

Energiewenderecht: Rechtliche Entwicklungen zum Ersatz fossiler Energiequellen in Richtung Klimaneutralität

Stephan Cejka

Siemens AG Österreich, Siemensstraße 90, 1210 Wien,
+43 664 88556000, stephan.cejka@siemens.com, www.siemens.com

Kurzfassung: Zweifelsohne ist die Energiewende eines der zentralen Themen dieses Jahrzehnts; geprägt von Schlagwörtern wie "Green Deal", "Fit für 55" und "Klimaneutralität", die tiefgreifende rechtliche Veränderungen mit sich bringen. Dieser Beitrag widmet sich daher vier Aspekten der jüngsten rechtlichen Entwicklungen der Energiewende. Im Gebäudebereich werden Solarverpflichtungen und das Verbot fossiler Heizungssysteme untersucht. Im Bereich der Elektromobilität werden rechtliche Verpflichtungen in Bezug auf Ladeinfrastruktur, sowie die schrittweise Senkung maximal zulässiger Treibhausgasemissionen bis zum bevorstehenden Ende des Verbrennungsmotors behandelt. Diese rechtlichen Veränderungen, die sich im Wesentlichen unter dem Begriff „Ersatz fossiler Energiequellen“ zusammenfassen lassen, sind entscheidende Schritte zur Bekämpfung des Klimawandels.

Keywords: Energiewende, Klimaneutralität, Solarverpflichtung, Elektromobilität, Ladeinfrastruktur, Erneuerbare Energie

1 Einführung

Die Energiewende stellt eine der zentralen Herausforderungen dieses Jahrzehnts dar. Währenddessen steigen Anzahl und Produktion durch Photovoltaikanlagen, sowie auch die Anzahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge bereits stark an. Dabei sind zunehmend rechtliche Bestimmungen zu beachten, die teilweise auch bereits Verpflichtungen zur Errichtung von Photovoltaikanlagen und Ladeinfrastruktur beinhalten [1,2,3]. Ein zentrales Ziel dieser Bemühungen ist das Erreichen der Klimaneutralität, wozu das „Europäische Klimagesetz“ in Umsetzung des Green Deals den Pfad vorgibt [4]: Bis 2030 sollen die Nettotreibhausgasemissionen um mindestens 55 % gegenüber 1990 gesenkt werden („fit für 55“), 2050 sollen diese Null erreichen. Österreich strebt die Erreichung dieses Ziels bereits bis 2040 an [5].

In diesem Zusammenhang beschäftigt sich dieser Beitrag mit vier Aspekten der jüngsten rechtlichen Entwicklungen der Energiewende und dem Ersatz fossiler Energiequellen. Im Gebäudebereich wird der Ausbau erneuerbarer Energiequellen (2), insbesondere von Photovoltaikanlagen (2.1), sowie der Ausstieg aus fossilen Heizungssystemen (2.2) untersucht. Die Elektromobilität gilt ebenso als eine zentrale Säule der Energiewende und des Klimaschutzes. In diesem Bereich (3) werden die schrittweise Senkung der maximal zulässigen Treibhausgasemissionen bis zum angekündigten „Aus des Verbrennungsmotors“ (3.2), sowie rechtliche Verpflichtungen in Bezug auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (3.3) behandelt.

Parallel zu den rechtlichen Entwicklungen konnte speziell auch im Zuge des Projekts ECOSINT (Energy Community System Integration, Laufzeit 2021-2024) beobachtet werden, wie sich Ausbaustände von Photovoltaikanlagen, sowie die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur entwickeln und sich diese als wichtige Teile von Energiegemeinschaften darstellen [6].

2 Ausbau erneuerbarer Energiequellen

Erneuerbare Energiequellen hatten in der österreichischen Stromerzeugung durch die Nutzung der Wasserkraft schon immer eine hohe Bedeutung. Zur Umsetzung der EU-Klimaziele ist ein nationales Ziel, ab 2030 den österreichischen Gesamtstromverbrauch bilanziell aus erneuerbaren Energiequellen zu decken [5]. Die kürzlich neugefasste Erneuerbaren-Richtlinie (RED III) verschärft die EU-Ziele insofern, als der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen am Bruttoendenergieverbrauch 2030 von bisher vorgesehenen mindestens 32% auf mindestens 42,5 % erhöht wird [7]. Dazu legt das Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG) das ehrgeizige Ziel fest, bis zum Jahr 2030 zusätzliche 27 TWh jährliche Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen zu erreichen [5].

2.1 Ausbau der Photovoltaik

Auch die Bedeutung der Solarenergie im Stromerzeugungsmix nahm in den letzten Jahren bereits erheblich zu. Das EAG legt in dem soeben genannten Ziel weiters fest, dass allein 11 TWh zusätzlich durch Photovoltaikanlagen erzeugt werden sollen [5]. Im Ergebnis sollen eine Million Dächer in Österreich mit Photovoltaik ausgestattet sein. Die im Folgenden genannten Maßnahmen sollen den Ausbau weiter beschleunigen, ist doch der vorgesehene signifikante Anstieg der Photovoltaikleistung ohne rechtliche Begleitmaßnahmen schwer möglich.

2.1.1 Genehmigungen

Eine wesentliche Herausforderung für die Installation von Photovoltaikanlagen stellt auch der österreichische Föderalismus dar [8]. So sind Regelungen bezüglich Genehmigungen verfassungsrechtlich den Bundesländern zugewiesen; sie sind dort Teil der jeweiligen Bauordnungen und unterscheiden sich untereinander signifikant. So ist derzeit kaum überblickbar, was im jeweiligen Bundesland durch baurechtliche, raumplanerische, landeselektrizitätsrechtliche, sowie naturschutzrechtliche Bestimmungen einer Genehmigung bedarf (vgl. [9]).

