

Schwerpunkt
Wildunfälle

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Wildunfall: versicherungsrechtliche Dimensionen

Matthäus Uitz

Rechtliche Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Stephan Cejka

Automotive Cybersecurity

Elisabeth Gütl, Markus Haibel

Rechtsprechung

Kreuzungsunfall E-Scooter mit Lkw – viele offene Fragen

Gerhard Pürstl

Schockschadenschmerzengeld bei Unfalltod des „besten Freundes“

Ernst Karner

Judikaturübersicht Verwaltung

Weitere Fahrschulbewilligungen: persönliche Voraussetzungen müssen vorliegen

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Wildunfälle: Unfallgeschehen und Präventionsmaßnahmen

Florian Schneider, Aggelos Soteropoulos

litätsgegenbeweises bleibt dem VersN jedoch versagt, wenn er die Anzeigeobliegenheit mit „*dolus coloratus*“ vorsätzlich verletzte, um die Leistungspflicht des TeilkaskoVers zu beeinflussen oder die Feststellung jener Umstände zu beeinträchtigen, die erkennbar für die Leistungspflicht des TeilkaskoVers bedeutsam sind (§ 6 Abs 3 Satz 2 VersVG).⁵⁶

C. Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse in Thesen

1. Die musterbedingungsautonome Definition eines Wildunfalls (Art 1.1.d. AKKB 2015) ist lediglich für die TeilkaskoVers (ElementarkaskoVers) von Bedeutung, weil der allg Unfallbegriff der VollkaskoVers (KollisionskaskoVers) VersSchutz für eine breitere Palette an Schadenursachen verspricht (Art 1.2.e. AKKB 2015).
2. Für Beschädigungen und Zerstörungen versicherter Kfz gewährt Art 1.1.d. AKKB 2015 keinen TeilkaskoVersSchutz, wenn sich der **Unfallhergang ohne Haarwildberührungen** ereignete, das versicherte Kfz mit einem **Tier kollidierte, das kein Haarwild ist**, das versicherte Kfz im Zeitpunkt des Schadenseintritts **nicht in Bewegung** war oder sich die Kollision auf einer **Straße** ereignete, die nach der redlichen Auffassung eines durchschnittl verständigen VersN **nicht dem öff Kfz-Verkehr** zur Verfügung steht.
3. Ob der TeilkaskoVers für **Schäden aus Ausweichmanövern Rettungskostenersatz** zu erbringen hat, ist neben der Ausgestaltung des individuellen VersVertrags von den konkreten Umständen des Einzelfalls abhängig, zu denen die Größe des geretteten Tieres und die Beschaffenheit des versicherten Kfz zählen. Handelt es sich beim versicherten Kfz um ein Motorrad, ist die Er-

satzfähigkeit von Rettungskosten wegen des Ausweichens vor einem kleinen Haarwild nach dem dispositiven Gesetzesrecht nicht ausgeschlossen.

4. Welche Tiere nach Art 1.1.d. AKKB 2015 als Haarwild anzusehen sind, bestimmt die Vertragsauslegung (§§ 914, 915 ABGB) unter besonderer Berücksichtigung der redlichen Deckungserwartungen durchschnittl verständiger VersN. Als **Haarwild** gilt nach den Musterbedingungen sohin ein **felltragendes Tier**, das **nicht domestiziert** ist. Landesrechtl Legaldefinitionen der einzelnen Jagdgesetze determinieren die sachl Reichweite des von Art 1.1.d. AKKB 2015 versprochenen TeilkaskoVersSchutzes nicht.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Matthäus Uitz war vor seiner Tätigkeit als Rechtspraktikant im Sprengel des OLG Wien am Yale Solomon Center for Health Law & Policy (Connecticut, USA), am Syracuse University College of Law (New York, USA), am Institut für Zivilrecht der Universität Wien (Lehrstuhl Univ.-Prof. Dr. Martin Schauer), im Evidenzbüro des OGH, in der Rechtsabteilung des Vereins für Konsumenteninformation und in mehreren Rechtsanwaltskanzleien tätig.
E-Mail: matthaeus.uitz@univie.ac.at

⁵⁶ Zum Grad des Vorsatzes, den § 6 Abs 3 Satz 2 VersVG verlangt, um dem VersN das Recht zur Führung des Kausalitätsgegenbeweises absprechen zu können, s RIS-Justiz RS0109766, beginnend mit OGH 7 Ob 43/98v VersE 1790, zuletzt OGH 29. 6. 2022, 7 Ob 13/22w; Schauer, Versicherungsvertragsrecht³ 260f; Weichbold, Versicherungsvertragsrecht⁵ 99.

Aktuelle rechtliche Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Der Beitrag schnell gelesen

Zur Förderung der Elektromobilität als eines zentralen Bereichs der Energiewende werden zahlreiche rechtl Maßnahmen gesetzt, um emissionsfreie Fahrzeuge schon heute gegenüber Fahrzeugen mit fossilen Kraftstoffen zu bevorzugen.

Elektromobilität; Steuerrecht; Europarecht

Gebäudeeffizienz-RL; VersicherungssteuerG; NoVAG; KfzStG; NEHG; MinStG; SachbezugswerteV; IG-L

ZVR 2024/164



Mag.iur. Dipl.-Ing. STEPHAN CEJKA, BSc, ist Senior Research Scientist bei Siemens AG Österreich.

