

RECHTLICHE INNOVATIONEN FÜR DIE E-MOBILITÄT VON MORGEN

Michael DENK¹, Jovana WINKLER²

Inhalt

Einleitung

Der Mobilitätssektor befindet sich im Wandel! Was auf europäischer Ebene mit Initiativen wie dem „Saubere Energie für alle Europäer“-Paket, Green Deal und „Fit-for-55“-Paket eingeleitet wurde, nimmt immer konkretere rechtliche Formen an – beginnend mit der kürzlich novellierten Erneuerbare-Energie-Richtlinie (Richtlinie [EU] 2018/2001 idgF, im Folgenden RED III) und ihren übergeordneten sektorspezifischen Zielen für den Verkehr, wonach der Anteil von erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch bis 2030 auf 29 % zu erhöhen oder alternativ die Treibhausgasintensität um mindestens 14,5 % zu verringern ist³, bis hin zum de-facto Verbot von mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren betriebenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ab 2035⁴.⁵ Darüber hinaus werden spezifische Ziele in Bezug auf das Infrastrukturrecht und das öffentliche Beschaffungsrecht verfolgt.

Davon ausgehend drängt sich die Frage auf, welchen Beitrag Elektrofahrzeuge zur Mobilität der Zukunft nicht nur leisten *können*, sondern vielmehr *müssen* und *werden*. In diesem Beitrag sollen daher die rechtlichen Implikationen dieser Transformation in Bezug auf die E-Mobilität beleuchtet werden, einschließlich der europäischen Gesetzgebung, der nationalen Umsetzungsvorhaben, punktueller Incentivierungen und einem Ausblick über zukünftige Entwicklungen.

Infrastrukturrecht

Grundlegende Voraussetzung für den Erfolg und die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen ist die Schaffung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, die eine zuverlässige Stromversorgung sicherstellt. Der Infrastrukturausbau stützt sich normativ auf zwei Säulen:⁶ Das Recht der Europäischen Union unterscheidet hierbei Regelungen betreffend öffentlich zugängliche und private Ladepunkte. Mit der AFIR (Verordnung [EU] 2023/1804) werden für alle Mitgliedstaaten erstmals verbindliche Ziele für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gesetzt. Hinsichtlich der E-Mobilität im Straßenverkehr sind diese einerseits flottenbezogen und andererseits abstandsbezogen ausgestaltet und differenzieren zwischen dem Kernnetz und dem Gesamtnetz. Die nationalen Bemühungen zur Umsetzung der AFIR-Zielvorgaben finden ihren Niederschlag im „Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität“ sowie im „Mobilitätsmasterplan 2030“. Diese Programme bilden sowohl die Grundlage für die strategische Ausrichtung als auch die konkrete Maßnahmenplanung.

Im Hinblick auf private Ladepunkte sieht die sich derzeit auf europäischer Ebene in politischer Abstimmung (Trilog) befindliche Novelle der Gebäudeeffizienz-Richtlinie für Neubauten sowie umfangreichere Renovierungsmaßnahmen bei Wohn- und Nichtwohngebäuden rechtlich verbindliche Mindestanforderungen hinsichtlich der Installation von Ladepunkten vor. Die in dieser Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen werden in den Bauordnungen der einzelnen Bundesländer umgesetzt.

¹ Energieinstitut an der Johannes Kepler Universität, Altenberger Straße 69, 4040 Linz, +43 732 2468 5643, denk@energieinstitut-linz.at, www.energieinstitut-linz.at.

² Energieinstitut an der Johannes Kepler Universität, Altenberger Straße 69, 4040 Linz, +43 732 2468 5640, winkler@energieinstitut-linz.at, www.energieinstitut-linz.at.

³ Vgl Art 25 RED III.

⁴ Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (Verordnung [EU] 2019/631).

⁵ Vgl *Bretschneider/Gütl/Haibel*, Einschränkungen und Hürden beim geplanten Auslaufen der Verbrennungsmotoren in der EU, *Nachhaltigkeitsrecht* 2022/4, 514 (515).