Doch werden diese Regelungen zunehmend auch durch das EU-Recht beeinflusst. So sollen durch die RED III die **Genehmigungsverfahren** und damit die Umsetzung von Projekten im Bereich der erneuerbaren Energiequellen beschleunigt werden [7]. Demnach dürfen Genehmigungsverfahren für die Installation von Solarenergieanlagen und Energiespeichern grundsätzlich drei Monate; für kleine Anlagen mit einer Kapazität von höchstens 100 kW einen Monat nicht übersteigen, widrigenfalls die Genehmigung als erteilt gilt, sofern die bestehende Anschlusskapazität nicht überschritten wird [7]. Laut RED III haben diese Anlagen „keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt oder das Netz“ und geben „keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken“; darüber hinaus sei „in der Regel kein Kapazitätsausbau am Netzanschlusspunkt erforderlich“ [7]. Gewisse nachteilige Auswirkungen werden „[a]ngesichts

der unmittelbaren positiven Auswirkungen derartiger Anlagen für die Verbraucher und ihrer begrenzten potenziellen Umweltauswirkungen“ somit in Kauf genommen [7].

2.1.2 Verpflichtungen

Einige Bundesländer führten bereits Bestimmungen in ihre Bauordnungen ein, die zur Installation von Photovoltaikanlagen in Neubauten verpflichten [2]. Tabelle 1 verweist auf die konkreten rechtlichen Bestimmungen.

Bundesland	Fundstelle	Zuletzt geändert
Burgenland	§ 34 Abs 10 Burgenländische Bauverordnung 2008	2023
Niederösterreich	§ 66a NÖ Bauordnung 2014	2021
	§ 18 Abs 7 NÖ Raumordnungsgesetz 2014	2021
Steiermark	§ 80b Abs 2 Steiermärkisches Baugesetz	2021
Wien	§ 118 Abs 3b Bauordnung für Wien	2023

Tabelle 1: Zusammenfassung rechtlicher Solarverpflichtungen [2]

Auch hier unterscheiden sich die Verpflichtungen in den einzelnen Bundesländern untereinander signifikant [2]: Diese bestehen beispielsweise im Burgenland bei Wohnhausanlagen mit mindestens vier Wohnungen oder in Niederösterreich bei einer bebauten Fläche über 300 m², der Errichtung einer Klimaanlage oder für Handelsbetriebe bei Überschreitung der Stellplätze im Freien. Hingegen sind in der Steiermark und in Wien sowohl Wohngebäude als auch Nichtwohngebäude grundsätzlich betroffen. Die Verpflichtung kann in Wien auch dadurch erfüllt werden, indem erforderliche Photovoltaikanlagen auf Ersatzflächen im Gemeindegebiet errichtet werden. Daneben sind die Mindestvorgaben in den Bundesländern teilweise in kWp, teilweise in m² oder Prozent der Dachfläche oder der bebauten Fläche bestimmt.

2.1.3 Steuerbefreiungen

Als weitere Stimulation wurde kürzlich temporär (bis Ende 2025 befristet) die **Umsatzsteuer** für Lieferungen und Installationen von Photovoltaikmodulen auf bestimmten Gebäudearten, wie u.a. Wohngebäuden, bis zu einer Engpassleistung von 35 kWp (inklusive sogenannter „Balkonkraftwerke“) gestrichen [10]. Sofern gleichzeitig auch ein Speicher errichtet wird, gilt die Steuerbefreiung auch für diesen [11]. Die Nachrüstung einer bereits bestehenden Photovoltaikanlage mit einem Speicher ist hingegen steuerlich ebenso wenig begünstigt, wie die Errichtung auf einer Freifläche [11]. Für umsatzsteuerbefreite Anlagen entfällt der Investitionszuschuss des EAG [5,10,11].

Grundsätzlich unterliegt auch der Verbrauch selbst erzeugter elektrischer Energie der **Elektrizitätsabgabe** [12]. Doch ist die von Elektrizitätserzeugern selbst verbrauchte elektrische Energie bis zu 5 000 kWh steuerbefreit. Dies gilt ohne Mengenbeschränkung auch für in gemeinschaftlichen Erzeugungsanlagen sowie Erneuerbare-Energie-Gemeinschaften selbst erzeugte und von den Teilnehmern verbrauchte elektrische Energie. Außerdem sind Einkünfte natürlicher Personen aus der Einspeisung von bis zu 12 500 kWh elektrischer Energie aus Photovoltaikanlagen, wenn die Engpassleistung der Anlage 35 kWp und deren Anschlussleistung 25 kWp nicht überschreiten, von der **Einkommensteuer** befreit [13].

2.1.4 Weitere Entwicklungen

Europarechtliche Entwicklungen zu verpflichtenden Photovoltaikanlagen sind bereits vorherzusehen: Derzeit liegt der Entwurf einer neugefassten Gebäudeeffizienz-Richtlinie vor, die erstmals **europarechtliche Solarenergieverpflichtungen** beinhaltet und diese teilweise auch für Bestandsgebäude vorsieht [14]. Die Verpflichtung soll zunächst für neue öffentliche Gebäude und Nichtwohngebäude gelten und sodann schrittweise auf bestehende öffentliche Gebäude und Nichtwohngebäude, auf neue Wohngebäude und überdachte Parkplätze und schlussendlich auf alle Gebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, ausgedehnt werden.