Inhaltsübersicht:

- A. Einführung
- B. Vorgaben zur Reduktion max CO₂-Emissionswerte
- C. Pflicht zur Errichtung von Ladeinfrastruktur
 - 1. Öff zugängl Ladepunkte
 - 2. Private Ladepunkte
- D. Begünstigung emissionsfreier und emissionsärmer Fahrzeuge
 - 1. Motorbezogene Versicherungssteuer
 - 2. Normverbrauchsabgabe
- 3. Kraftfahrzeugsteuer
- 4. CO₂-Bepreisung
- 5. Mineralölsteuer
- 6. Sachbezüge im ESt-Recht
 - a) Privatnutzung des arbeitgebereigenen Kfz
 - b) Aufladen arbeitgebereigener emissionsfreier Kfz
 - c) Aufladen sonstiger emissionsfreier Kfz beim AG
- 7. Weitere Regelungen des EStG
- E. Right to plug
- F. Sonderrechte im IG-L
- G. Förderungen
- H. Schlussbemerkungen

A. Einführung

Unionsrecht sowie nationale Klimaziele erfordern den Ersatz fossiler Energiequellen durch emissionsfreie Alternativen.¹ Das „Energiewenderecht“ befindet sich in stetigem Wandel,² und auch im Bereich der Elektromobilität als einer zentralen Säule der Energiewende und des Klimaschutzes wurden bereits zahlreiche rechtl Schritte unternommen. Über die schrittweise Senkung der max zulässigen Treibhausgasemissionen bis zum angekündigten „Aus des Verbrennungsmotors“ sowie rechtl Verpflichtungen hins des Ausbaus der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wurde zuletzt bereits berichtet.³

Dieser Beitrag widmet sich weiteren Maßnahmen des österr Rechts, durch die emissionsfreie Fahrzeuge, insb Elektrofahrzeuge, zunehmend bevorzugt und bereits heute Fahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen insb im Steuer- und Abgabenrecht verteuert werden. Die folgenden Ausführungen beschränken sich iW auf Pkw, insb den Vergleich von Pkw mit Verbrennungsmotor mit emissionsfreien Alternativen.

B. Vorgaben zur Reduktion max CO₂-Emissionswerte

Über die Thematik wurde zwar bereits berichtet, doch soll zur Vollständigkeit die geplante Reduktion der max CO₂-Emissionswerte nochmals zumindest kurz angesprochen werden.⁴ Bei neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sollen bereits ab 2035 ausschließl emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden („Aus des Verbrennungsmotors“).⁵ Zuvor erfolgt eine stufenweise Absenkung der max CO₂-Emissionswerte neuzugelassener leichter Fahrzeuge entsprechend Tabelle 1. Sofern Hersteller die max Emissionen im Durchschnitt überschreiten, wird eine Abgabe iHv € 95,-/g Überschreitung je neu zugelassenem Fahrzeug fällig.⁶

		derzeit	2025	2030	2035
max zu-lässige Emissio-nen	Pkw (M1)	95 g/km	-15%	-55%	-100%
	leichte Nutzfahr-zeuge (N1)	147 g/km		-50%	

Tabelle 1: Europarechtl max CO₂-Emissionen neuzugelassener Fahrzeuge⁷

C. Pflicht zur Errichtung von Ladeinfrastruktur

Auch die Pflicht zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wurde bereits mehrfach thematisiert.⁸ Dabei wird zwischen öff zugängl und privaten Ladepunkten unterschieden. Im Bereich der privaten Ladepunkte kommt es allerdings durch die neugefasste Gebäudeeffizienz-RL zu Änderungen.

1. Öff zugängl Ladepunkte

Für öff zugängl Ladepunkte gilt seit April 2024 die neue VO über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.⁹ Diese beinhaltet auch Regelungen zum online verfügbaren Ladestellenverzeichnis, welches auch dynamische Informationen der Ladepunkte, wie bspw deren Verfügbarkeit (frei/besetzt), beinhalten soll.

2. Private Ladepunkte

Mindestvorgaben für private Ladepunkte, die sich bereits aus der bisherigen Gebäudeeffizienz-RL¹⁰ ergeben, wurden in den

Bauordnungen der Bundesländer bisher durchaus unterschiedl umgesetzt und gehen tw über diese hinaus.¹¹ So wurden in einigen Bundesländern auch bereits Nachrüstverpflichtungen für bestimmte Bestandsgebäude eingeführt.

Durch die **neugefasste Gebäudeeffizienz-RL**¹² werden wie erwartet die Bestimmungen für private Ladeinfrastruktur noch einmal verschärft, wobei sich diese tw von den bisherigen Entwürfen, deren Vorgaben in Vorbeiträgen bereits in Aussicht gestellt wurden,¹³ unterscheiden.

Die neugefasste Gebäudeeffizienz-RL verschärft die Mindestvorgaben für private Ladepunkte.

