

Aktuelle Förderungsstrategien für Elektromobilität. Möglichkeiten rechtlicher Steuerung zur Überwindung des Akzeptanzproblems

Dr. Philipp Tieben

Vortrag bei dem Workshop zu Fragen der Elektromobilität

am 29. Januar 2018

in Berlin

Problemaufriss

- Akzeptanzproblem der Elektromobilität in Deutschland
- Steuerungswissenschaft als methodischer Zugriff

Förderungsziele

Umwelt- und
Klimaschutz

Prosperitätsförderung

Sicherung bezahlbarer
Mobilität

Akzeptanzhemmnisse

Rechtliche und tatsächliche Rahmenbedingungen

- Verfassungs- und unionsrechtlicher Rahmen
 - Verfassungsrechtliche Fundierung der Steuerungsziele
 - Art. 20a GG; Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit; Sozialstaatsprinzip
 - Keine konkreten Handlungspflichten
 - Gestaltungsspielraum innerhalb der allgemeinen rechtsstaatlichen Grenzen
 - Energie- und Verkehrspolitik der Union
 - Keine konkreten Handlungspflichten der Mitgliedstaaten
 - Aber: RL 94/2014/EU („InfrastrukturRL“)
- Zeitbezug der Steuerung
 - „Rechtliche Starthilfe“ zur Überwindung des Akzeptanzproblems
 - U.U. dauerhafter regulatorischer Rahmen zur Verwirklichung „eigentlicher“ Steuerungsziele

Ansatzpunkte „guter“ Steuerung

Akzeptanzhemmnisse

Regulatorischer Ausgleich
technologischer Nachteile

Förderung technischer
Innovation

Nutzerbezogene
Steuerung

Anbieterbezogene
Steuerung

Anbieterbezogene Steuerung

Monetäre Anreize

Nicht-monetäre
(Anreiz-)Steuerung

Förderung durch
Koordination

Bildung und
Ausbildung

Nachfragesteigerung
(durch
Elektrifizierung der
staatlichen
Fahrzeugflotten)

Normung und
Standardisierung

Nutzerbezogene Steuerung

Monetäre
Anreize

Monetäre Anreize

Senkung der Anschaffungskosten

„Umweltbonus“

Umweltbonus

- Kaufpreiszuschuss: EUR 4.000/3.000
- Reine Elektrofahrzeuge/Plug in-Hybride
- Besonders deutsche Hersteller profitieren
- Aber: Höhe des einzelnen Zuschusses wohl zu niedrig

Monetäre Anreize

Senkung der Anschaffungskosten

„Umweltbonus“

Keine
Reduzierung der
Mehrwertsteuer
möglich

Monetäre Anreize

Senkung der
Anschaffungskosten

Senkung der
Betriebskosten

Senkung der Betriebskosten

- Instrumente:
 - Befreiung von der Kfz-Steuer
 - Option zur Parkgebührenbefreiung
 - (Nachteilsausgleich bei der Dienstwagenbesteuerung)
- Aber: insgesamt nur beschränkte Steuerungswirkung
 - (Teilweise) geringer finanzieller Effekt
 - Psychologisch weiter abgeschwächt
- Insbesondere: Parkgebührenbefreiung nach EmoG
 - Verwässerung des Steuerungsimpulses durch (delegiertes) Letztentscheidungsrecht der Kommunen
 - Potenzieller Lösungsansatz: „Hochzonung“ der Letztentscheidung auf den Bund

Nutzerbezogene Steuerung

Monetäre
Anreize

Nicht-monetäre
(Anreiz-)
Steuerung

Nicht-monetäre (Anreiz-)Steuerung

- Freigabe von Busspuren
 - Zeitersparnisse bei Nutzern (Pendlern) in (Groß-)Städten
 - Konflikt mit Nutzung durch den ÖPNV
 - Erneut: Verwässerung durch Letztentscheidungsrecht der lokalen Straßenverkehrsbehörden
 - Lösungsansatz: Verbindliche bundesgesetzliche Anordnung?
 - Vorzugswürdig: Reduzierung der Entscheidungsspielräume der lokalen Straßenverkehrsbehörden durch intendiertes Ermessen im EmoG
- Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge
 - Erneut: Verwässerung durch Letztentscheidungsrecht der lokalen Straßenverkehrsbehörden
 - Lösungsansatz: Bauplanungsrecht (§ 1 Abs. 6 BauGB)

Nutzerbezogene Steuerung

Monetäre
Anreize

Nicht-monetäre
(Anreiz-)
Steuerung

Öffentlich
zugängliche
Ladeinfrastruktur

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

- Private Ladestationen: Entwurf zur Änderung des Wohnungseigentums- und Mietrechts
- Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
 - Erheblicher Förderungsbedarf
 - Verknüpfung der Elektromobilität mit „Grünstrom“

Nutzerbezogene Steuerung

Monetäre
Anreize

Nicht-monetäre
(Anreiz-)
Steuerung

Öffentlich
zugängliche
Ladeinfrastruktur

Steigerung der
Sichtbarkeit

Nutzerbezogene Steuerung

Monetäre
Anreize

Nicht-monetäre
(Anreiz-)
Steuerung

Öffentlich
zugängliche
Ladeinfrastruktur

Steigerung der
Sichtbarkeit

Ausblick:
„Auslaufen“ des
Verbrennungs-
motors?