

Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der Einführung von Elektroautos

Diplomarbeit

zur Erlangung des Grades einer Magistra der Rechtswissenschaften an der
Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Karl-Franzens-Universität Graz

Eingereicht bei:

Univ.-Prof. Dr. Stefan Storr

Institut für Österreichisches, Europäisches und Vergleichendes Öffentliches Recht,
Politikwissenschaft und Verwaltungslehre
an der Karl-Franzens-Universität Graz

von

Raphaela Frühmann

November, 2014

Ehrenwörtliche Erklärung

Ich erkläre ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen nicht benutzt und die den Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen inländischen oder ausländischen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht. Die vorliegende Fassung entspricht der eingereichten elektronischen Version.

.....
Ort, Datum

.....
Raphaela Frühmann

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	1
2. Gründe für die Einführung von Elektroautos	4
3. Rechtliche Grundlagen für Elektrofahrzeuge	8
3.1. Die Genehmigung von Elektrofahrzeugen	8
3.2. Die Entsorgung von Elektrofahrzeugen	9
4. Österreich – Herausforderungen und Potentiale der Elektromobilität	10
4.1. Anreizsysteme zur Förderung der Attraktivität von Elektromobilität	13
4.1.1. Die „Clean Car“-RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge	14
4.1.2. Voraussetzung für die Gewährung von staatlichen Beihilfen	16
4.1.3. Befreiung der Elektrofahrzeuge von der NoVA	20
4.1.4. Befreiung der Elektrofahrzeuge von der motorbezogenen Steuer	22
4.1.5. Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge	23
4.1.6. Privilegierung als Anreiz	24
4.1.6.1. Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge	25
4.1.6.2. Die Aufhebung von Zufahrtsverboten für Elektrofahrzeuge	27
4.1.6.3. Nutzung der Busspuren durch Elektrofahrzeuge	30
4.1.6.4. Ladespuren für Elektrofahrzeuge	31
4.1.6.5. Errichtung von Umweltzonen	34
5. Rechtsfragen betreffend die Ladeinfrastruktur	35
5.1. Der Begriff „Ladeinfrastruktur“	36
5.2. Europarechtliche Grundlage für die Errichtung einer Ladeinfrastruktur	37
5.3. Grundrechtliche Bedenken einer Errichtungspflicht	41
5.3.1. Die steirischen und oberösterreichischen Rechtsgrundlagen für eine Errichtungspflicht	50
5.4. Die Einordnung des Begriffs Ladestation	54
5.5. Die Errichtung von Ladestationen	59
5.5.1. Die Errichtung von Ladestationen aus baurechtlicher Sicht	59
5.5.1.1. Errichtung von Ladestationen in Garagen	61
5.5.2. Die Errichtung von Ladestationen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht	61
5.6. Die rechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von Ladestationen	65
5.6.1. Der Betrieb von Ladestationen in Form von herkömmlichen Tankstellen (E-Tankstellen)	65
5.6.2. Der Betrieb von Ladestationen in Form von Garagierungsbetrieben	69
5.7. Stromwahl für E- Fahrer an (halb-) öffentlichen Ladestationen	71
6. Schlusswort	76
Literaturverzeichnis	82
Onlineverzeichnis	84
Rechtsquellenverzeichnis	86
Judikaturverzeichnis	90

Abkürzungsverzeichnis

aA	andere Ansicht
ABGB	Allgemein Bürgerliches Gesetzbuch für die gesamten deutschen Erbländer der österreichischen Monarchie, JGS Nr. 946/1811 idF BGBl.I. Nr. 33/2014
ABl	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft bzw Amtsblatt der Europäischen Union Jahr, Teil, Nummer/Seite
Abs	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union ABl. C 326/47 vom 26.10.2012
AGVO	Verordnung (EU) 651/2014 der Kommission vom 17.7.2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Art 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl L 187/1
aM	andere Meinung
Art	Artikel
AltfahrzeugVO	Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen, BGBl. II Nr. 407/2002 idF BGBl. II Nr. 13/2014
AWG	Bundesgesetz über eine nachhaltige Abfallwirtschaft, BGBl. I Nr. 102/2002 idF BGBl. I Nr. 193/2013
BatterienVO	Batterienverordnung, Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die

	Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altbatterien und –akkumulatoren, BGBl. II Nr. 159/2008
BG	Bundesgesetz
BGBl	Bundesgesetzblatt
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundesverfassungsgesetz BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr.194/1999 idF BGBl. I Nr. 164/2013
BVergG	Bundesvergabebezugsgesetz, Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 idF BGBl. II Nr. 513/2013
bzw	beziehungsweise
d	deutsche,-e,-er-,es
ders	derselbe
dh	das heißt
DurchführungsVO	Durchführungsverordnung
ElektrotechnikG	Elektrotechnikgesetz, Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen, Normalisierung und Typisierung auf dem Gebiet der Elektrotechnik, BGBl. Nr 106/1993 idF BGBl. I Nr. 129/2013
EIWOG	Elektrizitätswirtschafts- und Organisationsgesetz, Bundesgesetz, mit dem die Organisation auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft neu geregelt wird, BGBl. I Nr. 110/2010 idF BGBl. I Nr. 147/2013
EMRK	Europäische Menschenrechtskonvention, Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, BGBl. Nr. 210/1958 idF BGBl. III Nr. 47/2010

EUV	Vertrag über die Europäische Union, ABl. Nr. C 326/13 vom 26.10.2012
etc	et cetera
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
Ff	und die folgenden
FN	Fußnote
FAG 2008	Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2008 bis 2014 geregelt wird und sonstige finanzausgleichrechtliche Bestimmungen getroffen werden, BGBl. I Nr. 103/2007 idF BGBl. I Nr. 40/2014
G	Gesetz
gem	gemäß
GewO	Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994 idF BGBl. I Nr. 60/2014
GRC	Charta der Grundrechte der Europäischen Union, ABl. C 326/392 vom 26.10.2012
GrParkGebV	Grazer Parkgebührenverordnung 2006, ABl. Nr. 3 vom 12.4.2006 idF ABl Nr 9 vom 17.7.2013 (mit Wirkung vom 1.10.2013)
idF	in der Fassung
IG-L	Immissionsschutzgesetz- Luft, Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010
insb	insbesondere
iS	im Sinne
iSd	im Sinne des/der

iVm	in Verbindung mit
iZm	in Zusammenhang mit
KartellG	Kartellgesetz 2005, Bundesgesetz gegen Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, BGBl. I Nr. 61/2005 idF BGBl. I Nr. 13/2013
KFG	Kraffahrgesetz, Bundesgesetz vom 3.Juni 1967 über das Kraffahrwesen, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 26/2014
leg cit	legis citatae
lit	litera(e)
MS	Mitgliedstaaten der Europäischen Union
NoVa	Normverbrauchsabgabe
NoVAG	Normverbrauchabgabegesetz, Bundesgesetz, mit dem die Abgabe für den Normverbrauch von Krafffahrzeugen eingeführt wird, BGBl Nr. 695/1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014
Nr	Nummer
OGH	Oberster Gerichtshof
oö	oberösterreichisch
RdU	Recht der Umwelt
RdW	Recht der Wirtschaft
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssache
RV	Regierungsvorlage
Rz	Randzahl
S	Seite, Satz
s	siehe
Slg	Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofs und des Gerichts erster Instanz
stmkBauG	steiermärkisches Baugesetz, Gesetz vom 4. April 1995,

	mit dem Bauvorschriften für das Land Steiermark erlassen werden, LGBl. Nr. 59/1995 idF LGBl. Nr. 48/2014
stmkEIWOG	steiermärkisches Elektrizitätswirtschafts- und Organisationsgesetz, Gesetz vom 19. April 2005, mit dem die Organisation auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft im Land Steiermark geregelt wird, LGBl. Nr. 70/2005 idF LGBl. Nr. 45/2014
StGG	Staatsgrundgesetz vom 21. Dezember 1867 über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger für die im Rechtsrathe vertretenen Königreiche und Länder, RGBl. Nr. 142/1867 idF BGBl. Nr. 684/1988
StVO	Straßenverkehrsordnung, Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden, BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 27/2014
dStVO	deutsches Straßenverkehrsgesetz, dBGBI. 2003 I S. 310, 919 (zuletzt BGBl. 2013 I S. 3313)
THG	Treibhausgasemissionen
u	und
ua	unter anderem, und andere
uU	unter Umständen
va	vor allem
VersStG	Versicherungssteuergesetz, Bundesgesetz vom 8. Juli 1953, betreffend die Erhebung einer Versicherungssteuer, BGBl. Nr. 133/1953 idF BGBl. I Nr. 13/2014
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VfSlg	Sammlung der Erkenntnisse und Beschlüsse des Verfassungsgerichtshofes

vgl	vergleiche
VN	Vereinte Nationen
VNB	Verteilernetzbetreiber
VO	Verordnung
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
VwSlg	Sammlung der Erkenntnisse und Beschlüsse des Verwaltungsgerichtshofes
WrBauO	Wiener Garagengesetz, Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebenen Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008), LGBl. Nr. 26/2014
WrGaragenG	Wiener Garagengesetz, Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebenen Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008), LGBl. Nr. 34/2009 zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 26/2014
zB	zum Beispiel
ZPEMRK	Zusatzprotokoll zur Europäischen Menschenrechtskonvention

1. Vorwort

Bereits im Jahr 1821 versuchte Michael Faraday mithilfe von Elektromagnetismus eine kontinuierliche Rotation herzustellen. Die ersten vollständig elektrisch angetriebenen Fahrzeuge entstanden in den 1830ern, wobei der technische Durchbruch für Elektromotoren Thomas Davenport, mit einer Modelllokomotive, gelang. 1838 stellte der Deutsche Moritz Hermann von Jacobi einen Elektromotor her, der ein besetztes Schiff antrieb. Nikola Tesla beschäftigte sich damit, wie zur Energieübertragung nicht nur Gleich- sondern auch Wechselstrom genutzt werden konnte. 1881 schließlich stellte der Franzose Gustav Trouvé ein dreirädriges, elektrisch betriebenes Automobil der Öffentlichkeit vor. Danach kamen immer mehr Hersteller auf den Markt. Unter anderem stellte Ferdinand Porsche sein Lohner-Porsche Elektromobil vor. Dieses verfügte über zwei 2,5-PS Motoren, die in den Radnaben der Vorderräder integriert waren. Ferdinand Porsche war es auch, der den ersten Mix-Antrieb, bekannt unter Hybridantrieb, vorstellte, indem er die Elektromotoren mit Verbrennungsmotoren kombinierte.¹

Parallel zu den Entwicklungen der Elektromotoren ließ Karl Benz 1886 den Verbrennungsmotor patentieren. Damals waren Ressourcenknappheit und Importabhängigkeit der Wirtschaft ein Fremdwort. Auch die geringen Kosten der Benzinautos waren der Grund dafür, dass sich diese Fahrzeuge schneller etablierten als Elektrofahrzeuge. Die Produktion von Elektroautos kam beinahe gänzlich zum Erliegen. Erst in den 1990er-Jahren wurde versucht das Konzept „Elektroauto“ wieder marktreif zu machen. Zuerst versuchte VW, die elektrische Version des VW-Golfs zu etablieren, allerdings nicht für Privatkunden. In der Zielgruppe Energieversorger war die Nachfrage jedoch äußerst gering und VW war 1996 bereits nach 4 Jahren gezwungen, die Produktion wieder einzustellen. Im selben Jahr versuchte General Motors ebenfalls, ein Elektroauto auf den Markt zu bringen, immerhin über 1000 Stück. Einige wurden an Prominente wie Mel Gibson und Tom Hanks vergeben, andere wiederum wurden verleast. Diese

¹ Geschichte der Elektroautos – CleanTech Lexikon, cleanthinking.de/cleantech-lexikon/elektroauto-geschichte/ (5.10.2014).

Leasingfahrzeuge wurden nach drei Jahren von General Motors wieder zurückgezogen, da General Motors aufgrund mangelnder Ersatzteilproduktion nicht in der Lage war, Sicherheitsgarantien zu geben. Alle Fahrzeuge, bis auf drei Ansichtsexemplare, wurden verschrottet.²

Warum Elektrofahrzeuge den Durchbruch nicht schafften, liegt vermutlich an der damals noch nicht allzu ausgereiften Technik und an den im Vergleich zu Kraftfahrzeugen höheren Anschaffungskosten. Auch scheint die Reichweitenangst in den Gedanken der Kunden fest verankert zu sein. Bis dato waren sich Politik und Wirtschaft jedoch noch nie so einig, dass Elektrofahrzeuge einen erheblichen Beitrag zum Umweltschutz und gegen die immer stärker werdende Erdölabhängigkeit leisten können. Zur Etablierung bedarf es ausgereifter Rahmenbedingungen, Anreize finanzieller und nicht-monetärer Art sowie rechtlicher Klarheit.

Es müssen geeignete Einsatzbereiche erkannt und genutzt werden, um Elektromobilität erfolgreich am Markt einzuführen. Um einen Konkurrenten zum konventionellen Antrieb zu schaffen, muss ferner ein Bewusstseinswandel in der Gesellschaft stattfinden, angeregt durch Kampagnen und ausreichende Information über Elektromobilität. Die Kunden müssen auf die Vorteile hingewiesen werden. Ohne informative Werbung werden Vorurteile, wie kurzlebige, schwache Batterie, lange Ladezeiten, hohe Anschaffungskosten, nicht widerlegt werden können. Weiters müssen Anreize geschaffen werden, die auf Elektromobilität aufmerksam machen. Förderungen in der Anschaffung sowie Vorteile in der Nutzung von Elektrofahrzeugen gegenüber Kraftfahrzeugen sind von großer Bedeutung für die Etablierung. Im Zuge dieser Arbeit werden bereits bestehende Anreizmodelle erläutert und auf nicht bestehende, jedoch realisierbare Vorteile aufmerksam gemacht.

Den wirtschaftspolitischen Rahmen ergänzend muss ein lückenloser rechtlicher Rahmen geschaffen werden. Die angesprochenen Anreize bedürfen rechtlicher

² Geschichte der Elektroautos – CleanTech Lexikon, cleanthinking.de/cleantech-lexikon/elektroauto-geschichte/ (5.10.2014).

Grundlagen, die bis dato noch fehlen bzw unklar sind, die im Rahmen dieser Diplomarbeit behandelt werden. Ferner ist es Ziel, rechtliche Unklarheiten hinsichtlich der Ladeinfrastruktur, die es zu errichten gilt, zu erkennen und zu lösen. Da eine flächendeckende und rechtlich klare Ladeinfrastruktur ein essentieller Baustein der erfolgreichen Etablierung von Elektroautos ist, wird die Suche nach anwendbaren Bestimmungen auf eine Ladeinfrastruktur und ihre Einzelteile den Großteil dieser rechtswissenschaftlichen Arbeit ausmachen. Dieser Teil beschäftigt sich mit Fragen der rechtlich richtigen Einordnung des Begriffs Ladestation, welche Bestimmungen auf die Errichtung einer solchen anzuwenden sind und schlussendlich welche Bestimmungen für den Betrieb einer Ladestation einschlägig werden. Ziel ist es, durch eine genaue und im Ergebnis logische Auslegung der Gesetzesbestimmungen deren Anwendung zu erarbeiten. Infolgedessen sollen Lösungen für rechtliche Unklarheiten gewonnen werden. Gleichzeitig sollen aber auch die verschiedenen Varianten eines Ladestationsbetriebs aufgezeigt und rechtlich bewertet werden. Der kleinere, aber deswegen nicht weniger wichtige Teil, behandelt die angesprochenen Anreize aus rechtlicher Sicht, um neben den bekannten Rechtsproblemen auch positive Aspekte der Elektromobilität aufzuzeigen. Diesen wird in der Arbeit deswegen eine zwar kleine, aber sehr bedeutende Rolle beigemessen, da sie Elektromobilität direkt sowie indirekt unterstützen und attraktiv machen. Auf der Attraktivität der Elektromobilität muss in den nächsten Jahren, bis sich diese etabliert hat, der Focus liegen. Das Konzept Elektromobilität bedarf nämlich wie erwähnt nicht nur rechtlicher Klarheit, sondern auch bestimmter Vorteile gegenüber Kraftfahrzeugen, welche die Kaufentscheidung der Bevölkerung schlussendlich positiv für Elektrofahrzeuge beeinflussen. Da es sich bei den Anreizen um eine finanzielle wie nicht-finanzielle Bevorteilung gegenüber Kraftfahrzeugen handelt, werden wettbewerbsrechtliche und verfassungsrechtliche Bedenken aufgegriffen und bearbeitet.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es aber, nicht nur rechtliche Probleme zu erläutern und zu lösen, sondern auch auf die Notwendigkeit von Elektromobilität hinzuweisen. Die Umwelt wurde in den vergangenen Jahrhunderten vom Menschen mehr als nur ausgebeutet. Jetzt liegt es an unserer Generation, diese negativen anthropogenen Veränderungen zu stoppen und die bisherigen Schäden möglichst wieder zu

reparieren. Ein wichtiger Schritt in Richtung Umweltverbesserung wird durch einen Sinneswandel hin zur Elektromobilität getan.

2. Gründe für die Einführung von Elektroautos

Die Themen „Klimaerwärmung“ und „Umweltschutz“ sind bereits ein fester Bestandteil des alltäglichen Lebens. Nicht nur die Politik und die Wirtschaft werden von der Umweltthematik tangiert, auch bei der Bevölkerung kommt die Botschaft, umweltschonende Erzeugnisse zu nutzen, allmählich an.

In gut entwickelten Ländern, wie den USA, China und den EU-Ländern, gibt es Lebensstandards, die sich, langfristig gesehen, negativ auf die Umwelt auswirken. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts wird ein stetiger Anstieg der Durchschnittstemperatur der erdnahen Atmosphäre und der Meere beobachtet. Dies unter anderem aufgrund der zu hohen Konzentration der Treibhausgase (THG), wie zum Beispiel Kohlenstoffdioxid (CO₂). Die sichtbaren Folgen sind Gletscherschmelze, Wetterextreme und der Meeresspiegelanstieg. Bereits eine Erwärmung von 2° Celsius jährlich führt zu katastrophalen Auswirkungen auf das Ökosystem. Nicht nur die Tier- und Pflanzenwelt leiden darunter, auch das Gesundheitswesen wird belastet, da höhere Kosten aufgrund häufigerer Erkrankungen entstehen, ausgelöst durch Emissionen wie Lärm oder Schadstoffe.³

Aus dem 10. Umweltkontrollbericht des Umweltbundesamtes geht hervor, dass einer der Hauptverursacher von THG-Emissionen, nach dem Industriesektor, der Verkehrssektor ist.⁴ 67% der THG-Emissionen in Österreich entstehen durch die Verbrennung fossiler Energieträger.⁵ Darum gilt es, in diesem Bereich anzusetzen und Maßnahmen, die Umweltbelastungen verringern sollen, zu ergreifen.

³ IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) 4. Sachstandsbericht 2007, 10.

⁴ Umweltbundesamt, 10. Umweltkontrollbericht, 214, umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltkontrolle/2013/ukb2013_14_verkehr.pdf.

⁵ Kerekes, Chancen der Elektromobilität Anreize und Potentiale von Elektromobilität im Hinblick auf erneuerbare Energien und den Arbeitsmarkt (Masterarbeit Univ Graz 2010), 7.

Elektromobilität bietet sich an, um zumindest die im Verkehrssektor verursachten Emissionen zu verringern.

Laut Statistik Austria waren zum Stichtag 31.12.2013 in Österreich rund 6,38 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen. Dies bedeutet eine Steigerung von 1,7% gegenüber 2012. Die anteilmäßig größte Menge waren PKWs mit 72,7%. Diese sind um 1,2% im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Zahl der mit Dieselkraftstoff betriebenen PKW nahm um 2% auf 2,62 Millionen Stück zu, die der Benziner um 0,1% auf 2 Millionen Stück. Erfreulicherweise entwickelten sich Elektrofahrzeuge positiv mit einer Zunahme von 49% auf 2.070 Stück. Auch Hybridfahrzeuge verzeichnen eine Zunahme (Benzin/Elektro: +29,5%; Diesel/Elektro: 34,6%).⁶ Es gilt, den Anstieg der Zulassungen von Elektrofahrzeugen weiter zu fördern und so die schädlichen Emissionen kontinuierlich zu verringern.

Auch die UNO hat erkannt, dass die Entwicklung der Emissionen, langfristig gesehen, der Umwelt schadet. Ein wichtiger Schritt, um der Erderwärmung entgegenzuwirken, wurde am 11. Dezember 1997 mit dem Kyoto-Protokoll der Vereinten Nationen getan, dessen Basis der Klimaschutz ist. In Kraft getreten ist das Protokoll erst am 16. Februar 2005 und legte damit erstmals völkerrechtlich verbindliche Zielwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen, unter anderem CO₂, für Industrieländer fest. Während die USA von einer Ratifikation Abstand hielten, ist die EU dem Protokoll beigetreten. Ziel dieses Protokolls ist es, den Treibhausgas-Ausstoß um 5,2 % gegenüber 1990 zu senken. Die Verpflichtungsperiode wurde vorerst nur bis 2012 festgesetzt. 2012 wurde Kyoto II mit einer Laufzeit bis 2020 beschlossen, das neben einem siebten Treibhausgas, das es zu reduzieren gilt, neue Reduktionsziele beinhaltet. Österreich konnte sein erstes Kyoto-Ziel, die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 13%, nicht erreichen. 2012 wurde ein Anstieg von 80,2 Mio Tonnen Kohlendioxid-Äquivalent an Treibhausgasen in Österreich vermerkt. Laut dem Umweltbundesamt entspricht dies einem Anstieg von 2,8% gegenüber dem Kyoto-Basisjahr 1990.⁷ Für die zweite Periode hat sich Österreich verpflichtet, gemeinsam mit den anderen EU-

⁶ Statistik Austria, KFZ Bestand, www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html (17.9.14).

⁷ Umweltbundesamt, Treibhausgase, umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/ (29.09.2014).

Mitgliedstaaten, die Emissionen gegenüber 1990 um insgesamt 20% zu reduzieren. Da unter anderem der CO₂-Ausstoß verringert werden soll, würde ein Umstieg auf Elektromobilität den Kyoto-Zielen förderlich sein.

Für den Zeitraum von 2012 bis 2020 hat die EU ihren Mitgliedstaaten verbindliche Energie- und Klimaschutzvorgaben gemacht. Demnach sollen die Ziele Reduktion der Treibhausgasemissionen um 20% gegenüber 2005, 20% Anteil an erneuerbarer Energie und 20% mehr Energieeffizienz bis 2020 erreicht werden.⁸ Zur Reduktion der THG tragen die Mitgliedstaaten differenziert bei. Die nationalen Ziele wurden mit dem Burden-Sharing-Prozess ermittelt. Österreich ist verpflichtet, bis 2020 die Emissionen um 16% gegenüber 2005 zu reduzieren. Dieser Zielwert bezieht sich auf Sektoren wie Verkehr und Klein- u Mittelbetriebe.⁹ Die geplante Verringerung des Energieressourceneinsatzes und der breite Einsatz erneuerbarer Energieträger sind die Kernelemente der Strategie sowie Eckpfeiler nachhaltiger Energienutzung.¹⁰ Elektromobilität wird dabei eine erhebliche Rolle spielen und zur Erreichung der Ziele beitragen.

Aber nicht nur die Umwelt ist ein Grund für den Einsatz von Elektromobilität. Für die Wirtschaft ist es aufgrund der immer knapper werdenden Ressourcen, worunter vor allem Erdöl zu verstehen ist, notwendig, auf alternative Energien zurückzugreifen, um die Erdölabhängigkeit der Staaten und vor allem der Automobilindustrie zu reduzieren. Die steigende Importabhängigkeit im EU-Wirtschaftsraum, das ist jene Abhängigkeit der Wirtschaft von Importen, um den eigenen Energiebedarf zu decken, belastet die Mitgliedstaaten zunehmend. Zwischen 1998 und 2008 stieg die Importrate für Energie aufgrund der steigenden Nachfrage nach Erdöl von 46% auf 55%.¹¹ Die Kommission schätzt, dass die Importquote, bei fehlenden Maßnahmen, in den nächsten 20 Jahren auf 75% steigt.¹² Im Jahr 2010 lag der Anteil des Erdöls an der im Verkehr verbrauchten Energie bei 94%. Der Verkehrssektor verbraucht mit

⁸ E-Control, Die 20-20-20- Ziele, e-control.at/de/konsumenten/oeko-energie/klima-und-umwelt/20-20-20-ziele (4.4.14).

⁹ E- Control, Die 20-20-20- Ziele, e-control.at/de/konsumenten/oeko-energie/klima-und-umwelt/20-20-20-ziele (4.4.14).

¹⁰ *Priewasser*, Energie- und Klimastrategie der EU 20-20-20 – ein Wendepunkt in Richtung nachhaltiger Energienutzung? Jahrbuch Energiewirtschaft (2011) 131 (132).

¹¹ *Priewasser*, Jahrbuch Energiewirtschaft 132.

¹² *Priewasser*, Jahrbuch Energiewirtschaft 132.

55% den größten Anteil der gesamten Energie.¹³ Diese Abhängigkeit bringt Versorgungsunsicherheit und ein unbeeinflussbares Preisrisiko mit sich, da Exportländer mitunter politisch instabile Regionen sind. Das ist auch eine Belastung für den industriellen Standortwettbewerb.¹⁴ Der Preis für ein Barrel lag im Jahr 2000 bei 27,6 US-Dollar. 2013 lag er bei unglaublichen 105,87 US-Dollar.¹⁵ Durch die Steigerung von Energieeffizienz und des Einsatzes von erneuerbaren Energieträgern lassen sich die Abhängigkeit und die damit einhergehende Versorgungsunsicherheit verringern.

Elektromobilität ist aufgrund ihrer Eigenschaften am besten geeignet, erheblich zu den Umweltschutzmaßnahmen beizutragen. Da Elektrofahrzeuge keine CO₂-Emittenten sind, vorausgesetzt sie fahren mit Ökostrom, können durch den Einsatz dieser Fahrzeuge Emissionen im Verkehrssektor erheblich gesenkt werden. Nicht nur im privaten Bereich muss Elektromobilität eingesetzt werden, auch der Straßengüterverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel müssen auf die ökologischen Fahrzeuge umsteigen. So kann ein umfassender Umweltschutzbeitrag geleistet werden. Es ist Aufgabe der Politik, der Wirtschaft und auch der Technik, die Bevölkerung zum Bewusstseinswandel zu bewegen und die Elektromobilität dermaßen attraktiv zu machen, dass sich diese als ernstzunehmende Konkurrenz zu den konventionellen Kraftfahrzeugen etabliert. Gelingt dies, wird das Erreichen von Umweltschutzzielen internationaler Abkommen immens unterstützt und die Wirtschaft von der belastenden Importabhängigkeit großteils entlastet.

¹³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe, COM(2013) 17 final, 24.1.2013.

¹⁴ *Priewasser*, Jahrbuch Energiewirtschaft 132.

¹⁵ Statista, Preisentwicklung ausgewählter OPEC – Rohöle in den Jahren 1960 bis 2014, de.statista.com/statistik/daten/studie/810/umfrage/rohloelpreisentwicklung-opec-seit-1960/ (4.4.14).

3. Rechtliche Grundlagen für Elektrofahrzeuge

3.1. Die Genehmigung von Elektrofahrzeugen

Eine Reihe internationaler sowie nationaler Normen regeln die Anforderungen an Fahrzeuge, die für den Betrieb im Straßenverkehr gebaut werden. Auf EU-Ebene schafft die RL 2007/46/EG¹⁶ einen harmonisierten Rahmen für die Genehmigung von Neufahrzeugen sowie für deren Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten. Sie stellt den Rahmen für die Typengenehmigungsverfahren in den Mitgliedstaaten dar. Ein Großteil der europäischen Bestimmungen geht auf eine internationale Normung zurück, die im Rahmen des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) vorgenommen wird. Seit die Union dem Übereinkommen beigetreten ist, übernimmt sie einzelne UN/ECE Änderungen in das europäische Typengenehmigungsverfahren.¹⁷

Das österreichische KFG 1967¹⁸ und dessen Durchführungsverordnung¹⁹ ist die innerstaatliche Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben. Sofern nicht bereits eine EG- Betriebserlaubnis vorliegt, erteilt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Typengenehmigungen.²⁰ Die materiellen Vorgaben können auf Elektrofahrzeuge angewendet werden, da das KFG oft technologieneutrale Bestimmungen enthält. Einer anderen Behandlung bedürfen technische Besonderheiten, die nur Elektrofahrzeuge aufweisen, wie zB die elektronische Sicherheit. Hinsichtlich dieser müssen sich Hersteller der Kleinserien- und Einzelgenehmigungen bedienen. Der Nachteil dieser Genehmigungen ist, dass ein höherer administrativer Aufwand in Kauf genommen werden muss. Befriedigende Lösungen sind bis dato nicht erzielt worden, die EU ist nach wie vor bestrebt, ein

¹⁶ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl. L 263 vom 9.10.2007.