- ▶ Bei **neuen Nichtwohngebäuden** (sowie bei größeren Renovierungen) mit mehr als fünf Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt je fünf Stellplätzen zu errichten.¹⁴ Um die spätere Errichtung weiterer Ladepunkte zu ermöglichen,¹⁵ sind für mindestens 50% der Stellplätze eine Vorverkabelung herzustellen sowie für die übrigen Stellplätze die Leitungen für Elektrokabel vorzubereiten. Hingegen ist bei Bürogebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen mindestens ein Ladepunkt je zwei Stellplätzen zu errichten.
- ▶ Bei **bestehenden Nichtwohngebäuden** mit mehr als 20 Stellplätzen sind bis 2027 mindestens ein Ladepunkt je zehn Stellplätzen zu errichten oder alternativ Leitungen für Elektrokabel für mindestens 50% der Stellplätze vorzubereiten.¹⁶ Hingegen ist für Gebäude im Eigentum öff Einrichtungen oder bei einer Nutzung durch diese die Vorverkabelung von mindestens jedem zweiten Stellplatz bis 2033 durchzuführen.
- ▶ Bei **neuen Wohngebäuden** mit mehr als drei Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten.¹⁷ Um die spätere Errichtung weiterer Ladepunkte zu ermöglichen, sind bei neuen Wohngebäuden und größeren Renovierungen für mindestens

¹ Vgl insb VO (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates v 30. 6. 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität [...] („Europäisches Klima- und Energielagessetz“); RL (EU) 2023/2413 zur Änderung der RL (EU) 2018/2001 [...] im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED III); § 4 Abs 2 BG über den Ausbau von Energie aus erneuerbaren Quellen (Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz – EAG) BGBl I 2021/150 idF BGBl I 2024/123.

² Vgl ua *Stangl*, Energierechtwende jetzt! Schubkraft durch ElWG, EABG & Co, RdU 2024/36.

³ Vgl *Cejka*, Elektromobilität „fit für 55“, ZVR 2024/5.

⁴ VO (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge [...] idF VO (EU) 2023/851 zur Änderung der VO (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union; VO (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge [...]; vgl *Cejka*, ZVR 2024/5.

⁵ Art 1 Abs 5 a VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

⁶ Art 8 VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

⁷ Art 1 Abs 2, 4, 5, 5 a VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

⁸ Vgl *Cejka*, ZVR 2024/5; *Cejka*, Öffentliche und private Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge heute – und morgen? RdU 2022/50; *Cejka*, Die Energie- und Mobilitätswende in den Bauordnungsnovellen 2023, RdU 2024/37.

⁹ VO (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe; im Detail vgl *Cejka*, ZVR 2024/5.

¹⁰ RL (EU) 2010/31 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden idF RL (EU) 2018/844 (Gebäudeeffizienz-RL aF).

¹¹ Vgl *Cejka*, ZVR 2024/5; detailliert, jedoch tw überholt *Cejka*, RdU 2022/50; zu den letzten Änderungen 2023 in B und W: *Cejka*, RdU 2024/37.

¹² RL (EU) 2024/1275 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Gebäudeeffizienz-RL).

¹³ Vgl *Cejka*, ZVR 2024/5; *Cejka*, RdU 2022/50; *Cejka*, RdU 2024/37.

¹⁴ Art 14 Abs 1 Gebäudeeffizienz-RL.

¹⁵ ErwGr 51 Gebäudeeffizienz-RL.

¹⁶ Art 14 Abs 2 Gebäudeeffizienz-RL.

50% der Stellplätze eine Vorverkabelung herzustellen sowie für die übrigen Stellplätze die Leitungen für Elektrokabel vorzubereiten.

► Für **bestehende Wohngebäude** existieren weiterhin keine expliziten europarechtl Vorgaben. Den MS wird jedoch empfohlen, Unterstützungspläne für eine ausreichende Ladeinfrastruktur entsprechend der Zahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge einzuführen.¹⁸

Bisher ermöglichte die Gebäudeeffizienz-RL den MS, eine Ausnahme vorzusehen, wenn die Kosten für die Errichtung der Ladeinfrastruktur 7% der Renovierungskosten überschritten.¹⁹ Von dieser Möglichkeit wurde durch einige Bundesländer Gebrauch gemacht.²⁰ War zunächst vorgesehen, diese Ausnahme zu streichen, wurde diese nun doch beibehalten, allerdings auf 10% der Gesamtkosten der Renovierung angepasst.²¹ Betreiber privater Ladepunkte sollen dazu ermutigt werden, diese öff zugänglich iS der VO über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe²² zu betreiben.²³ Durch die Nutzung von intelligentem und bidirektionalem Laden sollen Ladepunkte in zunehmendem Maße in die Funktion des Energiesystems integriert werden.²⁴ Dies ist insb an Orten, an denen Elektrofahrzeuge typischerweise für längere Zeiträume parken, wie an Wohn- oder Arbeitsstätten, relevant.²⁵

Die nationale Umsetzung der RL und damit neuerliche Anpassungen der Bauordnungen werden folgen.

D. Begünstigung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge

Durch verschiedene Maßnahmen werden bereits heute emissionsfreie Fahrzeuge, wie Elektrofahrzeuge, gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bevorzugt. Einige dieser Maßnahmen begünstigen in geringerem Ausmaß auch emissionsarme Fahrzeuge.

