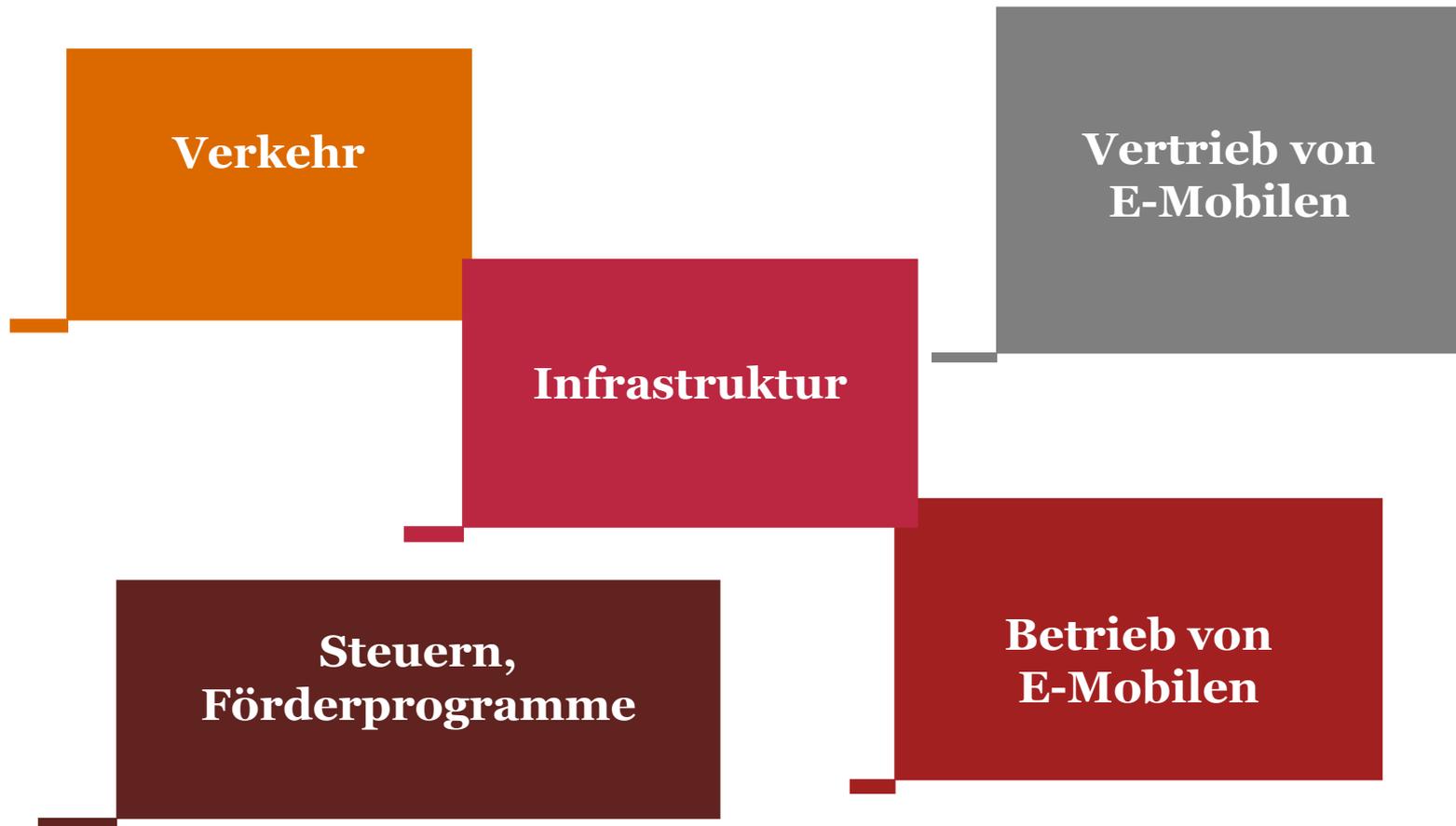


Rechtliche Aspekte der Elektromobilität

*Hannover,
24. November 2017*

Rechtliche Aspekte



Ein Blick zurück: Vorher - nachher

Vergleich ca. 1900 - ca. 1915



Ein Blick zurück: Vorher - nachher

Vergleich ca. 1900 - ca. 1915



Perspektiven



Quelle: smart.com

Agenda

1. Verkehr
2. Infrastruktur
3. Tanken
4. Förderprogramme
5. Kauf von Elektroautos
6. Fazit

Verkehr

Teilnahme der E-Mobile am Verkehr

1

Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge - EmoG

Elektromobilitätsgesetz – EmoG vom 5. Juni 2015

Gilt für **elektrisch betriebene Fahrzeuge**

Fahrzeugklassen:

