

Forum Umwelt- und Energierrecht

Ass. iur. Franziska Semper

Neven Josipovic, M.Sc.

Hannover Arbeitgeberforum, 23.05.2017



1. **Vorstellung des Newsletters Energie- Umweltrecht**
2. **Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie**
 - Änderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes
 - Änderungen der Störfallverordnung (12. BImSchV)
3. **Betriebsbeauftragte**



Quelle: de.fotolia.com

Vorstellung des Newsletters Energie- Umweltrecht

- Sondierung der relevanten Themen
- kompakter Überblick über die wichtigsten Themen
- rechtspolitischen Entwicklungen im Umwelt – Energierecht
- effektive Nutzung des externen Sachverständiges
- Recherche erfolgt laufend
- Schaffung einer Informationsbasis



Der Inhalt des Newsletters gliedert sich in

1. Umweltrecht

- a. Abfallrecht
- b. Bodenschutzrecht und Altlasten
- c. Gewässerschutzrecht
- d. Immissionsschutzrecht
- e. Stoffrecht
- f. Normungen im Umweltschutz

2. Energierecht

Geleitet von
Prof. Dr. Edmund Kramel
Institut für Rechtswissenschaften
Technische Universität
Braunschweig

Redaktion: Lara Schmidt
info@uer-aktuell.de

02

Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie



Quelle: UBA / Christian Noval / Fotolia.com

Überblick

- in Kraft seit 13.08.2012
- Umsetzungsfrist bis zum 31.05.2015
- Anpassung an CLP-Verordnung
- Verstärkung der Öffentlichkeitsbeteiligung
- strengere Überwachungsmaßnahmen

Folge: Änderungen des BImSchG, Störfallverordnung, UVPG, UmwRG

 Neu

Begriffsbestimmungen

- § 3 Abs. 5b - 5d BImSchG:
 - störfallrelevante Errichtung
 - störfallrelevante Änderung
 - angemessener Sicherheitsabstand
 - benachbarte Schutzobjekte

Nebenbestimmungen

 Änderung

- § 12 Abs. 1a BImSchG
 - Kein TALA-Verfahren
 - Umsetzung BVT- Schlussfolgerungen > Erlass von Verwaltungsvorschriften

**Neu**

Öffentlichkeitsbeteiligung

- § 16a BImSchG
 - störfallrelevante Änderung genehmigungsbedürftig
- § 17 Abs. 4 BImSchG
 - störfallrelevante Änderungen > Öffentlichkeitsbeteiligung
- § 19 Abs. 4 BImSchG
 - Ausschluss des vereinfachten Verfahrens
 - Beschränkung auf betroffene Öffentlichkeit

**Neu**

Nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen

- § 23a BImSchG
 - Anzeigeverfahren im Falle der störfallrelevanten Errichtung oder Änderung
- § 23b BImSchG
 - Einführung eines Genehmigungsverfahrens im Falle der Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstandes zu benachbarten Schutzobjekten
 - Öffentliche Bekanntmachung
 - Beschränkung auf betroffene Öffentlichkeit

Nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen



Änderung

- § 25 Abs. 1a BImSchG
 - Behörde > Untersagung der Weiterführung der Anlage



Neu

- § 25a BImSchG
 - Errichtung ohne erforderliche Genehmigung → vollständige oder teilweise Stilllegung der Anlage, wenn Schutz der Nachbarschaft auf andere Weise nicht geboten ist

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Neu

- Anwendungsbereich
 - § 3d UVPG: UVP-Pflicht bei Störfallrisiko
 - Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligungspflichten

Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG)

- Anwendungsbereich
 - § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 2a UmwRG:
Erweiterung auf Genehmigungen der störfallrelevanten Errichtung oder
Änderung von immissionsschutzrechtlichen nicht genehmigungsbedürftigen
Anlagen

12. BImSchV



Neu

- 5 neue Begriffsbestimmungen
- Ausweitung der Informationspflichten gegenüber der Öffentlichkeit
- 1 Monat vor Errichtung zugänglich zu machen
- Informationspflichten der Behörde im Falle eines Störfalles
- Neue Gefahrenkategorien im Anhang I
- Ausweitung der Mindestangaben im Sicherheitsbericht im Anhang II

03

Betriebsbeauftragter



<https://www.abfallbeauftragter.online/>

- Damit der Umweltschutz nicht nur Hindernis, sondern ein Teil unternehmerischen Handelns wird, wurden betriebsorganisatorische Instrumente des Umweltschutzes entwickelt.
- Insbesondere:
 - Umwelt-Audit
 - **Betriebsbeauftragte**

Gesetzlich vorgeschriebene Betriebsbeauftragte (Auswahl)

- Immissionsschutzbeauftragter
(§§ 53 - 58 Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)
- Störfallbeauftragter (§§ 58a - 58d BImSchG)
- Abfallbeauftragter (§ 59, 60 Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)
- Umweltschutzbeauftragter

- **Überwachungs- und Kontrollpflichten:** Achtet auf Einhaltung der umweltschutzrechtlichen und Regelungen und interner Richtlinien des Umweltschutzes
 - muss bestehende Mängel der Geschäftsleitung mitteilen
- **Aufklärungs- und Informationspflichten:** Unterrichtet die Betriebsangehörigen über die vom Betrieb ausgehenden schädlichen Umweltauswirkungen und Möglichkeiten der Vermeidung
- **Initiativfunktion:** Wirkt auf die Entwicklung umweltfreundlicher Produkte und Verfahrensabläufe bzw. deren Einführung hin
- **Recht zu Stellungnahmen und Vortragsrecht** (kann direkte Vorgesetzte übergehen)

03 Pflichten des Betriebsinhabers

- **Unterstützungspflicht**
- **Beteiligungspflicht**
- **Anhörungspflicht**
- **Jede Behinderung/Benachteiligung des Beauftragten wegen seiner Tätigkeit ist verboten**

Klarstellung: kein „verlängerter Arm“ der Verwaltung

- Der Betriebsbeauftragte ist kein Teil der staatlichen Verwaltung, sondern ausschließlich **Beauftragter des Betriebs**
- Er hat keine öffentlich-rechtlichen Befugnisse
- Er hat grundsätzlich **keine Auskunfts- und Berichtspflichten gegenüber der Behörde**
- Kompetenter Ansprechpartner für die Verwaltung
- Erleichterung der Kommunikation (Brückenfunktion)

- **Betriebsangehörige**
 - Interessenkonflikte zur „regulären“ Tätigkeit sind zu vermeiden
 - Beachtung der Anforderungen an Sachkunde, Erfahrung und Vorbildung der Person
 - Ernennung kann Änderung des Arbeitsvertrags darstellen oder erforderlich machen
 - Einsetzung kann besonderen Kündigungsschutz nach sich ziehen
- **Externe Dienstleister**
 - Kein allgemeines Verbot die Tätigkeit des Betriebsbeauftragten „auszulagern“ (zB § 4 II 3 HS. 1 BDSG); grundsätzlich Betriebszugehörigkeit erforderlich (zB § 5 5. BImSchV)
 - Einbeziehung in die Betriebsabläufe, deren Kenntnis sowie stetige Erreichbarkeit erforderlich

Verschiedene Beauftragtenstellungen eines Betriebsbeauftragten?