1. Motorbezogene Versicherungssteuer

Die motorbezogene Versicherungssteuer wird laufend mit der verpflichtenden Haftpflichtversicherungsprämie zusätzl zur regulären Versicherungssteuer iHv 11% eingehoben und ist unabhängig vom Ausmaß der Nutzung des Fahrzeugs.²⁶ Die mtl Steuer wird anhand der Motorleistung in kW und des CO₂-Werts des Fahrzeugs nach der in Tabelle 2 genannten Formel berechnet, dessen Parameter derzeit jährlich angepasst werden. Während sich der Steuerbetrag nach dem Jahr der Erstzulassung des Fahrzeugs richtet und in den Folgejahren nicht ansteigt, führt die Anwendung der Formel bei gleichbleibenden Leistungs- und Emissionswerten zu einer Verteuerung vergleichbarer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren im Jahresvergleich.²⁷ Während grds auch bei Unterschreitung der Werte ein Mindestbetrag vorgesehen ist,²⁸ sind Fahrzeuge mit einem CO₂-Emissionswert von 0g/km von der motorbezogenen Versicherungssteuer explizit ausgenommen.²⁹

	2023	2024	2025
	62 kW	61 kW	60 kW
	106g/km	103g/km	100g/km
Berechnung	$Steuer = (kW - kW_{Abzug}) * 0,72 + (CO_2 - CO_2_{Abzug}) * 0,72$		

Tabelle 2: Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer für Pkw³⁰

2. Normverbrauchsabgabe

Bei der Anschaffung (Lieferung, innergemeinschaftlicher Erwerb)³¹ eines neuen (bisher nicht zugelassenen) leichten Kfz³² wird die Normverbrauchsabgabe (NoVA) als einmalige Steuer erhoben. Diese wird grds abhängig von den CO₂-Emissionen als Prozentsatz vom Fahrzeugwert berechnet und ein Fixbetrag abgezogen. Bei Überschreitung eines bestimmten CO₂-Grenzwerts wird ein zusätzl Malusbetrag fällig. Der Tarif für neu zugelassene Pkw wird gemäß der in Tabelle 3 dargestellten Formel berechnet, deren Parameter sich derzeit jährlich ändern. Auch hier werden daher vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor derzeit jährlich teurer. Je niedriger der CO₂-Emissionswert des Fahrzeugs, desto geringer fällt die NoVA aus. Elektrofahrzeuge sind nicht nur durch die Anwendung der genannten Formel, sondern auch explizit von der NoVA befreit.³³

	2023	2024	2025
CO ₂ -Abzugsbetrag	102 g/km	97 g/km	94 g/km
Steuersatz	Steuersatz = (CO ₂ -Emissionswert [g/km] - CO ₂ -Abzugsbetrag)/5, begrenzt durch den Höchststeuersatz		
Höchststeuersatz	70%	80%	80%
Malusbetrag	€ 70,-	€ 80,-	€ 80,-
Malusgrenzwert	170 g/km	155 g/km	155 g/km
Abzugsbetrag	€ 350,-	€ 350,-	€ 350,-
Berechnung	NoVA = Bemessungsgrundlage (netto) * Steuersatz + (Malusbetrag * g/km über dem Malusgrenzwert) - Abzugsbetrag		

Tabelle 3: Berechnung der Normverbrauchsabgabe für Pkw³⁴

Änderungen der Rechtslage in naher Zukunft sind vorherzusehen, da BMF und BMK „[z]ur Sicherstellung der Umsetzung wirksamer Maßnahmen zum Klimaschutz und der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes“ bis 31. 3. 2024 „die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr im Hinblick auf die Ausgestaltung des CO₂-Abzugsbetrages ab 1. Jänner 2025 zu evaluieren“

¹⁸ Art 14 Abs 8 Gebäudeeffizienz-RL.

¹⁹ Art 8 Abs 6 lit c Gebäudeeffizienz-RL af.

²⁰ Vgl Cejka, RdU 2022/50.

²¹ Art 14 Abs 5 lit b Gebäudeeffizienz-RL.

²² VO (EU) 2023/1804; s Fn 9.

²³ Art 14 Abs 7 Gebäudeeffizienz-RL.

²⁴ Art 14 Abs 6, ErwGr 52 Gebäudeeffizienz-RL.

²⁵ ErwGr 49 Gebäudeeffizienz-RL.

²⁶ § 5 Abs 1 Z 3 BG v 8. 7. 1953 betr die Erhebung einer Versicherungssteuer (VersicherungssteuerG 1953) BGBl 1953/133 idF BGBl I 2023/110.

²⁷ § 6 Abs 3 Z 9 VersicherungssteuerG.

²⁸ Gem § 6 Abs 3 Z 1 lit b sublit bb iVm Z 9 VersicherungssteuerG sind mind 5 kW und mind 5g/km anzusetzen; daraus ergibt sich ein Mindestbetrag von € 7,20 mtl; vgl Rz 1694 KfzBStR 2021.

²⁹ § 4 Abs 3 Z 6 VersicherungssteuerG.

³⁰ § 6 Abs 3 Z 1 lit b sublit bb iVm Z 9 VersicherungssteuerG.

³¹ Vgl § 1 BG, mit dem eine Abgabe für den Normverbrauch von Kraftfahrzeugen eingeführt wird (NormverbrauchsabgabeG – NoVAG 1991) BGBl 1991/695 idF BGBl I 2022/108.

³² Vgl § 2 NoVAG iVm § 3 BG v 23. 6. 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967) BGBl 1967/267 idF BGBl I 2023/129.

³³ § 3 Abs 1 Z 1 NoVAG.

³⁴ § 6 Abs 2 iVm Abs 7 NoVAG.

ren“ hatten.³⁵ Bis 31. 5. 2024 hätte dem NR ein Vorschlag zur Anpassung des CO₂-Abzugsbetrags mit Wirksamkeit ab 1. 1. 2025 vorgelegt werden sollen.³⁶

Änderungen im Bereich der Kraftfahrzeugsteuern, insb der NoVA, sollten noch 2024 folgen.