⁶ *Cejka*, Öffentliche und private Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge heute – und morgen? *RdU* 2022/50, 108 (108).

Recht des E-Autos, Öffentliche Beschaffung und Anreize

Umgekehrt muss sich der Ausbau der Ladeinfrastruktur in einer ausreichend großen Anzahl von E-Fahrzeugen im Bestand widerspiegeln. Zu diesem Zweck enthält die europäische und nationale Rechtsordnung diverse Vorschriften, die einerseits verbindliche Auflagen bei der Beschaffung und Neuzulassung von Fahrzeugen statuieren und andererseits Anreize in Form von spezifischen Erleichterungen für die Nutzung von E-Fahrzeugen vorsehen. In diesem Kontext verpflichtet die „Clean Vehicle Directive“ (Richtlinie 2009/33/EG idgF) die öffentlichen Stellen der EU-Mitgliedstaaten, bestimmte Mindestanteile von sogenannten „sauberen Straßenfahrzeugen“ bei der Beschaffung und beim Einsatz zu erreichen. Österreich ist bestrebt, mit dem „naBe-AKTIONSPLAN“ über die Vorgaben dieser Richtlinie hinauszugehen und weiterführende Maßnahmen zu implementieren.

Daneben finden sich gesetzliche Regelungen, die darauf abzielen, die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen zu steigern und sohin einen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu leisten. Diese Maßnahmen beinhalten unter anderem steuerliche Anreize sowie verkehrsrechtliche Privilegien.

Ausblick

Die immer mehr an Fahrt aufnehmende Mobilitätswende wird sich in Zukunft auch auf die Art und Weise, wie Elektrofahrzeuge verwendet werden (können) niederschlagen. Durch den innovativen Ansatz des bidirektionalen Ladens könnten sie dem öffentlichen Stromnetz einerseits zu mehr Flexibilität verhelfen, indem die Speicherpotentiale von stehenden Elektrofahrzeugen genutzt werden und eine digital vernetzte Kommunikation zwischen Stromnetz und Fahrzeugen ermöglicht wird, andererseits aber auch die Akzeptanz in der Bevölkerung steigern, indem es beispielsweise Haushalten mit Elektrofahrzeugen und Photovoltaikanlagen ermöglicht wird, die Nutzung von erneuerbarem Strom von dessen Produktion zu entkoppeln. All dies birgt zwar große Potentiale, steht jedoch vor der Herausforderung einer noch fehlenden rechtlichen Ausgestaltung.

Ergebnisse

Zur Bewältigung der Mobilitätswende bedarf es eines komplexen Zusammenspiels verschiedener Maßnahmen: von der Reduzierung der Nutzung von Verbrennungsmotoren über Förderinitiativen bis hin zum Ausbau der Infrastruktur und zur Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Beschaffungswesen. Das Rechtssystem bildet dabei das Fundament für diese transformative Entwicklung. Es muss jedoch auch im Hinblick auf den zukünftigen Fortschritt sicherstellen, dass neue Technologien und innovative Ansätze eine rechtliche Einordnung und folglich Rechtssicherheit erfahren, damit sich die Rolle des Fahrzeugs vom bloßen Fortbewegungsmittel hin zum aktiven Teilnehmer im Verkehrs- und Stromnetz entwickeln kann.

Methodik

Die Analyse umfasst eine umfassende Auswertung von Gesetzgebungen und Strategiepapieren auf europäischer und österreichischer Ebene. Zudem wird die einschlägige Fachliteratur und Expert:innenmeinungen von relevanten Akteur:innen im Bereich der E-Mobilität einbezogen, um ein ganzheitliches Bild des Rechtsrahmens zu erhalten. Die Untersuchungen wurden im Rahmen des durch den Klima- und Energiefonds geförderten Projekts ZEMPSI – Zero Emission Mobility Power System Integration durchgeführt.⁷

⁷ Das Projektkonsortium besteht aus der AIT Austrian Institute of Technology GmbH, der Montanuniversität Leoben – Lehrstuhl für Energieverbundtechnik und dem Energieinstitut an der Johannes Kepler Universität Linz (FFG Projektnummer: 899898).