

Stakeholder-Workshop Interaktion EE – Strom, Wärme und Verkehr

Strom-Verkehr

Berlin, 05. Mai 2015

www.stiftung-umweltenergierecht.de

Rechtlicher Rahmen, Hemmnisse und Lösungsvorschläge

Derzeitiger Rechtsrahmen für die Nutzung von Strom im Verkehrssektor

- I. Welche Strompreisbestandteile (Kosten) fallen für den Strombezug für E-Kfz, OH-Lkw und Power-to-Gas für den Verkehrssektor an?
- II. Status Quo: Weitere rechtliche Rahmenbedingungen

Status quo Stromkostenbestandteile

E-Kfz – Steuererleichterungen für Strombezug?

EEG-Umlage	<p><u>Grundsatz</u>: Als Letztverbraucher in voller Höhe (+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: (-), insb. keine Zwischenspeicherung i.S.v. § 60 Abs. 3 EEG 2014</p>
Netzentgelt	<p><u>Grundsatz</u>: Als Netznutzung (+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: Befreiungsregelung für Stromspeicher, § 118 Abs. 6 EnWG (-); Netzentgeltreduzierung nach § 14a (S. 2) EnWG idR. (+) als unterbrechbare Verbrauchseinrichtung</p>
Weitere netzentgeltbezogene Preisbestandteile	<p><u>Grundsatz</u>: Als Netznutzung (+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: : Keine spezifischen Ausnahmetatbestände</p> <p><u>Unklar</u>, ob sich eine Netzentgeltreduzierung nach § 14a EnWG hier auswirkt und die weiteren netzentgeltbezogenen Preisbestandteile anteilig sinken</p>
Stromsteuer	<p><u>Grundsatz</u>: Da Entnahme von Strom zum Verbrauch(+); Nutzer des E-Kfz ist Letztverbraucher</p> <p><u>Ausnahmen</u>: Befreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Nr. 3 lit. b) StromStG zumindest denkbar</p>



Derzeit kaum regulatorische Unterstützung!

Status quo Stromkostenbestandteile

OH-LKW – Steuererleichterungen für Strombezug?

<p>EEG-Umlage</p>	<p><u>Grundsatz:</u> Als Letztverbraucher in voller Höhe (+)</p> <p><u>Ausnahmen:</u> (-), insb. keine Zwischenspeicherung i.S.v. § 60 Abs. 3 EEG 2014 § 65 EEG 2014 (besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen) analog anwendbar? (offen)</p>
<p>Netzentgelt</p>	<p>Nähere Prüfung hängt davon, wie das Oberleitungs-Netz rechtlich einzuordnen ist; jedenfalls gilt, dass bei Einbindung in das Netz der allgemeinen Versorgung (auch) Netzentgelte i.S.d. StromNEV anfallen; keiner der derzeit vorhandenen Ausnahmetatbestände würde im Übrigen greifen</p>
<p>Weitere netzentgeltbezogene Preisbestandteile</p>	<p>Siehe oben, ohne Netzentgeltreduzierung auch keine anteilige Auswirkung auf die weiteren netzentgeltbezogenen Preisbestandteile</p> <p>KWK-Umlage: Anwendbarkeit von § 9 Abs. 7 S. 5 KWKG bei Jahresverbrauch von mehr als 100.000 kWh) analog anwendbar? (offen)</p> <p>Wenn ja, kommen auch bei Offshore-Haftungsumlage und StromNEV-Umlage Deckelungen in Betracht</p>
<p>Stromsteuer</p>	<p><u>Grundsatz:</u> Da Entnahme von Strom zum Verbrauch(+)</p> <p><u>Ausnahmen:</u> Befreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 zumindest denkbar; Ermäßigung nach § 9 Abs. 2 StromStG analog anwendbar? (offen)</p>



Derzeit kaum regulatorische Unterstützung!