¹⁷ *Urbantschitsch*, Rechtsgrundlagen der Elektromobilität, ZVR 2010, 317.

¹⁸ Kraftfahrzeuggesetz, Bundesgesetz vom 3. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 26/2014.

¹⁹ Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. II Nr. 471/2012.

²⁰ § 28 iVm § 38a KFG.

eigenes Genehmigungsverfahren für Elektrofahrzeuge zu entwickeln, um die Großserienherstellung zu ermöglichen.²¹

3.2. Die Entsorgung von Elektrofahrzeugen

Bei der Entsorgung von Elektrofahrzeugen ist zu beachten, dass Bestimmungen über das Fahrzeug selbst und davon unabhängig Bestimmungen über die Batterieentsorgung iSd BatterienVO²² anzuwenden sind. Von der Antriebsart unabhängig ist auf die Entsorgung von Kraftfahrzeugen die auf dem AWG²³ basierende AltfahrzeugVO²⁴ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) anzuwenden. Gem § 5 der AltfahrzeugVO haben Hersteller und Importeure Fahrzeuge der von ihnen in Verkehr gebrachten Marke unentgeltlich zurückzunehmen. Dazu sind Rücknahmestellen zu errichten.²⁵ In § 6 AltfahrzeugVO werden Anforderungen an die Sammel- und Verwertungssysteme gestellt.

Die BatterienVO beinhaltet Verbote für die Verwendung bestimmter Stoffe und stellt Anforderungen an die Behandlung von Altbatterien, die Kennzeichnung sowie ein Mindestmaß an Informationen für den Letztverbraucher.²⁶ Adressaten sind insbesondere Hersteller von Batterien und Personen mit Sitz oder Niederlassung im Inland, die Batterien oder Akkumulatoren in Österreich gewerblich erstmals in Verkehr gebracht haben. Darunter fallen auch in Fahrzeuge eingebaute Batterien. Batterien für das Elektrofahrzeug sind grundsätzlich gem § 3 Z 6 BatterienVO als Industriebatterien zu verstehen. Industriebatterien wiederum sind Batterien oder Akkumulatoren, die für industrielle oder gewerbliche Zwecke oder für Elektrofahrzeuge jeglicher Art bestimmt sind. Jedoch legt § 3 Z 5 BatterienVO fest,

²¹ *Urbantschitsch*, ZVR 2010, 318.

²² Batterienverordnung, Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altbatterien und –akkumulatoren, BGBl. II Nr. 159/2008.

²³ Abfallwirtschaftsgesetz 2002, Bundesgesetz über eine nachhaltige Abfallwirtschaft, BGBl. I Nr. 102/2002 idF BGBl. I Nr. 193/2013.

²⁴ Altfahrzeugverordnung, Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen, BGBl. II Nr. 407/2002 idF BGBl. II Nr. 13/2014.

²⁵ § 5 Abs 1 Z 1 AltfahrzeugVO.

²⁶ §§ 4 bis 7 BatterienVO.

dass auch Industriebatterien, die nach Typ und Bauart als Fahrzeugbatterien bestimmt sind, als Fahrzeugbatterien zu definieren sind. Fahrzeugbatterien iSd Verordnung sind Batterien für den Anlasser, die Beleuchtung oder die Zündung von Fahrzeugen.²⁷ Bei einem Elektrofahrzeug wird aufgrund der technischen Bauweise nur eine Antriebsbatterie und allenfalls eine Bordbatterie, die für die Beleuchtung und ähnliches verwendet wird, benötigt. Mittels Spannungswandler kann eine Bordbatterie entfallen und der benötigte Strom für Beleuchtung von der Antriebsbatterie bezogen werden. Da diese Batterie dann auch der Beleuchtung dient ist diese als Fahrzeugbatterie zu verstehen. Gem § 12 BatterienVO können Letztverbraucher Fahrzeugaltbatterien unentgeltlich beim Letztvertreiber, bei sonstigen Rückgabestellen, die Hersteller oder Sammel- und Verwertungssysteme dafür einrichten, oder bei Sammelstellen, die Gemeinden einrichten, zurückgeben. Hersteller der Batterien haben diese vom Letztvertreiber, von Sammel- und Verwertungssystemen für Altfahrzeuge oder von Sammelstellen der Gemeinden unentgeltlich zurückzunehmen.²⁸

4. Österreich – Herausforderungen und Potentiale der Elektromobilität

In Österreich wird mit dem Umsetzungsplan „Elektromobilität in und aus Österreich“ ein Rahmen geschaffen, in dem Elektromobilität erfolgreich umgesetzt werden soll. In diesem und in der Strategie für den nationalen Einführungsplan Elektromobilität werden Vorteile und Herausforderungen erkannt, die Elektromobilität mit sich bringt. Es werden damit allgemeine Rahmenbedingungen für den Einsatz von Elektromobilität geschaffen. Demnach soll auf jeden Fall eine bloße Verschiebung zur Elektromobilität vermieden werden²⁹, es muss vielmehr eine Bewusstseinsbildung stattfinden, die durch eine angemessene Kommunikationsstrategie verwirklicht werden soll.³⁰ Nutzer vergleichen laut

²⁷ § 3 Z 5 BatterienVO.

²⁸ § 13 BatterienVO.

²⁹ *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie*, Strategie und Instrumente sowie prioritäre Anwerder- und Einsatzbereiche für den Nationalen Einführungsplan Elektromobilität, März 2010, 28.

³⁰ *Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* und *Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend*, Elektromobilität in und aus Österreich – der gemeinsame Weg, Juni 2012, 18.

Befragungen Elektromobilität noch zu sehr mit konventionell betriebenen Fahrzeugen. Dem soll durch ausreichende Informationen und bewusstseinsverändernde Kampagnen entgegengewirkt werden.³¹

Ferner wird erkannt, dass nur eine Koordination der betroffenen Handlungsfelder eine erfolgreiche Einführung der Elektromobilität ermöglichen wird. Darunter fallen verkehrspolitische Maßnahmen, ordnungspolitische und legistische Maßnahmen, Förderungen der NutzerInnen, die öffentliche Beschaffung, Aus- und Weiterbildung im Bereich Lehre und Fahrschulen etc.³²

Als besonders erfolgsversprechende Anwender- und Einsatzbereiche nennt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) Pendler, Taxis, öffentliche und betriebliche Flotten. Pendeln ist eine einschätzbare, periodisch auftretende Verkehrsnachfrage über eine meist konstante Distanz. Die vergangene Volkszählung ermittelte, dass der öffentliche Verkehr bei weitem nicht die Beliebtheit erlangt wie der motorisierte Individualverkehr. Das Verlagerungspotential auf umweltfreundliche Verkehrsmittel ist somit beträchtlich. Auch Taxiunternehmen haben teilweise auf Hybrid- Autos umgestellt. Taxis haben eine breite Öffentlichkeitswirkung und dienen als Vorbilder in Sachen Elektromobilität. Doch aufgrund der geringen Standzeiten eines Taxis ist in diesem Bereich die Ladetechnik noch herausgefordert. Schnellladungen werden notwendig sein, um gegen die Reichweitenangst vorzugehen. Die Schnellladetechnik hat jedoch nicht nur Vorteile. Nachteile wie beispielsweise eine Abkühlzeit, die bei Ladungen mit hohen Stromstärken notwendig sein kann, sind zu berücksichtigen. Auch Sicherheitsrisiken an den Standplätzen könnten damit verbunden sein. Sinnvoller erscheint derzeit eher noch ein vollautomatisierter Batteriewechsel, der allerdings noch einen hohen Kostenfaktor darstellt und auch die Standardisierung bezüglich Batterien muss weiter geregelt werden.³³ Ebenso sind Induktionsaufladungen möglich und bereits in

³¹ *Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, Elektromobilität in und aus Österreich – der gemeinsame Weg, Juni 2012, 18.*

³² *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Strategie und Instrumente sowie prioritäre Anwender- und Einsatzbereiche für den Nationalen Einführungsplan Elektromobilität, März 2010, 39 ff.*

³³ *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Strategie und Instrumente sowie prioritäre Anwender- und Einsatzbereiche für den nationalen Einführungsplan Elektromobilität, März 2010, 76.*

England in der Testphase. Diese Technik wäre hinsichtlich der Aufladezeit ein beträchtlicher Fortschritt. Doch auch hier sind Nachteile bezüglich Kosten und Sicherheit zu beachten.³⁴

Ferner wird in öffentlichen Flotten ein hohes Potential für die Anwendung von Elektromobilität gesehen. Letztendlich sind betriebliche Flotten nicht weniger als öffentliche geeignet, um auf Elektromobilität umzusteigen. Botendienste, Handelsvertreter und Filialenbelieferungen von Handelsketten sind potentielle Kunden. Durch die zur Verfügung stehende innerbetriebliche Infrastruktur zur Wartung und zum Abstellen von Fahrzeugen bestehen bereits Grundlagen für ein Ladesystem am betriebseigenen Gelände. Besonders positiv bei betrieblichen Flotten ist, dass keine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr geschaffen wird. Eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr muss tunlichst vermieden werden, um in der Umstellungsphase auf Elektroantrieb den positiven Effekt von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zu schmälern. Außerdem wird in diesem Bereich auch bereits mit Hybrid- Fahrzeugen gearbeitet.³⁵

Um die Umsetzungspotentiale der verschiedenen Bereiche zu nutzen, müssen Maßnahmen die Integration ins Gesamtverkehrssystem, die Schaffung eines intelligenten Anreizsystems entsprechend den Erfordernissen der Marktvorbereitung und Markteinführung, die Sicherstellung des Aufbaus einer bedarfsgerechten interoperablen Infrastruktur, die Versorgung der Elektromobilität mit kosteneffizienter erneuerbarer Energie und die Evaluierung positiver Umwelteffekte zum Ziel haben.³⁶

Nur durch eine Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Industrie kann ein geeigneter Rahmen für die Entwicklung und Einführung von Elektromobilität geschaffen werden.

³⁴ *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie*, Strategie und Instrumente sowie prioritäre Anwender- und Einsatzbereiche für den nationalen Einführungsplan Elektromobilität, März 2010, 75 u 76.

³⁵ *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie*, Strategie und Instrumente sowie prioritäre Anwender- und Einsatzbereiche für den nationalen Einführungsplan Elektromobilität, März 2010, 77 ff.

³⁶ *Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* und *Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend*, Elektromobilität in und aus Österreich – der gemeinsame Weg, Juni 2012, 5.

4.1. Anreizsysteme zur Förderung der Attraktivität von Elektromobilität

Damit Elektromobilität für Kunden die gewünschte Attraktivität erreicht und somit eine Alternative zu Kraftfahrzeugen darstellt, müssen international wie national Anreizsysteme entwickelt werden. Anreize können in finanzieller, aber auch nicht-monetärer Form bestehen. Finanzielle Anreize stellen steuerliche Begünstigungen oder staatliche Förderungen bzw. Beihilfen beim Ankauf von Elektrofahrzeugen dar. Nicht-monetäre Anreize sind beispielsweise Privilegierungen, die nichts mit geldwerten Vorteilen zu tun haben, aber die Nutzung von Elektrofahrzeugen an sich gegenüber der von Kraftfahrzeugen attraktiver machen.

Je nachdem, um welchen Anreiz es sich handelt, müssen verfassungsrechtliche oder unionsrechtliche Bestimmungen beachtet werden. Die (finanzielle) Bevorteilung der Elektromobilität kann ohne Rechtfertigung gegen den Gleichheitssatz verstoßen oder sogar wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen unterliegen. Dies bleibt im Einzelfall zu prüfen.

Im Folgenden sollen allgemein bereits bestehende und mögliche Anreizmodelle veranschaulicht und eventuell daraus resultierende rechtliche Probleme behandelt werden.

4.1.1. Die „Clean Car“-RL 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge³⁷

Öffentliche Beschaffungen machen circa 17% des EU-weiten BIP aus.³⁸ Diese Nachfragemacht ist ein geeignetes Instrument, um gewünschten Innovationen und Produkten zum Durchbruch zu verhelfen.³⁹ Diese Ansicht teilt auch die Kommission, woraufhin sie 2009 die RL zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge erließ.

Zweck dieser RL ist es, den Markt für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern und den Beitrag des Verkehrssektors zur Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Gemeinschaft zu verbessern. Sie verpflichtet öffentliche Auftraggeber und Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste iSd RL beim Kauf von Fahrzeugen, die über die gesamte Fahrzeuglebensdauer anfallenden Kosten hinsichtlich Energieverbrauch und Schadstofffreisetzung zu berücksichtigen.⁴⁰ Die Umweltauswirkungen werden im Vergabeverfahren mittels Zuschlagsform bzw bestimmter Berechnungsmethoden in Art 6 der RL oder bei der technischen Spezifikation iSe Leistungsbeschreibung berücksichtigt.⁴¹ Die obligatorische Anwendung der genannten Kriterien sollte aber nicht den Ausschluss anderer zweckdienlicher Zuschlagskriterien zur Folge haben.⁴²

Da die Anschaffungskosten noch oft ein Hindernis für den Kauf von Elektrofahrzeugen oder allgemein sauberen Fahrzeugen sind, will die RL, durch die Berücksichtigungspflicht der genannten Kosten, Anreize für den Kauf von sauberen Fahrzeugen schaffen und letztendlich, wenn die Nachfrage groß genug ist, Möglichkeiten eines Preisnachlasses aufgrund eines Großkaufs schaffen.⁴³ Diese RL

³⁷ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.4.2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABl. L 2009/120, 5.

³⁸ Vgl Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Leitinitiative der Strategie Europa 2020 – Innovationsunion, vom 6.10.2010, KOM(2010) 546 endg. (Leitinitiative Innovationsunion), 18.

³⁹ Die strategische Beschaffung zur Förderung bestimmter Innovationen nannte die Europäische Kommission auch jüngst bei der Vorstellung ihrer Initiative zur Unterstützung der Markteinführung innovativer Umwelttechnologien (Öko- Initiative) als einen der Hauptaspekte, vgl KOM(2011) 899 endg. Vom 15.12.2011.

⁴⁰ RL 2009/33/EG ABl L 120 vom 15.9.2009, 5 ff. Zu berücksichtigen gem Art 5 Abs 2 der RL sind zumindest der Energieverbrauch, CO₂ Emissionen und Emissionen von NO_x.

⁴¹ Art 5 Abs 3 der RL 2009/33/EG ABl L 120 vom 15.9.2009.

⁴² Erwägungsgrund Nr 24, RL 2009/33/EG ABl L 120 vom 15.9.2009.

⁴³ Erwägungsgrund Nr 13, RL 2009/33/EG ABl L 120 vom 15.9.2009.

sollte unabhängig davon gelten, ob der Kauf von einem öffentlichen oder privaten Auftraggeber getätigt wird.⁴⁴

Ziel dieser RL ist die Verbesserung des Beitrags des Verkehrssektors zu der Umwelt-, Klima- und Energiepolitik der Gemeinschaft. Die Union teilt gem Art 4 AEUV⁴⁵ ihre Zuständigkeit im Bereich Umwelt und Energie mit den Mitgliedstaaten. Auf mitgliedstaatlicher Ebene wird das genannte Ziel der RL nicht ausreichend verwirklicht und die Union sieht sich daher im Einklang mit Art 5 EUV berechtigt zum Tätigwerden.⁴⁶

RL sind Rechtsakte der Europäischen Union und Teil des Sekundärrechts. Im Gegensatz zu Verordnungen (VO) wirken RL nicht unmittelbar. Sie bedürfen der Umsetzung in nationales Recht. Daher enthalten RL eine Frist, innerhalb der die Mitgliedstaaten die RL umzusetzen haben. Eine unmittelbare Wirkung einer RL ist dann gegeben, wenn ein Mitgliedstaat die Frist untätig verstreichen lässt, der Inhalt der RL hinreichend genau bestimmt ist, bedingungslos gilt und dem Einzelnen Rechte verleiht. Die „Clean- Car“-RL musste bis zum 04.12.2010 umgesetzt werden.

Mit der Novelle des BVergG⁴⁷ 2010 kam Österreich den Anforderungen der „Clean-Car“-RL nach. Die Regelungen in § 80 und § 237 BVergG sehen nun vor, dass bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen, sei es durch Kauf, Miete, Leasing etc, bestimmte betriebsbedingte Energie- und Umweltauswirkungen während der gesamten Lebensdauer zu berücksichtigen sind. Dies entweder im Rahmen technischer Spezifikationen zur Beschreibung des Auftragsgegenstandes, oder über die Festlegung der Zuschlagskriterien.⁴⁸

⁴⁴ Erwägungsgrund Nr 17, RL 2009/33/EG ABI L 120 vom 15.9.2009.

⁴⁵ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABI. C 326/47 vom 26.10.2012.

⁴⁶ Erwägungsgrund Nr 36, RL 2009/33/EG ABI L 120 vom 15.9.2009.

⁴⁷ Bundesvergabegesetz, Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 idF BGBl. II Nr. 513/2013.

⁴⁸ *Fuchs/ Hanslik*, BVergG-Novelle 2010 und neue landesgesetzliche Regelungen im Vergaberechtsschutz in *Hink/Steinbichler (Hrsg)*, Recht und Finanzen für Gemeinden, September 2010 (03), 121 (123).

Durch diese Bestimmungen wird der Kauf von Elektrofahrzeugen erheblich attraktiver. Für die Berechnung der Auswirkungen sind der Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und Emissionen von Stickstoffoxiden, Nichtmethan- und Kohlenwasserstoffen relevant. Elektrofahrzeuge erzeugen keine Emissionen von CO₂, Stickstoffoxide oder Nichtmethan- Kohlenwasserstoffe. Folglich sind Elektroautos in der Anschaffung für Auftraggeber billiger. Dies stellt einen attraktiven Anreiz für den Kauf eines Elektrofahrzeuges dar.

4.1.2. Voraussetzung für die Gewährung von staatlichen Beihilfen

Die EU- Beihilfenkontrolle wird in Art 107 bis Art 109 AEUV geregelt und spielt im Wettbewerbsrecht eine große Rolle. Staatliche Beihilfen können den Wettbewerb nämlich erheblich beeinträchtigen, indem sie einzelne Unternehmen oder Produktionszweige finanziell unterstützen. Staatliche Beihilfen gehören jedoch als Bestandteil der nationalen Politiken zum Instrumentarium öffentlicher Regulierung der Mitgliedstaaten.⁴⁹

Die unionsrechtliche Beihilfenkontrolle darf nicht als absolutes Beihilfenverbot verstanden werden, sondern vielmehr als Kontrolle der Beihilfengewährung durch die Kommission nach dem in Art 108 AEUV vorgesehenen Verfahren. Grundsätzlich erklärt Art 107 AEUV alle staatlichen Mittel, die als Beihilfe zu werten sind, als nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar. Allerdings sieht Art 107 Abs 2 und Abs 3 AEUV Legalausnahmen vor. Auch werden bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen durch die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)⁵⁰ unter bestimmten Voraussetzungen als zulässig erachtet.⁵¹ Wie die AGVO wurde die De-Minimis-Verordnung⁵² auf der Grundlage des Art 109 AEUV erlassen. Diese spielt hinsichtlich Beihilfen ebenfalls eine Rolle. Demnach sind nämlich Beihilfen, die bis zu einem bestimmten Höchstbetrag (EUR 200.000 in drei Steuerjahren) einem Unternehmen

⁴⁹ Haratsch/Koenig/Pechstein, Europarecht⁹ (2014), Rz 1187.

⁵⁰ Verordnung (EU) 651/2014 der Kommission vom 17.07.2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Art 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABI L 187/1.

⁵¹ Haratsch/Koenig/Pechstein, Europarecht⁹ Rz 1215.

⁵² Verordnung (EU) 1407/2013 der Kommission vom 18.12.2013 über die Anwendung der Art 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-Minimis-Beihilfen, ABI L 352/1.

über einen bestimmten Zeitraum gewährt werden, als mit dem Binnenmarkt vereinbar.⁵³

Ob eine staatliche Beihilfe im Allgemeinen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann oder nicht, hängt von zwei Prüfschritten ab. Der erste Schritt ist die Prüfung der Tatbestandsmäßigkeit einer staatlichen Finanzaufwendung an ein Unternehmen nach Art 107 Abs 1 AEUV. Im zweiten wird geprüft, ob die Beihilfe aufgrund eines Ausnahmetatbestandes vom Art 107 Abs 1 AEUV ausgenommen ist.

Als Begünstigung gelten alle staatlichen Maßnahmen, die eine Leistung, also geldwerte Vorteile, gewähren, ohne dafür eine Gegenleistung zu verlangen.⁵⁴ Entscheidend ist die ökonomische Wirkung einer Leistung.⁵⁵ Darunter fallen unmittelbare wie mittelbare Begünstigungen. Diese Begünstigung muss staatlich sein oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden. Also nicht nur direkt vom Staat finanzierte Begünstigungen werden erfasst, sondern auch solche, die von einer in den Mitgliedstaat integrierten Gebietskörperschaft ausgehen.⁵⁶ Weiters müssen Begünstigungen nur bestimmten Unternehmen oder Produktionszweigen zugute kommen, um als unzulässig gewertet zu werden.⁵⁷

Da es sich bei der Beihilfenkontrolle um eine Prüfung des fairen Wettbewerbs handelt, sind Beihilfen ferner nur mit dem Binnenmarkt unvereinbar, wenn sie den Wettbewerb verfälschen. Dies ist dann der Fall, wenn die Beihilfe in ein bestehendes oder zur Entstehung kommendes Wettbewerbsverhältnis zwischen Unternehmen oder Produktionszweigen eingreift und so den Wettbewerb verändert. Eine Veränderung des Wettbewerbs ist jede Verbesserung der Marktposition. Hier ist wieder auf den Grenzwert der De-Minimis-Verordnung hinzuweisen. Beträgt die

⁵³ Erwägungsgrund Nr. 1, Verordnung (EU) 1407/2013 ABI L 352/1.

⁵⁴ *Haratsch/Koenig/Pechstein*, Europarecht⁹ Rz 1191.

⁵⁵ EuGH 2.7.1974, Rs 173/73, Italien/Kommission, 709 Rz. 26.

⁵⁶ *Haratsch/Koenig/Pechstein*, Europarecht⁹ Rz 1201.

⁵⁷ *Haratsch/Koenig/Pechstein*, Europarecht⁹ Rz 1204.

Beihilfe EUR 200.000 in drei Steuerjahren, wird keine Wettbewerbsverfälschung vermutet.⁵⁸

Das Kriterium „Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels“ (Zwischenstaatlichkeitsklausel) ist bereits gegeben, wenn durch eine Begünstigung zukünftige Auswirkungen auf den zwischenstaatlichen Handel als möglich erachtet werden. Auch hier erfüllen geringfügige Beihilfen gem der De-Minimis-Verordnung nicht die Zwischenstaatlichkeitsklausel.⁵⁹

Ausnahmetatbestände werden in Art 107 Abs 2 und 3 AEUV festgelegt. Die in Art 107 Abs 2 AEUV genannten Legalausnahmen werden auf Beihilfen bezüglich Elektromobilität bzw Umweltschutz nicht anwendbar sein, da es sich um Beihilfen sozialer Art, Beihilfen bei außergewöhnlichen Ereignissen und Naturkatastrophen und um Beihilfen zum Ausgleich der durch die Teilung Deutschlands verursachten wirtschaftlichen Nachteile handelt. Als mit dem Binnenmarkt vereinbar gem Art 107 Abs 3 AEUV werden Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen beispielsweise eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht (a), Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamen europäischen Interesse (b), Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige (c), Beihilfen zur Förderung der Kultur und sonstige Beihilfen die der Rat durch einen Beschluss auf Vorschlag der Kommission bestimmt (e) gesehen. Darunter fallen nationale Beihilfenregelungen und Einzelbeihilfen einschließlich ad-hoc Beihilfen. Elektromobilität wäre unter Art 107 Abs 3 b subsumierbar. In der Etablierung von Elektromobilität und den damit einhergehenden Umweltschutzgedanken wird ein erhebliches gemeinsames europäisches Interesse gesehen. Die Förderung des Kaufes durch Beihilfen wäre damit als zulässig zu erachten.

Von erheblicher Bedeutung im Bereich Umweltschutz und folglich Elektromobilität ist auch die AGVO, die auf der Grundlage einer nach Art 109 AEUV verabschiedeten Ermächtigungsverordnung erlassen wurde. Diese gilt zugunsten kleiner und mittlerer

⁵⁸ Haratsch/Koenig/Pechstein, Europarecht⁹ Rz 1208.

⁵⁹ Haratsch/Koenig/Pechstein, Europarecht⁹ Rz 1209.

Unternehmen (KMU), für Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsbeihilfen, Umweltschutzbeihilfen, Risikokapitalbeihilfen, Ausbildungsbeihilfen etc.⁶⁰ Fallen Beihilfen in den Anwendungsbereich der AGVO, müssen die Mitgliedstaaten diese nicht bei der Kommission gem Art 108 AEUV anmelden. Beihilfen betreffend Elektromobilität wären unter Umweltschutzbeihilfen zu subsumieren. Unter Umweltschutz ist gem der AGVO jede Maßnahme zu verstehen, die zum Ziel hat, durch die Tätigkeit des Beihilfenempfängers Beeinträchtigungen der natürlichen Umwelt oder der natürlichen Ressourcen abzuwenden oder vorzubeugen bzw auch die Gefahr einer solchen Beeinträchtigung zu vermindern.⁶¹ Art 36 ff AGVO enthält Bestimmungen betreffend Umweltschutzbeihilfen. Explizit genannt ist die Anschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen, die zum Umweltschutz beitragen. Dies trifft auf die Anschaffung von Elektrofahrzeugen zu. Damit fällt diese in den Anwendungsbereich der AGVO.

Eine weitere Ausnahme von der Anmeldepflicht stellt die erwähnte De-Minimis-Verordnung dar, die natürlich auch auf Beihilfen, betreffend Investitionen im Bereich Umweltschutz, angewendet werden kann.

Beihilfen sind bezüglich Elektromobilität von großer Bedeutung. So hat auch die Klima:aktiv mobil Förderungsrichtlinie 2013⁶² des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft den Schutz der Umwelt und Gesundheit ua die Förderung von Elektromobilität zum Ziel.⁶³ Diese stellt eine finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr dar. Dadurch wird nicht nur Elektromobilität gefördert, sondern allgemein Bereiche oder Tätigkeiten, die zum Umweltschutz beitragen. Förderschwerpunkte, die Elektromobilität betreffend, sind Förderpauschalen für alternative Nutzfahrzeuge, Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerung und E-Nutzfahrzeuge. In Italien werden Zuschüsse an private Nutzer von Elektrofahrzeugen in Höhe von EUR 1.500 vergeben; für gewerbliche Zwecke sogar ca EUR 4.000. In England werden Käufer

⁶⁰ Art 1 Abs 1 AGVO.

⁶¹ Art 2 Z 101 AGVO.

⁶² Sonderrichtlinie klima:aktiv Förderungsrichtlinie 2013 gem § 40 Abs 2 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II. Nr. 51/2004.

⁶³ § 1 Abs 1 Sonderrichtlinie Klima:aktiv Förderungsrichtlinie 2013 vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

zwischen 2011 bis 2016 mit Summen umgerechnet zwischen EUR 2.300 und EUR 5.000 subventioniert.⁶⁴

Private Zuschüsse werden nicht in den Anwendungsbereich der EU-Beihilfenkontrolle kommen. Auch werden keine bestimmten Unternehmen beim Kauf unterstützt. Die Beihilfen werden jedem Käufer beim Kauf eines Elektrofahrzeuges gewährt. Ferner werden die Beihilfen aus Umweltschutzgründen beim Ankauf eines Elektrofahrzeuges gem Art 36 ff AGVO vergeben. Darum und weil diese Beihilfen jedermann bzw jedem Unternehmen zustehen, gelten sie als mit dem Binnenmarkt vereinbar.

4.1.3. Befreiung der Elektrofahrzeuge von der NoVA

Die NoVA wird durch den Normverbrauch in Gramm CO₂/km berechnet. Steuerbare Vorgänge sind die Lieferung durch einen Autohändler im Inland, der Kauf eines KFZ im Gemeinschaftsgebiet sowie die erstmalige Zulassung. Besteuert werden Motorräder und PKW. In der Regel wird die Abgabe vom Verkäufer berechnet, auf den Kaufpreis übergewälzt und dem Finanzamt gemeldet. Im Falle eines Eigenimports ist sie jedoch von Privatpersonen selbst zu berechnen und abzuführen.⁶⁵

Bei der NoVA handelt es sich um eine Abgabe, die auf den CO₂ -Ausstoß abstellt. Die Berechnung erfolgt aufgrund folgender Formel:⁶⁶

$$(\text{CO}_2\text{-Emissionen in g/km} - 90) / 5 = \text{Steuersatz}$$

⁶⁴ Förderung umweltfreundlicher Autos, Spiegel.de spiegel.de/auto/aktuell/geraeuschverordnung-fuer-elektroautos-gib-laut-a-814484.html (17.10.2014).

⁶⁵ Bundesministerium für Finanzen, Normverbrauchsabgabe, bmf.gv.at/steuern/Fahrzeuge/normverbrauchsabgabe.html (16.05.2014).