2.2 Ausstieg aus fossilen Heizungssystemen

Ein weiterer zentraler Aspekt der Energiewende betrifft den Ausstieg aus fossilen Heizungssystemen. Entsprechend der RED III sind bis 2030 min 49 % des Endenergieverbrauch in Gebäuden (inkl. Heizen und Kühlen) durch erneuerbare Quellen zu decken, wobei konkrete Maßnahmen den Mitgliedstaaten überlassen bleiben [7]. In Österreich wurden Öl- und Kohleheizungen im Neubau bereits 2020 verboten und dieses Verbot nun durch das **Erneuerbaren-Wärme-Gesetz** auch auf Gasheizungen ausgedehnt [15]. Dadurch sind Heizsysteme, die fossile Brennstoffe nutzen, im Neubau nicht mehr erlaubt. War zunächst in den Entwürfen noch von einem verpflichtenden Tausch von Bestandsheizungen zwischen 2025 und 2035 je nach Baujahr des Heizungssystems die Rede, so ist diese Verpflichtung nun doch entfallen. Stattdessen soll der Austausch auf freiwilliger Basis geschehen und dabei 75% der Kosten gefördert werden [2].

Europarechtlich sieht die RED III neben der bereits genannten Verkürzung von **Genehmigungsverfahren** für Photovoltaikanlagen eine solche auch **für Wärmepumpen** vor [7]. Demnach dürfen diese für die Installation von Wärmepumpen mit maximal 50 MW einen Monat, für Erdwärmepumpen drei Monate; für bestimmte kleinere Anlagen zwei Wochen nicht übersteigen.

2.3 Ausbauhürden

Doch bestehen auch weiterhin gewisse Hürden beim Ausbau erneuerbarer Energieformen. Neben den bereits genannten unterschiedlichen erforderlichen Genehmigungen und dem kurzfristig doch nicht verpflichtenden Austausch bestehender fossiler Heizungssystemen sei in diesem Zusammenhang als zusätzliches Beispiel auf das Unikum der **Burgenländischen Windkraft- und Photovoltaikanlagenabgabe** hinzuweisen, die als „Ausgleich für die durch Photovoltaikanlagen [...] und durch Windkraftanlagen bewirkte Belastung des Landschaftsbildes“ eingehoben wird [16]. Die Höhe der Abgabe beträgt für Photovoltaikanlagen jährlich 1400 Euro pro Hektar beanspruchter Fläche, für Windkraft 3000 Euro pro Megawatt. Hierbei sei allerdings angemerkt, dass auch andere rechtliche Bestimmungen darauf hinweisen, dass weitere Flächenversiegelungen, auch durch die Errichtung von Photovoltaikanlagen, insbesondere in bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen, eher unerwünscht sind (z.B. reduzierte Investitionszuschüsse im EAG [5]).

3 Mobilitätswende

Einen Teil der Energiewende stellt auch die Mobilitätswende dar. Die im Europäischen Klimagesetz statuierten ehrgeizigen Klima- und Energieziele erfordern einen Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu emissionsfreien Alternativen. Die dadurch fortschreitende Zunahme emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge führt zu einem beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur, setzt diese gleichzeitig aber auch voraus [3,6].

3.1 Zum derzeitigen Stand der E-Mobilität

Die rechtlich erwünschte Steigerung emissionsfreier Fahrzeuge zeigt sich auch faktisch in den von der Statistik Austria veröffentlichten Statistiken des Kfz-Bestands, sowie der Neuzulassungen (vgl. Tabelle 2 und Tabelle 3). Ende Februar 2022 waren erstmals über 80 000 Elektro-Pkw in Österreich zugelassen, Ende 2023 bereits über 155 000 [17]. Im Jahr 2023 waren bereits fast ein Fünftel der Pkw-Neuzulassungen Elektrofahrzeuge [18]. Dadurch stieg 2023 bei einer Gesamterhöhung der Pkw-Zulassungen von nur 0,7 % der Anteil der Elektrofahrzeuge um 41,1 % auf nunmehr 3,0 % [17]. Die Zahl an Elektrofahrzeugen soll in der EU bis 2030 auf 30 Mio. anwachsen [7] und wird durch das im Folgenden noch besprochene „Aus des Verbrennungsmotors“ signifikant weiter steigen. Bis dorthin liegt dennoch noch ein weiter Weg vor uns. Mit Ende 2023 gab es in Österreich etwa 22 000 öffentliche Ladepunkte [19]. 38 Raststätten der ASFINAG (durchschnittlich alle 62 Kilometer) sind mit derzeit ca. 220 Ladepunkten ausgestattet [20].

Fahrzeugart	# 2020	# 2021	# 2022	# 2023
Elektro	44 507 (0,9 %)	76 539 (1,5 %)	110 225 (2,1 %)	155 491 (3,0 %)
Hybrid	83 361 (1,6 %)	136 974 (2,7 %)	189 686 (3,7 %)	250 983 (4,9 %)
Pkw insgesamt	5 091 827	5 133 836	5 150 890	5 185 011

Tabelle 2: Pkw-Bestand (Zulassungen) in Österreich [17]

Fahrzeugart	# 2020	# 2021	# 2022	# 2023
Elektro	15 972 (6,4 %)	33 366 (13,9 %)	34 165 (15,9 %)	47 631 (19,9 %)
Hybrid	33 667 (13,5 %)	56 596 (23,6 %)	54 126 (25,2 %)	67 586 (28,3 %)
Pkw insgesamt	248 740	239 803	215 050	239 150

Tabelle 3: Pkw-Neuzulassungen in Österreich [18]