- Die Übernahme **mehrerer Beauftragtenfunktionen** von einer Person muss einzelfallbezogen beurteilt werden.
- Z. B. kann die Funktion des Abfallbeauftragten auch von einem Gewässerschutzbeauftragten wahrgenommen werden (§ 54 III KrWG)
- Ein Abfallbeauftragter kann **verschiedene Betriebsstätten** betreuen (§ 3 und 5 Abfallbeauftragtenverordnung)
- Interessenkonflikte sind zu vermeiden. Es braucht ausreichende Zeit (§ 3 Abfallbeauftragtenverordnung)

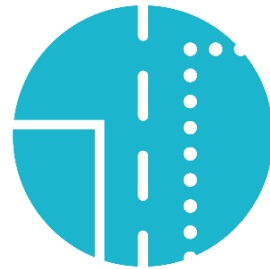
Sie können unterschiedlich ausfallen:

- Wenn der Beauftragte nicht bestellt wird, drohen nach manchen Gesetzen **Bußgelder**
- Die Nichtbestellung kann dazu führen, dass eine Genehmigung oder **Zertifizierung nicht erteilt** wird
- Dem Vorwurf des **Organisationsverschulden** kann ein Unternehmen nur entgegentreten, wenn sie den erforderlichen Beauftragten eingesetzt hat

Der rechtliche Rahmen der Elektromobilität

Neven Josipovic
Geschäftsführer der Forschungsstelle Mobilitätsrecht

Wer sind wir?



Forschungsstelle **Mobilitätsrecht**

Neven Josipovic

Wirtschaftsingenieur (TU) / Fahrzeugtechnik

Philipp Laux

Jurist

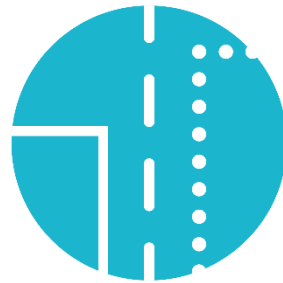
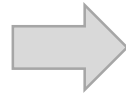
Marc Engelmann (ab Juni 2017)

Jurist

Unser Anspruch

Mobilitätstrends

Automatisierung
Elektrifizierung
Vernetzung („Smart“)
Ökologisierung („Grün“)
Globalisierung
Urbanisierung
Demografischer Wandel



Forschungsstelle **Mobilitätsrecht**



Regelungsbedarf

Grundgesetz
Strafrecht
Datenschutzrecht
Straßenverkehrsrecht
Zulassungsrecht
Luftverkehrsrecht
...

Beispiele



Projekte



Forschungsstelle Mobilitätsrecht



Wissenschaftliche Veröffentlichungen



Gutachten http://www.todaystrucking.com/sites/default/files/16C263__018%20Highway%20Pilot%20Connect%20crop400.jpg

Gliederung

1. **Ziele von Bundesregierung und Industrie**
2. Realanalyse
3. Förderung in Deutschland
4. Zusammenfassung

Gemeinsame Erklärung

„Sicherung der Mobilität unter Einbeziehung von
Energieversorgungssicherheit“

„Klimaschutzziele der
Bundesregierung“

„Leitmarkt und
Leitanbieter für
Elektromobilität“



„globale Standards
setzen“

„nachhaltige Mobilität“

„mindestens 1 Mio.
Elektrofahrzeuge“

Ziele von Bundesregierung und Industrie

- Reduzierung des erdölbasierten Kraftstoffverbrauchs
- CO₂-Emissionsminderung

Umweltziele

- Technologie- und Marktführerschaft im Bereich Elektromobilität
- Auf- und Ausbau von Arbeitsplätzen
- Reduzierung der Kosten für neue Fahrzeuge

Wirtschaftsziele

- Erhalt der Versorgungssicherheit und hoher Netzstabilität
- Errichtung intelligenten und wirtschaftlichen Lade- und Netzinfrastruktur
- verbesserte Netzintegration der Erneuerbaren Energien

Energieziele

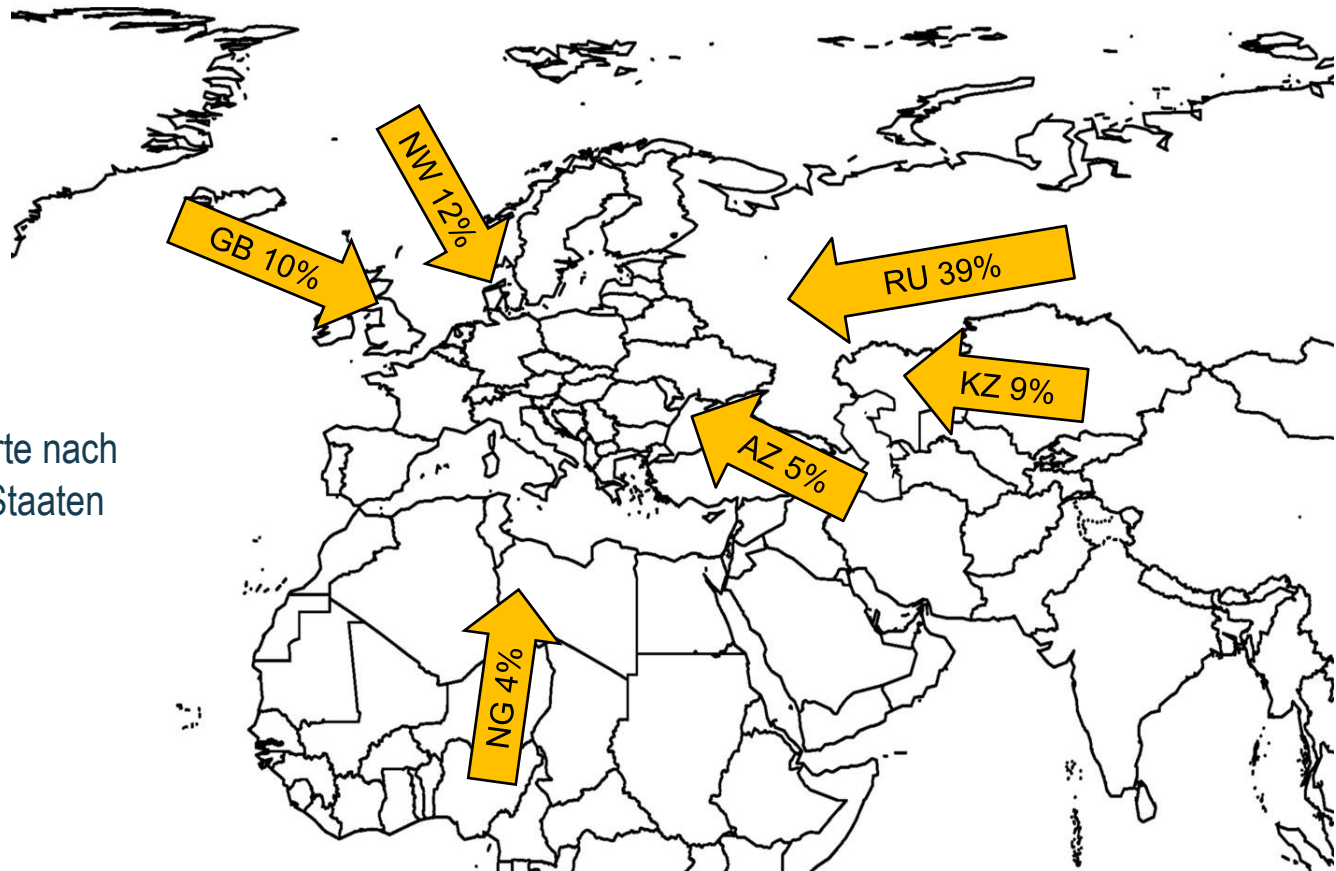
- ...