⁶⁶ Öamtc, Berechnung des Steuersatzes, <http://www.oeamtc.at/portal/normverbrauchsabgabe-nova+2500+1098231> (17.09.2014).

Der errechnete Steuersatz ist auf volle Beträge auf- bzw abzurunden, wobei der Höchststeuersatz bei 32% liegt. Der Steuersatz ist auf den Nettowert des PKWs (exkl. USt und NoVA) anzuwenden.

Sodann werden für Diesel-Fahrzeuge (EUR 350), alternativ betriebene Fahrzeuge iSv Hybridautos, Erdgasautos etc (EUR 600), Benziner und andere Kraftstoffarten (EUR 450) Beträge abgezogen. Ab 2015 liegt der Abzugsbetrag für PKWs (außer Alternativ- Kraftstoffe) bei einheitlich EUR 400, ab 2016 gilt ein genereller Abzugsbetrag von EUR 300.⁶⁷ Zusätzlich wird auch noch ein Malus (EUR 20) für jedes Gramm über dem CO₂-Emissionsgrenzwert (250g/km) berechnet.

Elektrisch und elektrohydraulisch betriebene Fahrzeuge, nicht Hybridautos, sind gem § 3 Z 2 NoVAG⁶⁸ von der NoVA befreit. Diese Befreiung erweckt verfassungsrechtliche Bedenken hinsichtlich des Gleichheitssatzes gem Art 7 B-VG⁶⁹ und Art 2 StGG⁷⁰. Bei der Prüfung des Gleichheitssatzes muss die Frage geklärt werden, ob eine rechtliche Differenzierung durch tatsächliche Unterschiede sachlich gerechtfertigt ist. Voraussetzung für eine Differenzierung ist natürlich das Vorliegen von mindestens zwei Normen, die eine unterschiedliche Rechtsfolge mit sich bringen. Also müssen sich zwei oder mehr Normen gegenüberstehen, die vergleichbar sind, vor allem im Hinblick auf die Sachverhalte. Im Vergleich dieser Sachverhalte muss festgestellt werden, ob die Unterschiede Differenzierungen zulassen. Wenn dies der Fall ist, müssen diese Unterschiede die Differenzierung rechtfertigen.⁷¹ Im vorliegenden Fall werden Elektrofahrzeuge gegenüber konventionellen Kraftfahrzeugen steuerlich unterschiedlich behandelt.

Zu beachten in der Prüfung des Gleichheitssatzes ist das Ziel der NoVA. Sie soll als Lenkungsabgabe so fungieren, dass die Anschaffung von verbrauchsärmeren und

⁶⁷ oamtc.at/?id=2500%2C1098231%2C%2C (16.05.2014, öamtc).

⁶⁸ Normverbrauchabgabegesetz, Bundesgesetz mit dem die Abgabe für den Normverbrauch von Kraftfahrzeugen eingeführt wird, BGBl Nr. 695/1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014.

⁶⁹ Bundesverfassungsgesetz BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 194/1999 idF BGBl. I Nr. 164/2013.

⁷⁰ Staatsgrundgesetz vom 21. Dezember 1867, über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger für die im Rechtsrathe vertretenen Königreiche und Länder, RGBl. Nr. 142/1867 idF BGBl. Nr. 684/1988.

⁷¹ Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ (2014) Rz 762.

ausstoßärmeren Fahrzeugen verstärkt wird.⁷² Das heißt, es werden Fahrzeuge, die Umweltbelastungen mit sich bringen, besteuert. Ohne tiefere Prüfung des Gleichheitssatzes ist an dieser Stelle anzumerken, dass Elektroautos, die gänzlich von der NoVA befreit sind, keine Emittenten von CO₂ und somit keine Verursacher von Umweltschadstoffen sind. Schon deshalb wird ein Verstoß gegen den Gleichheitssatz zu verneinen sein, da Kraftfahrzeuge aufgrund ihrer unterschiedlichen Bauweise und Antriebsart völlig unterschiedliche Auswirkungen auf die Umwelt haben. Anders sieht es bei den übrigen Ausnahmetatbeständen wie zB Miet-, Taxi- und Gästewagen aus, die wie jedes andere Kraftfahrzeug CO₂-Emittenten sind und gegenüber rein kraftstoffbetriebenen PKW begünstigt werden.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind, hinsichtlich des Ziels des Gesetzes – die Besteuerung umweltschädlicher Fahrzeuge und folglich die verstärkte Anschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen – zulässigerweise von der Abgabe befreit und die Befreiung gilt daher mit dem Gleichheitssatz vereinbar. Eher würde eine Besteuerung gem NoVAG bedenklich sein. Der Gleichheitssatz besagt nämlich auch, dass nicht nur Gleiches gleich behandelt werden soll, sondern Ungleiches auch ungleich.

4.1.4. Befreiung der Elektrofahrzeuge von der motorbezogenen Steuer

Zusätzlich zur Versicherungssteuer unterliegen KFZ mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen der motorbezogenen Steuer gem § 6 Abs 3 Z 1 b VersStG⁷³. Die Steuer ist ein Betrag, der vom versicherten KFZ und dem Zeitraum, für den die Versicherungsprämie entrichtet wird, abhängt.⁷⁴ Gem § 4 Abs 3 Z 6 VersStG werden Elektrofahrzeuge von diesem Besteuerungstatbestand ausgenommen.

⁷² Regierungsvorlage

ris.bka.gv.at/Dokumente/RegV/REGV_COO_2026_100_2_628531/COO_2026_100_2_628643.html (17.09.2014)

⁷³ Versicherungssteuergesetz, Bundesgesetz vom 8. Juli 1953, betreffend die Erhebung einer Versicherungssteuer, BGBl. Nr. 133/1953 idF BGBl. I Nr. 13/2014.

⁷⁴ Motorbezogene Versicherungssteuer, bmf.gv.at/stuern/fahrzeuge/motorbezogene-versicherungssteuer.html (16.05.2014).

Auch hier stellt sich die Frage, ob gegen den Gleichheitssatz gem Art 7 B- VG und Art 2 StGG verstoßen wird. Auch hier muss die Grundlage der Steuer beachtet werden. Die motorbezogene Steuer stellt auf die Kilowatt-Leistung des Verbrennungsmotors ab. Ein Elektrofahrzeug kann mit einem kraftstoffbetriebenen Fahrzeug aufgrund der Bauweise nicht verglichen werden, denn Elektromotoren sind keine Verbrennungsmotoren. Aufgrund dessen ist hier eine Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer, ähnlich wie im Falle der Befreiung von der NoVA, gerechtfertigt und es liegt kein Verstoß gegen den Gleichheitssatz vor.

4.1.5. Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge

Nichts erscheint verlockender als eine Befreiung von allgemein unerwünschten und konstant teurer werdenden Parkgebühren. Gem § 1 Grazer ParkGebV 2006⁷⁵ ist für das Parken von mehrspurigen Fahrzeugen in Kurzparkzonen eine Parkgebühr zu entrichten. Die Parkgebühr in Graz beträgt für die Dauer einer halben Stunde in Kurzparkzonen 0.90 Cent.⁷⁶ In der Stadt Graz werden auf Antrag Elektrofahrzeuge gänzlich von den Parkgebühren gem § 3 Z 7 ParkGebV befreit. Zu beachten ist in der Kurparkzone lediglich die maximale Parkdauer von 180 Minuten. Sollte diese überschritten werden, wird eine Strafe wie für konventionell betriebene Fahrzeuge verhängt.

Diese Privilegierung muss am Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG gemessen werden. Es handelt sich um zwei Sachverhalte, die unterschiedlich behandelt werden. Anders als bei der Befreiung der genannten Steuern (NoVA und motorbezogene Versicherungssteuer) zielt die Vergebühung von Parkplätzen darauf ab, sich für eine bestimmte Dauer einen Stellplatz zu „mieten“. Bei Elektrofahrzeugen und Krafffahrzeugen handelt es sich um zwei Objekte, die sich hinsichtlich der Parkplätze weder in der Größe noch im Bedarf an Abstellflächen unterscheiden. Daher bestehen diesbezüglich keine wesentlichen Unterschiede, die eine differenzierte Behandlung zulassen. Das bedeutet, es bedarf einer sachlichen

⁷⁵ Grazer Parkgebührenverordnung 2006, ABI. Nr. 3 vom 12.4.2006 idF ABI Nr 9 vom 17.7.2013 (mit Wirkung vom 1.10.2013).

⁷⁶ § 2 Grazer ParkGebV.

Rechtfertigung der unterschiedlichen Behandlung. Mit dem Ziel solcher oder ähnlicher Privilegierungen, nämlich die Anzahl der Zulassungen von Elektrofahrzeugen durch Attraktivität des Konzepts zu steigern und dadurch den Umweltschutz zu verbessern, wird die differenzierte Behandlung gerechtfertigt. Kein Argument ist es, dass mit der steigenden Zahl von Elektroautos, unterstützt durch diese Privilegierung, ein Mangel an Parkplätzen entstehen wird. Ziel ist es, konventionelle Fahrzeuge sukzessive durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen. Dadurch entsteht theoretisch kein größerer Mangel an Abstellplätzen.

Allerdings muss die Privilegierung für eine bestimmte Zeit gelten. Nimmt nämlich die Anzahl der Elektroautos wie gewünscht zu, wird für den Großteil der Parkplätze kein Entgelt entrichtet werden. Es muss diese Befreiung von Parkgebühren zum gegebenen Zeitpunkt wieder aufgehoben werden. Dazu sind die Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich ermächtigt.⁷⁷

4.1.6.Privilegierung als Anreiz

Unter einer Privilegierung wird ein Vorteil verstanden, der nur bestimmten Personengruppen zukommt. Diese könnten bezüglich Elektromobilität iFv Sonderregelungen für Elektrofahrzeugbesitzer im Straßenverkehrsrecht bestehen.

Eine Kennzeichnung dient der Unterscheidung einer privilegierten Person von einer nicht-privilegierten. Als Kennzeichnung dienen Pickerl, Plaketten oder ähnliches. Eine allgemeine Kennzeichnungspflicht von Elektrofahrzeugen steht bislang aus. Dafür sind gesetzliche Grundlagen zur Kennzeichnung emissionsfreier Fahrzeuge nötig. Derzeit werden Pickerl oder Karten, die an der Windschutzscheibe angebracht werden, zur Kennzeichnung verwendet. Bekannt ist diese Art der Kennzeichnung bereits bei Dauerparkkarten in Graz. Kennzeichnungen werden für die folgenden Arten von Privilegierungen gleichermaßen benötigt, um eine Identifikation einer

⁷⁷ § 15 Abs 3 Z 5 iVm § 19 FAG 2008, Bundesgesetz mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2008 bis 2014 geregelt wird und sonstige finanzausgleichrechtliche Bestimmungen getroffen werden, BGBl. I Nr. 103/2007 idF BGBl. I Nr. 40/2014.

privilegierten Person zu erleichtern. Eine andere und kostengünstige Variante um ein Pickerl zu bekommen, ist im Zuge der Prüfung der Euro-Abgaseinstufung bzw der Abgasgrenzwerte möglich, die Fachwerkstätten und Landesprüfstellen vorzunehmen haben. Eine Kennzeichnung nach Abgasklassen ist gem § 14a IG- L bereits vorgesehen. Diese ist in Form eines Aufklebers an der Windschutzscheibe anzubringen.

4.1.6.1. Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge

Das deutsche Regierungsprogramm Elektromobilität sieht diese Art von Privilegierung vor. Dafür wird die bestehende rechtliche Grundlage § 6 Abs 1 Nr 3 dStVG⁷⁸ und die Verkehrsblattverlautbarung zur einheitlichen Beschilderung von Parkflächen an Ladeinfrastrukturen herangezogen. Die deutsche Verkehrsministerkonferenz sieht dies allerdings anders und bezweifelt eine Grundlage für eine generelle Privilegierung. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sieht zu § 41 dStVO (Zeichen 286) vor, das Zeichen dort anzubringen, wo das Halten den Verkehr nicht wesentlich beeinträchtigt, das Parken jedoch schon. Sonderparkflächen für Elektrofahrzeuge entsprechen diesen Voraussetzungen nicht. Sinnvoller wäre es, bereits bestehende Halteverbote zu verwenden. § 46 dStVO ermächtigt Behörden in bestimmten Fällen, auf Antrag Ausnahmen von Halte- und Parkverboten nach § 12 dStVO zu erteilen. Das Verkehrszeichen 283 (Halteverbot) könnte mit einem Zusatzzeichen versehen werden. So könnten in Deutschland Sonderparkplätze errichtet werden.⁷⁹

Fraglich ist, ob diese Überlegung aus Deutschland auch in Österreich umgesetzt werden kann. In § 23 und § 24 StVO⁸⁰ wird das Halten und Parken geregelt. Um eine Grundlage für eine Ausnahme für das Aufladen von Elektrofahrzeugen zu finden, könnte § 45 StVO herangezogen werden. Gem § 45 Abs 2 StVO „*kann die Behörde*

⁷⁸ Deutsches Straßenverkehrsgesetz, dBGBI. 2003 I S. 310, 919 (zuletzt BGBI. 2013 I S. 3313).

⁷⁹ Mayer, Nichtmonetäre Anreizmechanismen im Verkehrs- und Straßenrecht in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität (2013) 255 (258).

⁸⁰ Straßenverkehrsordnung, Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden, BGBI. Nr. 159/1960 idF BGBI. I Nr. 27/2014.

Ausnahmen von Ge- und Verboten, die für die Benützung der Straßen gelten, auf Antrag bewilligen, wenn ein erhebliches, persönliches (wie zB auch wegen schwerer Körperbehinderungen) oder wirtschaftliches Interesse des Antragstellers eine solche Ausnahme erfordert, oder wenn sich die ihm gesetzlich oder sonst obliegenden Aufgaben anders nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen ließen und weder eine wesentliche Beeinträchtigung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, noch wesentliche schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zu erwarten sind.“ Für eine Privilegierung, die jedem von vornherein zur Verfügung stehen soll, müsste sich die Behörde unter Heranziehung dieser Bestimmung selbst einen Antrag stellen. Eine andere Lösung wäre, diese Privilegierung erst auf Antrag eines Elektrofahrzeugbesitzers zu gestatten, wie es bei der Befreiung von Parkgebühren der Fall ist. Allerdings werden dafür die Voraussetzungen für einen solchen Antrag nicht erfüllt. An der Ausnahme vom Halteverbot aufgrund der Aufladung eines Elektrofahrzeuges wird weder ein erhebliches, persönliches noch wirtschaftliches Interesse des Antragstellers zu sehen sein. Ferner müsste eine allfällige Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit, und Flüssigkeit des Verkehrs geprüft werden.

Ein anderer Ansatzpunkt, um Elektrofahrzeuge in Halteverboten zum Parken und Aufladen zu ermächtigen, wäre, Zusatztafeln gem § 54 StVO an den Halte- und Parkverbotsschildern anzubringen. Demnach können unter den in den §§ 52–53 genannten Straßenverkehrszeichen, worunter auch die Vorschriftszeichen Halte- und Parkverbot und Parkverbot fallen, auf Zusatztafeln das Straßenverkehrszeichen erweiternde oder einschränkende Angaben gemacht werden. In dem Fall wären dies erweiternde Angaben. Der Wortlaut müsste heißen: „Ausgenommen Elektrofahrzeuge“. Gem § 52 Z 13a StVO, der das Parkverbot regelt, ist das Anbringen weiterer Angaben auf Zusatztafeln zulässig. Für Halte- und Parkverbote gilt diese Bestimmung sinngemäß. Damit wäre eine rechtliche Grundlage für Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge geschaffen.

Aber auch hier ist ein Verstoß gegen den Gleichheitssatz zu prüfen. Wieder werden Elektrofahrzeuge gegenüber Kraftfahrzeugen bevorzugt behandelt, obwohl dafür kein sachlicher Grund vorzuliegen scheint. Doch gleich wie bei der Parkgebührenbefreiung stellt der hinter der Privilegierung stehende Umwelt- und Gesundheitsschutz, unterstützt durch die Steigerung der Zulassungen von Elektrofahrzeugen, eine sachliche Rechtfertigung der ungleichen Behandlung zweier Sachverhalte gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG dar. Die Privilegierung gilt als mit dem Gleichheitssatz vereinbar.

4.1.6.2. Die Aufhebung von Zufahrtsverboten für Elektrofahrzeuge

Zufahrtsverbote betreffen überwiegend Lieferfahrzeuge, die nur zu bestimmten Zeiten oder überhaupt nicht in bestimmte gekennzeichnete Straßen einfahren dürfen, oder generell den Verkehr ausgenommen Anreinerverkehr. Zeitlich beschränkte Zufahrtsverbote bestehen aus Gründen des Lärmschutzes. Gem § 43 Abs 2 StVO kann die Behörde durch Verordnung zur Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch und Schadstoffe, wenn dies zum Schutz der Bevölkerung und Umwelt erforderlich ist, für Gebiete oder Straßen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen verhängen. Dabei ist auf den angestrebten Zweck und auf die Bedeutung der Verkehrserfordernisse zu achten.

Die jeweiligen Verbote sind, wie jede Verwaltungsmaßnahme, am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu messen. Die Maßnahme muss geeignet, erforderlich und angemessen sein, um als verhältnismäßig gewertet zu werden. Das bedeutet, dass unter gleich geeigneten Maßnahmen immer die mildeste zu wählen ist.⁸¹ Um Anrainer vor Lärm und Emissionen zu schützen, ist das geeignetste Mittel eine Zufahrtsbeschränkung. Darüberhinaus ist eine solche Maßnahme erforderlich, um das Ziel „Lärm- und Emissionsschutz“ zu erreichen. Auch erscheint die Maßnahme angemessen, da es sich überwiegend um zeitliche Beschränkungen

⁸¹ Mayer in Boesche/Franz/Fest/Gaul 259.

handelt für die der Lärm- und Emissionsschutz erforderlich ist. Das werden nämlich jene Zeiten sein, zu denen Anrainer der Straßen sich in den Häusern oder Wohnungen befinden, also abends oder nachts.

Werden Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen für Elektrofahrzeuge gemacht, muss der Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG beachtet werden. Die Aufhebung von Zufahrtsverboten für Elektrofahrzeuge wird dadurch gerechtfertigt, dass Elektrofahrzeuge, im Vergleich zu konventionell betriebenen Fahrzeugen, keine Abgase oder wenig bis keinen Lärm verursachen, vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich. Betreffend Elektrofahrzeuge würde der Zweck von Zufahrtsverboten ins Leere gehen, da hier vor Emissionen geschützt wird, die durch Elektrofahrzeuge nicht entstehen. Ein Verstoß gegen den Gleichheitssatz besteht in diesem Fall daher nicht. Eher wäre zu überlegen, ob ein Verstoß gegen den Gleichheitssatz gegeben wäre, wenn eine solche Ausnahme nicht bestünde. Denn dann wären Elektrofahrzeuge aus Emissionsgründen gegenüber Kraftfahrzeugen benachteiligt, was aufgrund der technischen Bauweise von Elektrofahrzeugen nicht gerechtfertigt ist.

Zu klären gilt sodann die Frage nach der rechtlichen Grundlage für solche Ausnahmen. Die einfachste Lösung, um Elektrofahrzeuge von den Beschränkungen auszunehmen, sind die bereits erwähnten Beschilderungen durch Zusatztafeln gem §54 StVO. Auch hier sollten Elektrofahrzeuge dementsprechend gekennzeichnet sein, um eine Unterscheidung zu erleichtern. Aufgrund der fehlenden Bestimmung für eine allgemeine Kennzeichnungspflicht muss hier ebenfalls auf Picklerl zurückgegriffen werden.

Ferner sind aktuelle Entwicklungen bezüglich der geräuschlosen Fahrzeuge zu berücksichtigen. Aufgrund der Tatsache, dass Elektrofahrzeuge keine Lärmemittenten sind, stellen sie eine Gefahr für sehbehinderte Menschen im Straßenverkehr dar. Damit die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern allgemein, aber vor allem die der sehbehinderten Menschen nicht ins Hintertreffen gelangt,

werden Hersteller von Elektrofahrzeugen durch eine EU-Verordnung⁸² verpflichtet, bis Juli 2019 in neue Typen von Elektro- und Hybridfahrzeugen AVAS einzubauen. Bis 2021 gilt es sogar, in alle neuen Elektro- und Hybridfahrzeuge AVAS zu integrieren.⁸³ AVAS ist ein akustisches Fahrzeug-Warnsystem (Acoustic Vehicle Alerting System). Anhang VIII der VO enthält Vorschriften für AVAS. Es muss demnach ein automatisches Schallzeichen im Geschwindigkeitsbereich zwischen dem Anfahren und einer Geschwindigkeit von ca 20 km/h sowie beim Rückwärtsfahren erzeugen. Das Dauerschallzeichen sollte mit dem Geräusch eines Kraftfahrzeuges der gleichen Klasse vergleichbar sein.⁸⁴

Der Schalter für die Aktivierung oder Deaktivierung von AVAS muss derart in das Fahrzeug integriert werden, dass der Fahrer in der Lage ist, das System jederzeit abzuschalten.⁸⁵ Dies wurde deshalb in die Verordnung aufgenommen, da AVAS nur bis zu 20 km/h Geräusche erzeugen *muss*. Für die darüber liegenden Geschwindigkeiten scheint, was die akustische Wahrnehmung des Fahrzeugs betrifft, keine Gefahr für sehbehinderte Menschen auszugehen.

Diese aktuelle Verordnung wirkt sich auch auf die mögliche Ausnahme von Zufahrtsverboten aus. Könnte AVAS nicht deaktiviert werden, müssten Elektroautos wie Kraftfahrzeuge von den Zufahrtsverboten betroffen sein, da AVAS Geräusche eines Kraftfahrzeuges der gleichen Fahrzeugklasse erzeugen muss. Damit würden sich Elektrofahrzeuge von Kraftfahrzeugen bezüglich der Geräuschemissionen nicht mehr unterscheiden. Mit der Verpflichtung, dass ein Schalter für das Ein- und Ausschalten von AVAS leicht erreichbar eingebaut werden soll, bleibt die Möglichkeit einer Ausnahme von Zufahrtsverboten bestehen. Sobald eine Zone, für der die Zufahrtsbeschränkung mit Ausnahme von Elektrofahrzeugen gilt, befahren wird stellt der Fahrer AVAS ab und es bestehen keine weiteren Bedenken hinsichtlich der Ausnahme von Zufahrtsverboten.

⁸² Verordnung (EU) 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG, ABI. L 158/131.

⁸³ Art 8 VO (EU) 540/2014 ABI L 158/131.

⁸⁴ Anhang VIII Z 3 VO (EU) 540/2014 ABI L 158/131.

⁸⁵ Anhang VIII Z 2b VO (EU) 540/2014 ABI L 158/131.

4.1.6.3. Nutzung der Busspuren durch Elektrofahrzeuge

In Österreich basiert eine Sonderfahrspur auf der Grundlage des § 53 Abs 1 Z 24 bzw Z 25 StVO. Ziffer 24 bezieht sich auf Straßen für Omnibusse. Auf Zusatztafeln kann angegeben werden, dass diese Straße auch von anderen Fahrzeugen befahren werden kann, wie zB einspurige Fahrzeuge (Motorrad). Ziffer 25 bestimmt Fahrstreifen für Omnibusse. Auch hier können Zusatztafeln angebracht werden. Diese Bestimmungen stellen eine rechtliche Grundlage für eine Fahrberechtigung der Elektrofahrzeuge für Busspuren dar.

Eine rechtliche Grundlage wäre also grundsätzlich gegeben. Zu prüfen ist an dieser Stelle wieder der Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG. Hier sind zwei von einander unabhängige Differenzierungen zu unterscheiden.⁸⁶ Zum einen werden Busse gegenüber privaten Fahrzeugen durch die eigens für diese errichtete Busspur bevorteilt und zum anderen sollen Elektrofahrzeuge im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen die Busspur nutzen können. Busse sind wie Kraftfahrzeuge Fahrzeuge, die Fahrspuren zum Vorankommen nutzen. Busspuren dienen dem planmäßigen Vorankommen öffentlicher Verkehrsmittel. Damit öffentliche Verkehrsmittel, in diesem Fall Busse, für die breite Masse attraktiv werden, müssen sie einen Vorteil gegenüber dem (motorisierten) Individualverkehr im Straßenverkehr haben. Dieser besteht in der Nutzung von Busspuren, da dadurch ein schnelleres, staufreies und vor allem plangerechtes Vorankommen ermöglicht wird. Durch den Sinn und Zweck der Bevorteilung von Bussen durch eigene Fahrspuren, soll eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht und der Umwelt- und Klimaschutz unterstützt werden. Durch diesen Umweltschutzgedanken wird die Privilegierung von Bussen gegenüber anderen Fahrzeugen gerechtfertigt.

Ferner muss geprüft werden, ob eine Nutzung der Busspuren durch Elektrofahrzeuge eine gegen den Gleichheitssatz verstoßende Privilegierung darstellt.

⁸⁶ Für genauere Ausführungen zum Gleichheitssatz vgl Kapitel 4.1.3.

Diese hat eine unterschiedliche Behandlung von Elektrofahrzeugen gegenüber Kraftfahrzeugen zur Folge. Auch hier steht ein Umweltschutzgedanke dahinter. Elektrofahrzeuge sollen durch die Bevorteilung attraktiv gemacht werden und dadurch soll die Kaufentscheidung zugunsten eines Elektroautos ausfallen. Folglich wird die Zahl der Zulassungen steigen. Zu beachten ist hier jedoch, dass der eigentliche Sinn und Zweck von Busspuren verloren geht. Elektrofahrzeuge stellen ein Hindernis für das schnelle, planmäßige Vorankommen der Busse dar. Da auch keine Verlagerung von der Nutzung öffentlicher Busse auf die Nutzung von individuell genutzten Elektrofahrzeugen entstehen soll, ist von dieser Art der Privilegierung für Elektrofahrzeuge abzusehen. Öffentliche Verkehrsmittel verfolgen wie gesagt ebenfalls einen Umweltschutzgedanken, dessen Effekt durch die vermehrte Nutzung von Elektrofahrzeugen auf Busspuren nicht geschmälert werden soll. Darum ist, obwohl eine Bevorteilung gegenüber Kraftfahrzeugen gerechtfertigt wäre, von der Busspurennutzung durch Elektrofahrzeuge abzusehen.

4.1.6.4. Ladespuren für Elektrofahrzeuge

Sonderfahrspuren in Form von Induktionsfahrspuren wären der optimale Weg, um den derzeit noch relativ schwachen Akku zu unterstützen und weite Strecken zu bewältigen. Die Idee ist, dass im Abstand von 15 oder 20 Kilometern elektromagnetische Induktionsschleifen in die Fahrbahn eingebaut werden, um die darüberfahrenden Elektroautos aufzuladen. Qualcomm startete in London eine Versuchsreihe, bei der 30 Elektrotaxis beim Heranfahren an den Taxistand am Bahnhof Paddington ihre Akkus aufluden.⁸⁷ Auch Deutschland regt im Regierungsprogramm Elektromobilität diese Sonderfahrspuren an. Dies soll im Rahmen der Schaufenster- und Modellregionen erprobt werden.⁸⁸

Das Ausmaß der Größe dieser Ladeinfrastruktur und der damit verbundenen Kosten wäre allerdings immens. Auch die Frage der Finanzierung steht offen. Eine

⁸⁷ Zeit online, Auftanken mit Strom aus dem Boden, zeit.de/mobilitaet/2013-08/elektroauto-laden-induktion/seite-2 (28.07.2014).

⁸⁸ Mayer in *Boesche/Franz/Fest/Gaul* 260.

Beteiligung an der Finanzierung anderer Firmen, die aus den Induktionsspuren Nutzen ziehen könnten, wäre möglich. Induktionsspuren würden aufgrund ihrer technischen Eigenschaft nämlich nicht nur Elektroautos dienen. Kommunikationsfirmen könnten zB Informationen über Verkehrsfluss, Wetter und andere verkehrsrelevante Fakten aus den Induktionsspuren ermitteln. Auch die Installation eines Antikollisionssystems wäre möglich. Damit könnte die Finanzierung auf den Staat und verschiedene Firmen, welche die Ladespuren zu ihren Gunsten nutzen, aufgeteilt werden.

Neben dem Finanzierungsproblem gilt es aber auch, technische Fragen zu lösen. Die Wireless-Pads in Spuren zB müssten mit anderen Funksystemen kompatibel sein, um keine Zwischenstörungen zu verursachen. Die Funkfrequenzen dürfen nicht streuen, um beispielsweise Herzschrittmacher zu stören. Ferner müssen spezielle Bezahlssysteme noch entwickelt werden, um den verbrauchten Strom in Rechnung zu stellen.⁸⁹ Dazu sind Identifikationssysteme notwendig, die ebenfalls ausgereift werden müssen.