3.2 Schrittweise Reduktion der maximalen CO₂-Emissionswerte bis zum „Aus des Verbrennungsmotors“

Die Europäische Union hatte bereits im Jahr 2019 eine Verordnung erlassen, die die schrittweise Reduktion maximaler CO₂-Emissionswerte neuzugelassener Pkw und leichter Nutzfahrzeuge regelt [21]. Diese Regelung wurde 2023 weiter verschärft, sodass die maximal zulässigen CO₂-Emissionen 2025, sowie 2030 weiter sinken werden (vgl. Tabelle 4) [3]. Sofern Hersteller diese Emissionen im Durchschnitt überschreiten, wird eine Abgabe in Höhe von 95

Euro pro Gramm Überschreitung je neu zugelassenem Fahrzeug fällig [21]. Dadurch werden bereits jetzt Fahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen indirekt gegenüber emissionsfreien Fahrzeugen verteuert. Ab 2035 sind maximale CO₂-Emissionen neuzugelassener Fahrzeuge mit 0 g/km festgelegt (medial als „Aus des Verbrennungsmotors“ 2035 bezeichnet), womit keine neuen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden sollen [3,21].

		derzeit	2025	2030	2035
Maximal zulässige Emissionen	Pkw	95 g/km	-15 %	-55%	-100%
	Leichte Nutzfahrzeuge	147 g/km		-50%	

Tabelle 4: Europarechtliche maximale CO₂-Emissionen neuzugelassener Fahrzeuge [3,21]

3.3 Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrzeugen erfordert eine entsprechende Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur, wobei das EU-Recht schon durch die Regelung in zwei unabhängigen Rechtsakten zwischen Mindestanforderungen für öffentlich zugängliche und private Ladeinfrastruktur unterscheidet [1,3]. Dabei zählen auch in Privateigentum befindliche Ladepunkte als öffentlich zugänglich, wenn der Zugang nur auf eine bestimmte allgemeine Nutzergruppe, z.B. Kunden, beschränkt ist; Ladepunkte, zu denen nur ein begrenzter, bestimmter Personenkreis Zugang hat, z.B. nur Beschäftigte eines Unternehmens, sind keine öffentlich zugängliche Ladepunkte [22]. Zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten müssen alle Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben, der verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen kann. Bei Ladepunkten wird zwischen Normalladepunkten (Ladeleistung ≤ 22 kW) und Schnellladepunkten (Ladeleistung > 22 kW) unterschieden. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich nur auf Verpflichtungen zur Errichtung oder Vorbereitung von Ladeinfrastruktur, und nicht auf baurechtliche, elektrizitätsrechtliche oder andere erforderliche Genehmigungen für die Errichtung oder den Betrieb dieser.

3.3.1 Öffentlich zugängliche Ladepunkte

Europarechtliche Vorgaben

Für öffentlich zugängliche Ladepunkte galt bisher noch die ältere Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aus 2014, die nur eine „angemessene Anzahl“ öffentlich zugänglicher Ladepunkte entsprechend der Anzahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge in dicht besiedelten Gebieten und im TEN-V-Kernnetz forderte [23].

Ab April 2024 gilt eine neue EU-Verordnung, die die genannte Richtlinie ersetzt und nun konkrete **quantitative Mindestvorgaben** beinhaltet, die auf der Zahl, der im Mitgliedstaat zugelassenen Elektrofahrzeuge basiert [22]. Die Mindestanzahl an öffentlichen Ladepunkten ergibt sich demnach entsprechend der Elektrofahrzeugverbreitung mit einer kumulativen Gesamtladeleistung von mindestens 1,3 kW je zugelassenem Elektrofahrzeug und mindestens 0,8 kW je zugelassenem Plug-In-Hybridfahrzeug. Diese Vorgaben werden mit abstandsbezogenen Vorgaben im TEN-V-Hauptstraßennetz kombiniert, um eine Mindestabdeckung des hochrangigen Straßennetzes zu erreichen. Ladestandorte im TEN-V-Gesamtstraßennetz dürfen maximal 60 km voneinander entfernt sein, im TEN-V-

Kernstraßennetz ist (mit Zwischenschritten) ab 2028 und im TEN-V-Gesamtstraßennetz (mit Zwischenschritten) ab 2036 mindestens 600 kW Ladeleistung je Ladestandort und mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW zu erreichen. Kombiniert soll dies eine Verbreitung der öffentlichen Ladeinfrastruktur entsprechend der zugelassenen Elektrofahrzeuge, sowie eine gewisse Mindestabdeckung sicherstellen. Durch die Ausgestaltung als EU-Verordnung erübrigt sich eine nationale Umsetzung.

Elektrofahrzeuge müssen punktuell unter Verwendung weitverbreiteter Zahlungsinstrumente aufgeladen werden können. Der Ad-hoc-Preis beruht auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom; darüber hinaus kann eine Nutzungsgebühr pro Zeiteinheit erhoben werden, um eine lange Belegung des Ladepunkts zu verhindern. Durch „E-Roaming“ kann bei Ladestationen verschiedener Betreiber das Fahrzeug geladen werden, ohne separate Verträge mit jedem einzelnen Betreiber abschließen zu müssen. Die Preise müssen einfach und eindeutig vergleichbar sein.