- M1 : Zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen
- N 1 und N 2: Zur Güterbeförderung mit zulässiger Gesamtmasse bis 3,5 t bzw. bis 12 t
- L 3, L 4, L 5 und L 7: K‘Räder bis 50, ab 50 cbm, Trikes und Kfz bis 400 kg

Bevorrechtigungen (1/2)

Umsetzung in Verordnungen

- In Rechtsverordnungen nach § 6 StVG können
 - die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,
 - die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,
 - die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden.
- Bevorrechtigungen sind nur zulässig, soweit dadurch die **Sicherheit und Leichtigkeit** des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.
- Regelmäßige Berichterstattung durch BMVI und BMUB
- Bevorrechtigungen dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer **deutlich sichtbaren Kennzeichnung** versehen sind

Bevorrechtigungen (2/2)

Betreffen

- Das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
- Die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
- Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten,
- Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Umsetzung in der Praxis (1/2)



§ 9a
Fahrzeugzulassungs-
verordnung:
Kennzeichen
elektrische
betriebener
Fahrzeuge ergänzt
um „E“

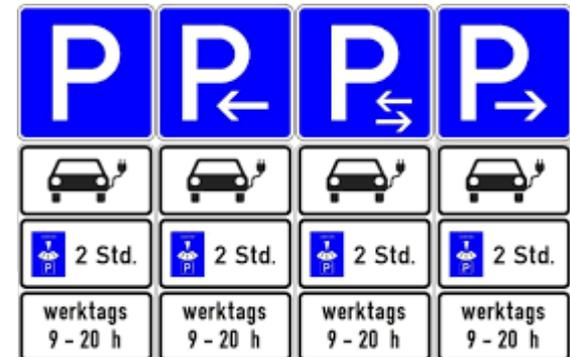
Umsetzung in der Praxis (2/2)



- Mit diesem Zusatzzeichen
- sind elektrisch betriebene Fahrzeuge auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen und
 - von Verkehrsverboten ausgenommen
 - wird das Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Anlage 2 zu § 41 StVO
Zeichen 25.1, 27.1, 63.5, 64.1

Nicht amtlich:



Infrastruktur

Ladesäulen und öffentliche Versorgung

2

Perspektiven



Quelle: smart.com

EnWG

Letztverbrauch: § 3 Nr. 25 EnWG idF des Strommarktgesetzes

- Strombezug aus Ladepunkten für die Elektromobilität steht dem Letztverbrauch gleich
 - Ladevorgang gehört nicht zum Netzbetrieb
 - Rechtsverhältnis zwischen Fahrzeugnutzern und Betreibern von Ladepunkten gesetzlich nicht gesondert geregelt
- Stromsteuerrechtlich: Letztverbraucher, § 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV
- Landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt, § 49 Abs. 5
- Auskunftspflicht gegenüber den Landesbehörden, § 49 Abs. 6

Ladesäulenverordnung (1/5)

- Gesetzliche Ermächtigungsgrundlage: § 49 Abs. 4 EnWG
- Umsetzung der **Richtlinie 2014/94/EU**, ABI. L 307 v. 28.10.2014, S. 2 - *Alternative Fuels Infrastructure*
- Novelle durch LSV II v. 01.06.2017 BGBl. I S. 1520
- Ziele:
 - Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
 - Harmonisierte interoperable Ladeinfrastruktur
 - Impuls an private Investitionen - technische Standardisierung schafft Investitionssicherheit
 - Verringerung der Ölabhängigkeit und der Umweltbelastung durch den Verkehr

Ladesäulenverordnung (2/5)

- § 1 LSV: Ladepunkt muss **öffentlich zugänglich**
- Öffentliche Zugänglichkeit gemäß § 2 Nr. 9 LSV:
 - Straßenraum oder öffentlich zugänglicher privater Raum
 - Tatsächliche Befahrbarkeit und Zutrittsrechte durch jedermann oder
 - Durch unbestimmten oder nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis (z.B. Kundenparkplätze)
- Authentifizierungs-, Nutzungs- und Zahlungsmethoden ändern auch nichts an der öffentlichen Zugänglichkeit
- Kein öffentlicher Zugang, wenn Berechtigte feststehen (Bsp.: private Carports oder private Garageneinfahrten)

Ladesäulenverordnung (3/5)

- Anlagesicherheit: § 49 Abs. 2 S. 1 EnWG
- Verweis auf technische Standardregeln und -normen:
 - Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
 - Deutsches Institut für Normung (DIN)

Ladesäulenverordnung (4/5)