3. Kraftfahrzeugsteuer

Der Kraftfahrzeugsteuer³⁷ unterliegen vor allem Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5t sowie in ausländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kfz, die auf Straßen mit öff Verkehr im Inland verwendet werden. Fahrzeuge, für die bereits die motorbezogene Versicherungssteuer zu entrichten ist, sind ausgenommen. Daher ist diese nur in Ausnahmefällen auf Pkw anwendbar³⁸ und wird hier daher nur kurz angeschnitten. Der Steuersatz entspricht dem der motorbezogenen Versicherungssteuer³⁹ und Elektrofahrzeuge sind gleichfalls, aufgrund ihres CO₂-Emissionswerts von 0g/km, befreit.⁴⁰

4. CO₂-Bepreisung

Die Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird auch durch die 2022 eingeführte CO₂-Bepreisung gem NEHG versteuert.⁴¹ Diese bezieht sich auf die definierten Emissionen pro Einheit des fossilen Energieträgers. Die Preise der nationalen Emissionszertifikate pro emittierter Tonne Kohlenstoffäquivalent steigen derzeit jährlich entsprechend Tabelle 4. Dementsprechend führen bspw die legaldefinierten Emissionen iHv 2,38 kg/Liter Benzinkraftstoff zu einer Preiserhöhung an der Tankstelle von derzeit 10,71 Cent/Liter.⁴²

	2023	2024	2025
Betrag	€ 32,50	€ 45,-	€ 55,-

Tabelle 4: Preis nationaler Emissionszertifikate je emittierter Tonne Kohlenstoffäquivalent⁴³

Als pauschaler Ausgleich für finanzielle Mehrbelastungen natürl Personen infolge der CO₂-Bepreisung wurde der regionale Klimabonus⁴⁴ eingeführt. Die Auszahlung erfolgt jährlich nach einer regional differenzierten Staffelung,⁴⁵ deren Höhe abhängig vom Preis der og Zertifikate und den erzielten Einnahmen festgelegt wird.⁴⁶ Der Klimabonus ist insb nicht an die Nutzung eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor gebunden; es erfolgt selbst die Auszahlung eines (halben) Klimabonus für Minderjährige.

5. Mineralölsteuer

Im Gegensatz zur motorbezogenen Versicherungssteuer fällt die Mineralölsteuer (MÖSt) bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verbrauchsbezogen an.⁴⁷ Wie auch die CO₂-Bepreisung versteuert die MÖSt den fossilen Treibstoff beim Kauf an der Tankstelle. Diese Steuer entfällt logischerweise bei reinen Elektrofahrzeugen.

6. Sachbezüge im ESt-Recht

Geldwerte Vorteile, wie zB die Überlassung von Kraftfahrzeugen zur Privatnutzung, sind als Sachbezug zu versteuern.⁴⁸ Die anzusetzende Höhe bestimmter (häufiger) Sachbezüge wird in der SachbezugswerteV⁴⁹ festgelegt, in welcher „für Kraftfahrzeuge [...] im Interesse ökologischer Zielsetzungen Ermäßigungen und Befreiungen vorzusehen“ sind.⁵⁰

Besonders signifikante Begünstigungen ergeben sich aus dem EStR-Sachbezugsrecht, wenn der AG dem AN ein Kfz auch zur Privatnutzung zur Verfügung stellt oder dem AN das kostenfreie Aufladen des Elektrofahrzeugs ermöglicht.

a) Privatnutzung des arbeitgebereigenen Kfz

Wird vom DG dem DN ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt, das auch für private Zwecke genutzt werden darf, liegt ein steuerpflichtiger Vorteil aus dem Dienstverhältnis vor. Grds ist für die private Nutzung eines arbeitgebereigenen Kfz durch den AN ein Sachbezug iHv 2% der Anschaffungskosten, jedoch max € 960,- mtl der LSt-BMGL hinzuzurechnen.⁵¹ Ein reduzierter Sachbezug iHv 1,5% der Anschaffungskosten, jedoch max € 720,- ist mtl für schadstoffarme Kraftfahrzeuge mit CO₂-Emissionen unter dem Grenzwert in Tabelle 5 entsprechend dem Jahr der Erstzulassung anzusetzen.⁵² Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von 0g/km, wie Elektrofahrzeuge, sind vollständig befreit.⁵³

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

Tabelle 5: Grenzwerte für einen niedrigeren Sachbezug

b) Aufladen arbeitgebereigener emissionsfreier Kfz

Sofern der AG dem AN ein Elektrofahrzeug für nicht berufl veranlasste Fahrten zur Verfügung stellt, ist für das unentgeltl Aufladen dieses Fahrzeugs beim AG kein Sachbezug anzusetzen.⁵⁴ Dasselbe gilt, wenn der AG die Kosten für das Aufladen dieses Kfz an einer Ladestation trägt, sei es an einer öff oder auch an einer privaten Ladestation.⁵⁵ Diese Regelung gilt selbst dann, wenn der AG die Kosten für das Laden des arbeitgebereigenen Elektro-

³⁵ § 6 Abs 7 NoVAG.

³⁶ § 6 Abs 7 NoVAG.

³⁷ BG über die Erhebung einer Kraftfahrzeugsteuer (KraftfahrzeugsteuerG 1992 – KfzStG 1992) BGBI 1992/449 idF BGBI I 2023/201.

³⁸ Rz 1352 KfzBStR 2021.

³⁹ Vgl Anh III KfzBStR 2021.

⁴⁰ § 2 Abs 1 Z 9 KfzStG 1992.