Zur Stabilität des Stromnetzes soll der Ladevorgang optimiert und gesteuert werden, sodass keine Überlastung entsteht und insbesondere Strom aus erneuerbaren Quellen genutzt werden kann. Daher soll insbesondere an Ladepunkten, an denen Fahrzeuge in der Regel für einen längeren Zeitraum abgestellt werden, „intelligentes Laden“ ermöglicht werden, d.h. das Aufladen zu Zeitpunkten, an denen die allgemeine Stromnachfrage gering und die Energiepreise niedrig sind. Die Netzintegration kann durch „bidirektionales Laden“ („Vehicle-to-Grid“) weiter erleichtert werden, dabei kann die Richtung des Stromflusses umgekehrt werden, sodass Strom von der Batterie zu dem Ladepunkt fließen kann, an den sie angeschlossen ist.

Ladestellenverzeichnis

Weiters beinhaltet die EU-Verordnung Vorgaben für die Bereitstellung statischer und dynamischer Daten der Ladepunkte [22]. Es ist ein öffentlich verfügbares Verzeichnis der öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu führen, welches in Österreich durch die E-Control als Regulierungsbehörde (siehe <https://ladestellen.at>) bereitgestellt wird. Diese hat hierüber vierteljährlich einen Bericht zu veröffentlichen [24]. Eine nationale Verordnung zur Konkretisierung der Meldepflichten von Betreibern öffentlicher Ladepunkte mit den zumindest zu übermittelnden Daten (Tabelle 5) liegt derzeit als Entwurf vor [3].

Angaben zum Standort

- die Adresse und geographische Lage (Koordinaten),
- die Bezeichnung der Ladestelle,
- Kontaktdaten,
- Öffnungszeiten,
- Angaben über eine etwaige max. Parkdauer, eine etwaige max. Ladedauer bzw. die Höhe etwaiger Parkgebühren,
- Möglichkeit einer Vorreservierung,
- das Vorhandensein barrierefrei zugänglicher Parkplätze, und
- sofern zutreffend, die Angabe eines ausschließlichen Bezugs von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Statische Angaben zu den einzelnen Ladepunkten:

- die Anzahl und Art der verfügbaren Stecker,

<ul style="list-style-type: none">- die maximale Ladeleistung,- Stromart (Gleich- oder Wechselstrom),- Authentifizierungsmethode,- verfügbare Zahlungsarten,- die Möglichkeit des anbieterübergreifenden Ladens (Roaming) und gegebenenfalls die verfügbaren Roaming-Vertragspartner,- den Preis pro Ladevorgang auf Grundlage eines Dauerschuldverhältnisses (Ladevertrag, Ladekarte oder Roaming),- Information über die barrierefreie Zugänglichkeit des Ladepunkts, und- welcher Fahrzeugtyp von der Größe her an diesem Ladepunkt geladen werden kann.
<p>Dynamische Angaben zu den einzelnen Ladepunkten (Echtzeitinformationen):</p> <ul style="list-style-type: none">- die aktuelle Betriebsbereitschaft (in Betrieb/außer Betrieb) und Verfügbarkeit (frei/besetzt), sowie- den Preis pro Ladevorgang, wenn weder Ladevertrag, Ladekarte noch Roaming-Ladedienst genutzt werden (Ad-Hoc-Preis), aufgliedert in die einzelnen Preisbestandteile.

Tabelle 5: Angaben im Ladestellenverzeichnis [3]

3.3.2 Private Ladepunkte

Europarechtliche Vorgaben

Für private Ladepunkte gilt die Gebäudeeffizienz-Richtlinie aus 2010, in die 2018 Mindestanforderungen eingefügt wurden [25]; weitere Verschärfungen sind, wie auch schon in Bezug auf Solarverpflichtungen erwähnt, in Vorbereitung. Diese unterscheidet zwischen Nichtwohngebäuden und Wohngebäuden und legt unterschiedliche Mindestvorgaben fest [1,2,25]:

Beim Neubau oder einer größeren Renovierung eines **Wohngebäudes** mit mehr als zehn Stellplätzen ist im Wesentlichen für jeden Stellplatz die Leitungsinfrastruktur zur späteren Errichtung von Ladepunkten vorzubereiten. Nachrüstverpflichtungen für bestehende Wohngebäude sind europarechtlich derzeit nicht vorgesehen.

Beim Neubau oder einer größeren Renovierung eines **Nichtwohngebäudes** mit mehr als zehn Stellplätzen ist im Wesentlichen mindestens einen Ladepunkt zu errichten und für jeden fünften Stellplatz die Leitungsinfrastruktur zur späteren Errichtung von Ladepunkten vorzubereiten. Nachrüstverpflichtungen für bestehende Nichtwohngebäude legen die Mitgliedstaaten autonom fest.

Die Mitgliedstaaten dürfen Ausnahmen für KMU, sowie wenn die Renovierungskosten für die Lade- und Leitungsinstallationen 7 % der Gesamtkosten übersteigen, vorsehen. Neue private Ladepunkte haben entsprechend der RED III intelligentes und gegebenenfalls auch bidirektionales Laden zu unterstützen [7].

Nationale Umsetzungen

EU-Richtlinien müssen durch die Mitgliedstaaten in das nationale Recht übernommen werden. Auch in diesem Fall sind hierzu verfassungsrechtlich die Bundesländer zuständig und so wurde auch diese Richtlinie in den Bauordnungen oder in den technischen Bauvorschriften der Bundesländer umgesetzt. In diesen finden sich auch etwaige Bewilligungspflichten für Ladepunkte. Dabei ist festzustellen, dass sich die Verpflichtungen in den einzelnen Bundesländern durchaus unterscheiden und teilweise über die europarechtlichen Vorgaben

hinausgehen [1]. Zusätzlich wird, wie europarechtlich vorgesehen, zwischen Wohn- und Nichtwohngebäuden unterschieden. Daher wird hier auf eine vollständige Auflistung verzichtet und in Tabelle 6 direkt auf die konkreten rechtlichen Bestimmungen verwiesen [1,2,3].