Status quo Stromkostenbestandteile

Power-to-Gas – Steuererleichterungen für Strombezug? (1)

EEG-Umlage	<p><u>Grundsatz</u>: Als Letztverbraucher in voller Höhe (+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: (-), insb. keine Zwischenspeicherung i.S.v. § 60 Abs. 3 EEG 2014</p>
Netzentgelt	<p><u>Grundsatz</u>: Als Netznutzung (+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: Befreiungsregelung für Stromspeicher (§ 118 Abs. 6 EnWG) für 20 Jahren ab Inbetriebnahme (+); ferner Verringerung nach § 19 Abs. 2 S. 1 StromNEV und § 14a EnWG denkbar</p>
Weitere netzentgeltbezogene Preisbestandteile	<p><u>Grundsatz</u>: Als Netznutzung (+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: : Keine spezifischen Ausnahmetatbestände</p> <p><u>Unklar</u>, ob sich die Netzentgeltbefreiung nach § 118 Abs. 6 EnWG (gut vertretbar) oder eine Netzentgeltprivilegierung nach § 19 Abs. 2 S. 1 StromNEV (BNetzA: nein) hier auswirken und die weiteren netzentgelt-bezogenen Preisbestandteile anteilig sinken</p>

Status quo Stromkostenbestandteile

Power-to-Gas – Steuererleichterungen für Strombezug? (2)

<p>Stromsteuer</p>	<p><u>Grundsatz</u>: Da Entnahme von Strom zum Verbrauch(+)</p> <p><u>Ausnahmen</u>: Keine spezifische Befreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 StromStG möglich, da wohl nur auf Pumpspeicherkraftwerke anwendbar; für Elektrolyseprozess aber Erlass, Erstattung oder Vergütung der Steuer nach § 9a Abs. 1 Nr. 1 StromStG</p>
<p>Energiesteuer</p>	<p><u>Grundsatz</u>: Fällt nur an bei Einsatz des Wasserstoffs bzw. Methans als Betriebsstoff für den Antrieb einer Verbrennungskraftmaschine</p> <p><u>Ausnahmen</u>: Keine</p>



Derzeit geringfügige regulatorische Unterstützung, aber nur auf der Stufe der Elektrolyse, nicht bei Einsatz im Fahrzeug!

Status Quo: Weitere rechtliche Rahmenbedingungen

E-Pkw

- **Finanzielle Förderung für E-Pkw durch Steuererleichterungen**
 - Ermäßigte Dienstwagenbesteuerung, § 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG
 - Minderung Listenpreis um 500 EUR/kW Batteriekapazität
 - Vollständige, befristete Kraftfahrzeugsteuerbefreiung, § 3d KraftStG
 - Erstzulassung bis 31.12.2015: 10 Jahre
 - Erstzulassung zwischen 01.01.2016 und 31.12.2020: 5 Jahre
- **Bevorrechtigungen** nach dem Elektromobilitätsgesetz (vom 5. März 2015) im Straßenverkehr
 - Keine Investitionszuschüsse beschlossen!
 - Nur Möglichkeiten für Kommunen eröffnet!
 - Mögliche Privilegierungen:
 - Reservierung von Parkplätze an Ladestationen im öffentlichen Raum
 - Reduzierung/Erlass Parkgebühren
 - Ausnahme von Zufahrtsbeschränkungen/Durchfahrtsverboten
 - Nutzung Bus-Fahrspuren

I. Sektorübergreifende Handlungsempfehlungen

1. Zulässigkeit und rechtliche Ausgestaltungsbedingungen einer dynamischen EEG-Umlage

Szenarien

- Mögliche Szenarien für die Einführung:
 - **Freiwillige** Einführung (vertragliche Basis)
 - **Verpflichtende, differenzierende** Einführung für flexible Letztverbraucher (gesetzliche Basis)

Dynamisierung auf freiwilliger/ vertraglicher Basis

- **Freiwillige** Einführung: Grundrechtsverletzung?
 - Im Verhältnis ÜNB/ EVU - Letztverbraucher
 - Rein privatrechtliche Vereinbarung zwischen ÜNB/ EVU - Letztverbraucher
 - Keine Grundrechtsgeltung im Privatrechtsverhältnis
 - Kein staatlicher Eingriff
 - Ergebnis: Zulässigkeit (+)
 - Nicht-Teilnehmer
 - Gleichheitssatz betroffen, da Anstieg EEG-Umlage?
 - (-), keine hoheitliche Maßnahme, da keine gesetzliche Anordnung gg. Nichtteilnehmern