Gliederung

1. Ziele von Bundesregierung und Industrie
- 2. Realanalyse**
3. Förderung in Deutschland
4. Zusammenfassung

Realanalyse Rohölimporte nach Deutschland

ca. 80% der Ölimporte nach
Deutschland aus 6 Staaten



Treibhausgas-Emissionen des Straßenverkehrs in Deutschland (1995 – 2013)

spezifische Emissionen: **-12%**



CO₂ Absolut: **-2%**

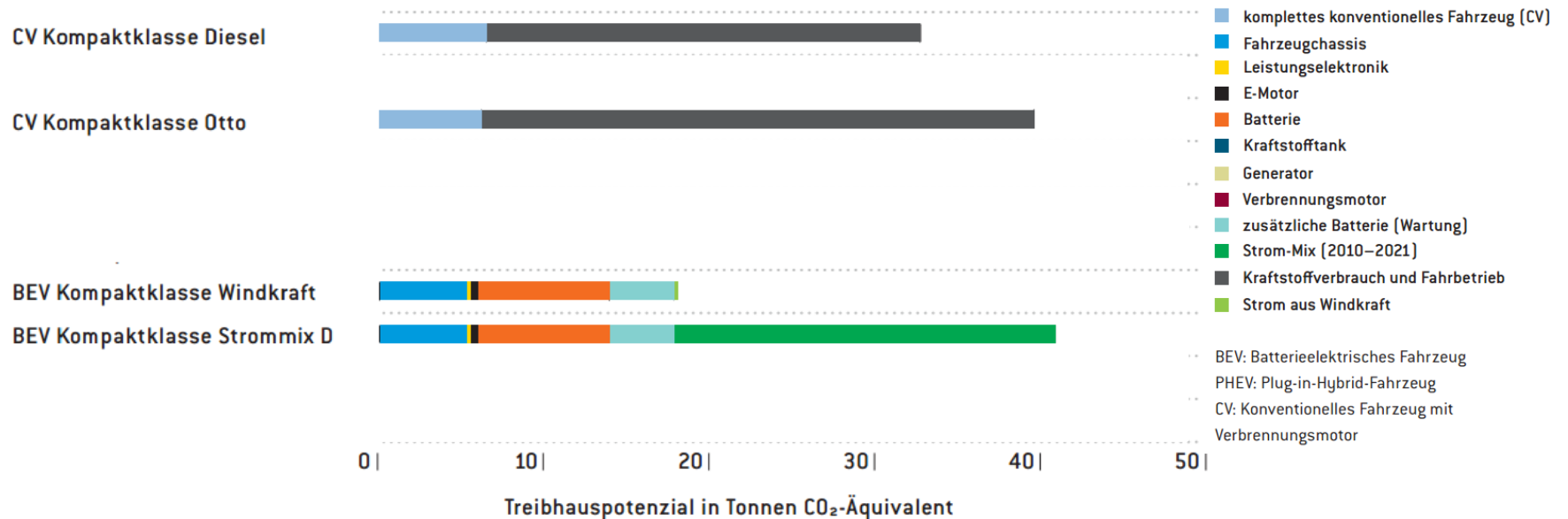
Pkw-Aufkommen: **+11%**



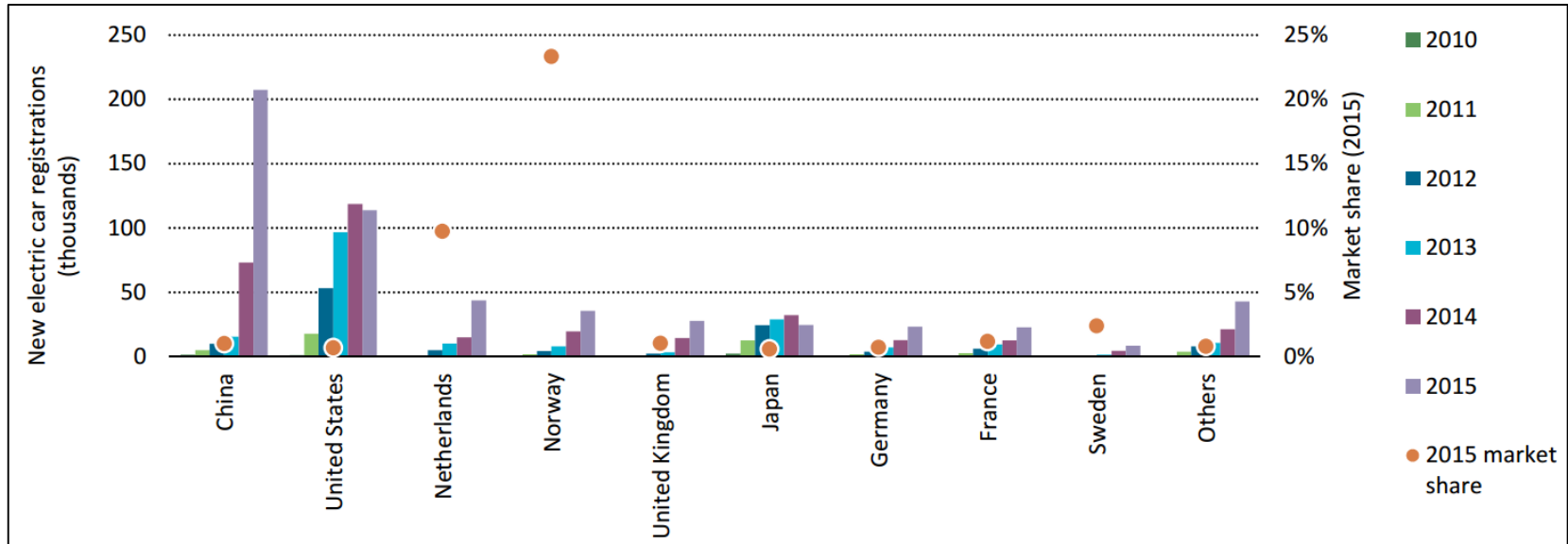
von Diesel-Pkw erbrachte Fahrleistung: **+160%**

