

Andreas Sesing

Institut für Rechtsinformatik
Wissenschaftlicher Mitarbeiter



UNIVERSITÄT
DES
SAARLANDES

Anreize für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen

Smart Energy 2016 | 27. Oktober 2016



Gefördert durch das

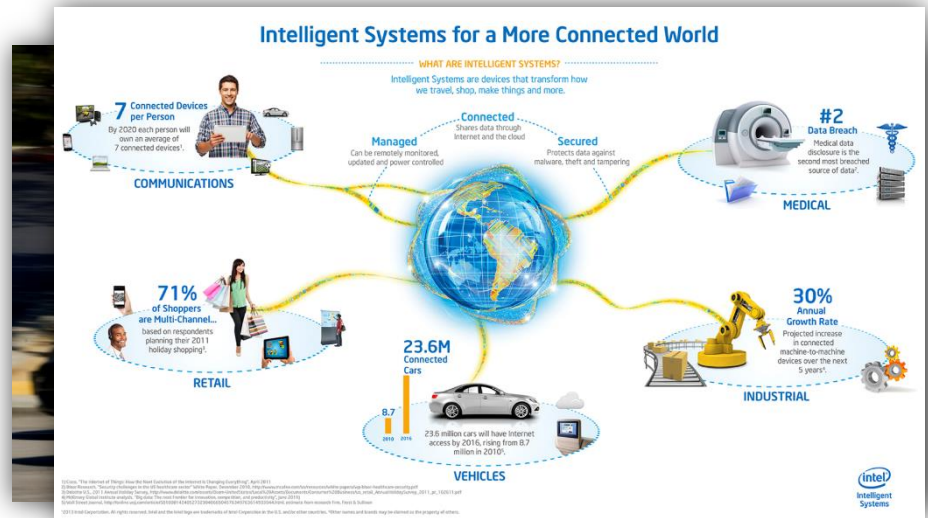


Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie

Das Institut für Rechtsinformatik

INSTITUT FÜR
RECHTSINFORMATIK
UNIVERSITÄT DES SAARLANDES

- 3 juristische Lehrstühle, darunter:
 - Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Rechtsinformatik, deutsches und europäisches Wirtschaftsrecht sowie Rechtstheorie (Prof. Dr. Georg Borges)
 - juris-Stiftungsprofessur für Rechtsinformatik (Prof. Dr. Christoph Sorge)
- Forschungsschwerpunkte
 - IT-Recht
 - Datenschutz
 - IT-Sicherheit
 - IT-Regulierung
 - eJustice, eGovernment
 - Rechtsinformatik



Projekt SecMobil

- SecMobil = Secure eMobility
 - Rechtsfragen sicherer Dienste der Elektromobilität
 - technik-neutraler Ansatz

- Förderung durch das BMWi

- Rechtsfragen
 - Vertragsrecht
 - Haftungsrecht
 - Beweisrecht
 - Datenschutzrecht
 - Energierecht



Gefördert durch das

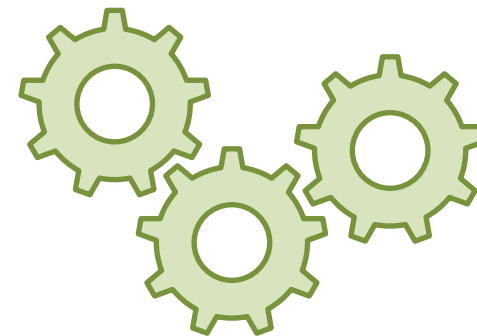


Agenda

- I. Überblick**
- II. Status quo
- III. Wirksamkeitsanalyse
- IV. Fazit und Ausblick

Überblick

- Perspektiven der Elektromobilität
 - Bundesregierung: 1 Mio. E-Fahrzeuge bis 2020
 - Zulassungen aktuell (Stand: 1.1.2016):
ca. 30.000 E-Fahrzeuge, ca. 130.000 Hybride
- Umfangreiche, interdisziplinäre Begleitforschung
 - Technologie
 - Usability
 - Rechtlicher Rahmen
 - Akzeptanz



Frage:

Sind die ergriffenen Maßnahmen erfolgversprechend?