Aufgrund der noch geringen Anzahl von Elektrofahrzeugen ist der Aufwand für solche Induktionsspuren nicht tragbar. Dennoch schreibt Deutschland Ladespuren ein immenses Potential zu, um Elektroautos attraktiv zu machen. Eine rechtliche Grundlage sieht Deutschland in § 6 Abs 1 Nr 18 dStVG. Demnach ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Sonderfahrspuren für Linienbusse und Taxis zu errichten. Die deutsche Bundesregierung ist geneigt, sofern die Erfahrungswerte aus der Probezeit dafür sprechen, die Ermächtigungsgrundlage § 6 Abs 1 Nr 18 dStVG zu erweitern, um Sonderfahrspuren auch für Elektroautos einzurichten.⁹⁰

In Österreich gibt es ebenso Straßen bzw Fahrstreifen für Omnibusse gem § 53 Abs 1 Z 24 und 25 StVO. Durch Zusatztafeln wird die Befahrung der Fahrstreifen durch

⁸⁹ Zeit online, Auftanken mit Strom aus dem Boden, zeit.de/mobilitaet/2013-08/elektroauto-laden-induktion/seite-2 (28.07.2014).

⁹⁰ Mayer in *Boesche/Franz/Fest/Gaul* 260.

andere Fahrzeuge, beispielsweise Motorräder, ermöglicht. Auch hier könnte, ähnlich wie in Deutschland, an eine Änderung des Gesetzes gedacht werden, welche die Errichtung von Induktionsspuren ermöglicht. Erweiternde Ausführungen in der StVO würden beispielsweise eine geeignete Gesetzesgrundlage darstellen.

Dennoch muss neben dem immensen Kostenaufwand, die Zeit, die ein Umbau in Anspruch nehmen wird, berücksichtigt werden. Straßen würden zum Teil gesperrt werden, dies würde sich wiederum negativ auf das Vorankommen der Verkehrsteilnehmer auswirken. Auch wenn solche Ladespuren als Privilegierung zum Ziel „Steigerung der Zulassungen von Elektrofahrzeugen“ und zum Umweltschutz beitragen würden, steht der Kosten- und Zeitaufwand damit nicht im Verhältnis. Ferner werden die Ladespuren bis dato nur in geringem Maß genutzt werden können, da die Anzahl von zugelassenen Elektrofahrzeugen noch zu wünschen übrig bleibt. Die Verhältnismäßigkeit zwischen Nutzen und Aufwand ist nicht gegeben. Selbst wenn von diesen Faktoren abgesehen wird und diese Ladespuren errichtet werden, würde eine Befahrung ausschließlich durch Elektrofahrzeuge, was durch die Privilegierung impliziert ist, nicht gerechtfertigt werden. Es würde ein vermehrtes Verkehrsaufkommen und folglich mehr Staus auf den anderen Spuren durch das Fahrverbot von Kraftfahrzeugen auf den Induktionsspuren entstehen, was nicht durch das Umweltschutzargument gerechtfertigt werden kann.

Eine Umsetzung dieser Idee ist in Anbetracht des Gesagten aus finanziellen, technischen sowie rechtlichen Gründen derzeit nicht realisierbar. Erst wenn eine beträchtliche Anzahl von Elektrofahrzeugen auf Österreichs Straßen erreicht ist, werden Ladespuren einen Sinn ergeben.

4.1.6.5. Errichtung von Umweltzonen und deren Befahrung durch Elektroautos

Umweltzonen dienen dem vorbeugenden Schutz vor regionalen Immissionen bzw Emissionen. Das IG-L⁹¹ legt ein Instrumentarium zur Erreichung der Ziele des Gesetzes fest, das insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immissionen von Luftschadstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten (anthropogenen) Emissionen und der Immissionen von Luftschadstoffen erlassen wurde. Gem § 14 IG-L können für Kraftfahrzeuge oder bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Wenn dies Autobahnen oder Schnellstraßen betrifft, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Diese Maßnahmen sind vom Landeshauptmann spätestens 24 Monate nach der Grenzwertüberschreitung gem den Anlagen I und II des Gesetzes festzulegen.⁹²

Die Anordnungen des § 14 Abs 1 IG-L sind durch Straßenverkehrszeichen gem § 52 StVO (Vorschriftszeichen) kundzumachen und mit einer Zusatztafel „IG-L“ zu versehen.⁹³ Dies wird als Grundlage für Umweltzonen herangezogen. Eine Umweltzone wäre beispielweise in Stadtzentren sinnvoll. Da in Stadtzentren oft ein sehr gutes öffentliches Verkehrsnetz besteht, kann auf den motorisierten Individualverkehr ohne große Nachteile verzichtet werden. Gem § 14 Abs 2 Z 5 IG- L sind Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid- elektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Reichweite von mindestens 50 km aufweisen, von den Beschränkungen ausgenommen. Darum muss der Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG geprüft werden. Wieder werden Kraftfahrzeuge und Elektrofahrzeuge unterschiedlich behandelt. Aber von einer vollständigen Prüfung des Gleichheitssatzes kann abgesehen werden. Zu beachten ist nämlich das Ziel einer Umweltzone. Dies ist die Verringerung von Emissionen in

⁹¹ Immissionsschutzgesetz- Luft, Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010.

⁹² § 10 IG-L.

⁹³ § 14 Abs 6 IG-L.

einem bestimmten Gebiet. Da Elektrofahrzeuge keine Schadstoffe erzeugen, vor denen durch Umweltzonen geschützt werden soll, können diese aufgrund ihrer Bauart nicht mit Kraftfahrzeugen verglichen werden. Folglich ist die Ausnahme vom Fahrverbot für saubere Fahrzeuge mit dem Gleichheitssatz vereinbar.

Jetzt fehlt es noch an der konsequenten Umsetzung der nicht allzu beliebten Umweltzonen. Umweltzonen sind eines der effektivsten Instrumente um in bestimmten Gebieten Emissionen zu verringern. Bei der Bevölkerung unbeliebt sind diese deshalb, da diese die Gewohnheit selbstständig in Stadtzentren zu fahren nicht aufgeben und nicht auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein will. Auch für Bewohner einer Umweltzone würde das Fahrverbot für KFZ eine Umstellung bedeuten. Aber Umweltzonen und Elektrofahrzeuge unterstützen sich gegenseitig. Zum einen werden Elektrofahrzeuge mit der Ausnahme vom Fahrverbot in Umweltzonen privilegiert und attraktiv gemacht und zum anderen fördern Elektrofahrzeuge die Akzeptanz von Umweltzonen, da diese einen Ausweg von der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in diesen Zonen darstellen.

5. Rechtsfragen betreffend die Ladeinfrastruktur

Den technischen Schwierigkeiten, wie zB Speichervolumen der Batterie, stehen Versorgungsschwierigkeiten hinsichtlich der Elektrofahrzeuge gegenüber, da eine ausreichende Infrastruktur bis dato fehlt. Die Einplanung der Ladeinfrastruktur in Verkehrskonzepte ist eine Herausforderung, aber zugleich einer der bedeutendsten Schritte bei der Implementierung von Elektrofahrzeugen, da ohne hinreichende Lademöglichkeiten das Konzept „E-Mobilität“ nicht verwirklicht werden kann. Eine Zusammenarbeit zwischen Energieunternehmen und Verkehrs- bzw Stadtplanern ist notwendig, um ein effektives ökonomisches Ladenetz aufzubauen. Der nachhaltige Aufbau einer Ladeinfrastruktur wird sich auf vier Eckpunkte stützen: Verbraucherverhalten, Verkehrsaufkommen, Ökonomie und Technologie.⁹⁴ Es müssen lokale Gegebenheiten gefunden werden, die für eine Errichtung der

⁹⁴ *Beyer/Waßmuth/Plank-Wiedenbeck*, Welche Rolle soll Elektromobilität insgesamt spielen? in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität (2013) 23 (49).

Ladeinfrastruktur geeignet sind. Da es zurzeit noch nicht möglich ist, ein Elektrofahrzeug in sehr kurzer Zeit aufzuladen, muss der Standort einer Ladestelle so gewählt werden, dass die geplante Standzeit (Parkdauer) der Ladezeit nahekommt, bestenfalls überdauert. Dies ist beispielsweise bei Rastplätzen, Parkhäusern, Betriebsgeländen, Park and Ride-Anlagen sowie bei Einkaufszentren und Kinos der Fall. Ferner muss auch auf Siedlungsstrukturen Rücksicht genommen werden, das bedeutet, es müssen Fragen bezüglich Erreichbarkeit oder Verkehrsdichte in diesem Gebiet gestellt werden. Die Positionierung der Ladestationen sollte möglichst attraktiv gewählt werden, um eine Auslastung erzielen zu können. Der Investitionsbedarf wird sich nämlich an der Nutzung der Ladestrukturen messen.⁹⁵ Also müssen bei der Planung der Ladeinfrastruktur demographische und verkehrstechnische Faktoren miteinbezogen werden.

Vor allem aber müssen rechtliche Aspekte berücksichtigt werden. Elektromobilität steht bezüglich der Infrastrukturen in engem Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßen- und Baurecht. Es kommen Fragen zur Errichtung und zum Betrieb von Ladestationen auf, zu deren Lösung verschiedene Gesetze herangezogen werden müssen. Ferner muss geklärt werden wie der Begriff „Ladestation“ rechtlich zu werten ist und welche Gesetze überhaupt anzuwenden sind.

5.1. Der Begriff „Ladeinfrastruktur“

Eine Ladeinfrastruktur besteht aus Ladestationen. Unter diesen ist wiederum zwischen privaten Ladestationen, halb-öffentlichen und öffentlichen Ladestationen zu unterscheiden. Private Ladestationen werden auf privatem Grund installiert, die nur einer bestimmten Person bzw einem bestimmten Personenkreis zugänglich sind. Darunter fallen im Privathaushalt installierte Ladestationen und Ladestationen auf einem Betriebsgelände. Halb-öffentliche Ladestationen werden zwar auf privatem Grund errichtet, sind allerdings der breiten Masse ohne Beschränkung auf bestimmte Merkmale zugänglich. Zeitliche Zugangsbeschränkungen sind hier möglich. Davon erfasst sind Garagierbetriebe, Gastronomiebetriebe, Park and Ride Anlagen und

⁹⁵ Beyer/Waßmuth/Plank-Wiedenbeck in Boesche/Franz/Fest/Gaul 50.

Einkaufszentren sowie Stromtankstellen. Unter einer öffentlichen Ladestation wird eine auf öffentlichem Grund errichtete und für jedermann zugängliche Ladestation verstanden.

Es wird bei der Unterscheidung auf die Eigentumsverhältnisse und Zugangsbeschränkungen abgestellt. Der Einfachheit halber wird im Folgenden von Ladestationen allgemein gesprochen und bei Bedarf mit dem Verweis „öffentlich“, „halb-öffentlich“ oder „privat“ auf Eigentumsverhältnisse hingewiesen.

5.2. Europarechtliche Grundlage für die Errichtung einer Ladeinfrastruktur

Die Kommission hat 2013 einen RL-Vorschlag⁹⁶ erstellt, der das Konzept „Elektromobilität“ unterstützen soll. Elektrofahrzeuge bedürfen demnach einer Ladeinfrastruktur, die an gut erreichbaren Orten eine Aufladung des Fahrzeugs ermöglicht. Da die derzeitige Batterietechnik hinsichtlich der Laufzeit noch nicht zufriedenstellend ist und manche sich vor langen Strecken fürchten, ist dies ein essentieller Schritt, um die Reichweitenangst zu bewältigen.

Der RL-Vorschlag wurde mit dem Hintergrund, die Strategie Europa 2020, den Grundgedanken des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ und die RL 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Energiequellen zu unterstützen, vorgelegt.⁹⁷

Da das Ziel dieser RL die Gewährleistung eines nachhaltigen Verkehrs durch die Unterstützung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sein soll, stützt

⁹⁶ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, COM(2013) 18 final, 24.1.2013.

⁹⁷ Vorschlag für eine Richtlinie COM(2013) 18 final, 24.1.2013.

sich die RL auf Art 91 Abs 1 lit d AEUV⁹⁸, der im dritten Teil über die inneren Politiken und Maßnahmen der Union unter Titel VI im AEUV anzufinden ist. Im Bereich Verkehr teilt die EU ihre Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten.⁹⁹ Die Union betrachtet sich in diesem Fall als zuständig, da den MS die notwendigen Instrumente zur europaweiten Koordination des Infrastrukturaufbaus fehlen.¹⁰⁰ Gem Art 90 und 91 AEUV kann die Union auch im Verkehrsbereich tätig werden.

Es müssen zuerst nationale Rahmen geschaffen werden, um eine flächendeckende Infrastruktur in Europa zu errichten. Der RL-Vorschlag enthält daher Vorschriften für die Festlegung eines nationalen Strategierahmens zur Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und für den Aufbau einer Infrastruktur einschließlich technischer Spezifikationen. In der europäischen Strategie für alternative Kraftstoffe wird eine Zahl von 8-9 Mio. Elektrofahrzeuge, die bis 2020 zugelassen sein sollen, genannt.¹⁰¹ Die RL soll dazu ergänzend eine Mindestanzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorschreiben. Laut Art 4 Z 1 des RL-Vorschlags müssen bis 31. Dezember 2020 eine in Anhang II des RL-Vorschlags genannte Anzahl von Ladestationen sowie eine bestimmte Zahl öffentlicher Ladestationen zur Verfügung stehen. Für Österreich bedeutet das gem Anhang II des RL-Vorschlags, dass 116.000 Ladestationen, davon 12.000 im öffentlichen Bereich, bis Ende 2020 errichtet werden müssen. Im Vergleich dazu muss Deutschland 1.503.000 Ladestationen errichten.¹⁰² Da es sich um eine RL handelt, sofern der RL-Vorschlag angenommen wird, bleibt es den MS überlassen, mit welchen Mitteln sie die RL umsetzen möchten. Möglichkeiten wären Beihilfen, aber auch direkte Verpflichtungen. Eine Präferenz der Kommission in Richtung entsprechender Bauvorschriften und Baugenehmigungen für Parkplätze ist erkennbar.¹⁰³

⁹⁸ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. C 326/47 vom 26.10.2012..

⁹⁹ Art 4 Abs 2 lit f AEUV.

¹⁰⁰ Vorschlag für eine Richtlinie COM(2013) 18 final, 24.1.2013, Begründung 3.2, 6.

¹⁰¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe, COM(2013) 17 final, 24.1.2013, 7.

¹⁰² Vorschlag für eine Richtlinie COM(2013) 18 final, 24.1.2013, Anhang II.

¹⁰³ *Storr*, Der rechtliche Rahmen für Elektroautos in *Stöger/ Storr* (Hrsg), Schwerpunkt Energieeffizienz und Verfahrensrecht (2013), 33 (42).

Da die Schnellladetechnik noch nicht sehr ausgereift ist, sollten Ladestationen an Orten, wo eine längere Parkdauer geplant ist - wie Tiefgaragen von Hotels und Einkaufszentren – errichtet werden, sodass die Parkdauer nahezu, bestenfalls vollständig der Ladezeit entspricht. Private Ladestationen wären in Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie betrieblichen Parkplätzen zu errichten.¹⁰⁴ Dazu dienen Bestimmungen in den Baugesetzen.

In Art 4 Z 8 des RL-Vorschlags wird festgelegt, dass die MS den Elektrofahrzeug-Inhabern freistellen müssen, bei welchem Lieferanten sie Strom kaufen und dass das Recht gewährleistet sein muss, mit mehreren Versorgungsunternehmen Verträge abzuschließen, sodass ein separater Vertrag über den Bezug des zur Aufladung benötigten Stroms abgeschlossen werden kann. Jedermann soll gem des RL-Vorschlags eine öffentlich zugängliche Ladestation errichten und betreiben und zudem mit einem Verteilernetzbetreiber zusammenarbeiten können.¹⁰⁵ Bezüglich der Preise sollen die MS sicherstellen, dass diese vertretbar und keine zusätzlichen Aufschläge für die Nutzung der Ladestation ohne vertragliche Beziehung zum Ladestationsbetreiber beinhalten.¹⁰⁶ Mangels weitergehender Erläuterungen sind Preise vertretbar, wenn die Preisbildung frei ist.¹⁰⁷ Allerdings muss das Preisauflagsverbot im Falle einer vertragslosen Beziehung zum Ladestationsbetreiber aufgrund der unionsrechtlich gewährleisteten Unternehmerfreiheit eng interpretiert werden. Preisnachlässe für Kundentreue sind jedoch nicht ausgeschlossen.¹⁰⁸

Die Unternehmerfreiheit wird in Art 16 Grundrechtecharta (GRC)¹⁰⁹ verankert und schützt als Wirtschaftsgrundrecht die freie Berufsausübung der Unternehmer, zu denen Ladestationsbetreiber zählen. Adressaten des Art 16 GRC sind die Union und ihre Stelle und iVm Art 51 Abs 1 GRC auch die Mitgliedstaaten, sofern sie Unionsrecht durchführen. Ein Eingriff in die Grundrechte der GRC muss gem Art 52 Abs 1 GRC gesetzlich vorgesehen und verhältnismäßig sein und ein dem

¹⁰⁴ Storr in Stöger/ Storr 42.

¹⁰⁵ Art 4 Z 9 des RL - Vorschlags COM(2013) 18 final, 24.1.2013.

¹⁰⁶ Art 4 Z 10 des RL- Vorschlags COM(2013) 18 final, 24.1.2013.

¹⁰⁷ Storr in Stöger/ Storr 41.

¹⁰⁸ Storr in Stöger/ Storr 42.

¹⁰⁹ Charta der Grundrechte der Europäischen Union, ABl. C 326/392 vom 26.10.2012.

Gemeinwohl dienendes Ziel verfolgen. Die geforderte gesetzliche Grundlage kann aus dem Unionsrecht, sofern es unmittelbar anwendbar ist¹¹⁰, oder aus nationalem Recht stammen. In diesem Fall handelt es sich um eine RL, sofern der RL-Vorschlag angenommen wird, welche erst in nationales Recht umgesetzt werden muss. Damit bleibt grundsätzlich auf die nationalen Bestimmungen abzuwarten. Somit ist nationales Recht als gesetzliche Grundlage des Eingriffs anzusehen und die MS werden folglich zu den Verpflichtungsadressaten des Art 16 GRC. Art 16 GRC setzt ein Unternehmen, dh eine Wirtschafts- und Geschäftstätigkeit, voraus. Ähnlich wie beim Unternehmensbegriff gem Art 101 AEUV ist dies jede wirtschaftlich tätige Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und Finanzierungsart.¹¹¹ Die geschützte Tätigkeit nach Art 16 GRC erfasst die Freiheit, eine Wirtschafts- und Geschäftstätigkeit auszuüben, die Vertragsfreiheit und den freien Wettbewerb.¹¹² Es werden daher die Aufnahme und die Beendigung der Tätigkeit, alle Aspekte der Durchführung sowie die Art und Weise, wie ein Unternehmen geführt wird, erfasst.¹¹³ Ferner soll dadurch das Recht eines Unternehmers gewährleistet werden, „*in den Grenzen seiner Verantwortlichkeit für seine eigenen Handlungen frei über seine wirtschaftlichen, technischen und finanziellen Ressourcen verfügen zu können.*“¹¹⁴ Ein Preisaufschlagsverbot würde einen Eingriff in die Unternehmerfreiheit darstellen, da dies die finanziellen Ressourcen betrifft. Ein solcher Eingriff bedarf natürlich einer Rechtfertigung¹¹⁵, um zulässig zu sein. Da die Kommission in ihrem Vorschlag zu einem Preisaufschlagsverbot keine näheren Ausführungen tätigt und entsprechende, die RL umsetzende, Bestimmungen noch ausstehen, ist an dieser Stelle ohne tiefere Prüfung von einer engen Interpretation des Preisaufschlagverbots und der Vereinbarkeit mit Art 16 GRC auszugehen.

Der RL-Vorschlag stellt, wenn er angenommen wird, eine Grundlage für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur dar. Die MS müssen diese Bestimmungen gerecht in nationales Recht umsetzen. Darauf wird im Folgenden eingegangen.

¹¹⁰ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 702.

¹¹¹ Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union unter Einbeziehung der vom EuGH entwickelten Grundrechte, der Grundrechtsregelungen der Verträge und der EMRK² (2013) Art 16 GRC Rz 1 ff.

¹¹² EuGH 22.1.2013, C-238/11, Sky Österreich, Rn. 43 unter Verweis auf EuGH 22.3.2007, C-437/04 Kommission/Belgien, Rz 51, sowie EuGH 19.4.2012, C-213/10, F-Tex, Rz 45.

¹¹³ Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union² Art 16 GRC Rz. 9.

¹¹⁴ EuGH 27.03.2014, C-314/12, UPC, Rz 49.

¹¹⁵ Für Näheres zur Rechtfertigung eines Eingriffs in die Grundrechte der GRC siehe Kapitel 5.3.

5.3. Grundrechtliche Bedenken einer Errichtungspflicht

Wenn der RL-Vorschlag über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angenommen und damit für die Mitgliedstaaten relevant wird, wird die Umsetzung iFv Verpflichtungen in Baugesetzen erfolgen, da dies einerseits von der Union klar bevorzugt wird und andererseits sehr effektiv ist. Insgesamt wird von Österreich erwartet, 116.000 Ladestationen bis 2020 zu errichten, wovon 12.000 öffentlich zugänglich sein müssen.¹¹⁶

Betroffene einer Errichtungspflicht und damit einer Investitionsverpflichtung sind zum einen Private, die eine Ladestation für den Eigengebrauch verwenden und zum anderen Private, die als Unternehmer Ladestationen anderen zur Verfügung stellen. Derartige Verpflichtungen greifen in das Grundrecht auf Eigentum gem Art 5 StGG bzw in den spezielleren Art 1 1. ZP EMRK¹¹⁷, der die eigentumsrechtlich gewährleistete Baufreiheit erfasst, ein.¹¹⁸ Rechtsträger dieses Grundrechts sind natürliche und juristische Personen, Staatsbürger und Fremde. Private werden vor staatlichen Eingriffen in das Eigentum geschützt. Art 1 1. ZP EMRK, von dem Art 5 StGG partiell materiell derogiert wird¹¹⁹, unterscheidet zwischen drei Arten staatlicher Eigentumseingriffe.¹²⁰ Nämlich zwischen der Eigentumsentziehung, der Regelung der Benützung des Eigentums und sonstigen Eingriffen. Bei der Verpflichtung Privater zur Errichtung von Ladestationen handelt es sich um einen sonstigen Eingriff iSd Art 1 Abs 2 1.ZP EMRK, da Verpflichtungen zur Errichtung von Ladestationen baurechtliche Maßnahmen sind, die wie raumordnungsrechtliche und bodenreformatorische Maßnahmen als sonstige Eingriffe zu qualifizieren sind.¹²¹

¹¹⁶ Vorschlag für eine Richtlinie COM(2013) 18 final, 24.1.2013, Anhang II.

¹¹⁷ Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, BGBl. Nr. 210/1958 idF BGBl. III Nr. 47/2010.

¹¹⁸ Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ Rz 872.

¹¹⁹ Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ Rz 867.

¹²⁰ Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ Rz 872.

¹²¹ Vgl Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ Rz 872.

Entschieden stellt eine derartige Bestimmung in den Baugesetzen einen Eingriff in die Baufreiheit dar. Ob die Bestimmung dieses Grundrecht auch verletzt und damit verfassungswidrig ist, muss erst geprüft werden. Damit diese Bestimmung als zulässig erachtet werden kann, muss der Eingriff durch ein Allgemeininteresse gerechtfertigt und verhältnismäßig sein. Verhältnismäßig bedeutet, dass ein Gleichgewicht zwischen dem Allgemeininteresse der Gemeinschaft und dem Grundrechtsschutz des Einzelnen gegeben sein muss.¹²² Sprich, Aufwendungen, die getätigt werden, müssen dem möglichen Nutzen solcher Ladestationen entsprechen.¹²³ Problematisch ist, dass es einerseits am Bedarf privater Ladestationen mangelt, da die Anzahl von Zulassungen noch sehr gering ist, andererseits sollte aber genau diese durch eine entsprechend ausreichende Ladeinfrastruktur steigen.

Ein Gemeininteresse besteht in der Steigerung der Zulassungen und der damit einhergehenden Unterstützung des Umweltschutzes. Die Verpflichtung Privater, im eigenen Haushalt oder auf dem Betriebsgelände Ladestationen zu errichten, bedeutet für den Privaten, keinen erheblichen Aufwand zu tätigen.¹²⁴ Bei Ladestationen handelt es sich lediglich um Steckdosen, die an der hauseigenen Stromversorgung angeschlossen sind und sowieso eingeplant werden. Das bedeutet, dass weder der technische noch der finanzielle Aufwand erheblich ist.

Anders sieht es aus, wenn zusätzlich Verrechnungssysteme installiert werden müssen, um den bezogenen Strom dem Kunden bzw dem Angestellten in Rechnung stellen zu können. Dies wird bei privaten Ladestationen am Betriebsgelände notwendig sein. Dadurch entstehen selbstverständlich Mehrkosten. Diese Mehrkosten liegen im Ermessen des Privaten, da es unterschiedliche Modelle von Verrechnungssystemen gibt, diese unterschiedlich teuer sind und somit die Wahl, in welcher Form ein Verrechnungssystem installiert werden soll, beim Privaten liegt. Dadurch ist der Grundrechtseingriff kein erheblicher.¹²⁵ Grundsätzlich ist eine Verpflichtung Privater verfassungskonform, da der Eingriff in das Grundrecht des

¹²² *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹⁰ Rz 878.

¹²³ *Storr in Stöger/ Storr* 43.

¹²⁴ *Storr in Stöger/ Storr* 43.

¹²⁵ Siehe Ende des Kapitels zur Relativierung des Grundrechtseingriffes.

Einzelnen, aufgrund der damit verbundenen geringen Kosten, nicht schwerwiegend ist und im Verhältnis zum Allgemeininteresse steht.

Wenn mehrere Abstellflächen vorhanden sind, wie es bei Betriebsgeländen regelmäßig der Fall sein wird, muss zusätzlich geklärt werden, ob an jeder Abstellfläche eine Ladestation zu errichten ist. Dies ist bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu beachten. Ferner sind wieder die bereits erwähnten Verrechnungssysteme miteinzubeziehen. Aufgrund der noch geringen Anzahl von zugelassenen Elektrofahrzeugen dürfte eine Anzahl von Ladestationen, die der Anzahl der Abstellflächen entspricht, nicht verhältnismäßig sein.¹²⁶ Auch wenn eine derartige Anzahl von Ladestationen nicht gerechtfertigt werden kann, ist dennoch gerade auf betriebsinternen Abstellflächen eine relativ hohe Anzahl von Ladestationen notwendig, um eine ausreichende und damit attraktive Ladeinfrastruktur im Arbeitsbereich zu bieten. Es muss gewährleistet werden, dass Besitzer eines Elektrofahrzeuges und vor allem auch künftige Elektrofahrzeuginhaber ihr Fahrzeug aufladen und folglich nutzen können. Schließlich soll für potentielle Kunden, die noch kein Elektrofahrzeug besitzen, Elektromobilität attraktiv gemacht werden. Vor allem für Pendler werden Ladevorgänge während der Arbeitszeit von Nutzen sein und die bestehende Reichweitenangst verdrängen. Damit das Gemeininteresse, das in der Steigerung der Zulassungen von Elektrofahrzeugen liegt, verfolgt werden kann, wird zumindest eine Ladestation pro 50 Abstellplätze¹²⁷ mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar sein, sodass eine ausreichende Ladeinfrastruktur auch dann noch besteht, wenn mehr Elektrofahrzeuge als heute zugelassen sind.

Laut RL-Vorschlag ist ferner im (halb-)öffentlichen Bereich, also eine der Öffentlichkeit zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten. Die MS haben folglich Maßnahmen zu ergreifen, die beispielsweise Besitzer von Gaststätten, Kinos, Einkaufshäusern, Park and Ride-Anlagen und möglicherweise auch Tankstellenbetreiber zur Errichtung von Ladestationen verpflichten. Die Verpflichtungen im halb-öffentlichen Bereich richten sich wieder gegen Private. Auch

¹²⁶ Vgl. Storr in Stöger/ Storr 43.

¹²⁷ Vgl. stmkBauG und ö.BautechnikVO die bereits eine Bestimmung für Ladestationen (und Anzahl) enthalten.

hier handelt es sich um einen Eingriff in die eigentumsrechtlich gewährleistete Baufreiheit gem Art 1 Abs 2 1.ZP EMRK. Wieder gilt es, die Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Wie auch bei privaten Ladestationen besteht im halb- öffentlichen Bereich ein Gemeininteresse an der Steigerung der Zulassungen von Elektrofahrzeugen. Wie bei Betriebsgeländen müssen Verrechnungssysteme installiert werden, um Kunden den Strom zu verrechnen. Auch hier ist das Ergebnis, dass Verrechnungssysteme und damit Mehrkosten in die Verhältnismäßigkeitsprüfung miteinzubeziehen und folglich mit dem Gemeininteresse abzuwägen sind. Auf die genauen Wortlaute der Baugesetzbestimmungen bleibt abzuwarten, um zu sehen in welchem Ausmaß Errichtungsverpflichtungen wirklich bestehen. Hier gelten die Ausführungen zum Grundrechtseingriff betreffend Betriebe, die Ladestationen für den Eigengebrauch zur Verfügung stellen, bezüglich der Rechtfertigung und der Anzahl von Ladestationen sinngemäß. Es ist auf oben Gesagtes zu verweisen.