Bundesland	Fundstelle	Zuletzt geändert
Burgenland	§ 40a Burgenländische Bauverordnung 2008	2023
Kärnten	§ 50e Kärntner Bauvorschriften	2021
Niederösterreich	§ 64 NÖ Bauordnung 2014	2021
Oberösterreich	§ 20 Oö. Bautechnikverordnung 2013	2022
Salzburg	§ 37a Salzburger Bautechnikgesetz 2015	2021
Steiermark	§ 92a Steiermärkisches Baugesetz	2021
Tirol	§ 10 Tiroler Bauordnung 2022	2022
	§ 37b Technische Bauvorschriften 2016	2020
Vorarlberg	§ 42a Bautechnikverordnung	2022
Wien	§ 6 Wiener Garagengesetz 2008	2023

Tabelle 6: Zusammenfassung rechtlicher Bestimmungen für Ladeinfrastruktur [1,2,3]

Letzte Änderungen erfolgten 2023 im Burgenland (Änderungen bei neuen und renovierten Nichtwohngebäuden inklusive Festsetzung von Mindestladeleistungen) und in Wien (Verschärfungen bei neuen und renovierten Wohngebäuden, Einführung einer Nachrüstverpflichtung bei bestehenden Nichtwohngebäuden) [2]. Zusammenfassend ist festzustellen, dass bisher nur vier Bundesländer Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von mindestens 22 kW erfordern – diese sind vom Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Vorarlberg ausschließlich bei Nichtwohngebäuden vorgeschrieben [1].

Mit der Verpflichtung der Errichtung von Ladeinfrastruktur bei größeren Renovierungen, geht eine beschränkte Nachrüstverpflichtung einher. Der Begriff der „größeren Renovierung“ ist allerdings europarechtlich nicht definiert und wird nur in wenigen Bundesländern näher spezifiziert [1]. Teilweise werden die oben genannten europarechtlich vorgesehenen Ausnahmen genutzt [1]. Derzeit sehen bereits sechs Bundesländer (Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg und Wien) unabhängig von Renovierungen auch gewisse Nachrüstverpflichtungen für bestehende Nichtwohngebäude vor [2]. Für Wohngebäude sind hingegen bisher noch in keinem Bundesland Schnellladepunkte oder eine Nachrüstung von Bestandsgebäuden rechtlich verpflichtend. Eine ersatzweise Ausgleichsabgabe, wie beispielsweise in Wien bei der Nichterfüllung der Stellplatzverpflichtung vorgeschrieben [2], ist weder europarechtlich noch landesrechtlich vorgesehen.

Weitere Entwicklung

Entsprechend einem Entwurf der neugefassten Gebäudeeffizienz-Richtlinie würden die Mindestanforderungen an private Ladeinfrastruktur weiter verschärft werden [2,3,14]:

Bei Neubau oder einer größeren Renovierung von **Nichtwohngebäuden** mit mehr als fünf Stellplätzen sollen mindestens ein Ladepunkt je fünf Stellplätzen sowie Vorverkabelungen zur späteren Errichtung von Ladepunkten für jeden Stellplatz errichtet werden müssen. Bei Bürogebäuden soll sich die Verpflichtung auf mindestens einen Ladepunkt je zwei Stellplätzen erhöhen. Bei bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als zwanzig Stellplätzen bzw. sofern technisch und wirtschaftlich machbar bereits ab zehn Stellplätzen, sollen mindestens ein Ladepunkt je zwanzig Stellplätzen errichtet werden müssen; bei Gebäuden, die von Behörden genutzt werden, die Vorverkabelung von mindestens einem von zwei Stellplätzen.

Bei Neubau oder einer größeren Renovierung von **Wohngebäuden** mit mehr als fünf Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt und die Errichtung von Vorverkabelungen für jeden Stellplatz erforderlich. Für bestehende Wohngebäude mit mehr als drei Stellplätzen sollen die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Zahl zugelassener Elektrofahrzeuge autonom Maßnahmen ergreifen.

3.4 Begleitende nationale Maßnahmen

3.4.1 Normverbrauchsabgabe und Versicherungssteuer

Beim Kauf eines neuen leichten Kraftfahrzeugs wird die Normverbrauchsabgabe (NoVA) als einmalige Steuer eingehoben [26]. Die motorbezogene Versicherungssteuer wird laufend mit der verpflichtenden Haftpflichtversicherungsprämie fällig [27].

Die NoVA steigt auch 2024 planmäßig; diese wird nach einer komplizierten Formel, deren Parameter (vgl. Tabelle 7) sich derzeit jährlich ändern, berechnet [26]:

$Steuersatz = (CO2_Emissionswert \left[\frac{g}{km}\right] - CO2_Abzugsbetrag)/5$, gedeckelt mit dem Höchststeuersatz.

NoVA

= *Bemessungsgrundlage (netto) * Steuersatz*

+ $\left(Malusbetrag * \frac{g}{km} \text{ über dem Malusgrenzwert} \right) - Abzugsbetrag$

	2023	2024	2025
CO2-Abzugsbetrag	102 g/km	97 g/km	94 g/km
Höchststeuersatz	70 %	80 %	80 %
Malusbetrag	70 EUR	80 EUR	80 EUR
Malusgrenzwert	170 g/km	155 g/km	155 g/km
Abzugsbetrag	350 EUR	350 EUR	350 EUR

Tabelle 7: Normverbrauchsabgabe für Pkw [26]

Elektrofahrzeuge sind somit, aufgrund ihres CO₂-Emissionswert von 0 g/km von der NoVA, überdies aber auch von der motorbezogenen Versicherungssteuer befreit.