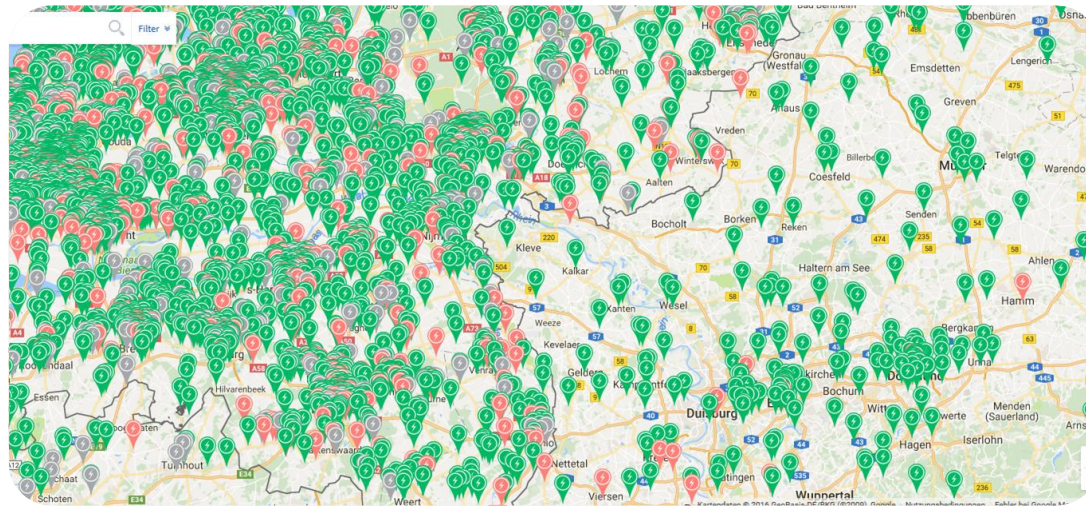
Agenda

- I. Überblick
- II. Status quo**
- III. Wirksamkeitsanalyse
- IV. Fazit und Ausblick

Status quo

Öffentliche Ladesäuleninfrastruktur

- Ladesäulen in Deutschland (Stand: August 2016, Quelle: statista)
 - ca. 5.400 öffentliche Ladestationen, ca. 15.000 Anschlüsse
 - 1 Ladestation für 6 Elektrofahrzeuge
 - unterschiedliche Nutzungskonzepte



Status quo

Bisherige staatliche Maßnahmen: Überblick

- Gesetzgebung
 - Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr
 - Fahrerlaubnisrecht
 - Steuerrechtliche Anpassungen und Privilegierungen
 - Digitalisierung der Energiewende (Energierrecht)

- Wirtschaftsförderung: „Umweltbonus“

Status quo

Bisherige staatliche Maßnahmen: Elektromobilitätsgesetz

- Busspuren-Nutzung für Elektrofahrzeuge
- Befreiung von Durchfahrtsverboten
- Parkflächen für Elektrofahrzeuge
 - Nutzung öffentlicher Ladesäulen
 - Befreiung von Parkgebühren
 - Bevorrechtigung in verkehrsgünstigen Lagen



⇒ Maßnahmen stehen im Ermessen der Kommunen

Status quo

Bisherige staatliche Maßnahmen: Fahrerlaubnisrecht

- Problem: Die Fahrerlaubnisklasse B erlaubt das Führen von Kfz bis zu einer zulässigen Gesamtmasse bis einschließlich 3,5 to
- Die Fahrzeugklasse bis 3,5 to:
 - überdurchschnittlich viele (Neu-)Zulassungen
 - hoher Anteil an Nutzfahrzeugen → Nutzlast ist bedeutsam
- Lösung des Gesetzgebers:
 - Fahrerlaubnisklasse B mit Schlüsselzahl 192
 - erlaubt das Führen von Elektrofahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis einschließlich 4,25 to