Realanalyse Vergleich des Treibhauspotenzials

Vergleich des Treibhauspotenzials im Kompaktwagensegment



Realanalyse Absatz von Elektrofahrzeugen



China: 300.617
Jan – Nov 2016

USA: 133.407
Jan – Nov 2016

Norwegen: 25.469
Jan – Jul 2016

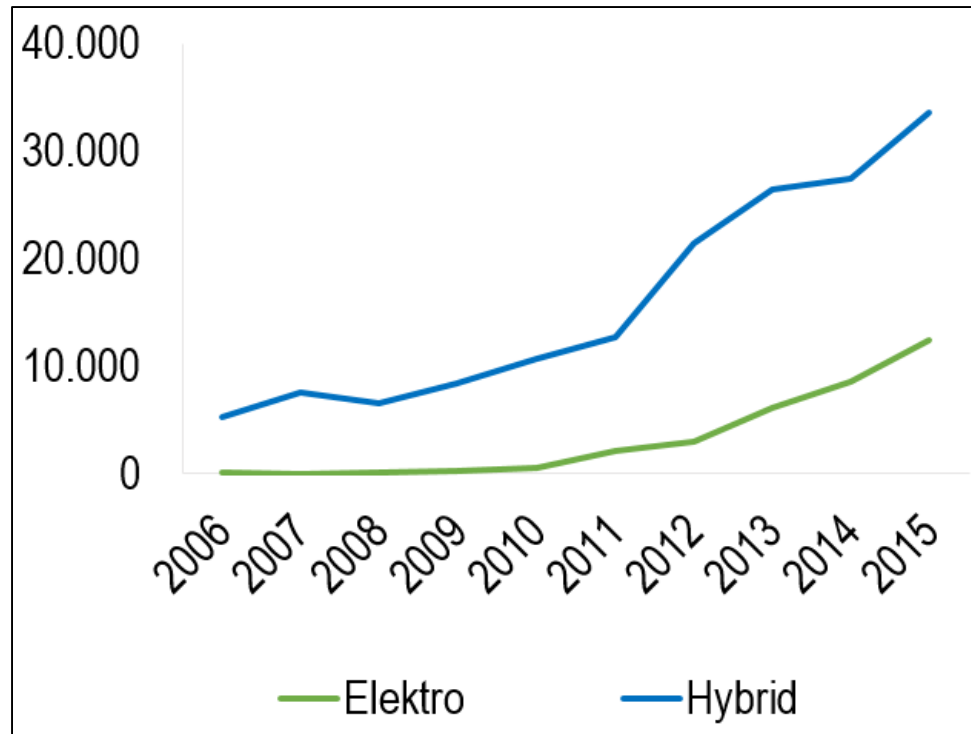
- Keine Deutsche Marken
- Tesla vertreten

- Marktführer: Tesla, Chevrolet, Ford

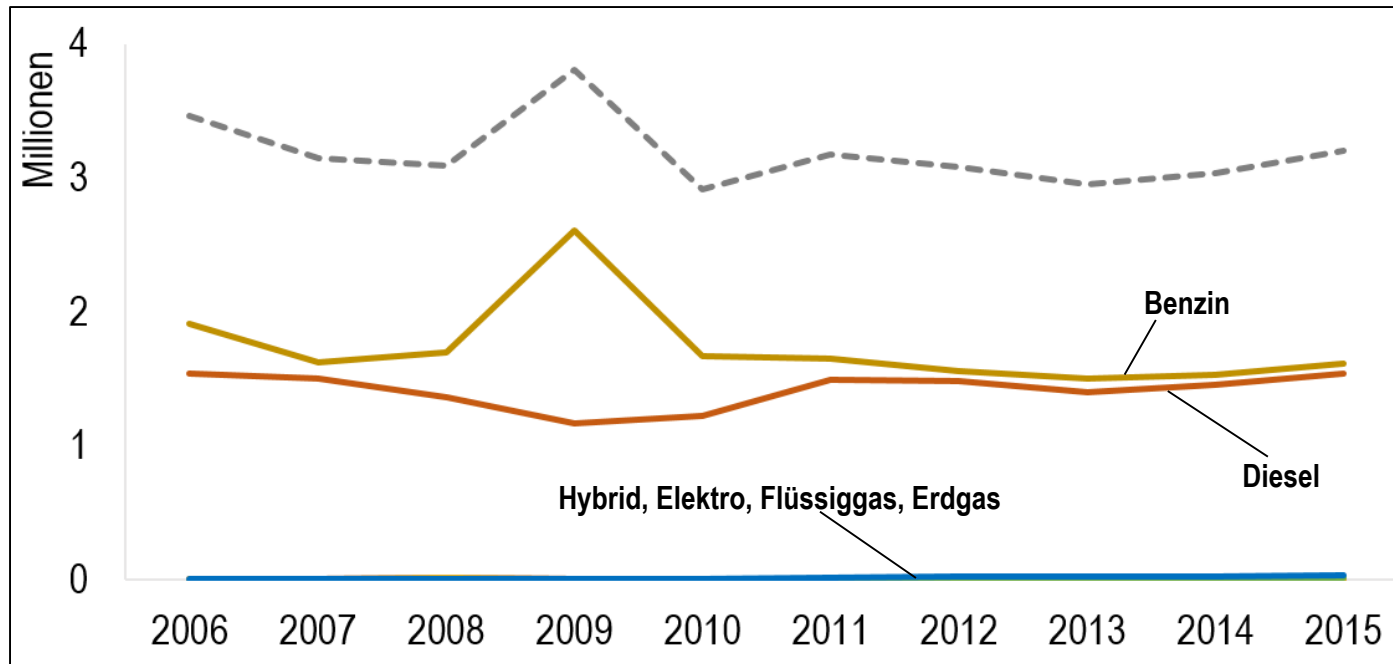
- Marktführer: Nissan, Mitsubishi, VW
- Deutsche Modelle: VW Golf und Passat

https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Global_EV_Outlook_2016.pdf; <http://ev-sales.blogspot.de/2016/08/norway-july-2015.html> nach elbil.no; ofvas.no; <http://ev-sales.blogspot.de/2016/08/norway-july-2015.html> nach Inside EV's; <http://ev-sales.blogspot.de/2016/12/china-november-2016.html>