Typ 2

- § 3 Abs. 1, 2 LSV: Steckdosen und Fahrzeug-Kupplungen nach DIN EN 62196-2
- Max. 500 V Wechselspannung, 50 Hz bis 60 Hz und max. 63 A Drehstrom oder 70 A Einphasenstrom
- Normalladepunkte Wechselstrom: mindestens Steckdosen, ggfs. Fahrzeug-Kupplungen
- Schnellladepunkte Wechselstrom: mindestens die Kupplungen



Combo Typ 2

- § 3 Abs. 3 LSV: Steckdosen und Fahrzeug-Kupplungen nach DIN EN 62196-3
- 1.500 V Gleichspannung und 1.000 V Wechselspannung bei einem Bemessungsstrom von jeweils bis 250 A. Kombination Gleich- und Wechselstrom
- Normal- und Schnellladepunkte Gleichstrom: mindestens die Kupplungen



Ladesäulenverordnung (5/5)

- Regulierungsbehörde ist die BNetzA, § 2 Nr. 11 LSV
- Anzeige bei Aufbau und Außerbetriebnahme von Ladepunkten
 - Mind. 4 Wochen vor Aufbau, unverzüglich nach Außerbetriebnahme, § 4 Abs. 1 LSV
- Nachweis der Einhaltung der technischen Anforderungen bei Schnellladepunkten:
 - Beim Aufbau von Schnellladepunkten
 - Auf Anforderung der BNetzA während des Betriebs, § 4 Abs. 2 LSV
- Inbetriebnahme vor Inkrafttreten der LSV: Anzeigepflicht und Nachweis der technischen Konformität, § 4 Abs. 3 LSV
- Prüfungs- und Untersagungsbefugnis, § 5 LSV

Ladesäulenverordnung II

- Novelle der LSV v. 1. Juni 2017 BGBl. I S. 1520
- § 2 Nr. 12 : „Betreiber“: übt „bestimmenden Einfluss“ auf den Betrieb des Ladepunkts aus, E-Mobilitätsanbieter indes nicht gesetzlich definiert
- § 2 Nr. 13 : „Punktuelles Aufladen“ ohne vorherigen Abschluss eines dauerhaften Schuldverhältnisses
- § 4 : Punktuelles Laden: d. h. ohne Authentifizierungsprozess, mit Bar- oder Kartenzahlung in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt
- § 7: Zwecks Konformität zu Art. 4 Abs. 4 i. V. m. Art. 2 Nr. 4 AFI-Richtlinie : Anwendung nur auf Ladepunkte mit Ladeleistung von mindestens 3,7 kW

Tanken

Geschäftsmodelle und Marktstufen

3

Perspektiven



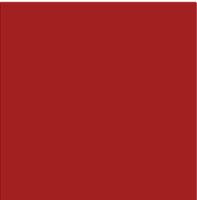
Quelle: smart.com

Geschäftsmodelle und Verträge



Betreiberstellung

- Anlageneigentümer, Netzbetreiber oder Stromlieferant
- Wer ist Letztverbraucher?



Errichtung im Straßenraum

- Wegenutzung nach Straßenrecht (Sondernutzung? Sonstige Nutzung?)
- Konzessionsvertrag ausreichend? Konzessionsabgaben?



Netzanschluss

- Verpflichtung des Netzbetreibers
- Umfang?



Lieferantenrahmenverträge

- Stromlieferanten – Netzbetreiber
- Roaming?

Staatliche Förderung

Steuern, Subventionen

4

Steuerliche Aspekte (1/2)

Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 und

BMF-Schreiben zur Anwendung der einkommensteuerlichen und lohnsteuerlichen Vorschriften vom 14. Dezember 2016

Änderung des Kraftfahrsteuergesetzes

- Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für Dauer von 10 Jahren bei erstmaliger Zulassung in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2020
- Steuerbefreiung gilt für umgerüstete Fahrzeuge entsprechend, wenn
 - das Fahrzeug in der Zeit vom 18. Mai 2016 bis zum 31. Dezember 2020 nachträglich zu einem Elektrofahrzeug umgerüstet wurde und
 - für die bei der Umrüstung verwendeten Fahrzeugteile eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt ist.
- Steuerbefreiung beginnt an dem Tag, an dem die Zulassungsbehörde die Voraussetzungen als erfüllt feststellt.