Verpflichtende/ gesetzlich angeordnete Dynamisierung

- mit Differenzierung nach Letztverbrauchergruppen

- Sachkompetenz des Gesetzgebers: Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG (+)
- Vereinbarkeit mit der Finanzverfassung nach Art. 105 ff. GG
 - (+), da selbst starke Durchnormierung von Privatrechtsbeziehungen nicht zu Qualifikation als unzulässige Sonderabgabe führen
- Differenzierung wegen Gleichheitssatz nach **Art. 3 Abs. 1 GG geboten**
 - Ohne Differenzierung zwischen Letztverbrauchern, die in der Lage sind, flexibel auf Preissignale zu reagieren, und unflexiblen Letztverbrauchern: Gleichbehandlung von Ungleichen? Wohl (+)
 - Sachlicher Grund wäre sonst für die Gleichbehandlung flexibler und unflexibler Letztverbraucher erforderlich
 - Ergebnis: Gleichheitssatz macht Differenzierung nach flexiblen und unflexiblen Letztverbrauchern erforderlich

Verpflichtende/ gesetzlich angeordnete Dynamisierung

- mit Differenzierung nach Letztverbrauchergruppen

- Vereinbarkeit mit Berufsfreiheit der **EVU**, Art. 12 Abs. 1 GG
 - Grundsätzlich Eingriff in Vertragsfreiheit der Energieversorger
 - Aber Rechtfertigung des Eingriffs durch vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls; hier: bessere Marktintegration EE und Klimaschutz
- Vereinbarkeit mit Berufsfreiheit der **flexiblen Letztverbraucher**, Art. 12 Abs. 1 GG
 - Grundsätzlich Eingriff bei stromverbrauchender Industrie, Gewerbe denkbar
 - Weist verpflichtende Dynamisierung „berufsregelnde Tendenz“ auf? Eher (-)
 - Eingriff trotz Möglichkeit der Kostenersparnis durch flexible Reaktion auf Preissignal?
 - Rechtfertigung des Eingriffs aus o.g. Gründen. Zudem Mechanismus grds. auf Kostensenkung durch Reaktion auf niedrigen Strompreis/ Umlage angelegt; ggf. Eingriffsintensität durch Härtefallregelungen abmildern.

Ergebnis zur dynamischen EEG-Umlage

- Freiwillige Einführung dynamischer EEG-Umlage durch Aufnahme in Vertrag zwischen EVU und Letztverbraucher unproblematisch möglich
- Verpflichtende dynamische EEG-Umlage hat grds. Grundrechtsrelevanz
 - Gleichheitsgrundsatz verlangt sachgerechte Differenzierung zwischen flexiblen und unflexiblen Letztverbrauchergruppen
 - Eingriffe in Berufsausübungsfreiheit der EVU bzw. Letztverbraucher durch Begründung/ inhaltliche Gestaltung gesetzlichen Schuldverhältnisses wohl durch Klimaschutzziele rechtfertigbar
 - Rechtstechnisch: Umsetzung erfordert Anpassung der AusglMechV (insb. § 3)

2. Zulässigkeit und rechtliche Ausgestaltungsbedingungen einer CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe

- Einführung einer CO₂-**Steuer**?
- „**Steuerfindungsrecht**“ des Bundes: Verbot, eine Steuer einzuführen, die sich ihrer Art nach der Steuertypologie des GG entzieht
- **Zuordnung** der CO₂-Steuer zu einer zulässigen Steuerart nach Art. 105, 106 GG?
 - Energiesteuer und Stromsteuer (-): kein „Verbrauch“ des verursachten CO₂ und emissionsverursachende Energie bereits mit Energiesteuer belegt
- Zudem: CO₂-Steuer **wesensfremd**
 - Zulässige Steuerarten knüpfen an wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Steuerschuldners (legitimierender Belastungsgrund)
 - CO₂-Emissionen scheiden als steuerlicher Belastungsgrund aus
- **Ergebnis: Einführung neuer CO₂-Steuer (eher) unzulässig**

Aber: Ausgestaltungsalternativen

- Gesetzgeber besitzt weitreichenden Gestaltungsspielraum hinsichtlich
 - Auswahl des Steuergegenstandes
 - Bestimmung des Steuersatzes
- Mögliche Alternativen für eine CO₂ Steuer:
 - CO₂-Emissionen als **Bemessungsmaßstab im Rahmen bestehender Steuern** verwenden?
 - CO₂-Emissionen als **Bemessungsmaßstab im Rahmen einer (neuen) Sonderabgabe** berücksichtigen?