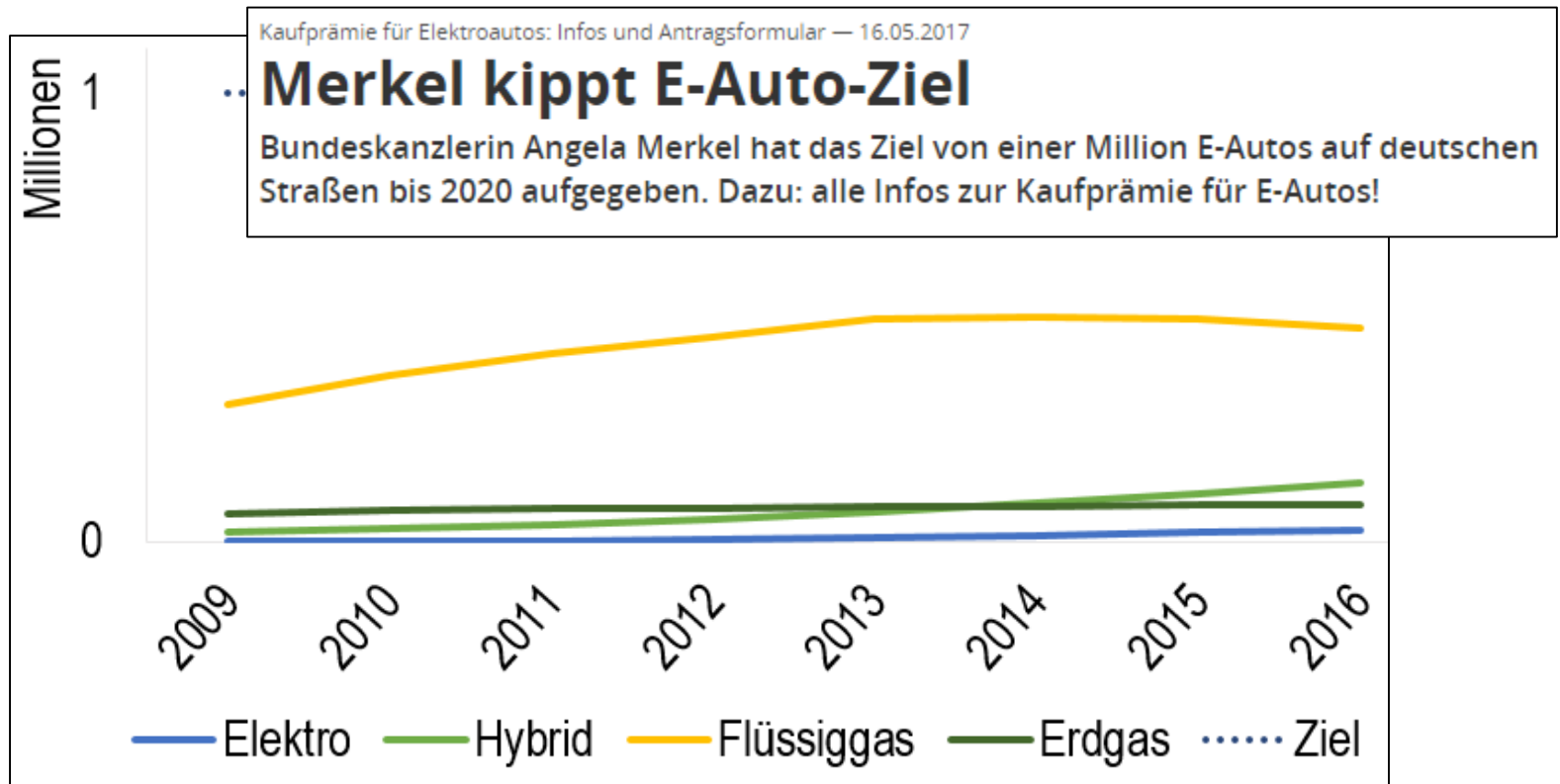
Realanalyse Zulassungen von Elektrofahrzeugen in D



Realanalyse Pkw-Zulassungen in Deutschland



Realanalyse Pkw-Bestand in Deutschland



Gliederung

1. Ziele von Bundesregierung und Industrie
2. Realanalyse
- 3. Förderung in Deutschland**
4. Zusammenfassung

Förderung der Elektromobilität Umweltprämie

Antragsberechtigte:

Privatpersonen, Unternehmen, Stiftungen,
Körperschaften, Vereine

Gegenstand:

Elektrofahrzeuge
Plug-In-Hybride (CO₂ < 50 g/km)
Brennstoffzellenfahrzeuge

Höhe:

Elektrofahrzeuge: 4.000 € (2.000 € Bund)
Plug-In-Hybride: 3.000 € (1.500 € Bund)

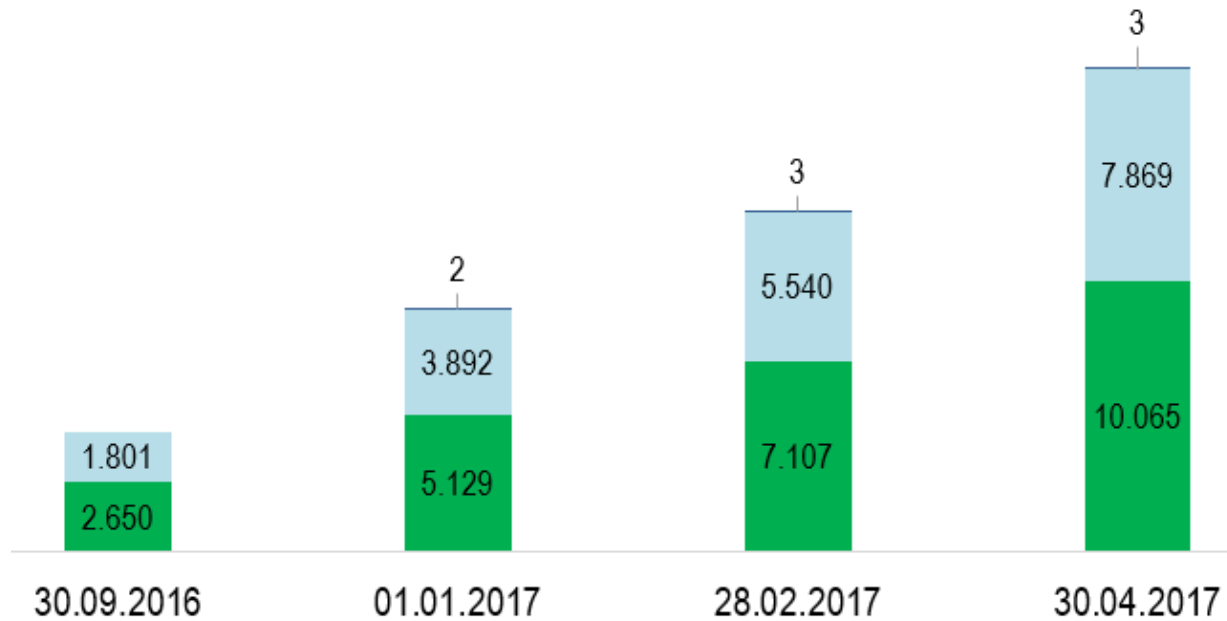
Der Netto-Listenpreis des Basismodells darf
60.000 € nicht überschreiten.

Modell	Anzahl
BMW i3	2.680
Audi A3	2.387
BMW 225xe	1.903
Renault ZOE Intens	1.755
...	...