Steuerliche Aspekte (2/2)

Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 und

BMF-Schreiben zur Anwendung der einkommensteuerlichen und lohnsteuerlichen Vorschriften vom 14. Dezember 2016

Änderung des Einkommensteuergesetzes (1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2020)

- Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitsgebers oder eines verbundenen Unternehmens und Steuerbefreiung für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung von der Einkommensteuer (§ 3 Nr. 46 EStG)
- Möglichkeit der Pauschalierung der Lohnsteuer mit 25% für geldwerte Vorteile aus der Übereignung einer Ladevorrichtung sowie für Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und für die Nutzung einer Ladevorrichtung (§ 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG)

Förderprogramm des Bundes für Ladesäulen (1/3)

01

**Normalladepunkte
(bis max. 22 KW)**

- bis zu 60 %
- bis max. 3.000 €
pro Ladepunkt

02

**Schnellladepunkte
(bis max. 22 KW)**

- bis zu 60 %
- bis max. 12.000 €
für Ladepunkte <100 kW
- Bis max. 30.000 € für
Ladepunkte >=100 kW

03

Netzanschluss

- max. 60 %
- bis max. 5.000 €
für Niederspannungsnetz
- bis max. 50.000 € für
Mittelspannungsnetz



Max. 20% der Zuschüsse über die Programmlaufzeit dürfen an einen Antragsteller vergeben werden.
Festlegung Höchstbeträge, Fördersatz und Obergrenzen erfolgt in den Förderaufrufen.

Förderprogramm des Bundes für Ladesäulen (2/3)

Zweiter Aufruf vom 14. September 2017

- Vergabe von Fördergeldern erfolgt nun nach **Prinzip der Wirtschaftlichkeit** (Verhältnis beantragter Förderung pro Kilowatt Gesamtladeleistung -> Eigenbegrenzung möglich)
- Auswahl eingegangener Anträge erfolgt getrennt für Bundesländer sowie Normal- und Schnellladepunkte
- Förderquote für Normalladepunkte, Schnellladepunkte und Netzanschluss beträgt **max. 40%**, Deckelung pro Normalladepunkt auf höchstens 2.500 Euro
- **Leasing** von Ladeinfrastruktur ist nicht förderfähig
- Nur Standorte mit **24/7-Zugang** sind förderfähig
- **Max. Fördersumme** je Antragsteller: 5 Mio. Euro (keine sonstige Deckelung)
- Ein Antrag darf immer nur Ladepunkte in einem Bundesland enthalten (ggf. mehrere Anträge)
- Ergänzende technische Konkretisierungen (z.B. Authentifizierung und Abrechnung; Remotefähigkeit, Kennzeichnung, Betrieb und Wartung)
- Frist zur Antragseinreichung über Easy Online war der **30. Oktober 2017**

Förderprogramm des Bundes für Ladesäulen (3/3)

Zweiter Aufruf vom 14. September 2017

Geplante regionale Verteilung (Normal- sowie Schnellladepunkte)

Bundesländer	Normalladepunkte je Bundesland	Schnellladepunkte je Bundesland
Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen	2.000	170
Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz	900	76
Berlin, Sachsen, Schleswig-Holstein	450	36
Brandenburg, Hamburg, Sachsen-Anhalt	350	25
Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Thüringen	250	20
Gesamtsumme	12.100	1.001

Vertrieb

Umweltbonus, PkW-Kennzeichnung

5

Förderprogramm des Bundes zum Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)

- **Förderung von Elektrofahrzeugen im Sinne von § 2 EmoG, Klassen M1 und N1**
- **Kauf ab dem 18. Mai 2016**
- **Für reine Batteriefahrzeuge Zuschuss von 2.000 Euro, für aufladbare Hybridfahrzeuge 1.500 Euro**
- **Automobilindustrie leistet einen Eigenbeitrag in derselben Höhe**
- **Programm läuft bis 30. Juni 2019**

Anforderungen der Pkw-EnVKV

Kennzeichnung von Autos

Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Pkw :

- Umsetzung der RL 1999/94/EG
- § 1: Kennzeichnungspflicht neuer Pkw nach Effizienzklassen
- §§ 3, 4: Verbraucherinformation mittels eines Hinweises und eines Leitfadens.
- § 5: Informationspflicht über den Brennstoffverbrauch und die CO₂-Emission bei jeder auf ein Modell bezogenen Werbung

Fazit

6

Perspektiven eines E-Mobilitäts-Rechts

- Entwicklung des neuen Mobilitätssektors als große Herausforderung
- Regelungsrahmen inkohärent
- Entwicklung ist produktgetrieben
- Umfang und Intensität staatlicher Eingriffe offen
- Verfassungsauftrag: Einheitliche Lebensverhältnisse

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Dr. Laurenz Keller-Herder, LL.M.
Rechtsanwalt
Senior Manager
PwC Legal

Tel. +49 30 2636-5537

Mobil +49 1723216123

laurenz.keller-herder@de.pwc.com