Da diese Bestimmungen über eine Errichtungspflicht von Ladestationen allgemein Unionsrecht umsetzen werden, müssen die Grundrechte der GRC und deren Anwendungsbereich ebenfalls überprüft werden. Die Grundrechtecharta wurde vom Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission am 7. Dezember 2000 feierlich proklamiert, allerdings als solche nicht mit rechtsverbindlicher Kraft ausgestattet. Deren Aufgabe ist es, alle bürgerlichen, politischen, wirtschaftlichen und sozialen Rechte sowie Unionsbürgerrechte in einem Text zusammenzufassen.¹²⁸ Mit dem Vertrag von Lissabon erhielt die GRC Rechtsverbindlichkeit und steht heute den Gründungsverträgen der EU (AEUV und EUV) gleichrangig gegenüber.¹²⁹ Somit ist die GRC als primärrechtliche Rechtsquelle zum Schutz der Unionsgrundrechte heranzuziehen.¹³⁰ In Art 6 Abs 1 UAbs 2 EUV¹³¹ und Art 51 Abs 2 GRC wird ausdrücklich festgelegt, dass die Charta keine weiteren, über die in den Verträgen festgelegten hinaus reichende Zuständigkeiten der Union begründet. Die Grundrechte der Union beanspruchen folglich keine universelle

¹²⁸ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 667.

¹²⁹ Art 6 Abs 1 UAbs 1 Satz 2 EUV.

¹³⁰ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 668.

¹³¹ Vertrag über die Europäische Union, ABl. Nr. C 326/13 vom 26.10.2012.

Anwendung¹³² und gelten für die Mitgliedstaaten nur bei der Durchführung von Unionsrecht¹³³.

Der erste Schritt einer Grundrechtsprüfung gem der GRC ist somit die Klärung der Vorfrage, ob die zu überprüfende Maßnahme überhaupt im Anwendungsbereich der Charta liegt.¹³⁴ In Art 51 GRC wird wie erwähnt festgelegt, dass „*diese Charta (...) für die Mitgliedstaaten ausschließlich bei der Durchführung des Rechts der Union*“ gilt. Bei den staatlich angeordneten Verpflichtungen handelt es sich um Maßnahmen, die aus einer RL, falls der RL-Vorschlag angenommen wird, resultieren und somit in Durchführung des Unionsrechts gesetzt werden. RL lassen den Mitgliedstaaten einen gewissen Gestaltungsspielraum in der Umsetzung. Der Gerichtshof dehnt mit seinen Entscheidungen zunehmend die Bindung der Mitgliedstaaten an Unionsgrundrechte in Bereiche aus, in denen das Unionsrecht das betreffende nationale Recht nicht „*vollständig bestimmt*“.¹³⁵ Durch eine Errichtungspflicht wird in Freiheitsrechte, wie die Berufsfreiheit nach Art 15 GRC, die unternehmerische Freiheit gem Art 16 GRC und die Eigentumsfreiheit gem Art 17 GRC eingegriffen. Dies ist in diesem Fall der sachliche Schutz- bzw Anwendungsbereich der GRC. Unter den persönlichen Schutzbereich fallen alle Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten und juristischen Personen mit Sitz in einem Mitgliedstaat. Dh, alle EU-Bürger sind Träger der Unionsgrundrechte.¹³⁶

Einen Eingriff in die genannten Freiheitsrechte stellt allgemein die Verkürzung eines Grundrechts durch einen Grundrechtsadressaten, hier die Mitgliedstaaten bzw Österreich, dar.¹³⁷ Wie bei Eingriffen in die Grundrechte der EMRK bedarf es auch hier einer Rechtfertigung, die gewissen Anforderungen gerecht werden muss. Art 52 Abs 1 GRC nennt zum einen die gesetzliche Grundlage, dh dass Eingriffe gesetzlichen vorgesehen sein müssen. Dazu kann entweder Unionsrecht oder mitgliedstaatliches Recht dienen. Letzteres wird bei Errichtungsverpflichtungen der Fall sein, da es sich bei RL um Unionsrecht handelt, das erst mit Umsetzung in

¹³² Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 674.

¹³³ Art 51 Abs 1 Grundrechtecharta.

¹³⁴ Vgl Art 51 GRC.

¹³⁵ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 680.

¹³⁶ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 696.

¹³⁷ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 698.

nationales Recht unmittelbare Wirkung entfaltet.¹³⁸ Die geforderten gesetzlichen Grundlagen der Errichtungsverpflichtungen werden iFv Baugesetzen bestehen. Ferner muss gem Art 52 Abs 1 GRC der Eingriff ein von der Union anerkanntes dem Gemeinwohl dienendes Ziel verfolgen, oder zum Schutze der Rechte und Freiheiten Anderer dienen. Dem Gemeinwohl dienen nicht nur die in Art 3 EUV¹³⁹ aufgeführten Ziele, sondern auch andere Interessen, die in besonderen Bestimmungen der Verträge genannt werden.¹⁴⁰ Angesichts der stRsp des EuGH lehnt der EuGH ein geltend gemachtes, legitimes Interesse auch eher nicht ab.¹⁴¹ Im vorliegenden Fall wird das Gemeininteresse „Steigerung der Zulassungen von Elektrofahrzeugen“ und der damit einhergehende Umwelt- bzw Klimaschutz verfolgt.

Art 52 Abs 1 GRC nennt als weitere Anforderung die Verhältnismäßigkeit, die bei Eingriffen in Grundrechte gegeben sein muss.¹⁴² Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der in Art 5 Abs 3 und 4 EUV Ausdruck findet, setzt sich aus der Geeignetheit, der Erforderlichkeit und der Angemessenheit des Eingriffs zusammen. Der Eingriff muss demnach geeignet sein, das dem Gemeininteresse dienende Ziel zu erreichen, er muss im für das Ziel erforderlichen Ausmaß bestehen und in einem angemessenen Verhältnis zu dem angestrebten Ziel stehen. Letzteres Kriterium ist auch unter Verhältnismäßigkeit in engerem Sinn bekannt. Stehen mehrere Maßnahmen zur Verfügung, ist die am wenigsten belastende Maßnahme zu wählen.¹⁴³ Um die Zulassungszahl der Elektrofahrzeuge zu steigern und damit auch den Umwelt- bzw Klimaschutz zu unterstützen und in Hinsicht auf die Verpflichtung des RL-Vorschlags der Kommission, sind Errichtungsverpflichtungen iFv Baugesetzen geeignet sowie erforderlich, um die gewünschten Ziele bis 2020 zu erreichen. Wie erwähnt, werden Verpflichtungen in Baugesetzen von der Kommission auch bevorzugt. Überdies erscheint eine Errichtungsverpflichtung in Baugesetzen angemessen, da keine andere Maßnahme als eine Verpflichtung derartig effektiv die Ziele unterstützen könnte. Diese drei Voraussetzungen (gesetzliche Grundlage, dem Gemeinwohl dienendes Ziel und die Verhältnismäßigkeit) müssen für alle Grundrechtseingriffe (Art

¹³⁸ *Haratsch/ Koenig/ Pechstein*, Europarecht⁹ RZ 703.

¹³⁹ Vertrag über die Europäische Union, ABl. C 236/13 vom 26.10.2012.

¹⁴⁰ *Holoubek/Lienbacher*, Charta der Grundrechte der Europäischen Union – GRC Kommentar (2014) Art 52 GRC Rz 14.

¹⁴¹ *Holoubek/Lienbacher*, GRC Kommentar Art 52 GRC Rz 14.

¹⁴² *Haratsch/ Koenig/ Pechstein*, Europarecht⁹ RZ 705.

¹⁴³ *Haratsch/ Koenig/ Pechstein*, Europarecht⁹ RZ 175 ff.

15, 16 und 17 GRC) gleichermaßen als Rechtfertigung gegeben sein. Hinsichtlich dieser sind Errichtungsverpflichtungen gerechtfertigt.

Damit der Eingriff gem Art 52 Abs 1 GRC gerechtfertigt ist, darf letztlich der Wesensgehalt des betroffenen Grundrechts nicht angetastet werden. Unklar ist dabei das Verhältnis dieser Voraussetzung zum Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Die Standardformulierung des EuGH, wonach ein Grundrechtseingriff zulässig ist, sofern er keinen unverhältnismäßigen, nicht tragbaren Eingriff darstellt, der das so gewährleistete Recht in seinem Wesensgehalt antastet¹⁴⁴, könnte so verstanden werden, dass der Wesensgehalt durch die Verhältnismäßigkeit beschrieben wird. Die Formulierung dieser Voraussetzungen in Art 52 GRC als zwei eigenständige Punkte lässt aber auf Gegenteiliges schließen. Der Wesensgehalt hängt von den Besonderheiten des jeweiligen Grundrechts ab und darf als kumulative Voraussetzung durch einen Eingriff nicht verändert werden.¹⁴⁵ Dieses Kriterium ist für jedes Grundrecht natürlich einzeln zu prüfen.

Art 15 GRC, der die Berufsfreiheit verankert, betrifft Arbeitnehmer. Da eine Errichtungsverpflichtung allerdings an die Eigentümer eines Unternehmens bzw eines Gewerbes und nicht an deren Arbeitnehmer gerichtet sein wird, ist vorrangig Art 16 GRC anzuwenden, der die unternehmerische Freiheit schützt. Als zentrales Wirtschaftsgrundrecht dient Art 16 GRC den Interessen der Unternehmer, aber auch dem Grundsatz des freien Wettbewerbs iSd Art 119 Abs 1, 3 AEUV.¹⁴⁶ Schutzbereich ist die unternehmerische Betätigung, die auf einen Unternehmensbegriff nach Art 101 AEUV abstellt, worunter jede wirtschaftlich tätige Einheit, unabhängig von Rechtsform und Finanzierungsart, zu verstehen ist.¹⁴⁷ Der Schutz des Art 16 GRC erfasst die Freiheit, eine Wirtschafts- und Geschäftstätigkeit auszuüben, die Vertragsfreiheit und den freien Wettbewerb¹⁴⁸ und weiters das Recht *„über die wirtschaftlichen, technischen und finanziellen Ressourcen frei zu*

¹⁴⁴ So EuGH 3.9.2008, C- 402/05, Kadi, Rn.183.

¹⁴⁵ Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union² Art 52 GRC Rz 54 f.

¹⁴⁶ Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union² Art 16 GRC Rz 2.

¹⁴⁷ Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union² Art 16 GRC Rz 7.

¹⁴⁸ Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union² Art 16 GRC Rz 9.

verfügen“¹⁴⁹. Da eine Errichtungsverpflichtung gegenüber Unternehmern nicht nur die Errichtungspflicht einer Ladestation an sich bedeutet, sondern auch, den Betrieb und die Wartung einer solchen sicherzustellen, wird dem Unternehmer, unter weiter Auslegung der wirtschaftlichen Tätigkeit, eine Verpflichtung auferlegt, die seine finanziellen Ressourcen sowie das Recht, über seine Tätigkeit frei zu entscheiden, betrifft. Daher stellt eine Errichtungsverpflichtung einen Eingriff in Art 16 GRC dar. An dieser Stelle ist die Rechtfertigung des Eingriffs zu prüfen und auf das oben ausführlich Erläuterte¹⁵⁰ zu verweisen. Eine Errichtungsverpflichtung von einer zu den Parkmöglichkeiten im Verhältnis stehenden Anzahl von Ladestationen wird aufgrund der genannten Ziele und der gegebenen Verhältnismäßigkeit als zulässig zu erachten sein.¹⁵¹ Der Wesensgehalt ist hier die unternehmerische Tätigkeit, die durch eine Errichtungsverpflichtung nicht verändert werden darf. Lediglich wird in das Grundrecht eingegriffen und der Wesensgehalt nicht grundlegend angetastet. Somit sind die Kriterien für eine Rechtfertigung eines Eingriffs in Art 16 GRC gegeben.

Es wird im Falle einer Errichtungsverpflichtung nicht nur in das Eigentumsrecht der EMRK eingegriffen, sondern auch in das Recht auf Eigentum gem Art 17 GRC. Demnach hat *„jede Person das Recht, ihr rechtmäßig erworbenes Eigentum zu besitzen, zu nutzen, darüber zu verfügen und zu vererben.“*¹⁵² Die Nutzung des Eigentums darf gem der Bestimmung gesetzlich geregelt werden, sofern dies für das Allgemeinwohl erforderlich ist. Die Erläuterungen zu der Bestimmungen lassen annehmen, dass Art 17 Abs 1 GRC die gleiche Bedeutung und Tragweite hat wie der Eigentumsschutz nach Art 1 1. ZP-EMRK.¹⁵³ Da Schutzträger *„jede Person“* ist, fallen auch Unternehmer sowie juristische Personen darunter.¹⁵⁴ Der Umfang des Eigentumsrechts entspricht, aufgrund derselben Tragweite, jenem des Art 1 1. ZP-EMRK, lediglich ist Art 17 GRC ausführlicher in der Wortwahl.¹⁵⁵ Geschützt wird der Besitz, das Nutzen, das Verfügen und Vererben von Eigentum. Der Eigentumsbegriff wird nicht näher definiert, weshalb der dem Art 17 GRC zugrunde liegende völkerrechtliche Eigentumsbegriff der EMRK herangezogen wird, wonach alle

¹⁴⁹ EuGH 27.03.2014, C-314/12, UPC, Rz 49.

¹⁵⁰ Vgl Seite 45.

¹⁵¹ Vgl Seite 42.

¹⁵² Art 17 Abs 1 S 1 GRC.

¹⁵³ Holoubek/Lienbacher, GRC Kommentar Art 17 GRC Rz 5.

¹⁵⁴ Holoubek/Lienbacher, GRC Kommentar Art 17 GRC Rz 6.

¹⁵⁵ Holoubek/Lienbacher, GRC Kommentar Art 17 GRC Rz 11.

rechtmäßig erworbenen und vermögenswerten Rechte erfasst sind.¹⁵⁶ Obwohl strittig ist, ob ein Unternehmen in seiner Gesamtheit ebenfalls von Art 17 GRC erfasst ist, wird wieder auf die Tragweite, die der des Art 1 1. ZP-EMRK entspricht, hingewiesen. Der Eigentumsschutz der EMRK schützt auch die Betätigung im Wirtschaftsleben. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die EMRK den Schutz der Berufsfreiheit oder der unternehmerischen Freiheit nicht explizit nennt.¹⁵⁷ Die Errichtungsverpflichtung Unternehmern gegenüber betrifft das Unternehmen an sich und dessen Vermögen. Somit besteht auch ein Eingriff in das Eigentumsrecht des Art 17 GRC. Hinsichtlich der Rechtfertigung durch ein im Gemeininteresse liegendes Ziel und der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs ist auf das bereits Erwähnte zu verweisen. Auch hier wird eine zu den Abstellmöglichkeiten im Verhältnis stehende Anzahl von Ladestationen, die zu errichten sind, gerechtfertigt sein.¹⁵⁸ Der Wesensgehalt des Eigentumsrechts wird nicht wesentlich angetastet. Es steht den Verpflichteten frei über die Ladestationen zu verfügen und diese so zu errichten, wie es für den Verpflichteten am günstigsten ist. Er muss lediglich in irgendeiner Weise Ladestationen errichten. Somit wird auch der Eingriff in das Eigentumsrecht nach Art 17 GRC gerechtfertigt.

Allgemein zu den Grundrechtseingriffen ist zuletzt noch zu sagen, dass bei diesen Investitionsverpflichtungen iFv Errichtungsverpflichtungen in Baugesetzen dem Privaten bzw Unternehmer gewisse Gestaltungsspielräume zukommen. Vor allem hinsichtlich der genannten Verrechnungssysteme. Darum kann nicht auf endgültige Preise, also Aufwände, einer solchen Ladestation bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung abgestellt werden. Die Kosten können von Ladestation zu Ladestation variieren. Dieser Gestaltungsspielraum relativiert die Grundrechtseingriffe.¹⁵⁹ Schlussendlich ist auch darauf hinzuweisen, dass eine Errichtungspflicht bzw Investitionsverpflichtung einen Vertrauensschutz der Verpflichteten auslöst. Der Staat darf, wenn er solche Verpflichtungen auferlegt, weder unmittelbar noch mittelbar die Einführung von Ladestationen behindern. Eine

¹⁵⁶ *Holoubek/Lienbacher*, GRC Kommentar Art 17 GRC Rz 12.

¹⁵⁷ *Holoubek/Lienbacher*, GRC Kommentar Art 17 GRC Rz 15.

¹⁵⁸ Vgl Seite 42.

¹⁵⁹ Zur Relativierung des Grundrechtseingriffs bei Möglichkeiten der Grundrechtsträger, auf Investitionen Einfluss nehmen zu können: *Storr*, Investitionsverpflichtung auf Anforderung in ders, *Neue Impulse für die Energiewirtschafts* (2012), 73 (92).

Pflicht zur Förderung besteht allerdings nicht.¹⁶⁰ Damit kommt eine wettbewerbliche Komponente, vor allem der unternehmerischen Freiheit, zum Ausdruck.¹⁶¹

Grundrechtliche Bedenken werden also durch die hinter den Errichtungsverpflichtungen stehenden Ziele (Umweltschutz und Steigerung der Zulassungen von Elektrofahrzeugen) gerechtfertigt, da sie gesetzlich in Baugesetzen vorgesehen werden, dem Gemeinwohl dienen und verhältnismäßig sind. Die nationalen Errichtungsverpflichtungen, die durch den RL-Vorschlag, sofern er angenommen wird, entstehen können, werden folglich als mit den genannten Grundrechten konform angesehen. Dennoch ist an dieser Stelle zu vermerken, dass auf die endgültigen Bestimmungen und Wortlaute abzuwarten ist. Diese Grundrechtsprüfung bezieht sich auf allgemeine Rechtsprobleme, die nationale Bestimmungen hinsichtlich einer Errichtungspflicht ergeben mit sich bringen können.

5.3.1. Die steirischen und oberösterreichischen Rechtsgrundlagen für eine Errichtungspflicht

Die Mitgliedstaaten haben eine RL vollständig, genau und innerhalb der festgelegten Frist umzusetzen. Sie haben dabei die Umsetzungsformen und –mittel zu ergreifen, welche die Wirksamkeit der RL unter Beachtung der RL-Ziele gewährleisten. Dabei wird den MS ein Wertungsspielraum eingeräumt. Überschreitet der Gesetzgeber die Mindestvorgaben der RL, wird nichts zu beanstanden sein, wenn der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit streng eingehalten wurde. Die nationale Bestimmung muss dazu objektiv erforderlich und angemessen sein, sodass das Hauptziel der RL verwirklicht werden kann.¹⁶² Ferner muss die innerstaatliche Bestimmung hinreichend klar und bestimmt sein, um es dem Adressaten zu ermöglichen, von Rechten und Pflichten Kenntnis zu erlangen und diese vor nationalen Gerichten geltend machen zu können.¹⁶³

¹⁶⁰ Storr in Stöger/ Storr 47.

¹⁶¹ Ganglbauer, Das Grundrecht der unternehmerischen Freiheit gem Art 16 GRC in Kahl/Raschauer/Storr (Hrsg), Grundsatzfragen der europäischen Grundrechtscharta 2013, 203 (211).

¹⁶² Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 385 ff.

¹⁶³ EuGH 17.9.1987, Rs. 291/84, *Kommission/Niederlande*, 3483 Rn. 15.

Die Determiniertheit einer Bestimmung ist am Legalitätsprinzip zu messen. Heranzuziehen ist Art 18 Abs 1 B-VG, der besagt, dass die gesamte staatliche Verwaltung nur auf Grund der Gesetze ausgeübt werden darf und, dass die Gesetzgebung gesetzliche Regelungen hinreichend genau zu determinieren hat.¹⁶⁴ Wird dagegen, verstoßen ist die Bestimmung verfassungswidrig und die RL gilt als nicht (hinreichend) umgesetzt, was bei Ablauf der Umsetzungsfrist zur unmittelbaren Wirkung einer RL führen kann. Unter anderen muss für eine unmittelbare Wirkung einer RL nicht nur die Umsetzungsfrist verstrichen sein, sondern die RL inhaltlich unbedingte und konkrete Bestimmungen enthalten. Unmittelbare Wirkung bedeutet, dass die nationalen Behörden und Gerichte die RL von Amts wegen anzuwenden haben.¹⁶⁵

Die Steiermark hat bereits eine Bestimmung für den Bau von Ladestationen in das stmkBauG¹⁶⁶ eingefügt. § 92a stmkBauG bestimmt, dass „*bei der Errichtung von Einkaufszentren sowie bei Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder von mehr als 50 Abstellplätzen zumindest je 50 Abstellplätze Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (zB Leerverrohrungen) vorzusehen*“ sind. Die Gemeinden können durch Verordnung die Anzahl der Abstellplätze sowie weitergehende Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen oder die volle Ausführung solcher Ladestationen festlegen. Diese Bestimmung könnte die noch in Form eines Vorschlags bestehende RL über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe umsetzen, sollte dieser von den europäischen Gesetzgebern angenommen werden.

Fraglich ist, ob der Wortlaut der Bestimmung ausreichend bestimmt ist. Dies wird aufgrund der Formulierung „*je 50 Abstellplätze Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge*“ nicht der Fall sein, da nicht klar hervorgeht, wie solche Vorkehrungen auszusehen haben. Ferner ist zu hinterfragen,

¹⁶⁴ Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ Rz 580.

¹⁶⁵ Haratsch/ Koenig/ Pechstein, Europarecht⁹ RZ 455.

¹⁶⁶ Steiermärkisches Baugesetz, Gesetz vom 4. April 1995, mit dem Bauvorschriften für das Land Steiermark erlassen werden, LGBl. Nr. 59/1995 idF LGBl. Nr. 48/2014.

ob mit bloßen Lehrverrohrungen, die als Beispiel für Vorkehrungen im Baugesetz angeführt sind, das Ziel der bislang noch als Vorschlag bestehenden RL effektiv verfolgt werden kann oder ob der steiermärkische Landesgesetzgeber noch weitere Ausführungen hinzufügen muss, um den Voraussetzungen einer Umsetzung gerecht zu werden. Lehrverrohrungen dienen nämlich nicht der Aufladung von Elektrofahrzeugen, denn dabei handelt es sich lediglich um leere Rohre, die der späteren Verlegung von Kabeln (Stromanschluss) dienen. Auch wenn Gemeinden dazu ermächtigt sind, weitere Ausführungen bezüglich der Vorkehrungen zu treffen, wird das Ziel der RL für Österreich, nämlich 116.000 Ladestationen bis 2020 zu errichten, dadurch nicht hinreichend verfolgt. Ferner wird nicht erwähnt, wann eine nachträgliche Installation auszuführen ist und wer für deren Ausführung bzw für die Kontrolle zuständig ist. Hinsichtlich dieser Fragen bestimmt der Gesetzgeber nichts Näheres und lässt somit offen, wann der Einzelne vollständige Ladestationen zu errichten hat. Dies den Gemeinden mittels Ermächtigung zur näheren Ausführung zu überlassen, ist keine effektive Umsetzung einer Richtlinie. Wenn der RL-Vorschlag angenommen wird und die RL folglich die Mitgliedstaaten zu den genannten Zielen verpflichtet, muss eine konkretere Bestimmung in den Baugesetzen erlassen werden. Es kann nicht sein, die Anzahl der Abstellplätze und die Ausführung der Vorkehrungen den Gemeinden zu überlassen und überdies nicht zu konkretisieren, wann eine Vorkehrung zu einer vollständigen Ladestation ausgebaut werden soll. Das wird das Ziel der späteren RL, bis 2020 116.000 Ladestationen zu errichten, nicht unterstützen. Die Bestimmung muss konkreter sein und die Ausführung darf nicht im Ermessen der Gemeinden liegen.

Dass die steiermärkische Bestimmung explizit Einkaufszentren nennt, ist nicht bedenklich, da ohnehin auch für Abstellplätze ab einer Größe von 50 Abstellplätzen eine Vorkehrung zur Installation einer Ladestation vorgesehen werden muss. Damit werden auch Kinos oder ähnliche Betriebe, die Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge zur Verfügung stellen, von der Bestimmung erfasst. Einkaufszentren werden in jedem Fall Abstellmöglichkeiten in der Planung vorsehen, also werden sie nicht neben der Errichtungsverpflichtung über eine Vorkehrung für eine nachträgliche Installation einer Ladestation auch noch zu einer Errichtung von Abstellmöglichkeiten verpflichtet. Es wird angenommen, dass diese ohnehin vorgesehen sind.

Anders sieht es in der oberösterreichischen Bautechnikverordnung 2013¹⁶⁷ aus. In § 20 dieser Verordnung wird ebenfalls dem Ziel einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe Rechnung getragen. Auch nach dieser Bestimmung müssen je 50 Stellplätze bei öffentlich zugänglichen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, soweit nicht ohnehin Elektroinstallationen errichtet werden, Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen vorgesehen werden.¹⁶⁸ Der Unterschied zu der steiermärkischen Bestimmung ist, dass nicht explizit Einkaufszentren verpflichtet werden, sondern dass diese allgemein auf Abstellplätze abzielt. Hinsichtlich der Formulierung betreffend die Vorkehrungen gilt das zu der steiermärkischen Bestimmung Erwähnte. Auch hier wird nicht näher ausgeführt, wie so eine Vorkehrung auszusehen hat. Allerdings wird in Absatz 2 des § 20 oö. Bautechnikverordnung festgelegt, bis wann Stellplätze mit vollständigen Ladestationen auszustatten sind, dh bis wann Vorkehrungen zu Ladestationen umgebaut werden müssen. Der Bestimmung zu Folge müssen bis 31.12.2017 Stellplätze mit Ladestationen für Elektroautos ausgestattet werden.¹⁶⁹ Die RL und ihr Ziel wird dadurch hinreichend umgesetzt, dass sogar bis 2017 Ladestationen errichtet werden müssen, also 3 Jahre vor Ablauf der genannten Frist in Art 4 Z 1 des RL-Vorschlags über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Hier ist das Gesetz strenger als die RL-Vorgabe, was wie erwähnt unter Rücksichtnahme auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz erlaubt ist. Die Maßnahme ist iSd Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes geeignet und erforderlich, um das Allgemeininteresse „Steigerung der Anzahl von Zulassungen von Elektroautos“ und das Ziel der RL, eine ausreichende Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu errichten, zu verfolgen, und steht im Verhältnis zu den für den Einzelnen entstehenden Kosten. Die Bestimmung regelt nicht die Verrechnung des bezogenen Stroms, dies bleibt vielmehr im Ermessen der Verpflichteten.

Beim steiermärkischen Gesetz ergibt sich aufgrund der vagen Formulierung der Bestimmung gem § 92a stmkBauG, bloße Leerverrohrungen zu errichten, kein

¹⁶⁷ Verordnung der oö. Landesregierung, mit der Durchführungsvorschriften zum oö. Bautechnikgesetz 2013 sowie betreffend den Bauplan erlassen werden, LGBl. Nr. 36/2013.

¹⁶⁸ § 20 Abs 1 oö. Bautechnikverordnung 2013.

¹⁶⁹ § 20 Abs 2 oö. Bautechnikverordnung 2013.

grundrechtliches Problem, da hier der geringste Aufwand für den Adressaten der Verpflichtung entsteht. Bloße Lehrverrohrungen, die als Beispiel für eine Vorkehrung genannt werden, bringen nur sehr geringe Kosten mit sich und sind mit wenig bautechnischem Aufwand verbunden, zumal für Leerverrohrungen auch keine Verrechnungssysteme notwendig sind. Dies widerstrebt dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht und der Eingriff in die im vorigen Kapitel erwähnten Grundrechte wird als zulässig erachtet.

Auch die oberösterreichische Bestimmung hinsichtlich einer Errichtungspflicht ist mit den erläuterten Grundrechten vereinbar, da der Wortlaut der Bestimmung und die darin geforderte Anzahl von Ladestationen mit den genannten Zielen im Verhältnis stehen und dadurch als zulässiger Eingriff erachtet werden. Auf Näheres wurde bereits im vorherigen Kapitel eingegangen.

5.4. Die Einordnung des Begriffs Ladestation

Im Folgenden soll geklärt werden, ob eine Ladestation als Teil des Netzes angesehen wird oder ob eine Ladestation als eigene Kundenanlage zu deklarieren ist und welche rechtlichen Auswirkungen diese Einordnungen haben. Zur Klärung dieser Fragen wird das EIWOG¹⁷⁰ herangezogen. Auch hier muss zwischen privaten und öffentlichen Ladestationen unterschieden werden, da gem § 7 Z 48 EIWOG der Netzanschluss als die physische Verbindung der Anlage eines Kunden oder Erzeugers von elektrischer Energie mit dem Netzsystem definiert wird. Das EIWOG stellt hierbei auf Eigentumsverhältnisse und Verfügungsbefugnisse ab.¹⁷¹ Eine private Ladestation, die sich in einem Haushalt befindet, ist jedenfalls eine Anlage des Kunden und somit nicht Bestandteil des Netzes. Folglich bleibt zu klären, wie (halb-) öffentliche Ladestationen einzuordnen sind.