Stand: 30.04.2017



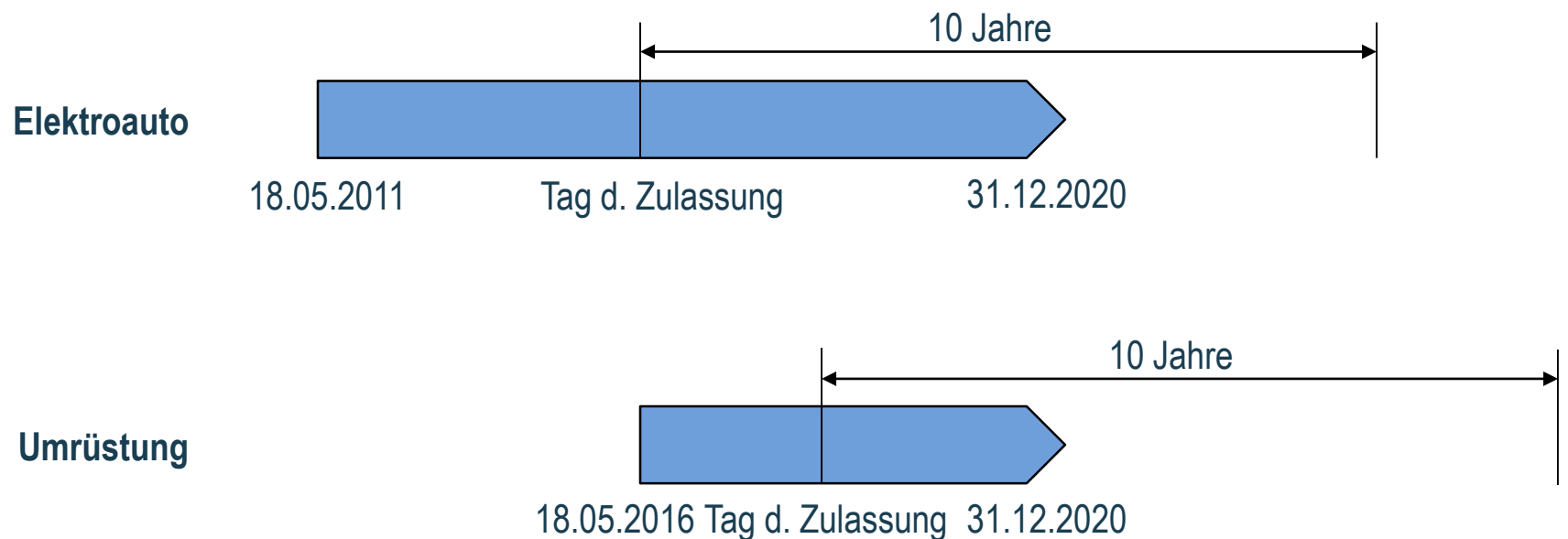
Förderung der Elektromobilität Umweltprämie



- Brennstoffzellenfahrzeuge
- Plug-In-Hybride
- Elektrofahrzeuge

→ zuletzt 18.000 Anträge
→ 1.800 Anträge/Monat

1. Befreiung von der Kfz-Steuer (§ 3d KraftStG)



2. Firmenwagenbesteuerung (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG)

Privat nutzbare Firmenwagen

- geldwerter Vorteil für den Arbeitnehmer
 - Versteuerung und Berechnung: Fahrtenbuch (Wenigfahrer) oder Pauschalbesteuerung (Vielfahrer)
→ Bezug: Wert des Fahrzeugs (Bruttolistenpreis)
- Minderung des Bruttolistenpreises in Abhängigkeit der Batteriekapazität für Elektrofahrzeuge

3. Laden beim Arbeitgeber (§ 3 Nr. 46 EStG)



<https://ecomento.tv/ratgeber/verhaltensregeln-an-der-elektroauto-ladestation/>

Steuerfrei sind ...

- Vorteile (unentgeltlich oder verbilligt gestellter Ladestrom) für das elektrische Aufladen an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens und
- für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung.

Zeitraum: 01.01.2017 – 31.12.2020

4. Pauschalierung der Lohnsteuer



<https://www.alexander-buerkle.de/details/alexander-buerkle-setzt-auf-elektromobilitaet>

Der Arbeitgeber erhält bis zum 31.12.2020 die Möglichkeit,

- die Lohnsteuer für geldwerte Vorteile aus der aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung einer Ladevorrichtung sowie
- für Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und für die Nutzung einer Ladevorrichtung

pauschal mit 25 Prozent zu erheben.

(§ 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG)

5. Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur



in Euro	Vorjahr
1.256	
34.250.000	
841.500	
952.200	
1.205.500	
36	

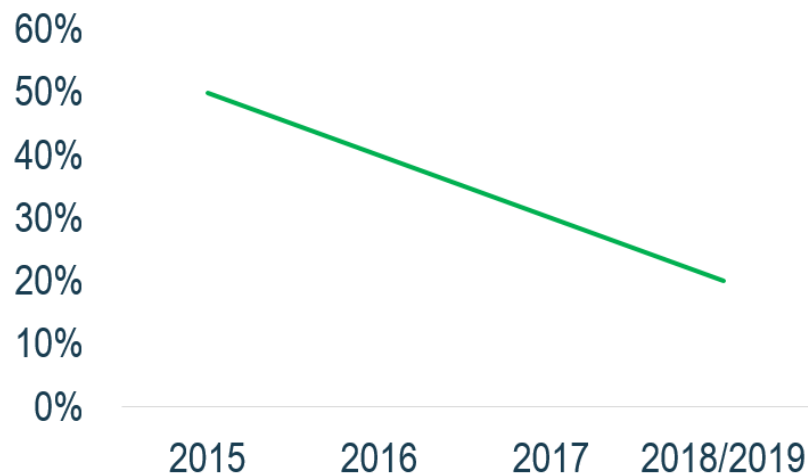
Problem

Mangelnde betriebliche Investitionen in Ladevorrichtungen und die Anschaffung betrieblicher Elektrofahrzeuge

Lösung

Geplant war eine degressive Sonderabschreibung für E-Fahrzeuge und Ladevorrichtungen beginnend mit 50% (BT-DS 18/5864)

5. Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur



- Abschreibungen, die neben der normalen AfA vorgenommen werden können
- Minderung der ertragsteuerlichen Bemessungsgrundlage
- Vorverlagerung vorhandenen Aufwandspotenzials
- Anlage ausgebliebener Steuerverluste
- zusätzlich zur konventionellen AfA

1. Privilegierung nach dem EmoG

- Ausweisung von Sonderparkplätzen
- Ausnahmen von Zu- und Durchfahrtsverbot
- Freigabe von Busspuren für Elektrofahrzeuge

Plus: Ermächtigung von Ländern/Kommunen, auf Parkgebühren für Elektrofahrzeuge zu verzichten



2. Umweltzonen

Umweltzone = Fahrverbot !