Status quo

Bisherige staatliche Maßnahmen: Steuerrecht

- Anpassung geldwerter Vorteile bei Dienst-Kfz (2013):
 - Kompensation höherer Anschaffungskosten
 - Ausklammerung der Kosten für verbaute Energiespeicher
- Steuerbefreiung / -erleichterung (2015 / 2016)
 - Befreiung von der Kfz-Steuer (5 bzw. 10 Jahre)
 - anschließende Ermäßigung der Kfz-Steuer um 50 %
- Steuerbefreiung für Ladevorgänge beim Arbeitgeber (in Planung)

Status quo

Bisherige staatliche Maßnahmen: „Umweltbonus“

- Zuschuss für den Erwerb von Elektrofahrzeugen
 - reine Elektrofahrzeuge: 4.000 Euro
 - Hybridfahrzeuge: 3.000 Euro
 - Kostentragung durch Bund / Hersteller jeweils zur Hälfte
 - staatliches Fördervolumen: 1,2 Mrd. Euro \approx 300.000 Fahrzeuge
- Voraussetzungen:
 - Antrag beim BAFA
 - Fahrzeug steht auf der Liste förderfähiger Elektrofahrzeuge
 - Netto-Listenpreis \leq 60.000 Euro
 - staatliches Fördervolumen noch nicht ausgeschöpft



Agenda

- I. Überblick
- II. Status quo
- III. Wirksamkeitsanalyse**
- IV. Fazit und Ausblick

Wirksamkeitsanalyse

Bisherige Erkenntnisse zur Wirksamkeit

- wenige bis keine belastbaren Untersuchungen
- journalistische Aufbereitung
 - Recherche des *Bayerischen Rundfunks* (2016)
 - Möglichkeiten zur Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen werden von Kommunen kaum genutzt
- Auswertung des Antragsstandes zur Umweltprämie
 - 1.791 Anträge am 4.8.2016
 - 4.451 Anträge am 30.9.2016



Wirksamkeitsanalyse

Bisherige Untersuchungen zur Nutzerakzeptanz

- diverse Untersuchungen seit geraumer Zeit verfügbar

- Argumente gegen die Anschaffung von Elektrofahrzeugen
 - (zu) hoher Anschaffungspreis
 - (zu) wenige Lademöglichkeiten
 - (zu) geringe Reichweite

Wirksamkeitsanalyse

Fehlende Kongruenz von Handlungsziel und Maßnahmen

- Handlungsziel: Verbreitung von Elektrofahrzeugen
- Maßnahmen
 - überwiegend Nachteilsausgleich
 - vereinzelt: „echte“ Besserstellung / Subvention

- mangelnde Koordinierung der Maßnahmen
 - größeres Potenzial: Unternehmer / Nutzfahrzeuge
 - zentraler Adressat beim Umweltbonus: eher Privatnutzer
 - Akzeptanzhindernisse „Reichweite“ und „Ladeinfrastruktur“ werden durch die bisherigen Maßnahmen kaum behoben

Agenda

- I. Überblick
- II. Status quo
- III. Wirksamkeitsanalyse
- IV. Fazit und Ausblick**

Fazit und Ausblick

- Anschaffung von Elektrofahrzeugen
 - Umweltbonus
 - Fördervolumen: 1,2 Mrd. Euro
 - Laufzeit: 2016–2019
 - flankierende Maßnahmen seit 2013
 - Ziel: bundesweit 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2020

- Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur
 - Förderprogramm in Planung für 2017
 - Fördervolumen: 300 Millionen Euro
 - Laufzeit: 2017–2020
 - Ziel: bundesweit 15.000 Ladesäulen

Fazit und Ausblick

- Folgerungen aus rechtlicher Sicht
 - beschränkt auf Bewertung des gesetzgeberischen Handelns
 - teilweise richtige Ansätze, um Fehlanreize zu vermeiden
 - innere Logik der Maßnahmen überzeugt nur bedingt
- Folgerungen für Energiewende und Smart Energy
 - Sachverhalte sind technisch und rechtlich hochkomplex
 - technische und rechtliche Forschung sind ohne Unterstützung durch andere Disziplinen keinesfalls ausreichend
 - „harte“ Gesetzgebung ohne use-cases ist nur wenig sinnvoll
 - Rückgriff auf andere Regelungsmechanismen zielführend

Fragen?

Andreas Sesing
wiss. Mitarbeiter

andreas.sesing@uni-saarland.de