¹⁷⁰ Elektrizitätswirtschaft- und Organisationsgesetz, Bundesgesetz mit die Organisation auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft neu geregelt wird, BGBl. I Nr. 110/2010 idF BGBl. I Nr. 147/2013.

¹⁷¹ *Hauer/Oberndorfer*, EIWOG- Kommentar (2007) § 25 EIWOG Rz 10.

Das EIWOG enthält keine Bestimmung, ob eine Ladestation Teil des Verteilernetzes ist oder nicht. Demnach ist dies eine Frage der schrittweisen Auslegung betreffender Bestimmungen im EIWOG. Ein Verbundnetz ist gem § 7 Z 73 EIWOG eine Anzahl von Übertragungs- und Verteilernetzen, die durch eine oder mehrere Verbindungsleitungen miteinander verbunden sind. Verbindungsleitungen sind wiederum Anlagen, die zur Verbundschaltung von Elektrizitätsnetzen dienen.¹⁷² Ein Netz ist also die Gesamtheit der miteinander verbundenen Anlagenteile zur Übertragung oder Verteilung von Elektrizität. Von so einer Gesamtheit kann bei einer Ladestation nicht ausgegangen werden. Auch wenn Transformatoren, Umspann- und Schaltanlagen und Kabel von der Gesamtheit der Anlagenteile erfasst sind, kann nicht ohne Weiteres daraus geschlossen werden, dass ein Transformator oder eine Umspannanlage allein den Netzbegriff erfüllt. Allenfalls die Gesamtheit der Einrichtungen könnte ein Netz darstellen, aber nicht die einzelne.¹⁷³ Eine Ladestation ist allgemein nicht als Netz zu qualifizieren.

Auch wenn eine Qualifikation der (halb-) öffentlichen Ladestationen allgemein als Netz bejaht werden sollte, wird eine Ladestation nicht als Teil des Übertragungsnetzes gesehen werden können. Ein Übertragungsnetz ist nämlich ein Hochspannungsverbundnetz, das dem überregionalen Transport von elektrischer Energie dient. Übertragung ist wiederum der Transport von Elektrizität über ein Hochspannungs- und Hochspannungsverbundnetz zum Zweck der Belieferung von Endkunden oder Verteilern, mit Ausnahme der Versorgung.¹⁷⁴ Eine (halb-) öffentliche Ladestation dient nicht dem Transport von Elektrizität über Hoch-, Mittel-, und Niederspannungsverteilernetze zum Zwecke der Belieferung von Kunden, sondern sie hat die Abgabe von Strom zur Funktion.¹⁷⁵

Eine (halb-) öffentliche Ladestation könnte, wenn diese entgegen des Gesagten als Teil des Netzes gesehen wird, Bestandteil des Verteilernetzes sein. Möglich wäre,

¹⁷² § 7 Z 71 EIWOG.

¹⁷³ Vgl *Heinlein*, Einordnung der Ladesäuleninfrastruktur als Energieversorgungsnetz in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität (2013) 191 (192).

¹⁷⁴ § 7 Z 69 und Z 86 EIWOG.

¹⁷⁵ *Boesche*, Einordnung der Ladeinfrastruktur als Kundenanlage im Sinne des § 3 Nr 24a EnWG in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität (2013) 201 (204).

sie als Verlängerung des Verteilernetzes einzustufen.¹⁷⁶ Die RL 2009/72/EG¹⁷⁷ und § 7 Abs 1 Z 77 EIWOG definieren Verteilung als den Transport von Elektrizität über Verteilernetze zum Zwecke der Belieferung der Kunden, mit Ausnahme der Versorgung.¹⁷⁸ Versorgung gilt als der Verkauf und Weiterverkauf von Elektrizität an Kunden.¹⁷⁹ Verteilernetzbetreiber *dürfen* den Endverbraucher nicht mit Elektrizität versorgen (Das Prinzip „operational unbundling“ bedeutet, dass Netzbetrieb und Verkauf geteilt sind). Dies gilt insofern, als an das Netz mehr als 100.000 Kunden angeschlossen sind. Für das Ziel einer flächendeckenden Infrastruktur ist die Einordnung als Verteilernetz daher sehr unpraktisch. Zudem hätten Kunden einen Anspruch auf Vertragsabschluss bezüglich eines Netzanschlusses.¹⁸⁰ Eine Allgemeine Netzanschlusspflicht ergibt sich aus § 5 Abs 1 Z 2 EIWOG im Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die den Netzbetreibern allgemein auferlegt werden, und aus § 45 EIWOG, der sich konkret auf Verteilernetzbetreiber bezieht. Eine Ladestation könnte also allenfalls als Apparatur zum Verkauf gesehen werden und damit als Bestandteil der Versorgung. Aber auch die Kommission spricht sich dahingehend aus, dass öffentliche Ladestationen zurzeit nicht zu den regulierten Tätigkeiten eines Verteilernetzbetreibers gehören.¹⁸¹ Außerdem geht der RL-Vorschlag der Kommission über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe davon aus, dass jedermann Ladestationen betreiben und errichten kann und die Verteilernetzbetreiber in Folge mit diesen diskriminierungsfrei zusammenarbeiten.¹⁸² Auch diese Argumente sprechen gegen die Einstufung als zum Verteilernetz gehörig.

Wenn (halb-) öffentliche Ladestationen, entgegen der hier vertretenen Meinung, als Teil des Netzes einzustufen sind, wären auf Errichtung und Betrieb die im EIWOG geltenden Bestimmungen anzuwenden. Wird die öffentliche Ladestation als Teil des Verteilernetzes gesehen, bedarf es gem § 42 EIWOG einer Konzession für jedes

¹⁷⁶ Von Hoff, Zugangsanspruch zu Elektromobilitätstankstellen, ZNER 2009, S 341, 342; für Verlängerung der Endkundenanlage Urbantschitsch, ZVR 2010, 319.

¹⁷⁷ Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/54/EG, ABl. L 211/55 vom 14.8.2009.

¹⁷⁸ Art 2 Z 5 Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/54/EG, ABl. L 211/55 vom 14.8.2009, 55 ff.

¹⁷⁹ § 7 Z 75 EIWOG.

¹⁸⁰ Storr in Stöger/ Storr 49.

¹⁸¹ Erwägungsgrund 14, RL- Vorschlag COM (2013) 18 final.

¹⁸² Art 4 Z 9 des RL- Vorschlags COM (2013) 18 final.

Verteilernetz landesweit. Die Ausführungsgesetze der Länder haben Voraussetzungen für die Konzessionserteilung und besondere Verfahrensbestimmungen zu beinhalten. In den §§ 44 ff stmkEIWOG¹⁸³ wird darauf eingegangen. Die Konzession darf demnach nur erteilt werden, wenn der Konzessionswerber in der Lage ist, eine ausreichende, sichere und kostengünstige Versorgung zu gewährleisten, den Pflichten des III. Hauptstücks (geregelter Netzzugang, Netzzugang bei nicht ausreichenden Kapazitäten, allgemeine Netzbedingungen, etc) des Gesetzes nachkommen kann und wenn keine Konzession für das Gebiet vorliegt. Das hat erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb, da es nur eine bestimmte Anzahl von Verteilernetzbetreibern gibt und andere Anbieter auf dem Markt nicht auftreten können. Die Erteilung der Konzession ist bei der Behörde schriftlich zu beantragen. Zuständige Behörde ist in der Steiermark gem § 58 stmkEIWOG die Landesregierung. Über den Antrag wird mit Bescheid entschieden, in dem eine mindestens sechsmonatige Frist für die Aufnahme des Betriebs festzulegen ist.¹⁸⁴

Es müsste also, wenn eine (halb-) öffentliche Ladestation als Verteilernetz gelten würde, für jede Ladestation eine Konzession beantragt werden. Ein solches Verfahren würde den Aufbauprozess einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur massiv erschweren und verzögern. Dies wäre mit dem Ziel des RL-Vorschlags, über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bis 2020 in Österreich 116.000 Ladestationen zu errichten, zeitlich nicht vereinbar.

Auch die Entflechtung des Netzbetriebs¹⁸⁵ würde ein Problem darstellen, da der De-Minimis-Regelung, die eine eingeschränkte Entflechtungsvorschrift bei weniger als 100.000 Kunden vorsieht, praktische Schwierigkeiten begegnen. Zum einen kann zwar der Adressatenkreis der Ladesäule nach Nutzung von Elektromobilität und Berechtigung zur Durchführung eines Ladevorgangs aufgrund einer elektrotechnischen Identifikationsnummer bestimmt werden, allerdings wird dadurch

¹⁸³ Steiermärkisches Elektrizitätswirtschafts- und Organisationsgesetz, Gesetz vom 19. April 2005 mit dem die Organisation auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft im Land Steiermark geregelt wird, LGBl. Nr. 70/2005 idF LGBl. Nr. 45/2014.

¹⁸⁴ § 46 stmkEIWOG

¹⁸⁵ §§ 24 ff EIWOG 2010.

keine konkrete Zahl von Kundenanschlüssen berechnet werden können, zumal die Auslastung je nach Standort variieren wird. Auch wird durch die Etablierung der Elektromobilität die steigende Anzahl der potentiellen Kunden berücksichtigt werden müssen. Folglich sind die Anforderung an eine Entflechtung unbestimmt. Auch diese Vorschriften würden eine Aufnahme des Betriebs einer Ladestation erschweren.¹⁸⁶

Ferner sind Betriebspflichten von Netzbetreibern (Übertragungsnetz- und Verteilernetzbetreiber) einzuhalten, wenn die Ladestation als Teil des Netzes gilt. In § 40 Abs 1 Z 1 EIWOG werden Übertragungsnetzbetreiber zum Betrieb und zur Erhaltung von sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Netzen verpflichtet und Verteilernetzbetreiber in vergleichbarer Weise in § 45 Z 6 EIWOG. In § 40 Abs 1 Z 7 wird eine gesetzliche Pflicht zur bedarfsgerechten Investition in die Netze gesehen.¹⁸⁷ Davon sind Investitionen in die Ladesäuleninfrastruktur erfasst, da diese als Teil des allgemeinen Netzes dem EIWOG untergeordnet werden. Die Investitionsverpflichtung der Netzbetreiber, im Konkreten Übertragungsnetzbetreiber, wird durch den Netzentwicklungsplan konkretisiert. Demnach müssen Übertragungsnetzbetreiber jährlich einen Netzentwicklungsplan über zehn Jahre von der Regulierungsbehörde genehmigen lassen. Mit Genehmigung des Netzentwicklungsplans tritt Rechtsverbindlichkeit ein. Die Wege und die Sinnhaftigkeit der Durchsetzbarkeit bei Verstößen gegen den Netzentwicklungsplan sind allerdings umstritten.¹⁸⁸

Es bleibt am Ende abzuwarten, wie die Behörden diese Problematik handhaben werden, jedoch ist es hinsichtlich des Gesagtem und der geltenden Bestimmungen des EIWOG, die bei Einstufung der Ladestationen als Teil des Netzes anzuwenden wären, nicht praktikabel (halb-) öffentliche Ladestationen als Teil des Netzes anzusehen. Nur eine Einstufung als Kundenanlage wird zielführend sein und einen

¹⁸⁶ *Heinlein* in *Boesche/Franz/Fest/Gaul* 197.

¹⁸⁷ Betrifft nur Übertragungsnetzbetreiber.

¹⁸⁸ Für näheres siehe *Storr*, Investitionsverpflichtung auf Anforderung in ders., Neue Impulse für die Energiewirtschaft Reform des Energierecht (2012).

effektiven Wettbewerb ermöglichen.¹⁸⁹ Für den Betrieb von Ladestationen im Allgemeinen ist auf die Kapitel 5.6. und folgende zu verweisen.

5.5. Die Errichtung von Ladestationen

Für die Errichtung (halb-) öffentlicher Ladestationen sind verschiedene Gesetze heranzuziehen. Die Bestimmungen gehen von den Baugesetzen der Länder über das Straßenrecht bis hin zu den Gewerbeordnungen der Länder. Folglich können für die Errichtung einer (halb-) öffentlichen Ladestation verschiedene Genehmigungsverfahren notwendig sein.

5.5.1. Die Errichtung von Ladestationen aus baurechtlicher Sicht

Im Folgenden wird vorrangig auf das stmkBauG Bezug genommen. Die baulichen Angelegenheiten des stmkBauG liegen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden.¹⁹⁰ Um den Anwendungsbereich des stmkBauG zu öffnen, muss es sich bei einer Ladestation um eine *„Anlage, die mit dem Boden in Verbindung steht und zu deren fachgerechter Herstellung bautechnische Kenntnisse erforderlich sind“*, handeln.¹⁹¹ Ladestationen sind solche Anlagen und es kommt zur Anwendung des stmkBauG. Die Ausnahmebestimmung in § 3 Z 7 stmkBauG ist nicht anwendbar, da es sich bei Ladestationen nicht um bauliche Anlagen handelt, die der Fortleitung und Umformung von Energie dienen.

Ferner ist zu differenzieren zwischen bewilligungs- sowie anzeigepflichtigen und bewilligungsfreien Vorhaben. Daher muss geprüft werden, ob eine Ladestation neu errichtet wird, ob sie lediglich als zusätzliches Angebot bei Tankstellen installiert werden soll oder ob sie in bereits bestehenden Anlagen (zB Garagen und Erdöltankstellen) errichtet werden soll.

¹⁸⁹ Storr in Stöger/ Storr 49.

¹⁹⁰ § 1 stmkBauG.

¹⁹¹ § 4 Z 13 stmkBauG.

Bewilligungspflichtige Vorhaben sind gem § 19 Z 1 stmkBauG Neu-, Zu- und Umbauten von baulichen Anlagen, sofern sich aus §§ 20 und 21 stmkBauG nichts anderes ergibt. Als Umbau wird gem § 4 Z 58 stmkBauG *„die Umgestaltung des Inneren oder Äußeren einer bestehenden baulichen Anlage, die die äußeren Abmessungen nicht vergrößert oder nur unwesentlich verkleinert, jedoch geeignet ist, die öffentlichen Interessen zu berühren (zB Brandschutz, Standsicherheit, äußeres Erscheinungsbild), bei überwiegender Erhaltung der Bausubstanz“* verstanden. Ein Zubau wird gem § 4 Z 64 stmkBauG als *„die Vergrößerung einer bestehenden baulichen Anlage der Höhe, Länge oder Breite nach bis zur Verdoppelung der bisherigen Geschoßfläche“* definiert. Die Errichtung einer geringen Anzahl von Ladestationen auf einer konventionellen Tankstelle wird die äußeren Abmessungen nicht verändern. Allerdings werden öffentliche Interessen wie der Brandschutz berührt. Somit handelt es sich grundsätzlich um einen Umbau einer bestehenden baulichen Anlage, nämlich der Tankstelle. Je nach Ausmaß des Vorhabens handelt es sich also um einen Um- oder Zubau einer bereits bestehenden baulichen Anlage. Um- und Zubauten sind grundsätzlich gem § Z 1 stmkBauG bewilligungspflichtig.

Für neu errichtete Umspann- und Kabelstationen, soweit es sich um Gebäude handelt, sowie Ladestationen von Elektrofahrzeugen, deren Änderung und Erweiterung, ergibt sich aus § 20 Z 3 b stmkBauG eine Anzeigepflicht. Die neue Errichtung von Ladestationen wird unabhängig vom Bestehen einer Tankstelle oder eines Garagierbetriebs von § 20 Z 3 b stmkBauG erfasst und ist damit anzeigepflichtig. § 19 Z 1 stmkBauG ist in keinem Fall, weder auf den Zu- oder Umbau einer baulichen Anlage (konventionelle Tankstelle oder Garage) noch auf den Neubau einer E-Tankstelle anwendbar, da es sich in jedem Fall um eine Neuerrichtung einer Ladestation handelt und § 19 stmkBauG nur anwendbar ist, wenn §§20 und 21 nicht zutreffen.

5.5.1.1. Errichtung von Ladestationen in Garagen

Bei der Errichtung von Ladestationen in Garagen ist zu beachten, dass spezifischere Länderbestimmungen oder Landesgesetze oftmals als *lex specialis* gegenüber den Bauordnungen vorrangig anzuwenden sind. So ist etwa dem WrGaragenG¹⁹² gegenüber der Bauordnung Wien, sofern es spezifischere Bestimmungen betrifft, der Vorrang einzuräumen. Diese betreffen ua Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und Tankstellen. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen werden in § 2 Abs 2 *leg cit* WrGaragenG als Stellplätze und überdachte Stellplätze, Parkdecks, Garagen sowie Garagengebäude definiert. Gem § 3 Abs 1 Z 4 WrGaragenG bedarf es für die Errichtung von Ladeplätzen für Elektroautos in Anlagen zum Einstellen von KFZ einer baubehördlichen Genehmigung iSd §§ 60, 70, 70a oder 73 der WrBauO^{193, 194}.

§ 20 Abs 2 WrGaragenG regelt, dass für einen Ladevorgang von Fahrzeug- und Starterbatterien eine ausreichende Belüftung vorgesehen werden muss. Da in Kapitel 3.2. festgestellt wurde, dass eine Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich als Industriebatterie gilt, aber aufgrund ihrer über den bloßen Antrieb hinausgehenden Aufgaben als Fahrzeugbatterie anzusehen ist, muss § 20 Abs 2 WrGaragenG bei der Errichtung von Ladestationen in Garagen, die dem Ladevorgang von einer Fahrzeugbatterie dient, beachtet werden.

5.5.2. Die Errichtung von Ladestationen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht

(Halb-) Öffentliche Ladestationen könnten in Form von E-Tankstellen mit mehreren Zapfsäulen, aber auch in Form von einfachen Parkplätzen direkt an einer Straße

¹⁹² Wiener Garagengesetz, Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008), LGBl. Nr. 34/2009 zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 26/2014.

¹⁹³ Wiener Bauordnung, Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanung- und Baugesetzbuch, LGBl. Nr. 25/2014.

¹⁹⁴ *Bernegger/Mesecke*, Voraussetzungen zur Genehmigung und zum Betrieb von Elektrotankstellen (Teil I), RdU 2012/86, 141 (146).

errichtet werden. Dabei sind straßenrechtliche Bestimmungen zu beachten. Straßenrechtlich stellen Ladestationen eine Sondernutzung dar. Das Benützen einer Straße zu verkehrsfremden Zwecken bedarf einer Bewilligung der Gemeinde gem § 82 iVm § 94d StVO. Bewilligungsvoraussetzungen sind die Sicherheit, die Leichtigkeit und die Flüssigkeit des Verkehrs, die nicht beeinträchtigt werden dürfen. Unter Verkehr wird dabei auch der Fußgängerverkehr verstanden.¹⁹⁵

Ausgenommen von solchen Bewilligungen ist zB die gewerbliche Tätigkeit, die ihrem Wesen nach auf der Straße ausgeübt wird und deren Betriebsanlage genehmigt ist.¹⁹⁶ Bezüglich konventioneller Tankstellen hat der VwGH eine solche gewerbliche Tätigkeit bejaht.¹⁹⁷ Fraglich ist, ob eine Ladestation mit einer Tankstelle vergleichbar ist und somit die Ausnahmebestimmung des § 82 StVO zutreffend ist. Wie Urbantschitsch richtig ausführt, können Ladestationen, nicht wie Tankstellen, auch in geschlossenen Räumen betrieben werden. Im Wortlaut des § 82 Abs 3 lit c StVO ist jedoch nicht davon die Rede, dass die Tätigkeit ihrem Wesen nach ausschließlich auf der Straße ausgeübt werden muss.¹⁹⁸ Auch der Ladevorgang dauert zurzeit noch um einiges länger als ein Tankvorgang. Dies sind die Unterschiede zwischen einer Erdöl- oder Flüssiggastankstelle und einer E-Tankstelle. Gewerblich gesehen ist der Sinn und Zweck der beiden allerdings derselbe. Bei allen wird Kraftstoff bzw Antriebsstoff in Form von Strom, Diesel, Benzin oder Flüssiggas verkauft. Eine Flüssiggastankstelle zB ist eine gebundene technische Einheit, in der über Zapfsäulen Flüssiggas als Kraftstoff an in Kraftfahrzeugen eingebaute Tanks abgegeben wird.¹⁹⁹ Eine E-Tankstelle ist auch eine gebundene technische Einheit, in der durch Zapfsäulen in Form von Ladekabeln Strom zur Antriebsbatterie geleitet wird. Das bedeutet, die Einrichtungen dienen der Aufladung bzw Betankung eines Fahrzeugs, um es fahrtüchtig zu machen. Da der Sinn und Zweck von Erdöltankstellen, Flüssiggastankstellen und E-Tankstellen derselbe ist, sollte nicht auf den Unterschied, dass E-Tankstellen auch in geschlossenen Räumen errichtet werden können, abgestellt werden. Daher ist auch bei einer E-Tankstelle von einer

¹⁹⁵ VwGH 4.2.1994, 93/02/0219, ZVR 1995/86=ZfVB 1996/236.

¹⁹⁶ § 82 Abs 3 lit c StVO.

¹⁹⁷ VwGH 4.2.1994, 93/02/0219, ZVR 1995/86=ZfVB 1996/236.

¹⁹⁸ so auch: *Bernegger/Mesecke*, Voraussetzungen zur Genehmigung und zum Betrieb von Elektrotankstellen (Teil II), RdU 2012/114 und RdU 2012/86, 193 (196).

¹⁹⁹ § 2 Z 1 Flüssiggas- Tankstellen –VO 2010.

gewerblichen Tätigkeit auszugehen (§82 Abs 3 lit c StVO). Zudem werden Stromtankstellen durch Vorschriften der GewO den Erdöltankstellen gleichgestellt.²⁰⁰

Sollte eine E-Tankstelle, entgegen der hier vertretenen Meinung, von der Ausnahmebestimmung nicht erfasst sein und einer Bewilligung bedürfen, sind die Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs für die Erteilung einer Bewilligung ausschlaggebend. Durch die technische Einrichtung einer Ladestation, etwa durch Ladekabel, wird niemand gefährdet oder der Verkehr beeinträchtigt²⁰¹, sofern diese ordnungsgemäß installiert und verlegt wurden. Wichtig ist jedoch die Standortwahl einer Ladestation bzw einer E-Tankstelle. Ein Standort soll gut sichtbar und zufahrbar gewählt werden sowie an einer Straße gelegen sein, die gut befahren ist.²⁰² Autofahrer wollen keinen Umweg auf sich nehmen müssen, um ein Fahrzeug aufzuladen. Bei kraftstoffbetriebenen Autos hat dies auch einen anderen Grund. Da die Kraftstoffpreise ohnehin sehr hoch sind, soll vermieden werden, Kraftstoff durch übermäßige Umwege zu verbrauchen, um überhaupt erst zu einer Tankstelle zu gelangen. Bei einem Elektroauto wird der zum Aufladen benötigte Strom preislich nicht vergleichbar mit Diesel- oder Benzinpreisen sein, trotzdem sollte der Standort einer E-Tankstelle so gewählt werden, dass große Umwege für Elektrofahrzeugbesitzer vermieden werden können, um Elektromobilität hinsichtlich des Zeitfaktors und des bereits zeitintensiven Ladevorgangs nicht noch unattraktiver zu machen.

Aufgrund der langen Ladedauer und der begrenzten Anzahl von Ladestationen wird eine E-Tankstelle, bei großem Andrang, überlastet sein. Zu beachten ist hierbei das Kriterium „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ gem § 82 Abs 5 StVO. Es könnte aufgrund von Überlastungen und Wartezeiten an der E-Tankstelle zur Staubildung kommen. Dies ist eine Frage des Platzmanagements. Es könnte einer allfälligen Überlastung damit entgegengewirkt werden, dass durch elektronische Hinweisschilder über einen vorhandenen Ladeplatz informiert wird, ähnlich wie in Parkhäusern. Auch eine „App“ könnte auf freie Ladeplätze bei E-Tankstellen in der

²⁰⁰ *Bernegger/Mesecke* (Teil II), RdU 2012/114 und RdU 2012/86, 196.

²⁰¹ *Urbantschitsch*, ZVR 2010, 318.

²⁰² *Sitz*, Netzentwicklung im Tankstellengeschäft, WU Wien (2012) 10.

Umgebung hinweisen. Damit würde einer Überlastung vorbeugend entgegengewirkt werden und eine Bewilligung wäre folglich zu erteilen.

Wenn diese Kriterien nicht mehr erfüllt sind, hätte das zur Folge, dass eine Bewilligung wieder entzogen wird. Dh die Bewilligung ist zu entziehen, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet werden oder eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Lärmentwicklung gegeben ist. Die Bewilligung ist auch, wenn dies die genannten Voraussetzungen erfordern, bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen.

Eine Einordnung der Ladestationen oder E-Tankstellen als Sondernutzung bedeutet für den Betreiber erstens einen Kostenaufwand und zweitens eine gefährdete Bewilligung, die jederzeit zurückgezogen werden kann. Auch wenn eine E-Tankstelle nichts anderes als eine Anhäufung von Steckdosen sein wird, bedarf es doch einer sinnvollen Planung. Wenn nun die Bewilligung wieder entzogen wird und die E-Tankstelle bereits errichtet wurde, müssen Aufwendungen getätigt werden, um diese zu beseitigen. Aufgrund des Gesagten erscheint eine Erfassung der E-Tankstellen vom Ausnahmetatbestand des § 82 Abs 3 lit c StVO gerechtfertigt.

Möglich wäre eine Aufladung via Induktionstechnologie. Die Betankung funktioniert so, dass der Betreiber Spulen verlegen muss, die, wenn ein Elektrofahrzeug darüber fährt, das Fahrzeug aufladen. Da diese Technologie für die derzeitigen Elektrofahrzeuge noch nicht ausgereift und somit die Anwendung nicht verbreitet ist, ist die rechtliche Einordnung noch fraglich. Da der Sinn und Zweck einer Induktions-Tankstelle jedoch derselbe ist wie der einer E-Tankstelle mit Zapfsäulen, wird auch hier die Meinung vertreten, dass eine Bewilligung nach §82 StVO nicht erforderlich ist, und der Ausnahmetatbestand der StVO zur Anwendung kommt. Falls dieser keine Anwendung finden sollte, wäre auf jeden Fall die Sicherheit als Kriterium besonders zu beachten. Induktionsflächen müssen abgesperrt sein, sodass niemand bei Nicht-Benützung der Fläche darüber geht. Induktionsfelder sind vergleichbar mit Magnetfeldern. Diese können andere Systeme, wie beispielsweise

Herzschrittmacher, stören. Dies muss verhindert werden und ist bei der Bewilligung jedenfalls zu prüfen. Bezüglich der Leichtigkeit und der Flüssigkeit des Verkehrs gilt das zur normalen E-Tankstelle bereits Gesagte.

5.6. Die rechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb von Ladestationen

Ladestationen können in unterschiedlicher Weise betrieben werden. Im Folgenden sollen zwei naheliegende Konzepte, E-Tankstellen und Garagierbetriebe, im Hinblick auf die GewO erläutert werden.

5.6.1. Der Betrieb von Ladestationen in Form von herkömmlichen Tankstellen (E-Tankstellen)

Vorweg gilt es zu klären, ob der Kauf und Verkauf von Elektrizität in den Anwendungsbereich der Gewerbeordnung fällt. § 2 Z 20 GewO²⁰³ schließt den Betrieb von Elektrizitätsunternehmen und Erdgasunternehmen, die nicht Erdgashändler sind, vom Anwendungsbereich der GewO aus. Um den Begriff Elektrizitätsunternehmen auszulegen, wird § 7 Z 11 EIWOG herangezogen. Demnach sind Elektrizitätsunternehmen natürliche und juristische Personen oder eine eingetragene Personengesellschaft, die in Gewinnabsicht von den Funktionen der Erzeugung, der Übertragung, der Verteilung, der Lieferung oder des Kaufs von elektrischer Energie mindestens eine wahrnimmt und die kommerziellen, technischen oder wartungsbezogenen Aufgaben iZm diesen Funktionen wahrnimmt, ausgenommen Endverbraucher.

Ein Lieferant ist gem § 7 Z 45 EIWOG eine natürliche oder juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft, die Elektrizität anderen Personen zur Verfügung

²⁰³ Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994 idF BGBl. I Nr. 60/2014.

stellt. Ein Stromhändler ist eine natürliche oder juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft, die Elektrizität in Gewinnabsicht verkauft (§ 7 Z 65 EIWOG). Ein Betreiber einer E-Tankstelle verkauft Strom (Stromhändler), daher ist er als Elektrizitätsunternehmen zu qualifizieren, weil er in Gewinnabsicht die Funktion des Kaufs von elektrischer Energie wahrnimmt und die Aufgaben iZm dieser Funktion wahrnimmt.²⁰⁴ Damit greift § 2 Z 20 GewO und es ist grundsätzlich keine gewerberechtliche Genehmigung von Stromhändlern einzuholen.²⁰⁵ Urbantschitsch²⁰⁶ sieht die besseren Gründe für die Anwendung der GewO und stützt sich dabei auf das Elektrizitätsg 1929²⁰⁷, das für Eigenanlagen²⁰⁸ die Anwendung der Gesetze jenes Bereiches vorsah, dessen Zweck die Energie dient. Entgegen dieser Meinung erscheint jedoch aufgrund der Auslegung der Begriffe gem dem EIWOG die Anwendung der Legal Ausnahme der GewO schlüssiger. Ob die zuständigen Behörden dieser Ansicht folgen, bleibt abzuwarten.