Ausnahme über Plakettenregelung

→ Senkung Partikel und NO_x-Emissionen

Rechtsgrundlage:

Aufnahme im kommunalen Luftreinhalteplan
(§§ 40 Abs. 1 i.V.m. § 47 Abs. 1 BImSchG)

3. Blaue Plakette?

Erweiterung der Umweltzone



4. City-Maut (vgl. BuW 2017)

Zwei Modelle denkbar:

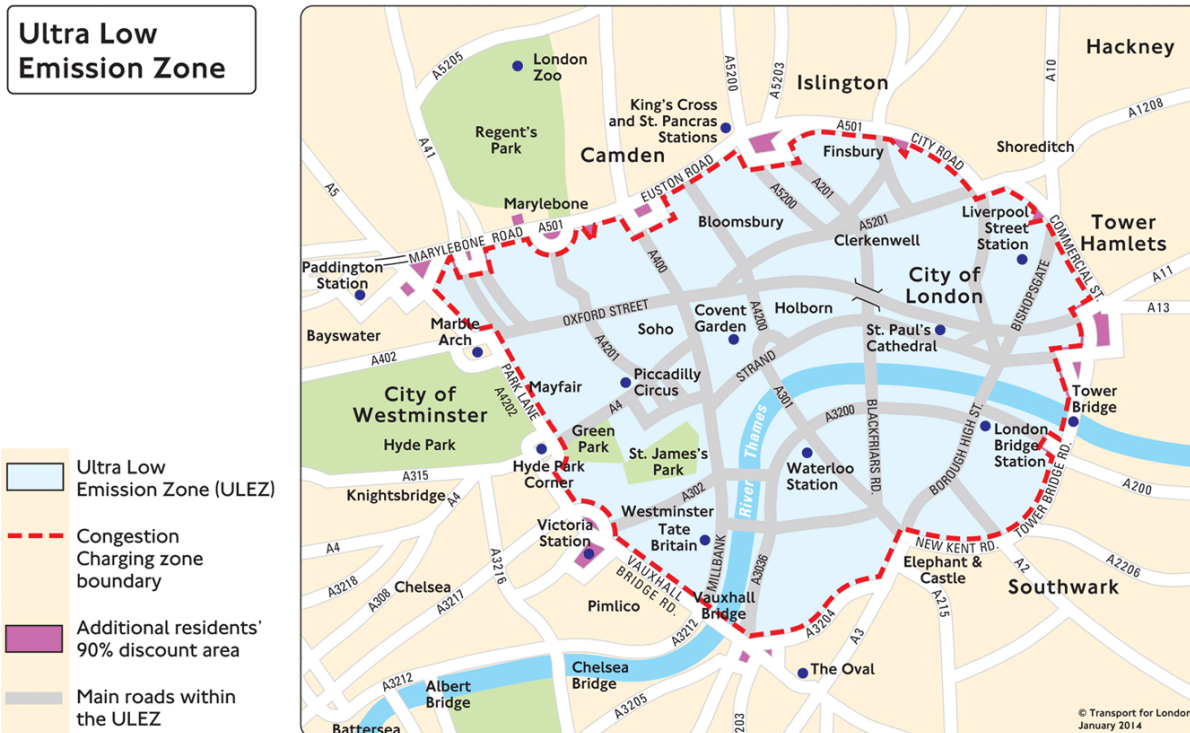
- Erhebung für die Möglichkeit der Inanspruchnahme der städtischen Verkehrsinfrastruktur
- Maut als Benutzungsgebühr für Infrastruktur, ähnlich besonderer Tunnel oder Brücken (Beispiel Stockholm)



http://www.b4bschwaben.de/b4b-nachrichten/augsburg_artikel,-nach-der-umweltzone-auch-citymaut-fuer-augsburg-_arid,120394.html

Förderung der Elektromobilität Straßenverkehrsrecht

Exkurs: London (ab 2020)



<https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone>

5. Pkw-Maut?

Infopapier des BMWI:

- „Systemwechsel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung“
- Die Infrastrukturabgabe muss von allen Haltern von in Deutschland zugelassenen Kfz für ein Jahr entrichtet werden.
- Der Preis bestimmt sich nach dem Hubraum und den Umwelteigenschaften der Fahrzeuge
- „Es wird ein Anreiz geschaffen, möglichst emissionsarme Pkw einzusetzen.“



<https://de.fotolia.com/tag/pkw-maut>

5. Pkw-Maut?

Infopapier des BMWI:

- Je angefangene 100 ccm Hubraum fallen jeweils bis zu einer festgelegten Höchstgrenze von 130 € folgende Abgabensätze an:
 - Euro 3 oder schlechter: 6,50 € bzw. 9,50 €
 - Euro 4 und Euro 5: 2 € bzw. 5 €
 - Euro 6: 1,80 € bzw. 4,80 €
- § 2 Abs. 1 Nr. 10 InfrAG sieht bereits Ausnahmen für reine Elektroautos vor!



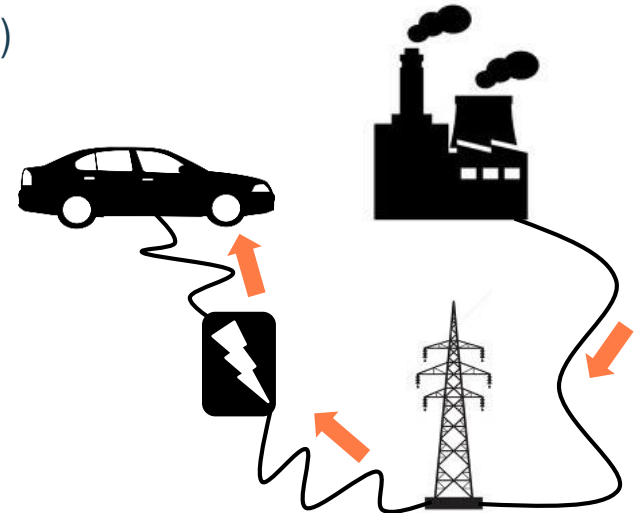
<https://de.fotolia.com/tag/pkw-maut>

1. Energiewirtschaftsrechtliche Einordnung des Ladepunktbetreibers

- Ladepunktbetreiber nach § 3 Nr. 25 EnWG
= Letztverbraucher
- Keine Stromlieferung durch den Ladepunktbetreiber
→ kein Stromversorger/Energieversorgungsunternehmen (EVU)

Folgen

- Keine Genehmigung als EVU und keine Ausweisung des Strommix nötig
- Recht auf einen Netzanschluss gegenüber dem vorgelagerten Verteilnetzbetreiber
- Wahl des Stromlieferanten



Boesche, Sind Ladepunkte für Elektrofahrzeuge Letztverbraucher, RdE 2015, S. 449–455