Einschränkungen:

- Höhe: Gebot der Ausrichtung der Steuerlast am Prinzip der finanziellen Leistungsfähigkeit
- Gebot steuerlicher Belastungsgleichheit aus Art. 3 Abs. 1 GG
- Gebot der Folgerichtigkeit

Ergebnis

- Einführung neuer CO₂-Steuer: Eher unzulässig
- Alternativen:
 - CO₂-Emissionen als Bemessungsmaßstab im Rahmen bestehender Steuern verwenden
 - CO₂-Emissionen als Bemessungsmaßstab im Rahmen einer Sonderabgabe berücksichtigen
- Für klimaschützende Steuern gilt allgemein:
 - dürfte Steuerpflichtige nicht unzumutbar belasten (Steuerhöhe)
 - und differenzierte Steuersätze (Personengruppen, Sachverhalte) müssten entsprechend der Klimaschutzziele folgerichtig gestaffelt werden

3. Zulässigkeit einer vollständigen oder teilweise Abschaffung der Stromsteuer

Vereinbarkeit mit der europäischen Energiesteuerrichtlinie (RL 2003/96/EG)?

Abschaffung der Stromsteuer oder Befreiungsmöglichkeiten? (I)

- **Rechtsgrundlage** der Richtlinie 2003/96/EG: Art. 113 AEUV
- **Hauptziele:** Harmonisierung des Binnenmarkts (EG 3) und Umweltschutz (EG 6, 7)
- Richtlinie sieht **Mindeststeuerbeträge** für Strom vor (Art.2 Abs. 2)
- Anwendungsbereich begrenzt: Gilt nicht für **Strom für Elektrolyse** (Art.2 Abs. 4 3.Spiegelstrich)
- **Obligatorische Befreiungstatbestände** (Art. 14)
 - Art. 14 Abs.1 a): Im Fall der Stromerzeugung / Aufrechterhalten der Strom-Erzeugungsfähigkeit
- **Fakultative Befreiungstatbestände** (Art. 15, 17, 21):
 - Strom aus erneuerbaren Energien (Art. 15 Abs.1 b)
 - Verwendung für Kraft-Wärme-Kopplung (Art. 15 Abs.1 c, EG 25)

Abschaffung der Stromsteuer oder Befreiungsmöglichkeiten? (II)

- Erzeugung bei KWK, sofern Anlagen umweltverträglich (Art.15 Abs. 1 d, EG 25)
 - Zur Verwendung als Kraftstoff im öffentlichen Verkehr (Art. 15 Abs. 1 e)
 - Verwendung in privaten Haushalten und/oder gemeinnützigen Organisationen (Art. 15 Abs. 1 h):
- Ergebnis:
 - Abschaffung Stromsteuer grds. (-), da Mindeststeuervorgaben nicht umgangen werden können
 - Aber: Ausnahmen / Befreiungen für dt. Gesetzgeber möglich, insbesondere mit dem Ziel des Umweltschutzes (EG 6, 7).
 - Grenze: Gefahr der Wettbewerbsverzerrung (EG 24)
 - Mindeststeuerbeträge der RL liegen weit unter dem Steuersatz in D

II. Verkehrsspezifische Handlungsempfehlungen

1. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Finanzierung der OH-Infrastruktur aus einer **Lkw-Maut**

Einleitung: Was ist eine Maut im Rechtssinn?