3.4.2 CO₂-Bepreisung

Daneben sind seit 2022 nationale Emissionszertifikate zu beziehen, dessen Preise entsprechend Tabelle 8 derzeit jährlich steigen [28,29], wobei die Erhöhung 2023 aufgrund

der hohen Energiepreise 2022 einmalig reduziert wurde. Die Zertifikatspreise erhöhen beispielsweise den Treibstoff-, sowie den Gaspreis. Beispielsweise sind für einen Liter Dieseldieselfkraftstoff Emissionen von 2,5 kg/Liter festgelegt, die demnach beim diesjährigen Preis für eine Erhöhung von 11,25 Cent/Liter an der Tankstelle sorgen [29].

	2022	2023	2024	2025
Betrag	30 Euro	32,50 Euro	45 Euro	55 Euro

Tabelle 8: Preis nationaler Emissionszertifikate je emittierter Tonne Kohlenstoffäquivalent [28,29]

Als Ausgleich für die Bevölkerung wurde der regionale Klimabonus eingeführt, dessen Höhe vom Preis der Zertifikate und deren Einnahmen abhängig ist [28,30]; diese wird durch Verordnung festgesetzt und steht für 2024 noch nicht fest.

3.4.3 Sachbezug

Wird vom Dienstgeber dem Dienstnehmer ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt, das auch für private Zwecke genutzt werden darf, so liegt ein steuerpflichtiger Vorteil aus dem Dienstverhältnis vor. Dieser ist daher als Sachbezug zu versteuern, sodass die monatliche Lohnsteuerbemessungsgrundlage um grundsätzlich 2% der Anschaffungskosten des Fahrzeugs, maximal jedoch um 960 Euro pro Monat erhöht wird [31]. Der Sachbezugswert beträgt 1,5 %, maximal 720 EUR pro Monat für schadstoffarme Kraftfahrzeuge mit CO₂-Emissionen unter dem in Tabelle 9 beschriebenen Grenzwert im Jahr der Erstzulassung:

	2023	2024	ab 2025
Grenzwert	132 g/km	129 g/km	126 g/km

Tabelle 9: Grenzwerte für einen niedrigeren Sachbezug [31]

Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von Null, wie Elektrofahrzeuge sind vom Sachbezug befreit [31]. Sofern der Arbeitgeber eine Auflademöglichkeit zur Verfügung stellt, ist – selbst bei der Nutzung durch Privatfahrzeuge – kein Sachbezug anzusetzen [31].

3.4.4 „Right to plug“

Zusätzlich sind durch die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Förderung, Vereinfachung, Vereinheitlichung und Beschleunigung des Verfahrens für die Installation von Ladepunkten vorzusehen und regulatorische Hindernisse, auch in Bezug auf Genehmigungs- und Zulassungsverfahren bei Behörden oder Netzbetreibern zu beseitigen. Ein Beispiel einer derartigen Maßnahme stellt Vereinfachung der Zustimmungserfordernisse für private Ladestationen im Wohnungseigentumsrecht dar („Right to plug“) [1,32]: Deren Errichtung erforderte vor 2022 meist die Zustimmung aller anderen Wohnungseigentümer. Nunmehr darf die Zustimmung für eine Langsamladestation nicht verweigert werden bzw. kann diese gerichtlich ersetzt werden. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn ihr nicht innerhalb von zwei Monaten widersprochen wird (Zustimmungsfiktion). Wird allerdings zu einem späteren Zeitpunkt eine gemeinsame Ladeanlage installiert, hat der Wohnungseigentümer die Nutzung seiner Anlage zu unterlassen, sofern die elektrische Versorgung der Liegenschaft durch die Beteiligung an der gemeinsamen Anlage besser genutzt werden kann. Bei einer gemeinsamen Anlage könnten durch intelligentes Laden nämlich deutlich mehr Elektrofahrzeuge versorgt werden, da das Lastmanagementsystem dafür sorgt, dass sich die verfügbare Ladeleistung optimal auf alle zu ladenden Elektroautos verteilt und Lastspitzen vermieden werden.

4 Conclusio

Das „Recht der Energiewende“ zum Ersatz fossiler Energiequellen mit dem Ziel der Klimaneutralität umfasst eine Vielzahl an neuen Rechtsakten in unterschiedlichen Bereichen. Es betrifft mehrere Stufen der Rechtsordnung, begonnen vom EU-Recht, über das nationale Bundesrecht bis zu diversen landesgesetzlichen Regelungen. Dabei ist auch aus verfassungsrechtlichen Gründen eine gewisse Zersplitterung festzustellen, insbesondere da sich landesgesetzliche Regelungen untereinander teilweise signifikant unterscheiden. Ein ausführlicher Überblick ist daher nur schwer möglich und eine gewisse Ausbauhürde auch durch diese Komplexität möglich. Es erscheint daher sinnvoll, die Materie durch bundesweit einheitliche Regelungen zu vereinfachen, insbesondere bei jenen Themen, die durch europarechtliche Vorgaben ohnehin im Wesentlichen bereits vorgegeben werden. Der Themenbereich „Energerecht“ ist und bleibt weiterhin im stetigen Umbau, wie laufend neue Gesetzesinitiativen (derzeit ist u.a. beispielsweise der Entwurf eines neuen Elektrizitätswirtschaftsgesetzes in Begutachtung) und -beschlüsse (z.B. EWG) zeigen.