Bei einem Betrieb von bereits bestehenden Erdöltankstellen, die zusätzlich Strom anbieten wollen, handelt es sich um ein freies Gewerbe, das lediglich bei der Bezirksverwaltungsbehörde anzumelden ist. Demnach bedarf es auch keiner besonderen Befähigungsvoraussetzung, weshalb jedermann, der die allgemeinen Voraussetzungen „*Unbescholtenheit, Volljährigkeit, Staatsbürgerschaft*“ erfüllt und keinen Versagungstatbestand gesetzt hat, zur Anmeldung des Gewerbes berechtigt ist. Für das zusätzliche Angebot „Stromladestationen“ bedarf es also auch keiner weiteren gewerberechtlichen Genehmigung. Es sind lediglich die Verpflichtungen aus dem EIWOG einzuhalten (§§ 8 ff EIWOG: Rechnungslegung, Auskunfts- und Einsichtsrechte etc).

Fraglich ist auch, ob für weitere Dienstleistungen, die ein Betreiber einer E-Tankstelle anbieten will, eine Genehmigung notwendig ist. Auf das zusätzliche Angebot von Dienstleistungen an konventionellen Tankstellen ist § 157 GewO anzuwenden, wonach Tankstellenbetreiber zum Verkauf der aufgelisteten Waren berechtigt sind.

²⁰⁴ Bernegger/Mesecke (Teil I), RdU 2012/86, 144.

²⁰⁵ aA Urbantschitsch, ZVR 2010, 319.

²⁰⁶ Urbantschitsch, ZVR 2010, 319.

²⁰⁷ Elektrizitätsgesetz, Bundesgesetz vom 2. Juli 1929 über das Elektrizitätswesen, BGBl. Nr. 250/1929.

²⁰⁸ Eigenanlagen sind gem § 1 Abs 2 u 3 Elektrizitätsg Anlagen zur Erzeugung oder Leitung für den Eigenbedarf, selbst dann, wenn überschüssige Energie an Dritte gegen Entgelt abgeben wird.

Für die Aufnahme des Betriebs einer E-Tankstelle ist aufgrund der Legalausnahme die GewO nicht anwendbar und daher ist auch § 157 GewO nicht auf E-Tankstellen anwendbar. Wenn zusätzlich bei E-Tankstellen noch andere Dienstleistungen, die § 157 GewO auflistet, angeboten werden, sind entweder Berechtigungen für die einzelnen Tätigkeiten einzuholen oder gleich ein Gewerbe nach § 157 GewO anzumelden. Letzteres ist dann der Fall, wenn neben elektrischer Energie, auch fossile Kraftstoffe angeboten werden.²⁰⁹

Auch wenn die besseren Gründe für die Nicht- Anwendung der GewO bezüglich E-Tankstellen sprechen, wird oft die Meinung vertreten, dass dennoch eine Genehmigung nach der GewO für die Betriebsanlage notwendig ist.²¹⁰ Diese Argumentation könnte auf § 12 Abs 2 EIWOG basieren. Demnach sind Anlagen von einer Bewilligungspflicht nach dem EIWOG befreit, wenn sie nach den Bestimmungen der GewO bewilligungs- und anzeigepflichtig sind. Eine Betriebsanlage ist gem § 74 GewO eine örtlich gebundene Einrichtung, die der Entfaltung einer gewerblichen Tätigkeit regelmäßig zu dienen bestimmt ist. Dies trifft mit Sicherheit auf eine E-Tankstelle zu. Solche Betriebsanlagen dürfen nur mit Genehmigung in Betrieb genommen werden, wenn sie geeignet sind, das Leben oder die Gesundheit des Gewerbetreibenden und anderen genannten Personen oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden, die Nachbarn durch Geruch, Lärm oder auf andere Weise zu belästigen, oder die Sicherheit, Leichtigkeit, Flüssigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen.²¹¹ Das Sicherheitsrisiko von Tankstellen für Leben und Gesundheit darf nicht unterschätzt werden. Es müssen Sicherheitsstandards bezüglich der elektronischen Sicherheit gem dem Elektrotechnikgesetz²¹² eingehalten werden, um beispielsweise einer Brandgefahr durch Kurzschlüsse oder Verletzungen, die durch einen Kontakt mit nicht ordnungsgemäß verlegten Stromleitungen entstehen, vorzubeugen. Lärm, Geruch oder andere Belästigungen entstehen bei einer E-Tankstelle nicht. Der Ladevorgang erzeugt keine Geräusche und auch keinen Geruch. Andere Belästigungen sind

²⁰⁹ Bernegger/Mesecke (Teil I), RdU 2012/86, 145.

²¹⁰ Zur Genehmigungspflicht siehe: Stolzechner/Wendl/Bergthaler, Die gewerbliche Betriebsanlage³ (2008) Rn 56, sowie stellvertretend statt vieler Potacs, Gewerbliches Betriebsanlagenrecht in Holoubek/Potacs (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht II² (2007) 795 ff.

²¹¹ § 74 Abs 2 GewO.

²¹² Elektrotechnikgesetz, Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen, Normalisierung und Typisierung auf dem Gebiet der Elektrotechnik, BGBl. Nr 106/1993 idF BGBl. I Nr. 129/2013.

ebenfalls nicht zu erwarten. Ganz im Gegenteil dazu Erdöltankstellen. Der Tankvorgang ist mit einem Geräusch verbunden und ebenfalls sondern Kraftstoffe Gerüche ab. Zu beachten ist, dass es wie erwähnt nicht zu einer Überlastung der E-Tankstelle kommt und dadurch die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs behindert wird. Daher wird die Behörde vorrangig dies zu prüfen haben.

Für eine abschließende Antwort auf die Frage, ob eine Betriebsanlagengenehmigung gem der GewO erforderlich ist, darf nicht übersehen werden, dass §12 EIWOG nur Elektrizitätserzeugungsanlagen erfasst, worunter E-Tankstellen nicht fallen. Ferner werden von § 12 EIWOG bewilligungsfähige oder anzeigepflichtige Anlagen erfasst. Dies ist wiederum aufgrund der Ausnahme in § 2 Z 20 GewO nicht der Fall. Deshalb erscheint eine Betriebsanlagengenehmigung nach der GewO gesetzlich nicht gerechtfertigt.²¹³ Dies gilt zumindest für Neuerrichtungen. Wird einer bestehenden Betriebsanlage eine Ladestation hinzugefügt, handelt es sich um eine Änderung einer bestehenden Betriebsanlage. Diese bedarf gem § 81 GewO einer Genehmigung, wenn es zur Wahrung der im § 74 Abs 2 GewO umschriebenen Interessen erforderlich ist. Dabei sind wieder die Belästigung der Nachbarn durch Emissionen und die Leichtigkeit sowie die Flüssigkeit des Verkehrs zu prüfen. Hier ist auf bereits mehrmals Erwähntes zu verweisen.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass es für neue E-Tankstellen keiner Genehmigung nach der GewO bedarf, hingegen für die Änderung der alten, bestehenden Tankstellen, in Form einer zusätzlichen Ladestation, schon.²¹⁴

Aufgrund dieses Ergebnisses sind die Vorschriften des EIWOG auf den Betrieb von E-Tankstellen anzuwenden. Gemeint sind Auskunfts- und Einsichtsrechte²¹⁵, die Pflichten der Lieferanten und Stromhändler zum Datenaustausch²¹⁶ und vor allem die Informationspflicht gegenüber dem Verbraucher. Die Kontrolle über die Einhaltung dieser Vorschriften obliegt der E-Control. Zur Informationspflicht zählt auch die

²¹³ So auch: *Bernegger/Mesecke* (Teil I), RdU 2012/86, 145.

²¹⁴ *Bernegger/Mesecke* (Teil I), RdU 2012/86, 145.

²¹⁵ § 10 EIWOG.

²¹⁶ § 65 EIWOG.

Veröffentlichung der allgemeinen Tarife in geeigneter Weise gem § 77 Abs 1 EIWOG. Dies betrifft Stromhändler und sonstige Lieferanten bei der Versorgung von Haushaltskunden. Gem §7 Z 25 EIWOG sind dies Kunden, die Elektrizität für den Eigenverbrauch im Haushalt kaufen. An dieser Stelle muss geklärt werden, ob Elektrizität zum Betrieb eines Elektrofahrzeuges als „zum Haushalt gehörend“ angesehen werden kann. Der Gesetzgeber meint generell mit Haushaltskunden den Letztverbraucher. Diese Ansicht wird durch den Verweis auf das KSchG gestützt.²¹⁷ Auch ist zu argumentieren, dass Elektrofahrzeuge an sich als zum Haushalt gehörend angesehen werden.

Das EIWOG enthält ferner keine Bestimmungen, wonach der Betreiber einer E-Tankstelle Strom von einem bestimmten Stromerzeuger, Verteiler oder Lieferanten beziehen müsste. Auch hat der Letztverbraucher keinen Anspruch darauf zu wählen von wem der Betreiber seinen Strom bezieht. Hier besteht ein Widerspruch zu den im RL-Vorschlag über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genannten Anforderungen. Gem Art 4 Z 8 des RL-Vorschlags über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen die MS den Nutzern von Elektrofahrzeugen freistellen, von welchem Lieferanten sie Strom beziehen wollen. Zur Problemläuterung siehe Kapitel 5.7. Stromwahl für E-Fahrer.

5.6.2. Der Betrieb von Ladestationen in Form von Garagierungsbetrieben

Da für den Ladevorgang von Elektrofahrzeugen eine einfache Steckdose ausreichend ist, würde es sich für Garagierungsbetriebe anbieten, an den vorhandenen Parkplätzen Ladestationen zu errichten. Auch hier bedarf es natürlich entsprechender Verrechnungssysteme, um nicht nur den Parkplatz in Rechnung stellen zu können, sondern auch den bezogenen Strom. Ein Beispiel dafür sind die

²¹⁷ So auch *Werinos*, Wege zur Wahlfreiheit für E-Fahrer, Der Standard 2013/15/03 und *Bernegger/Mesecke* (Teil II), RdU 2012/114, 194.

Parkgaragen der „Wiener Messe“, wo bereits im Sommer 2011 23 Ladestellen in Betrieb genommen wurden.²¹⁸

Der Garagierbetrieb zählt zum freien Gewerbe gem § 4 GewO.²¹⁹ Die GewO ist auf das Halten von Räumen und Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen anzuwenden, wenn es sich nicht um eine bloße Raumvermietung²²⁰ handelt, sondern auch Dienstleistungen übernommen werden oder mehr als 50 Kraftfahrzeuge von hausfremden Personen abgestellt werden oder mit den Abstellern eine über die Haftung des Bestandgebers nach dem Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch hinausgehende Haftung vereinbart wird. Für einen Garagierbetrieb mit mehr als 50 Parkplätzen für Kraftfahrzeuge ist jedenfalls eine Gewerbebeanmeldung erforderlich. Darüber hinaus bedarf es einer Betriebsanlagengenehmigung. Werden nachträglich Ladestationen installiert, liegt eine genehmigungspflichtige Betriebsanlagenänderung vor.²²¹ Diese wird wieder von der Beeinträchtigung der in § 74 Abs 2 GewO genannten Schutzgütern abhängen. Wenn die Ladestation(en) ordnungsgemäß installiert werden (siehe ElektrotechnikG), wird mit keiner Gefährdung von Leben oder Gesundheit des Gewerbetreibenden, der Kunden oder Nachbar bzw der sonst in § 74 Abs 2 Z 1 GewO genannten Personen zu rechnen sein. Auch werden keine Emissionen durch den Betrieb von Ladestationen entstehen, die eine Belästigung für Nachbarn darstellen. Elektrofahrzeuge oder Ladestationen erzeugen keine Emissionen, weder Lärm noch Geruch oder sonstige. Ferner wird mit einem vermehrten Verkehrsaufkommen in der Garage nicht zu rechnen sein, weil es von vornherein eine bestimmte Anzahl von Abstellplätzen gibt. Eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs ist klar zu verneinen, da der Ladevorgang in der Garage stattfindet und nicht auf der Straße. Somit werden die genannten Schutzgüter nicht mehr oder weniger beeinträchtigt als zuvor.²²² Daher bedarf auch eine Änderung der Betriebsanlage eines Garagierbetriebes keiner Genehmigung.²²³

²¹⁸ *Bernegger/Mesecke* (Teil I), RdU 2012/86, 146 FN 27.

²¹⁹ Vgl *Kinscher/Paliego-Barfuß*, Kommentar zur Gewerbeordnung § 4 GewO Rn 3.

²²⁰ Vgl VfGH 23.06.1962 B 388/61 VfSlg 4227 und VwGH 16.04.1985 83/04/0202 VwSlg 11.744 A = VwSlg 11744 A.

²²¹ *Bernegger/Mesecke* (Teil I), RdU 2012/86, 146.

²²² So auch: *Bernegger/Mesecke* (Teil I), RdU 2012/86, 146.

²²³ Für absolute Rechtssicherheit müsste die zuständige Behörde zur Klärung der Frage der Genehmigungspflicht beigezogen werden. So: *Bernegger/Mesecke* (Teil I), RdU 2012/86, 146.

5.7. Stromwahl für E- Fahrer an (halb-) öffentlichen Ladestationen

In Österreich steht es Kunden frei den Energielieferanten zu wählen. Für E-Fahrer ist diese Wahlfreiheit jedoch bei der Inanspruchnahme von E-Tankstellen nur beschränkt möglich. Sie sind an die Netzbetreiber, mit denen der Betreiber der Tankstelle einen Vertrag abgeschlossen hat, gebunden. Nur indirekt können sie durch die Wahl der E-Tankstelle den Netzbetreiber wählen.

Es kann ein Vertrag zwischen dem Kunden und dem E-Tankstellenbetreiber bestehen oder aber mit einem Dritten. Unterschiedlichste Vertragskonstellationen sind möglich. Regelmäßig wird der E-Fahrer jedoch direkt mit dem E-Tankstellenbetreiber einen Vertrag abschließen. Der Netzbetreiber und auch die Stromlieferanten stehen mit dem E-Fahrer nur mittelbar in Verbindung. Wie erwähnt, enthält das EIWOG keine Angaben bezüglich der Wahl des E-Tankstellenbestreibers über den Stromlieferanten.²²⁴

Ändern lässt sich dies nur, wenn ein Vertragsmodell geschaffen wird, bei dem der E-Fahrer in einem direkten Vertragsverhältnis mit dem Stromlieferanten steht.²²⁵ Auch in Art 4 Z 8 des RL-Vorschlags über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sind die Mitgliedstaaten dazu angehalten, die Wahlfreiheit über Stromlieferanten zu gewährleisten. Ferner sollen die Mitgliedstaaten das Recht des Kunden gewährleisten, mehrere Verträge mit unterschiedlichen Versorgungsunternehmen abschließen zu können, sodass ein für die Stromversorgung eines Elektrofahrzeugs separater Vertrag zustande kommen kann. Dabei ist zu bedenken, dass dem E-Tankstellenbetreiber ein Benutzungsentgelt zu entrichten ist, um die Benutzung der Ladestation zu „entschädigen“.

Eine andere Möglichkeit, um eine Wahlfreiheit zu ermöglichen, ist, die Ladestationen an Tankstellen gesondert an das öffentliche Netz anzuschließen. Dazu wären aber

²²⁴ Werinos, Wege zur Wahlfreiheit für E- Fahrer, der Standard 2013/15/03.

²²⁵ Werinos, Wege zur Wahlfreiheit für E- Fahrer, der Standard 2013/15/03.

an jeder Ladestation eigene Zählpunkte einzurichten, um diese den Stromlieferanten zurechnen zu können.²²⁶ Eine weitere Variante ist, dass der E-Fahrer den Strom auf Basis des Energieliefervertrags vom E-Tankstellenbetreiber bezieht, die Bezahlung aber über einen Zahlungsdienstleister²²⁷ erfolgt.²²⁸ Vorteil dabei ist, dass vor Ort keine Zahlungen zu tätigen sind. Voraussetzung ist ein Vertrag mit dem Zahlungsdienstleister und die Verpflichtung ihm gegenüber, diesem einen Transaktionsbetrag zu erstatten. Dies kann entweder nachträglich durch Belastung des Bankkontos oder im Vorhinein durch Prepaid-Bezahlung geschehen.

Fraglich ist, ob es zulässig ist, Ladestationen nur bestimmten Kunden vorzubehalten. Das könnte der Fall sein, wenn der Stromlieferant einerseits Haushaltskunden beliefert und andererseits selbst eine Ladestation bzw E-Tankstelle betreibt. Unzulässig ist dies dann, wenn der Stromlieferant eine marktbeherrschende Stellung innehat und diese durch Nichtbelieferung bestimmter Kunden zugunsten eines eventuell mit ihm verbundenen Unternehmens missbraucht.²²⁹ Auch sind bei dieser Konstellation Bezugsverträge möglich, mittels derer die Kunden an den Stromlieferanten und seine E-Tankstelle gebunden würden. Für die Zulässigkeitsprüfung sind kartellrechtliche Bestimmungen heranzuziehen.

Anzuwenden sind die Bestimmungen §§ 4-6 Kartellgesetz 2005²³⁰, insbesondere § 5 KartellG. Diese befassen sich mit der „Marktbeherrschung“, auf die es in den genannten Fällen ankommt. Normadressat dieser Bestimmungen ist der Unternehmer. Die Rsp legt dem KartellG einen funktionalen Unternehmensbegriff zu Grunde²³¹ und bezeichnet das Unternehmen als „organisierte Erwerbssgelegenheit“²³², bei der es nicht auf eine Gewinnerzielungsabsicht ankommt²³³. Als Unternehmer ist der anzusehen, dem eine als „Unternehmen“ qualifizierbare Tätigkeit zuzurechnen ist.

²²⁶ Urbantschitsch, ZVR 2010, 320.

²²⁷ Die gewerbliche Erbringung eines Zahlungsdienstes bedarf einer Konzession als Zahlungsinstitut durch die FMA. Vgl dazu § 5 Abs 1 ZahlungsdiensteG, BGBl. I Nr. 66/2009 idF BGBl. I Nr. 59/2014.

²²⁸ Urbantschitsch, ZVR 2010, 320.

²²⁹ Urbantschitsch, ZVR 2010, 320.

²³⁰ Kartellgesetz 2005, Bundesgesetz gegen Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, BGBl. I Nr. 61/2005 idF BGBl. I Nr. 13/2013.

²³¹ OGH als KOG 14.6.2004 16 Ok 5/04 „ARD 5531/13/04 = ecolex 2004,724 (Hauck) = wbl 2004,495 = Rihs/Xeniadis, ÖZK 2011,90.

²³² Koppensteiner, Österreichisches und europäisches Wettbewerbsrecht³ § 13 KartellG Rz 20 mwN.

²³³ Wiedemann, Handbuch des Kartellrechts² (2008) § 4 KartellG Rz 1 mwN.

Die Rechtsform ist dabei irrelevant.²³⁴ Marktbeherrschend ist gem § 4 KartellG ein Unternehmer, der als Anbieter oder Nachfrager keinem oder nur unwesentlichem Wettbewerb ausgesetzt ist oder eine im Verhältnis zu anderen Wettbewerbern überragende Marktstellung hat. Dabei sind zu berücksichtigen die Finanzkraft, die Beziehungen zu Unternehmern, die Zugangsmöglichkeiten zu den Beschaffungs- und Absatzmärkten sowie die Umstände, die den Marktzutritt für andere Unternehmer beschränken.

Für die Prüfung einer marktbeherrschenden Stellung eines Unternehmers ist ein Markt in sachlicher und örtlicher Hinsicht abzugrenzen.²³⁵ Wenn dies ermittelt wurde, wird der Beherrschungsgrad des Unternehmens festgestellt.²³⁶ Der sachlich relevante Markt wird im Gesetz nicht ausdrücklich definiert. Aus § 21 KartellG über die Berechnung von Marktanteilen lässt sich ableiten, dass für die Abgrenzung auf eine bestimmte Ware oder Leistung abzustellen ist. Als Ware oder Dienstleistung gelten gem § 23 KartellG alle Waren oder Leistungen, die unter den gegebenen Marktverhältnissen der Deckung desselben Bedarfs dienen.²³⁷ Ein Produktmarkt, dh ein gesonderter sachlich relevanter Markt, liegt vor, wenn eine Ware oder Leistung sich aufgrund bestimmter Merkmale von anderen dermaßen unterscheidet, dass sie mit diesen nicht austauschbar und somit einem Wettbewerb nicht oder nur wenig spürbar ausgesetzt ist (Nachfragesubstitution).²³⁸ Der sachliche Markt ist im Falle einer Stromtankstelle der Verkauf von Strom an einer Stromtankstelle. Der örtlich relevante Markt ist jenes Gebiet, in dem die Wettbewerbsbedingungen hinreichend homogen sind und das sich durch unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen von anderen Gebieten, abgrenzt.²³⁹ In Abs 2 des § 4 KartellG werden Vermutungstatbestände der Marktbeherrschung angestellt. Wenn ein Unternehmer demnach „*mindestens 30%, oder 5% und einem Wettbewerb von höchstens zwei*

²³⁴ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht – Ein Handbuch für Praktiker³ (2014) 23.

²³⁵ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht³ 111; im Verfahren vor dem Kartellgericht ist die Marktabgrenzung Tatfrage, soweit es um die Überprüfung objektiver Abgrenzungskriterien geht, jedoch Rechtsfrage, was die anzuwendende Methode betrifft: OGH als KOG 25.3.2009 16 Ok 4/08, ÖBL-LS 2008/189 = ÖBL-LS 2008/190 = ÖBL-LS 2008/192 - Radreisen = HS 39.129 = HS 39.131 = HS 39.143 = HS 39.149 = HS 39.153 = HS 39.156, Radiusklausel I, ebenso OGH als KOG 12.12.2011 16 Ok 8/10, ÖZK 2012,27 (Gruber, Rechtsprechungsübersicht) = Lindner, ÖZK 2012,73 = ÖBI 2012/34 S 129 (Barbist) - ÖBI 2012,129 (Barbist) = Lindner, ÖZK 2012,108 = RdW 2012/355 S 339 - RdW 2012,339 = SZ 2011/148 - Radiusklausel IV, Fn 9.

²³⁶ Hoffer/Barbist, Das neue Kartellrecht² (2013) § 4 KartellG 31.

²³⁷ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht – Ein Handbuch für Praktiker³ 111.

²³⁸ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht – Ein Handbuch für Praktiker³ 111.

²³⁹ Vgl Anhang I zur Verordnung (EG) 139/2004 des Rates vom 20.1.2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (EG- Fusionskontrollverordnung), ABI L 2004/24, S 1.

Unternehmern ausgesetzt ist oder einen Anteil von mehr als 5% hat und zu den vier größten Unternehmern auf diesem Markt gehört, die zusammen einen Anteil von mindestens 80% haben, trifft ihn die Beweislast“, dass Abs 1 nicht auf ihn zutrifft.²⁴⁰ Diese ist ebenfalls im Einzelfall festzustellen.

Falls ein Stromlieferant eine marktbeherrschende Stellung hat, darf er aufgrund § 5 KartellG seine marktbeherrschende Stellung nicht missbräuchlich nutzen. Die demonstrativ aufgezählten Tatbestände des § 5 KartellG sind die Forderung nach Einkaufs- oder Verkaufspreisen, oder nach sonstigen Geschäftsbedingungen, die von denjenigen abweichen, die sich bei wirksamem Wettbewerb mit hoher Wahrscheinlichkeit ergeben würden (Z 1); die Einschränkung der Erzeugung, des Absatzes oder der technischen Entwicklung zum Schaden der Verbraucher (Z 2); die Benachteiligung von Vertragspartnern im Wettbewerb durch Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen (Z 3); die an die Vertragsschließung geknüpften Bedingungen, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen (Z 4) und der sachlich nicht gerechtfertigte Verkauf von Waren unter dem Einstandspreis (Z 5). Die Aufzählung in § 5 KartellG ist, wie erwähnt, demonstrativ. Nach der Rsp kann eine genaue Einordnung unter einen Tatbestand unter Umständen zur Gänze entfallen.²⁴¹

Da § 5 KartellG großteils dem Art 102 AEUV entspricht, ist auch die Entscheidungspraxis der Kommission und die Rsp der EU- Gerichte als Auslegungshilfe heranzuziehen.²⁴² Nach Rsp des EuGH ist unter einer missbräuchlichen Verhaltensweise jene zu verstehen, welche die Struktur eines Marktes beeinflussen kann, auf dem der Wettbewerb aufgrund der Anwesenheit des fraglichen Unternehmens bereits geschwächt ist, und welche die Aufrechterhaltung des noch bestehenden Wettbewerbs bzw dessen Entwicklung durch die Verwendung von Mitteln behindert, die von den Mitteln eines normalen Produkt- oder

²⁴⁰ § 4 Abs 2 KartellG.

²⁴¹ Vgl OGH als KOG 11.10.2004 16 Ok 11/04, TikTak- Freiminuten, MR2004,364(wessely)=MR2004,367=ecolex2005/141,301=Öbl-LS2005/43,23=Öbl-LS2005/44,23=Öbl-LS2005/45,23=Öbl-LS2005/46,24=Öbl-LS2005/47,24.

²⁴² *Reidlinger/Hartung*, Das österreichische Kartellrecht³ 124 FN 51.

Dienstleistungswettbewerbs abweichen.²⁴³ Im genannten Fall, dass ein Stromlieferant nur bestimmte Kunden (Haushaltskunden) zugunsten eines anderen Unternehmens bedient oder Bezugsverträge mit den Kunden abschließt, handelt es sich um einen Behinderungsmissbrauch. Dieser zielt auf die Behinderung von aktuellen sowie potentiellen Wettbewerbern ab.²⁴⁴ Ähnlich wie Alleinbezugsverpflichtungen und Treuerabatte ist diese Verhaltensweise geeignet, den Abnehmern die Wahl zwischen mehreren Unternehmern unmöglich zu machen. Folglich könnte es zur Marktabschottung kommen. Das bedeutet, dass ohne diesen Vertrag erheblicher Wettbewerbsdruck von Wettbewerbern ausgeht, die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses entweder auf dem Markt noch nicht in Erscheinung getreten sind, oder wenn diese noch nicht das gesamte Angebot bieten konnten.²⁴⁵ Abzustellen ist, wie erwähnt, auf die marktbeherrschende Stellung eines Stromlieferanten. Wird diese bejaht, ist die Bedienung ausschließlich bestimmter Kunden an seiner E-Tankstelle und der Abschluss von Bezugsverträgen als unzulässig und als mit dem Binnenmarkt nicht vereinbar zu qualifizieren.

Die zivilrechtliche Folgen bei einem Verstoß gegen § 5 KartellG ist die Nichtigkeit dieser Verträge oder von Vertragsbestandteilen, die der Verwirklichung des missbräuchlichen Verhaltens dienen, gem § 879 Abs 1 ABGB²⁴⁶. § 5 Abs 1 KartellG schützt vor Benachteiligungen infolge des Missbrauchs von Übermacht. Dessen Übertretung hat die Konsequenz, dass das Rechtsgeschäft gem § 879 Abs 1 ABGB wegen Verstoßes gegen eine gesetzliche Vorschrift ungültig ist.²⁴⁷

Weiters können Geldbußen bis zu einem Höchstbetrag von 10% des im vorausgegangenen Geschäftsjahr erzielten Gesamtumsatzes verhängt werden, sofern der Unternehmer vorsätzlich oder fahrlässig gegen § 5 KartellG verstoßen

²⁴³ EuGH 13.2.1979, Rs 85/76, Hoffmann-La Roche, 461. Siehe zum Behinderungsmissbrauch in der Anwendungspraxis der Kommission die Mitteilung der Kommission, Erläuterungen zu den Prioritäten der Kommission bei der Anwendung von Artikel 82 des EG- Vertrags auf Fälle des Behinderungsmissbrauchs durch marktbeherrschende Unternehmen, ABI C 2009/45, S7.

²⁴⁴ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht³ 124.

²⁴⁵ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht³ 142.

²⁴⁶ Allgemein Bürgerliches Gesetzbuch für die gesamten deutschen Erbländer der Österreichischen Monarchie, JGS Nr. 946/1811 idF BGBl.I. Nr. 33/2014.