- **Maut = Abgabe für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrswege**, zeitbezogen (Vignette oder Benutzungsgebühr) oder streckenbezogen/fahrleistungsbezogen
- Rechtliche Ausgestaltung: regelmäßig (Benutzungs-) **Gebühr**
 - **Gebühr**: öffentlich-rechtliche Geldleistungen, die aus Anlass individuell zurechenbarer, öffentlicher Leistungen dem Gebührenschuldner durch eine öffentlich-rechtliche Norm oder sonstige hoheitliche Maßnahmen auferlegt werden und dazu bestimmt sind, in Anknüpfung an diese Leistung deren Kosten ganz oder teilweise zu decken

Finanzierung der OH-Infrastruktur aus einer Lkw-Maut (1)

Vorschlag des Projektkonsortiums: Umlegung der Kosten des Aufbaus/der Instandhaltung einer OH-Infrastruktur auf den gesamten mautpflichtigen Straßengüterverkehr

Status Quo: § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)

*(1) (...) Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt **und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen verwendet.** Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.*

*(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 3 werden **jährlich bis zu 450 Millionen Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet.***

Finanzierung der OH-Infrastruktur aus einer Lkw-Maut (2)

EU-rechtlicher Rahmen: Wegekosten-Richtlinie (RL 1999/62/EG, Fassung von 2013)

- Gilt nur für **Güterkraftverkehr** mit mehr als 3,5 Tonnen
- Mautgebühr: *„eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine **Infrastrukturgebühr** und/oder eine **Gebühr für externe Kosten** beinhaltet“* (Art. 2 lit. b))
- **Art. 9 Abs. 2:** *„sollten die Einnahmen [...] zugunsten des Verkehrssektors und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems verwendet werden“*

Finanzierung der OH-Infrastruktur aus einer Lkw-Maut (3)

Rechtliche Umsetzbarkeit nach Finanzverfassungsrecht:

- Derzeitige Lkw-Maut ist finanzverfassungsrechtlich eine **Gebühr**
- Gebühren: Gegenleistungsprinzip (individuelle Zurechenbarkeit der Geldleistung zur Gegenleistung, auch in der Höhe) + Kostendeckungsprinzip
- **Umsetzung als Teil der bestehenden Lkw-Maut?**
 - Denkbar, wenn Aufbau des OH-Netzes aus den Einnahmen der Lkw-Maut mitfinanziert wird
 - Aufbau OH-Netz als Nebenzweck der Lkw-Maut (untergeordneter Betrag)
- **Umsetzung als eigenständige OH-Netz-Maut?**
 - Anknüpfen an Straßennutzung? > Problem: Gegenleistung ist aber die Bereitstellung des OH-Netzes und nicht die Straßennutzung, diese wird bereits mit der Lkw-Maut abgegolten
 - Anknüpfen an künftige Nutzungsmöglichkeit des OH-Netzes ausreichend?
 - Eher Ausgestaltung als Sonderabgabe der Fuhrunternehmen als homogene Gruppe?
 - Vorgaben der Wegekosten-RL sind einzuhalten

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Finanzierung von Zuschüssen für E-Pkw und Ladeinfrastruktur aus einer **Pkw-Maut**

Finanzierung von Zuschüssen für E-Pkw und Ladeinfrastruktur aus einer Pkw-Maut (1)

Vorschlag des Projektkonsortiums: Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut und Nutzung der Einnahmen für die Finanzierung von Kaufzuschüssen für E-Pkw und den Aufbau einer Ladeinfrastruktur

- Derzeitiger Planungsstand Politik: **Einführung einer sog. Infrastrukturabgabe**, die von den Haltern von im In- und Ausland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen für die Benutzung von Autobahnen und Bundesstraßen zu zahlen ist
 - Wohl als **Beitrag** einzuordnen, da es nicht auf die konkrete Nutzung der mautpflichtigen Straßen ankommen soll
 - Aufkommen soll **zweckgebunden** für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden

Finanzierung von Zuschüssen für E-Pkw und Ladeinfrastruktur aus einer Pkw-Maut (2)