⁴¹ BG über einen nationalen Zertifikatehandel für Treibhausgasemissionen (Nationales EmissionszertifikatehandelsG 2022 – NEHG 2022) BGBI I 2022/10 idF BGBI I 2024/60; vgl Cejka, Energiekosten steigen (weiter) – ein Update zu Energiepreisen und -abgaben, RdU 2023/7.

⁴² § 10 Abs 1 iVm Anl 1 NEHG 2022.

⁴³ § 10 NEHG 2022 iVm K des BMF über die Anwendbarkeit des Preisstabilitätsmechanismus gem § 10 Abs 3 des NEHG 2022 BGBI II 2022/460.

⁴⁴ BG über den regionalen Klimabonus (KlimabonusG – KliBG) BGBI I 2022/11 idF BGBI I 2024/58.

⁴⁵ Die regional differenzierte Zuteilung wird nach der V der BMK betr die Zuordnung der Hauptwohnsitze für den Regionalausgleich nach § 4 Abs 4 KlimabonusG (Verordnung über die Klimabonus-Regionalkategorisierung) BGBI II 2023/250 getroffen, die gem § 4 Abs 3 KlimabonusG „auf Grundlage der Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie anhand von nach strukturellen und funktionalen Merkmalen klassifizierten Raumtypen“ erfolgt.

⁴⁶ § 3 Abs 4 KlimabonusG.

⁴⁷ BG über eine Verbrauchsteuer auf Mineralöl, Kraftstoffe und Heizstoffe (MineralölsteuerG 2022 – MinStG 2022) BGBI 1994/630 idF BGBI I 2024/72.

⁴⁸ § 15 Abs 1, 2 BG v 7. 7. 1988 über die Besteuerung des Einkommens natürlicher Personen (EinkommensteuerG 1988 – ESTG 1988) BGBI 1988/400 idF BGBI I 2024/113.

⁴⁹ V über die Bewertung bestimmter Sachbezüge (SachbezugswerteV) BGBI II 2001/416 idF BGBI II 2023/404.

⁵⁰ § 15 Abs 2 Z 2 EStG.

⁵¹ § 4 Abs 1 Z 1 SachbezugswerteV.

⁵² § 4 Abs 1 Z 2 SachbezugswerteV.

⁵³ § 4 Abs 1 Z 3 SachbezugswerteV.

⁵⁴ § 4c Abs 1 Z 1 SachbezugswerteV; Rz 207c LStR.

fahrzeugs im Privatbereich des AN (zB beim Wohnhaus) übernimmt.⁵⁶ Für die Anschaffung einer Ladeeinrichtung für ein arbeitgebereigenes Elektrofahrzeug ist bis zum Betrag von € 2.000,– kein Sachbezug anzusetzen, wenn der AG die Kosten trägt.⁵⁷

c) Aufladen sonstiger emissionsfreier Kfz beim AG

Ebenso ist kein Sachbezug anzusetzen, wenn der AG das Aufladen privater (dh nicht arbeitgebereigener) Elektrofahrzeuge beim AG unentgeltlich ermöglicht.⁵⁸

7. Weitere Regelungen des EStG

Abschließend sollen auch weitere Regelungen des EStG, die sich ausschließlich auf emissionsfreie Fahrzeuge beziehen, kurz angeführt werden:

- ▶ Zuschüsse des AG für nicht berufl veranlasste Fahrten im Rahmen von **Carsharing** sind bis zu € 200,– pro Kalenderjahr von der ESt befreit.⁵⁹
- ▶ Während Kfz als abnutzbares Anlagevermögen nur der linearen **Absetzung für Abnutzung** (AfA) zugänglich sind,⁶⁰ ist für Kfz mit einem CO₂-Emissionswert von 0g/km auch eine degressive AfA möglich (Wahlrecht).⁶¹
- ▶ Das Verbot der Geltendmachung eines **Investitionsfreibetrag** als Betriebsausgabe für Kfz gilt nicht für Kfz mit einem CO₂-Emissionswert von 0g/km.⁶²

E. Right to plug

Auch das „Right to plug“ wurde bereits mehrfach behandelt.⁶³ Zur Förderung, Vereinfachung, Vereinheitlichung und Beschleunigung des Verfahrens für die Installation von Ladepunkten sind auch weiterhin Maßnahmen durch die MS vorzusehen und regulatorische Hindernisse sind zu beseitigen.⁶⁴ Als Negativbeispiel wird die erforderl Zustimmung von Vermietern oder Miteigentümern für die private Nutzung von Ladestationen genannt. Auch in Ö erforderte die Errichtung von Ladestationen im Wohnungseigentumsrecht vor der WEG-Nov 2022⁶⁵ meist die Zustimmung aller anderen Wohnungseigentümer. Diese kann nun nicht mehr verweigert bzw gerichtl ersetzt werden; außerdem gilt eine Zustimmungsfiktion.⁶⁶

F. Sonderrechte im IG-L

Gemäß IG-L⁶⁷ können Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie zeitl und räuml Beschränkungen für Kfz angeordnet werden.⁶⁸ Zeitl und räuml Beschränkungen gelten ua nicht für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb sowie Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Reichweite von mindestens 50 km aufweisen.⁶⁹ Geschwindigkeitsbegrenzungen nach dem IG-L auf Autobahnen oder Schnellstraßen gelten nicht für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die mit einer Kennzeichentafel mit grüner Schrift auf weißem Grund ausgestattet sind.⁷⁰

G. Förderungen

Zur Vollständigkeit soll abschließend kurz über mögliche Förderungen berichtet werden. Seitens des Bundes fördert der Klima- und Energiefonds (KLIEN) ua die Anschaffung neuer Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeugen (FCEV) sowie die Errichtung von Ladeinfrastruktur.⁷¹ Daneben sind Landesförderungen (auch in Kombination mit Bundesförderungen) möglich.