Danksagung

Das Projekt ECOSINT (Energy Community System Integration, Laufzeit 2021-2024) betrachtet Energiegemeinschaften aus rechtlichen/regulatorischen, technischen und wirtschaftlichen Blickwinkeln. Für die Förderung durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unter der Projekt-Nr. 881165 wird gedankt.

Referenzen

- [1] Cejka, S., Öffentliche und private Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge heute - und morgen?, RdU – Recht der Umwelt, Manz, 2022
- [2] Cejka, S., Die Energie- und Mobilitätswende in den Bauordnungsnovellen 2023, RdU – Recht der Umwelt, Manz, 2024
- [3] Cejka, S., Elektromobilität „fit für 55“, ZVR – Zeitschrift für Verkehrsrecht, Manz, 2024
- [4] Verordnung (EU) 2021/1119 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“)
- [5] Bundesgesetz über den Ausbau von Energie aus erneuerbaren Quellen (Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz – EAG) BGBl I 150/2021 idF BGBl I 198/2023
- [6] Cejka, S., Reihls, D., Fina, B., Stefan, M., Hauer, D., Zeilinger, F., Typical future energy communities – an analysis on operational areas, member structure and used infrastructure, CIRED Porto Workshop 2022
- [7] EU-Richtlinie 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen; EU-Richtlinie 2023/2413 zur Änderung der Richtlinie 2018/2001 [...] im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen [...]
- [8] Katalan, T., Beschleunigter Ausbau von Photovoltaik- und Windkraftanlagen, RdU-UT – Recht der Umwelt - Umwelt&Technik 2023
- [9] PV Austria, Übersicht zur Anzeige- und Genehmigungspflicht von Photovoltaikanlagen, <https://pvaustria.at/wp-content/uploads/Kurzversion-Leitfaden-zur-Anzeige-und-Genehmigungspflicht-von-PV-Anlagen.pdf>, 2023 (abgerufen am 30.01.2024)
- [10] Bundesgesetz über die Besteuerung der Umsätze (Umsatzsteuergesetz 1994 – UStG 1994) BGBl 663/1994 idF BGBl I 201/2023

- [11] Bundesministerium für Finanzen, Steuersatz für Photovoltaikmodule FAQ, <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/fuer-unternehmen/umsatzsteuer/informationen/Steuersatz-f%C3%BCr-Photovoltaikmodule.html> (abgerufen am 30.01.2024)
- [12] Bundesgesetz, mit dem eine Abgabe auf die Lieferung und den Verbrauch elektrischer Energie eingeführt wird (Elektrizitätsabgabegesetz) BGBl 201/1996 idF BGBl I 201/2023
- [13] Bundesgesetz vom 7. Juli 1988 über die Besteuerung des Einkommens natürlicher Personen (Einkommensteuergesetz 1988 – EStG 1988) BGBl 400/1988 idF BGBl I 200/2023
- [14] Vorschlag für eine Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäude 2021/0426(COD) TA/2023/0068
- [15] Bundesgesetz über die erneuerbare Wärmebereitstellung in neuen Baulichkeiten (Erneuerbare-Wärme-Gesetz – EWG) noch nicht verlautbart (Stand 30.01.2024)
- [16] Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019 LGBl-B 49/2019 idF LGBl-B 100/2023; Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 29. Juni 2023, mit der die Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Windkraft- und Photovoltaikabgabe festgelegt wird LGBl-B 47/2023
- [17] Statistik Austria, Kfz-Bestand am 31.12.2023
- [18] Statistik Austria, Kfz-Neuzulassungen
- [19] Bundesverband Elektromobilität Österreich, Ladepunkte in Österreich, <https://www.beoe.at/ladepunkte-in-oesterreich/> (abgerufen am 30.01.2024)
- [20] ASFINAG, E-Ladestationen im ASFINAG-Netz, <https://www.asfinag.at/parken-rasten/e-ladestationen> (abgerufen am 30.01.2024)
- [21] EU-Verordnung 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge; EU-Verordnung 2023/851 zur [...] Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union
- [22] EU-Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
- [23] EU-Richtlinie 2014/94 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
- [24] E-Control, Quartalsberichte zum Ladestellenverzeichnis, <https://www.e-control.at/publikationen/quartalsberichte-ladestellenverzeichnis> (abgerufen am 30.01.2024)
- [25] EU-Richtlinie 2018/844 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
- [26] Bundesgesetz, mit dem eine Abgabe für den Normverbrauch von Kraftfahrzeugen eingeführt wird (Normverbrauchsabgabegesetz – NoVAG 1991) BGBl 695/1991 idF BGBl I 108/2022
- [27] Bundesgesetz vom 8. Juli 1953, betreffend die Erhebung einer Versicherungssteuer (Versicherungssteuergesetz 1953) BGBl 133/1953 idF BGBl I 110/2023
- [28] Cejka, S., Energiekosten steigen weiter – ein Update zu Energiepreisen und -abgaben, RdU – Recht der Umwelt, Manz, 2023
- [29] Bundesgesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Treibhausgasemissionen (Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022 – NEHG 2022) BGBl I 10/2022 idF BGBl I 110/2023
- [30] Bundesgesetz über den regionalen Klimabonus (Klimabonusgesetz – KliBG) BGBl I 11/2022 idF BGBl I 204/2023
- [31] Verordnung über die Bewertung bestimmter Sachbezüge (Sachbezugswerteverordnung) BGBl II 16/2001 idF BGBl II 404/2023
- [32] Bundesgesetz über das Wohnungseigentum (Wohnungseigentumsgesetz 2002 – WEG 2002) BGBl I 70/2002 idF BGBl I 222/2021