²⁴⁷ Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht³ 145.

hat.²⁴⁸ Dabei ist die Schwere und Dauer der Rechtsverletzung und der Grad des Verschuldens zu berücksichtigen.²⁴⁹ Ferner sind Beschlüsse, mit denen auf die Zuwiderhandlung gegen ein Verbot nach den §§ 5 und 6 KartellG abgestellt wird, gem § 34 Abs 1 KartellG Exekutionstitel. Zum Antrag auf Bewilligung der Exekution sind gem § 34 Abs 2 KartellG der Antragsteller im kartellgerichtlichen Verfahren und der unmittelbar betroffene Unternehmer berechtigt. Auch können bei einem Verstoß gegen das Missbrauchsverbot nach § 5 KartellG Schadenersatzansprüche gem § 37a Abs 1 KartellG entstehen. Mit dieser Bestimmung wurde versucht, die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zu erleichtern.²⁵⁰ Jedoch war es in der österreichischen Lehre und Rsp schon vorher unbestritten, dass die kartellrechtlichen Bestimmungen als Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB zu qualifizieren sind und deren Übertretung folglich einen Schadenersatzanspruch begründen können.²⁵¹

Unter Beachtung des oben dargestellten kartellrechtlichen Problems wäre es wünschenswert, eine freie Stromwahl, wie es beim Bezug von Haushaltsstrom auch der Fall ist, zu ermöglichen.

6. Schlusswort

Es steht entschieden fest, dass es längst an der Zeit ist, die Elektromobilität zu etablieren und zu nutzen. Die emissionsarmen Fahrzeuge sollen konventionelle Kraftfahrzeuge ersetzen und so die Umweltbelastungen, die durch den Verkehrssektor entstehen, verringern. Ferner soll dadurch die Erdölabhängigkeit, die viele Staaten belastet, auf ein Minimum reduziert werden. In dieser Arbeit geht es um mögliche und bereits bestehende Anreizsysteme. Staatlichen Beihilfen wird dabei eine bedeutende Rolle zugeschrieben. Im Privatbereich stellen sie keine wettbewerbsrechtlichen Probleme dar. Betreffen diese Beihilfen jedoch Unternehmen, müssen Wettbewerbsbestimmungen beachtet werden. Beihilfen, die Elektromobilität

²⁴⁸ § 29 Z 1 lit a 2. Fall KartellG.

²⁴⁹ § 30 Abs 1 KartellG.

²⁵⁰ *Hoffer/Barbist*, Das neue Kartellrecht², § 37a KartellG 86.

²⁵¹ *Reidlinger/Hartung*, Das österreichische Kartellrecht³ 245 FN 143.

fördern, stellen als Umweltschutzbeihilfen einen Ausnahmetatbestand iSd Art 36 ff AGVO dar und werden als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet. Auch wird die Anwendung des Art 107 Abs 3c AEUV auf diese Art von Beihilfen bejaht, da sie ein Vorhaben von erheblichem gemeinsamem Interesse darstellen. Außerdem greift bis zu einem bestimmten Betrag die De-Minimis-Verordnung. Somit werden staatliche Beihilfen, zumal sie jedermann zustehen und nicht nur einem bestimmten Unternehmen zukommen, von der Beihilfenkontrolle der Kommission ausgenommen. Des Weiteren wurden die Befreiung von der NoVA und der motorbezogenen Steuer auf Vereinbarkeit mit dem Gleichheitssatz geprüft. Da diese Steuern als Berechnungsgrundlage den CO₂-Ausstoß bzw die Leistung des Verbrennungsmotors heranziehen, sind Elektrofahrzeuge zu recht von den Steuern ausgenommen, da sie weder CO₂ erzeugen noch einen Verbrennungsmotor besitzen. Aufgrund dieser Merkmale sind sie von Kraftfahrzeugen zu unterscheiden und von den Steuern zu befreien. Anders sieht es bei der Parkgebührenbefreiung aus. Hier wird nicht auf die Bauweise bzw den Emissionsausstoß abgestellt, sondern auf die Vergebührung der Nutzung von Parkplätzen. Elektrofahrzeuge sind dabei mit Kraftfahrzeugen gleichzustellen. In diesem Anreiz wird ein hohes Potential gesehen, um die Bevölkerung zum Kauf eines Elektrofahrzeuges zu bewegen. Damit soll der Umweltschutz unterstützt werden. Darin wird die Rechtfertigung des Eingriffs in den Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG gesehen. Derzeit sind auch noch sehr wenige Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Kraftfahrzeugen zugelassen. Ändert sich dieses Verhältnis, muss diese Befreiung unbedingt aufgehoben werden, da Parken in Zukunft sonst gebührenfrei sein könnte. Dies liegt nicht im Interesse der Gemeinden.

Reine Privilegierungen nicht-finanzieller Natur sind ebenfalls am Gleichheitssatz gem Art 7 B-VG und Art 2 StGG zu messen. Zum Teil müssen rechtliche Grundlagen neu geschaffen werden, um die in dieser Arbeit erläuterten möglichen Privilegierungen zu realisieren. Dies trifft zB bei Sonderparkplätzen zu. In dieser Arbeit wird für Österreich in § 54 StVO iVm § 52 Z 13a StVO eine rechtliche Grundlage für das Nutzen von Halte- und Parkverboten gesehen. Diese Bestimmungen regeln das Anbringen von Zusatztafeln, die Elektrofahrzeuge von den Halte- und Parkverboten ausnehmen sollen. Auch hier muss zum gegebenen Zeitpunkt an die Aufhebung

dieser Privilegierung gedacht werden. Bis dahin wird die Bevorteilung von Elektrofahrzeugen wieder durch den dahinterstehenden Umweltschutzgedanken gerechtfertigt. Bei der Ausnahme von Zufahrtsverboten für Elektrofahrzeuge wird kritisiert, dass diese in jedem Fall bestehen sollten und nicht als Privilegierung tituliert werden sollten. Zufahrtsverbote, vor allem zeitliche, haben den Sinn, Anrainer der betroffenen Straße vor Emissionen wie Lärm und Geruch zu schützen. Elektrofahrzeuge sind keine solchen Emittenten und sollen von vornherein von den Fahrverboten ausgenommen werden. Auch wenn eine EU-VO bis 2021 den Einbau von einem akustischen Fahrzeug- Warnsystem (AVAS) vorsieht, wird dieses so gestaltet sein, dass es vom Fahrer leicht deaktiviert werden kann. Eine Rechtsgrundlage wird hier wieder in Zusatztafeln gem § 54 StVO gesehen. Die Nutzung von Busspuren durch Elektrofahrzeuge wird nach einer tiefgehenden Prüfung als äußerst unpraktisch gesehen und es wird davon abgeraten. Bei vermehrtem Aufkommen von Elektrofahrzeugen wird das schnelle Vorankommen von öffentlichen Verkehrsmitteln auf Busspuren behindert. Zudem sollte die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln keinen Rückgang erleiden. Auch wenn diese Privilegierung wieder durch den Umweltschutzgedanken gerechtfertigt würde, ist davon abzusehen. Eine weitere, aber sehr visionäre Möglichkeit ist, Ladespuren ausschließlich für Elektrofahrzeuge zu errichten. Damit würden Elektrofahrzeuge nicht nur eine eigene Fahrspur erhalten, sondern auch die gleichzeitige Aufladung durch Befahren dieser Spuren wäre möglich. Allerdings wird diese Idee als Utopie angesehen. Weder ist die Technik dazu ausgereift noch bestehen die finanziellen Mittel um diesen Aufwand zu tätigen. Der Kosten- und Zeitaufwand steht nicht im Verhältnis zu dem derzeitigen Nutzen dieser Spuren. Für diese Idee ist die Zeit noch nicht reif. Wird die Technik hinsichtlich der Sicherheit dieser Induktionsspuren und der Verrechnungssysteme weiter ausgereift und ist die Zahl der zugelassenen Elektrofahrzeuge auf eine beträchtliche gestiegen, kann wieder über Induktionsspuren nachgedacht werden. Sinnvoller ist die Errichtung von Umweltzonen, in die nur die emissionsarmen Elektrofahrzeuge einfahren dürfen. Auch hier wird eine bestimmte Zone vor Emissionen geschützt, was das Fahrverbot für Kraftfahrzeuge zur Folge hat. Gleich wie bei Zufahrtsverboten werden Elektrofahrzeuge aufgrund ihrer Eigenschaft, emissionsarm zu sein, vom Fahrverbot ausgenommen.

Im nächsten Kapitel, bezogen auf die Ladeinfrastruktur, das den Hauptteil der Arbeit ausmacht, wurden anfangs grundrechtliche Bedenken geprüft, die Errichtungsverpflichtungen, die auf unionsrechtlichen Vorgaben basieren werden, mit sich bringen. Betroffen sind die Eigentumsfreiheit gem Art 1 1. ZP EMRK, die Unternehmerfreiheit gem Art 16 GRC und das Recht auf Eigentum gem Art 17 GRC. Das Ergebnis der Prüfung lautet, dass die Grundrechtseingriffe durch den Umweltschutzgedanken, der hinter Errichtungsverpflichtungen steht, gerechtfertigt sein werden. Baugesetzbestimmungen, welche die unionsrechtlichen Vorgaben am genauesten umsetzen, werden, wenn sie die RL-Vorgaben (nahezu) wörtlich umsetzen, den Adressaten der Verpflichtungen einen großen Gestaltungsspielraum lassen. Dadurch werden die Eingriffe relativiert. Die EU hat mit ihrem RL-Vorschlag über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bereits einen Schritt in Richtung einer national flächendeckenden Ladeinfrastruktur getan. Abzuwarten bleibt, wie die nationalen Bestimmungen dazu aussehen, wenn der Vorschlag angenommen wird. Eine Präferenz der Kommission hinsichtlich der Umsetzung in Baugesetzen lässt sich erkennen. Oberösterreich und die Steiermark haben in ihren jeweiligen Baugesetzen bereits Bestimmungen, die zur Errichtung von Ladestationen verpflichten, vorgesehen. Allerdings werden diese vom Gesetzgeber näher ausgeführt werden müssen, um als Grundlage für die Umsetzung der noch in Form eines Vorschlags bestehenden RL herangezogen werden zu können. § 92a stmkBauG sieht bei der Errichtung von Einkaufszentren sowie bei Abstellanlagen für KFZ von mehr als 50 Plätzen eine Vorkehrung zur nachträglichen Installation einer Ladestation für je 50 Abstellplätze vor. Weder wird festgelegt, wie diese Vorkehrung auszusehen hat noch wann diese schlussendlich zur Ladestation umgebaut wird. Im Unterschied dazu ist die oberösterreichische Bautechnikverordnung 2013 mit ihrer Formulierung in § 20 präziser. Obwohl der Begriff Vorkehrung auch hier nicht genauer ausgeführt wird, wird zumindest eine Frist für die vollständige Installation einer Ladestation gesetzt.

Des Weiteren muss auch der Begriff Ladestation rechtlich richtig ausgelegt werden. Es sprechen die besseren Argumente dafür, diese als Kundenanlage zu sehen und nicht als Teil des Netzes.

Für die Errichtung einer Ladestation müssen mehrere Gesetze herangezogen werden. Gem § 20 Abs 3b stmkBauG ist eine Neuerrichtung einer Ladestation anzeigepflichtig. Ladestationen werden darin explizit genannt. Da § 20 Abs 3b stmkBauG für Ladestationen eine Anzeigepflicht vorsieht, ist § 19 Z 1 stmkBauG auch nicht auf den Zu- oder Umbau einer bestehenden Anlage anwendbar, sofern eine Ladestation errichtet wird. Werden Ladestationen in Garagen errichtet, sind länderspezifischere Bestimmungen zu beachten. Aber auch straßenverkehrsrechtlich ist die Errichtung einer E-Tankstelle relevant und unabhängig von der Form als Sondernutzung der Straße zu betrachten. Diese unterliegt grundsätzlich einer Bewilligungspflicht. Allerdings greift hier die Ausnahmebestimmung des § 82 Abs 3 lit c StVO, der für gewerbliche Tätigkeiten, die ihrem Wesen nach auf der Straße ausgeübt werden, keine Bewilligungspflicht vorsieht. Da der VwGH eine gewerbliche Tätigkeit von konventionellen Tankstellen bejaht hat, ist aufgrund der Ähnlichkeiten mit E-Tankstellen die Entscheidung des VwGH auf E-Tankstellen anzuwenden.

Hinsichtlich des Betriebs einer E-Tankstelle oder Ladestation wird eine Anwendung der GewO abgelehnt, da § 2 Z 20 GewO die Anwendung der GewO auf den Betrieb von Elektrizitätsunternehmen ausschließt. Der Schluss lautet, dass der Betreiber einer E-Tankstelle als Stromhändler und damit als Elektrizitätsunternehmen iSd § 7 Z 11 iVm § 7 Z 65 EIWOG zu qualifizieren ist. Eine Betriebsanlagengenehmigung gem der GewO wurde in Betracht gezogen und verneint. Zum einen, da der Ausnahmetatbestand in § 2 Z 20 GewO greift und zum anderen, weil § 12 EIWOG, auf den sich eine Betriebsanlagengenehmigung gem der GewO allenfalls stützen könnte, nur Elektrizitätserzeugungsanlagen meint, was auf E-Tankstellen keinesfalls zutrifft. Daraus folgt die Anwendung der EIWOG- Bestimmungen auf den Betrieb einer E-Tankstelle. Wird eine Ladestation, die gem der Definition in § 74 GewO eine Betriebsanlage ist, jedoch zu einer bestehenden Betriebsanlage hinzugefügt, stellt dies eine Änderung einer bestehenden Betriebsanlage dar, für die es eine Genehmigung gem § 81 GewO einzuholen gilt. Handelt es sich um einen Garagierbetrieb, der Ladestationen nachträglich installieren will, muss die Änderung der bestehenden Betriebsanlage gem § 81 GewO beantragt werden.

Das letzte Kapitel befasst sich mit der Stromwahl für E-Fahrer an E-Tankstellen bzw. Ladestationen. Da der RL-Vorschlag über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eine Wahlfreiheit vorsieht, werden Überlegungen in diese Richtung angestellt werden müssen. Verschiedene Konstellationen wären möglich, um dem Wunsch einer Wahlfreiheit nachzukommen. Für manche Konstellationen sind kartellrechtliche Bestimmungen zu beachten. Betreibt ein Stromlieferant selbst eine E-Tankstelle oder Ladestation, bestünde theoretisch die Gefahr, dass dieser Bezugsverträge mit Kunden abschließt oder nur bestimmte Kunden zugunsten eines anderen Unternehmens bedient. Beides ist kartellrechtlich verboten, sofern der Stromlieferant eine marktbeherrschende Stellung innehat und diese missbräuchlich verwendet. Einschlägige Bestimmungen finden sich in den §§ 4- 6 KartellG. Im Einzelfall bleibt der sachliche und örtliche Markt abzugrenzen und die missbräuchliche Nutzung der marktbeherrschenden Stellung zu prüfen. Fakt ist, dass ein solches Verhalten einen Behinderungsmissbrauch darstellt, da Bezugsverträge oder die Bedienung ausschließlich bestimmter Kunden zu einer Marktabschottung führen kann und den Kunden die Wahl zwischen verschiedenen Unternehmen unmöglich macht. Dies muss in der Überlegung, für E-Fahrer eine Wahlfreiheit zu schaffen, unbedingt berücksichtigt werden.

Für die aufgegriffenen Rechtsprobleme wurden Lösungen aufgezeigt und rechtlich erläutert. Bis auf zwei Privilegierungen, von denen aus verkehrstechnischen oder finanziellen Gründen abgesehen werden muss, sind keine Probleme gegeben, die ein unüberwindbares Hindernis für die Einführung von Elektromobilität darstellen. Dennoch müssen einzelne Bestimmungen überdacht und überarbeitet werden, um Elektromobilität auf der rechtlich sicheren Seite zu wissen. Dies wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Literaturverzeichnis

Bernegger/Mesecke, Voraussetzungen zur Genehmigung und zum Betrieb von Elektrotankstellen (Teil I), RdU 2012/86, 141.

Bernegger/Mesecke, Voraussetzungen zur Genehmigung und zum Betrieb von Elektrotankstellen (Teil II), RdU 2012/114 und RdU 2012/86, 193.

Beyer/Waßmuth/Plank-Wiedenbeck, Welche Rolle soll Elektromobilität insgesamt spielen? in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität (2013), 23.

Boesche, Einordnung der Ladeinfrastruktur als Kundenanlage im Sinne des §3 Nr 24a EnWG in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität (2013), 201.

Fuchs/Hanslik, BVergG-Novelle 2010 und neue landesgesetzliche Regelungen im Vergaberechtsschutz in *Hink/Steinbichler (Hrsg)*, Recht und Finanzen für Gemeinden, September 2010 (03), 121.

Ganglbauer, Das Grundrecht der unternehmerischen Freiheit gem Art 16 GRC in *Kahl/Raschauer/Storr (Hrsg)*, Grundsatzfragen der europäischen Grundrechtscharta 2013, 203.

Haratsch/Koenig/Pechstein, Europarecht⁹ (2014).

Hauer/Oberndorfer, EIWOG- Kommentar (2007).

Heinlein, Einordnung der Ladesäuleninfrastruktur als Energieversorgungsnetz in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur Elektromobilität

(2013), 219.

Hoffer/Barbist, Das neue Kartellrecht² (2013).

Holoubek/Lienbacher, Charta der Grundrechte der Europäischen Union – GRC
Kommentar (2014).

Jarass, Charta der Grundrechte der Europäischen Union unter Einbeziehung der
vom EuGH entwickelten Grundrechte, der Grundrechtsregelungen der
Verträge und der EMRK² (2013).

Kerekes, Chancen der Elektromobilität Anreize und Potentiale von
Elektromobilität im Hinblick auf erneuerbare Energien und den Arbeitsmarkt
(Masterarbeit Univ Graz 2010).

Kinscher/Paliego- Barfuß, Kommentar zur Gewerbeordnung.

Koppensteiner, Österreichisches und europäisches Wettbewerbsrecht³.

Mayer, Nichtmonetäre Anreizmechanismen im Verkehrs- und
Straßenrecht in *Boesche/Franz/Fest/Gaul (Hrsg)*, Berliner Handbuch zur
Elektromobilität (2013), 255.

Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹⁰ (2014).

Potacs, Gewerbliches Betriebsanlagenrecht in *Holoubek/Potacs (Hrsg)*, Öffentliches
Wirtschaftsrecht II² (2007).

Priewasser Reinhold, Energie- und Klimastrategie der EU 20-20-20 – ein
Wendepunkt in Richtung nachhaltiger Energienutzung?, Jahrbuch
Energiewirtschaft 2011, 131.

Reidlinger/Hartung, Das österreichische Kartellrecht – Ein Handbuch für Praktiker³,
Wien 2014.

Sitz, Netzentwicklung im Tankstellengeschäft, WU Wien, Nov 2012.

Stolzlechner/Wendl/Bergthaler, Die gewerbliche Betriebsanlage³ (2008).

Storr, Der rechtliche Rahmen für Elektroautos in *Stöger/ Storr*, Schwerpunkt Energieeffizienz und Verfahrensrecht (2013), 33.

Storr, Investitionsverpflichtung auf Anforderung in ders, Neue Impulse für die Energiewirtschafts (2012), 73.

Urbantschitsch, Rechtsgrundlagen der Elektromobilität, ZVR 2010, 316.

Von Hoff, Zugangsanspruch zu Elektromobilitätstankstellen, ZNER 2009.

Werinos, Wege zur Wahlfreiheit für E- Fahrer, der Standard 2013/15/03.

Wiedemann, Handbuch des Kartellrechts² (2008).

Onlineverzeichnis

Bundesministerium für Finanzen, Normverbrauchabgabe,

bmf.gv.at/steuern/Fahrzeuge/normverbrauchsabgabe.html (16.05.2014).

de.statista.com/statistik/daten/studie/810/umfrage/rohoelpreisentwicklung-opec-seit-1960/ (04.04.14).

E-Control, Die 20-20-20- Ziele, e-control.at/de/konsumenten/oeko-energie/klima-und-umwelt/20-20-20-ziele (04.04.2014).

Geschichte der Elektroautos – CleanTech Lexikon, cleanthinking.de/cleantech-lexikon/elektroauto-geschichte/ (05.10.2014).

https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/RegV/REGV_COO_2026_100_2_628531/COO_2026_100_2_628643.html (17.09.2014).

Motorbezogene Versicherungssteuer, bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/motorbezogene-versicherungssteuer.html (16.05.2014, bmf.gv.at).

Öamtc, Berechnung des Steuersatzes,

<http://www.oeamtc.at/portal/normverbrauchsabgabe-nova+2500+1098231>
(17.09.2014).

oeamtc.at/?id=2500%2C1098231%2C%2C (16.05.2014, öamtc).

Regierungsvorlage

ris.bka.gv.at/Dokumente/RegV/REGV_COO_2026_100_2_628531/COO_206_100_2_628643.html (17.09.2014).

Statista, Preisentwicklung ausgewählter OPEC – Rohöle in den Jahren 1960 bis 2014, de.statista.com/statistik/daten/studie/810/umfrage/rohhoelpreisentwicklung-opec-seit-1960/ (04.04.2014).

Statistik Austria, KFZ Bestand,

[www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_
_bestand/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge/_bestand/index.html) (17.09.2014)

Treibhausgase, Umweltbundesamt,

umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/ (29.09.2014).

Zeit online, Auftanken mit Strom aus dem Boden, zeit.de/mobilitaet/2013

08/elektroauto-laden-induktion/seite-2 (28.07.2014).

Förderung umweltfreundlicher Autos, Spiegel.de

spiegel.de/auto/aktuell/geraeschverordnung-fuer-elektroautos-gib-laut-a-814484.html (17.10.2014).

Rechtsquellenverzeichnis

Verordnung (EU) 651/2014 der Kommission vom 17.7.2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Art 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABI L 187/1.

Verordnung (EU) 1407/2013 der Kommission vom 18.12.2013 über die Anwendung der Art 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-Minimis-Beihilfen, ABI L 352/1.

Verordnung (EU) 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.4.2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG, ABI. L 158/131.

Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/54/EG, ABI. L 211/55 vom 14.8.2009.

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, COM(2013) 18 final, 24.1.2013.

Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABI. L 263 vom 9.10.2007.

Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 23.4.2009, über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, ABI L 120 vom 15.9.2009.

Charta der Grundrechte der Europäischen Union, ABI. C 326/392 vom 26.10.2012.

Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, BGBl. Nr. 210/1958 idF BGBl. III Nr. 47/2010.

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe, COM(2013) 17 final, 24.1.2013.

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Leitinitiative der Strategie Europa 2020 – Innovationsunion, vom 6.10.2010, KOM(2010) 546 endg. (Leitinitiative Innovationsunion).

Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABI. C 326/47 vom 26.10.2012.

Vertrag über die Europäische Union, ABI. C 236/13 vom 26.10.2012.

Mitteilung der Kommission, Erläuterungen zu den Prioritäten der Kommission bei der Anwendung von Artikel 82 des EG- Vertrags auf Fälle des Behinderungsmissbrauchs durch marktbeherrschende Unternehmen, ABI C 2009/45.

Abfallwirtschaftsgesetz 2002, Bundesgesetz über eine nachhaltige Abfallwirtschaft, BGBl. I Nr. 102/2002 idF BGBl. I Nr. 193/2013.

Allgemein Bürgerliches Gesetzbuch für die gesamten deutschen Erbländer der
Österreichischen Monarchie, JGS Nr. 946/1811 idF BGBl.I. Nr. 33/2014.

Bundesvergabegesetz, Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen 2006, BGBl. I
Nr. 17/2006 idF BGBl. II Nr. 513/2013.

Elektrizitätsgesetz, Bundesgesetz vom 2.Juli 1929 über das Elektrizitätswesen,
BGBl. Nr. 250/1929.

Elektrizitätswirtschaft- und Organisationsgesetz, Bundesgesetz mit die Organisation
auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft neu geregelt wird, BGBl. I Nr.
110/2010 idF BGBl. I Nr. 147/2013.

Elektrotechnikgesetz, Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen, Normalisierung
und Typisierung auf dem Gebiet der Elektrotechnik, BGBl. Nr 106/1993 idF
BGBl. I Nr. 129/2013.

Finanzausgleichsgesetz 2008, Bundesgesetz mit dem der Finanzausgleich für die
Jahre 2008 bis 2014
geregelt wird und sonstige finanzausgleichrechtliche Bestimmungen getroffen
werden, BGBl. I Nr. 103/2007 idF BGBl. I Nr. 40/2014.

Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994 idF BGBl. I Nr. 60/2014.

Immissionsschutzgesetz- Luft, Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch
Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltgesetz
für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das
Ozongesetz geändert werden, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010.

Kartellgesetz 2005, Bundesgesetz gegen Kartelle und andere
Wettbewerbsbeschränkungen, BGBl. I Nr. 61/2005 idF BGBl. I Nr. 13/2013.

Kraftfahrgesetz, Bundesgesetz vom 3.Juni 1967 über das Kraftfahrwesen, BGBl. Nr. 267/1967 idF BGBl. I Nr. 26/2014.

Normverbrauchabgabegesetz, Bundesgesetz mit dem die Abgabe für den Normverbrauch von Kraftfahrzeugen eingeführt wird, BGBl Nr. 695/1991 idF BGBl. I Nr. 13/2014.

Straßenverkehrsordnung, Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden, BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 27/2014

Deutsches Straßenverkehrsgesetz, dBGBl. 2003 I S. 310, 919 (zuletzt BGBl. 2013 I S. 3313)

Versicherungssteuergesetz, Bundesgesetz vom 8. Juli 1953, betreffend die Erhebung einer Versicherungssteuer, BGBl. Nr. 133/1953 idF BGBl. I Nr. 13/2014.

Steiermärkisches Baugesetz, Gesetz vom 4. April 1995 mit dem Bauvorschriften für das Land Steiermark erlassen werden, LGBl Nr 48/2014.

Steiermärkische Elektrizitätswirtschafts- und Organisationsgesetz, Gesetz vom 19.April 2005 mit dem die Organisation auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft im Land Steiermark geregelt wird, LGBl. Nr. 70/2005 idF LGBl. Nr. 45/2014.

Wiener Bauordnung, Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanung- und Baugesetzbuch, LGBl. Nr. 25/2014.

Wiener Garagengesetz, Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008), LGBl. Nr. 34/2009 zuletzt geändert durch LGBl. Nr.

26/2014.

Altfahrzeugverordnung, Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen, BGBl. II Nr. 407/2002 idF BGBl. II Nr. 13/2014.

Batterienverordnung, Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altbatterien und –akkumulatoren, BGBl. II Nr. 159/2008.

Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. II Nr. 471/2012.

Verordnung der oö. Landesregierung, mit der Durchführungsvorschriften zum oö. Bautechnikgesetz 2013 sowie betreffend den Bauplan erlassen werden, LGBl. Nr. 36/2013.

Grazer Parkgebührenverordnung 2006, ABl. Nr. 3 vom 12.4.2006 idF ABl. Nr. 9 vom 17.7.2013 (mit Wirkung vom 1.10.2013).

Sonderrichtlinie klima:aktiv Förderungsrichtlinie 2013 gem §40 Abs 2 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II. Nr. 51/2004.

Judikaturverzeichnis

EuGH 2.7.1974, Rs 173/73, Italien/Kommission

EuGH 13.2.1979, Rs 85/76, Hoffmann-La Roche

EuGH 17.9.1987, Rs. 291/84, Kommission/Niederlande

EuGH 22.3.2007, C-437/04 Kommission/Belgien

EuGH 3.9.2008, C- 402/05, Kadi

EuGH 19.4.2012, C-213/10, F-Tex

EuGH 22.1.2013, C-238/11, Sky Österreich

EuGH 27.3.2014, C-314/12, UPC

OGH als KOG 14.6.2004, 16 Ok 5/04 ,ARD 5531/13/04 = ecolex 2004,724 (Hauck) =

wbl 2004,495 = Rihs/Xeniadis, ÖZK 2011,90

OGH als KOG 11.10.2004 16 Ok 11/04, TikTak- Freiminuten,

MR2004,364(wessely)=MR2004,367=ecolex2005/141,301=Öbl-

LS2005/43,23=Öbl-LS2005/44,23=Öbl-LS2005/45,23=Öbl-LS2005/46,24=Öbl-

LS2005/47,24

OGH als KOG 25.3.2009, 16 Ok 4/08, ÖBL-LS 2008/189 = ÖBL-LS 2008/190 = ÖBL-

LS 2008/192 - Radreisen = HS 39.129 = HS 39.131 = HS 39.143 = HS 39.149

= HS 39.153 = HS 39156

OGH als KOG 12.12.2011, 16 Ok 8/10, ÖZK 2012,27 (Gruber,

Rechtsprechungsübersicht) = Lindner, ÖZK 2012,73 = ÖBI 2012/34 S 129

(Barbist) - ÖBI 2012,129 (Barbist) = Lindner, ÖZK 2012,108 = RdW 2012/355

S 339 - RdW 2012,339 = SZ 2011/148

VfGH 23.06.1962, B 388/61 VfSlg 4227

VwGH 16.04.1985, 83/04/0202, VwSlg 11.744 A = VwSlg 11744 A

VwGH 4.2.1994, 93/02/0219, ZVR 1995/86=ZfVB 1996/236