H. Schlussbemerkungen

Die Neufassung der Gebäudeeffizienz-RL führt zu einer erneuten Anpassung von Regelungen bzgl der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Damit bleibt das „Energiewenderecht“ weiterhin in Bewegung. Es bleibt abzuwarten, ob die Änderungen nun neu erlich zu neun signifikant unterschiedlichen Regelungen der Länder führen.⁷² Es ist mE fraglich, ob eine solche, dem Föderalismus geschuldeten, Regelungskomplexität sachgerecht ist. Zu beachten sind idZ auch möglicherweise erforderl baurechtl Genehmigungsverfahren für die Errichtung der Ladepunkte.

Durch verschiedene steuerrechtl Regelungen werden iS der Ökologisierung des Steuerrechts insb emissionsfreie, tw aber auch emissionsarme Fahrzeuge in durchaus systemwidriger Weise bevorzugt, obwohl der steuerbegründende Tatbestand grds verwirklicht wäre. Der Gesetzgeber bleibt bei den Vorgaben seit dem AbgabenänderungsG 2022,⁷³ soweit möglich, grds technologienutral. Elektrofahrzeuge werden nur als Beispiel emissionsfreier Fahrzeuge genannt; Begünstigungen gelten aber jeweils für alle Antriebe mit einem Ausstoß von 0g/km, wie zB auch Wasserstoffantriebe.⁷⁴ Hingegen werden Fahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen zunehmend und laufend durch steuerrechtl Maßnahmen verteuert. Mit zunehmender Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge ist fraglich, ob alle genannten Ausnahmen dauerhaft aufrecht gehalten werden (können). Von diesen jedenfalls nicht umfasst sind Hybridfahrzeuge;⁷⁵ diese zeigen jedoch durch die Nutzung des „gewichteten kombinierten CO₂-Ausstoßes“ wesentlich niedrigere Emissionswerte oder sind aufgrund des ausschließlichen Abstellens auf die Leistung des Verbrennungsmotors nach den genannten Regelungen steuerlich ebenso begünstigt.⁷⁶

⁵⁶ Rz 207 e LStR; dies gilt gem Rz 207 c LStR allerdings nicht für ein privates Kfz. Eine Trennung und Zuordnung der Lademengen zu den jeweils aufgeladenen Fahrzeugen durch die Ladeeinrichtung(!) ist notwendig, selbst dann, wenn es keine anderen Elektrofahrzeuge im Haushalt des AN gibt, vgl Bsp 1 und 2 in Rz 207 e LStR, ausgenommen Übergangsregelung des § 8 Abs 9 Z 2 SachbezugswerteV; Rz 207 f LStR.

⁵⁷ § 4c Abs 1 Z 3 SachbezugswerteV; Rz 207 g LStR.

⁵⁸ § 4c Abs 2 SachbezugswerteV; Rz 207 c LStR.

⁵⁹ § 3 Abs 1 Z 16 d EStG; Rz 92 m LStR.

⁶⁰ § 7 Abs 1a lit a iVm § 8 Abs 6 Z 1 EStG.

⁶¹ § 7 Abs 1a EStG.

⁶² § 11 Abs 3 Z 2 EStG.

⁶³ Vgl Cejka, ZVR 2024/5; Cejka, RDU 2022/50.

⁶⁴ Art 14 Abs 8 Gebäudeeffizienz-RL.

⁶⁵ BGBl I 2021/222.

⁶⁶ Vgl § 16 Abs 2 Z 2, Abs 5 BG über das Wohnungseigentum (WohnungseigentumsG 2002 – WEG 2002) BGBl I 2002/70 idF BGBl I 2024/92.

⁶⁷ BG zum Schutz vor Immissionen durch Luftschaadstoffe (ImmissionsschutzG – Luft, IG-L) BGBl I 1997/115 idF BGBl I 2018/73.

⁶⁸ § 14 Abs 1 IG-L.

⁶⁹ § 14 Abs 2 Z 5 IG-L; vgl auch V des BMLF, mit der Bestimmungen über die Durchführung der besonderen Kennzeichnung von Fahrzeugen betr die Zuordnung zu den Abgasklassen festgelegt werden (IG-L – Abgasklassen-KennzeichnungsV – AbgKlassV) BGBl II 2012/120 idF BGBl II 2014/272.

⁷⁰ § 14 Abs 2a Z 2 IG-L; Kennzeichen gem § 49 Abs 4 Z 5 KFG. Sofern eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund einer anderen Rechtsvorschrift als dem IG-L erfolgt, ist diese auch von diesen Fahrzeugen einzuhalten; daher sind erstere Maßnahmen bspw auf den Überkopfanzeigern mit „IG-L“ zu kennzeichnen.

⁷¹ Siehe <https://www.klimafonds.gv.at/call/emob-private-2024/> (Stand 23. 8. 2024) bzw <https://www.klimafonds.gv.at/call/emob-betriebe-2024/> (Stand 23. 8. 2024).

⁷² Vgl Cejka, RDU 2022/50.

⁷³ BGBl I 2022/108.

⁷⁴ Rz 100 ff KfzBStR 2021.

⁷⁵ Rz 107 KfzBStR 2021.