Rechtliche Umsetzbarkeit

- Einführung Pkw-Maut an sich: unproblematisch, **Gesetzgebungskompetenz** des Bundes folgt aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG (Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen)
- **Wegekosten-RL gilt für Pkw nicht!**
- **Umsetzung als Gebühr?**
 - Mautzahlung (Leistung) für Straßennutzung (Gegenleistung)
 - Problem: Nutzung eines Teils der Einnahmen zur Finanzierung von Investitionszuschüssen zulässig? > als Nebenzweck möglich
- **Allgemeines EU-Recht:** Inländer und Ausländer zahlen Maut, nur Inländer bekommen Zuschüsse – ggf. problematisch

Finanzierung von Zuschüssen für E-Pkw und Ladeinfrastruktur aus einer Pkw-Maut (3)

- **Differenzierung der Mautsätze nach Effizienz, Antriebskonzept und externen Kosten?**
 - Vgl. Wegekosten-RL für Lkw: Mautsatzdifferenzierung nach externen Kosten ist ausdrücklich zulässig
 - Auch insoweit gilt das Gegenleistungsprinzip des Gebührenrechts: individuell angemessenes Verhältnis von Kosten und Nutzen staatlicher Leistungen erforderlich
 - Differenzierung von Mautsätzen betrifft im Übrigen Art. 3 Abs. 1 GG (Gleichheitsgrundsatz), sachliche Begründung für jedes Unterscheidungskriterium erforderlich
- **Datenschutz**
 - Orientierung an Vorschriften in BFStrMG, da ebenfalls fahrstreckenbezogen
 - Eine automatische elektronische Erfassung der Fahrleistung (on-board-unit) erfordert eine ausführliche Befassung mit Datenschutzgesichtspunkten (Speicherung, Weitergabe und Drittnutzung von Daten)

3. Verpflichtende Einrichtung von **Ladestellen** für E-Pkw

Verpflichtende Einrichtung von Ladenstellen für E-Pkw (1)

Vorschlag des Projektkonsortiums: Schaffung einer Pflicht zur Einrichtung von Ladestellen für E-Pkw (Vorhaltung entsprechender Stellplätze)

- Status quo: Neubau Wohnungen/Nutzungsänderung zur Schaffung von mehr Wohnraum: **Verpflichtung, zur Bereitstellung von Stellplätzen** (alle Bundesländern, außer Berlin); Ausgestaltung aber sehr unterschiedlich, ggf. auch an die Kommunen weiterdelegiert
- Betrifft **Bauordnungsrecht** = deswegen Ländersache
- Rechtliche Umsetzung: Stellplatzpflicht um eine **qualitative Komponente erweitern – Einführung einer Mindestquote an Ladestellen/Stellplätzen für E-Pkw**
- Bsp. Hessische Garagen-Verordnung (§ 2 Abs. 3 GaVO): „*Garagen müssen eine ausreichende Anzahl von Einstellplätzen haben, die über einen **Anschluss an Ladestationen für Elektrofahrzeuge** verfügen. Der Anteil dieser Einstellplätze bezogen auf die Gesamtzahl der Einstellplätze muss mindestens 5 Prozent betragen [...]*“

Verpflichtende Einrichtung von Ladestellen für E-Pkw (2)

- § 84 Abs. 1 Nr. 3 BauO Bln. (Bauordnung Berlin): VO-Ermächtigung an die Senatsverwaltung zum Erlass von Vorschriften über Anforderungen an Garagen und Stellplätze –hierauf könnten Anforderungen an den Bau von Ladeinfrastruktur gestützt werden
- Vgl. RL 2014/94/EU, Erw.gr. 23: *„Die Behörden sollten zur Unterstützung der Nutzer solcher Fahrzeuge Maßnahmen ergreifen, damit Bauherren und Immobilienverwalter die entsprechende Infrastruktur mit einer ausreichenden Zahl von **Ladepunkten für Elektrofahrzeuge** errichten.“*
- **Rechtliche Zulässigkeit:** Entsprechende Regelungen greifen in **Art. 14 Abs. 1 GG** (Eigentumsgarantie) ein, sind im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes aber gerechtfertigt; Härtefallregelungen sollten jedoch eingeführt werden (anknüpfend an die wirtschaftliche Situation des Bauherrn bzw. an die Situation vor Ort – Unmöglichkeit der Errichtung einer Ladestation?; denkbar auch: Ablösungsregelungen)