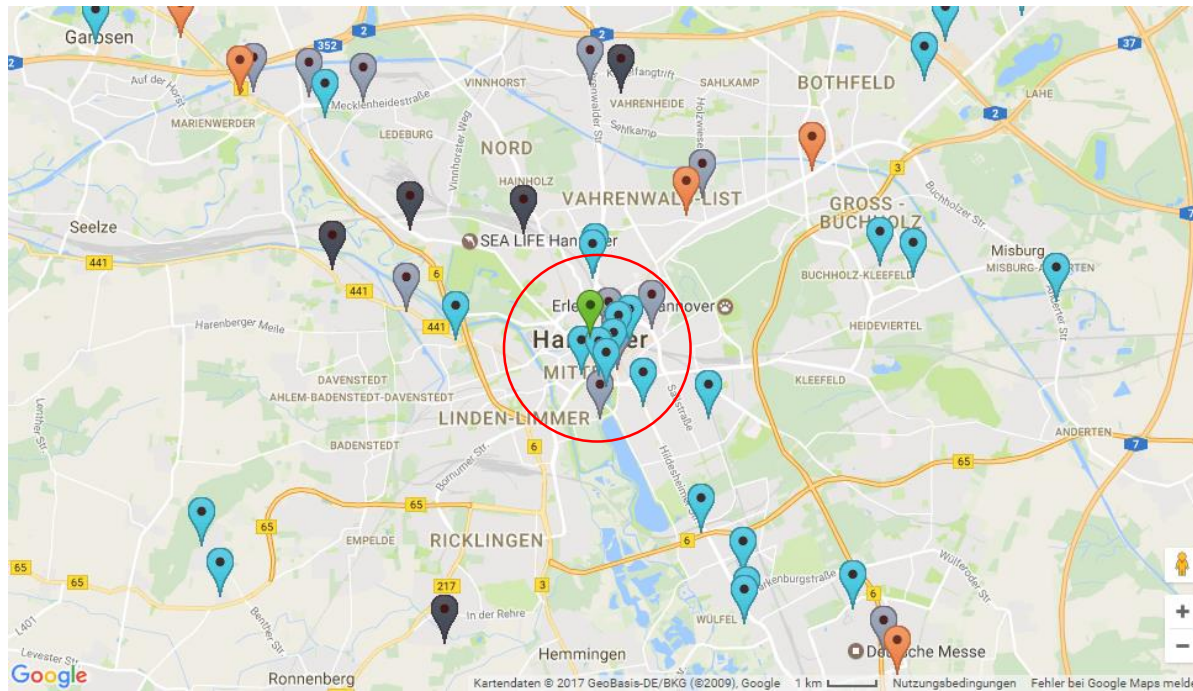
2. Ladesäulenverordnung



- Regelt „die **technischen Mindestanforderungen** an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile“ (§ 1 LSV)
- Ein Ladepunkt ist „**öffentlich zugänglich**, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann;“ (§ 2 Nr. 9 LSV)

http://www.mennekes.de/fileadmin/user_upload/Bilder/Elektromobilitaet/2014/Fahrzeugstecker_Ladekupplung.jpg;
http://www.futuregreen-swiss.ch/s/cc_images/teaserbox_13060845.JPG?t=1476906960

Förderprogramm

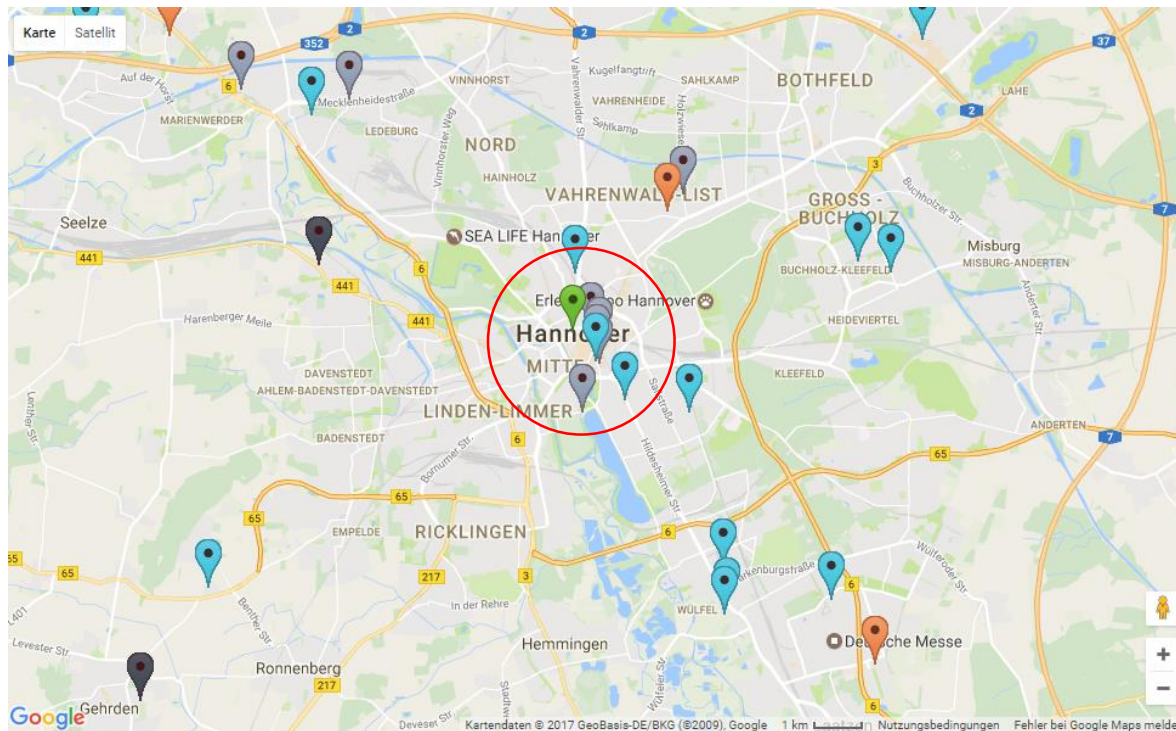


Alle Lademöglichkeiten für Elektroautos in Hannover (Innenstadt): 16



Daten: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen>

Förderprogramm



„barrierefrei - ohne Registrierung oder Vertrag nutzbar“: 9



Daten: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen>

Bundesprogramm Ladeinfrastruktur

- BMVI fördert den Aufbau von Schnellladestationen mit 200 Mio. € und 10.000 Normalladestationen mit 100 Mio. €
- Förderung umfasst neben der Errichtung der Ladesäule auch den Netzanschluss und die Montage
- Voraussetzung ist unter anderem, dass die Ladesäulen öffentlich zugänglich sind und mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden
- Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen, Anträge können ab 1. März 2017 gestellt werden
- maximale Zuwendungssumme pro Antragsteller beträgt 60 Mio. € für die gesamte Förderperiode 2017-2020, im ersten Förderaufruf ist die maximale Zuwendungssumme pro Antragsteller auf 5 Mio. € begrenzt

Gliederung

1. Ziele von Bundesregierung und Industrie
2. Realanalyse
3. Förderung in Deutschland
4. **Zusammenfassung**

Zusammenfassung

- Rechtliche Förderung in Deutschland erscheinen wie ein „Flickenteppich“
→ keine Revolution gewünscht?
- Absatz in Deutschland sehr schleppend!
International konzentriert auf wenige Staaten → Investitionsanreiz?
- Für eine erfolgreiche Einführung und Verbreitung der Elektromobilität
effektive Maßnahmen nötig!
- Weltweit starke Konkurrenz → Strategieentscheidung nötig!

Wo geht es hin?

Chinesischer Gesetzentwurf

Autohersteller fürchten Elektroauto-Quote

Staatliche Förderung sorgt für Elektroauto-Boom in Norwegen

20. April 2017, 09:17 Uhr Automarkt

Audi droht ein Desaster in China

500 Millionen Euro für neue Batteriefabrik

**In acht Jahren könnte jeder vierte Mercedes
elektrisch fahren**