⁷⁶ Vgl Rz 108, 912, 1514, 1670, 1699 KfzBStR 2021.

ÜBER DEN AUTOR

Stephan Cejka forscht interdisziplinär im Bereich Energiewende (Energieinformatik, Energierecht).
E-Mail: stephan.cejka@siemens.com

DANKSAGUNG

Derzeit arbeitet Cejka im Projekt Energy Community System Integration (ECOSINT) mit, welches Energiegemeinschaften aus rechtlichen/regulatorischen, technischen und wirtschaftlichen Blickwinkeln analysiert (<https://ecosint.at/>). Für die Förderung durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unter der Projekt-Nr 881165 wird gedankt.

VOM SELBEN AUTOR ERSCHIENEN

- Neue rechtliche Maßnahmen zur Förderung des Photovoltaikausbaus, immolex 2024/88;
- Die Energie- und Mobilitätswende in den Bauordnungsnovellen 2023, RdU 2024/37;
- Energiewenderecht: Rechtliche Entwicklungen zum Ersatz fossiler Energiequellen in Richtung Klimaneutralität, 18. Symposium Energieinnovation, TU Graz, 14.–16. 2. 2024;
- Energiekosten und Energieabgaben – Ein neuerliches Update (Stand September 2023), RdU 2024/8;
- Elektromobilität „fit für 55“, ZVR 2024/5;
- Energiekosten steigen (weiter) – ein Update zu Energiepreisen und -abgaben, RdU 2023/7;
- Öffentliche und private Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge heute – und morgen? RdU 2022/50.

Automotive Cybersecurity

Schutz vor Cyberattacken für vernetzte Fahrzeuge

Der Beitrag schnell gelesen

In einer stetig wachsenden, digitalisierten Umgebung, wo Fahrzeuge auf Straßen vernetzt agieren und vermehrt Angriffsflächen für Hacker bieten, ist Automotive Cybersecurity eines der Kerngebiete, um das Risiko eines erfolgreichen Cyberangriffs einzudämmen bzw. die sich daraus ergebenden Schäden möglichst zu beschränken. Aus diesem Grund werden die Fahrzeughersteller durch europarechtl Vorgaben zur Einhaltung von Vorgaben zur Eindämmung der Risiken durch Cyberangriffe angehalten. Der Artikel beleuchtet zunächst grundlegende techn Aspekte der Cybersecurity im Automoti-

ve-Bereich und widmet sich in weiterer Folge den wesentl rechtl Vorgaben, vordergründig den UNECE R 155 und UNECE R 156. Abschließend wird die rechtl als Empfehlung zwar nicht verbindl, jedoch im Bereich der Cybersecurity bedeutsame Norm ISO/SAE 21434 beleuchtet.

Europarecht; Völkerrecht

UNECE R155; UNECE R156; VO (EU) 2019/2144

ZVR 2024/165



DI ELISABETH GÜTL ist Cybersecurity Engineer bei Magna Powertrain.
RA Mag. MARKUS HAIBEL ist Rechtsanwalt in Wien.

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Cybersecurity im Automotive-Bereich
- C. Gesetzlicher Hintergrund – UNECE R 155 und R 156/WP.29
 1. Inhalt der UNECE R 155 und UNECE R 156
- D. Cyber Security Engineering ISO/SAE 21434
- E. Schlusswort

A. Einleitung

In modernen Fahrzeugen wächst die Konnektivität und damit auch die Anzahl der möglichen Angriffsstellen für Cyberangriffe von außen.¹ Jede zusätzl Schnittstelle und Kommunikationsmöglichkeit kann eine potentielle Schwachstelle für Hackerangriffe sein und eine Gefahr für die Fahrzeuginsassen darstellen und einen finanziellen Schaden für ein Unternehmen bedeuten. Im Gegensatz zur funktionalen Sicherheit, wo die ISO26262² einen Leitfaden bietet, wenn eine wichtige Fahrzeugfunktion fehlerhaft agiert, wurde in der Automobilbranche das Thema Produkt-Cyber-

bersecurity lange Zeit vernachlässigt, wenngleich die Anzahl der Cyberangriffe zugenommen hat. Durch neue ges Vorgaben seitens der UNECE werden erstmals ab Juli 2024 Cybersecurity-Inhalte homologationsrelevant und Fahrzeughersteller müssen nachweisen, dass relevante und ausreichende Maßnahmen sowie Vorkehrungen getroffen wurden, um ein sicheres System zu bieten, welches vor Hackerangriffen geschützt ist. Aus techn Sicht bietet die ISO/SAE 21434³ einen Leitfaden, welche Aspekte für Cybersecurity Engineering zu berücksichtigen sind.

B. Cybersecurity im Automotive-Bereich

Die fortschreitende Digitalisierung im Automotive-Sektor stellt OEMs (Original Equipment Manufacturer) vor neue Herausforderungen. Moderne Fahrzeuge bieten ua Assistenzsysteme sowie die Möglichkeit des teilautonomen Fahrens und schaffen somit verstärkt Angriffsflächen für Cyberangriffe. Eintrittspfade für Hacker sind ua, aber nicht nur, die schlüssellose Erieglung, Bluetooth, USB oder OBD (On-Board-Diagnose).

¹ Karn/Sedlmaier, Cybersecurity im Automotive-Sektor, RAW 2022, 94 (94).

² ISO 26262:2018–12, Straßenfahrzeuge Funktionale Sicherheit.

³ ISO/SAE 21434:2021, Straßenfahrzeuge Cybersecurity engineering.