

Faktenlage aus rechtlicher Sicht - die Rahmenbedingungen (inkl. LSV)

Was geht - Was ist erlaubt – Was nicht und wo sind
Änderungen zu erwarten?

Fachveranstaltung Ladeinfrastruktur, Schaufenster Elektromobilität
in Kooperation mit Berliner Agentur für Elektromobilität eMO

am 13. Oktober 2016 in Berlin

1. **Energiewirtschaftsrecht** – Einordnung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher
2. **Stromsteuerrecht** - Einordnung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher
3. **Messstellenbetriebsgesetz** - Einordnung des Ladepunktbetreibers, aber auch des Fahrzeugnutzers als Letztverbraucher und Anschlussnutzer (mit Datenschutzrecht)
4. **Einkommenssteuerrecht** – steuerfrei „Parken mit Laden“
5. **Ladesäulenverordnung** – punktuelles Aufladen („LSV II“)
6. **Eichrecht** – Anzeige des Messergebnisses, dauerhaftes Aufzeichnen
7. **Ausblick**

Änderung des EnWG (§ 3 Nr. 25) durch StrommarktG am 30.7.2016 in Kraft

- Energiewirtschaftsrechtliche Einordnung des **Ladepunktes als Letztverbraucher**
→ dadurch Klarstellung: LP-Betreiber ist **kein Stromlieferant/Energieversorger**
Begründung: **Bündelleistung** am LP aus Service-, Strom-, Infrastruktur- und z.T. Parkleistungen, keine reine Weiterlieferung von Strom („Umwandlung“)
- **Vorteile**
 - LP-Betreiber trägt nicht EnWG-Pflichten als Stromversorger, **keine Genehmigung als EVU, keine Ausweisung des Strommixes in Rechnung** (§§ 40, 42 EnWG) etc.
- **Recht auf**
 - Anschluss an das vorgelagerte Energieversorgungsnetz (§ 17 EnWG)
 - Auswahl des Stromlieferanten (§ 20 EnWG) hat LP-Betreiber, nicht Fahrzeugnutzer

Änderung der StromStV (§ 1a Abs. 2) in Kraft 18.5.2016

- Stromsteuerrechtliche **Einordnung des LP als Letztverbraucher**
- Vorteile: **keine Einordnung als Stromlieferant/EVU, keine Genehmigung durch Hauptzollamt**
- **Fahrzeugnutzer nicht Letztverbraucher** iSd Stromsteuerrechts
- Begründung: s. Energiewirtschaftsrecht
- In Rechnung des Stromlieferanten gegenüber dem Ladepunktbetreiber wird Stromsteuer ausgewiesen, gegenüber dem Fahrzeugnutzer nicht
- Vorgaben der **PAngV** gelten (u.a. Ausweisung des Endpreises, d.h. inkl. MwSt)

- Durch 1. und 2.-Klarstellungen **deutliche Erleichterung für potentielle LP-Betreiber**, die nicht EVU sind, wie Schnellimbissketten, Baumärkte, OEM, Arbeitgeber etc.

MsbG als Teil des Gesetzes über die Digitale Energiewende in Kraft 12.7.2016

- **LP als Letztverbraucher und Anschlussnutzer** eingestuft (§ 2 Abs. 1 Nr. 8)
- Gesetzesbegründung: „**Elektrofahrzeugnutzer gleichfalls Letztverbraucher**“ („jeder für seinen Zweck“). LP-Betreiber, „um die Nutzung der LPe anderen Elektrofahrzeugnutzern zu gestatten, der Fahrzeugnutzer, um mittels LP das Fahrzeug aufzuladen.“ (Hintergrund: Datenschutzkonzept des MsbG soll durchgreifen bis zum Fahrzeug)
- **Datenschutzkonzept gilt** bereits heute: § 48 enthält nur vorübergehende Bereichsausnahme für die Vorschriften Teils 2 Kap. 3 (Einbau intelligenter Messsysteme erst ab 2020 in LIS)
- **Form der Einwilligung** nicht zwingend Schriftlichkeit. Einwilligung, die den Anforderungen des § 4a BDSG genügt (§ 49 Abs. 2 Nr. 7 BDSG), d.h. bei „besonderen Umstände“ kann „andere Form angemessen“ sein. Bei EMob (+), so dass die **elektronische Form** der Einwilligung als ausreichend angesehen wird.

Daten- und zivilrechtliche Zuordnung von Daten aus vernetzten KFZ

Hinweis auf die Studie „Zivil- und datenschutzrechtliche Zuordnung von Daten vernetzter Kraftfahrzeuge“, verfasst von Dr. Katharina Vera Boesche und Dipl.-jur. Diane Rataj, erschienen als Ergebnispapier 21 der Begleit- und Wirkungsforschung der Schaufenster Elektromobilität, 4/2016, 76 Seiten.



Link: http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit__und_wirkungsfor schung/EP21_Zivil-_und_datenschutzrechtliche_Zuordnung.pdf

EStG: Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr (Änderung u.a. EStG) **in Kraft getreten am 23.9.2016**

- **Steuerbefreit:**
 - **Laden eines privaten EMob** oder Hybrid-EMob des Arbeitnehmers im Betrieb des Arbeitgebers
 - die zur **privaten Nutzung** zeitweise überlassene **betriebliche LIS** (d.h. ArbG trägt Anschaffungs- und Installationskosten der beim ArbN aufgebauten LIS)
- Arbeitgeber hat Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung der LIS und Zuschüsse pauschal mit 25% Lohnsteuer zu besteuern
- **befristet** für Zeitraum vom 1.1.2017 bis 31.12.2020
- Vorteile: **keine komplizierte Abrechnung des Ladens beim Arbeitgeber**, Ersparnis von Aufwand (IT, Zeit, Kosten)

Umsetzung der Vorgaben von **Art. 4 Nr. 9 Richtlinie 2014/94/EU**

- Vorgaben der LSV richten sich nur an **öffentlich zugängliche LP**
- **Vier alternative Mindestvorgaben des punktuellen Aufladens** (daneben sind andere Formen, z.B. sms-Payment ergänzend möglich):
 - **Ohne Authentifizierung:**
 - bei **Schenkung** oder
 - gegen Bezahlung mit **Bargeld** in unmittelbarer Nähe zum LP (z.B. Geldautomat im Parkhaus, Parkplatz, Kassenhäuschen, Tankstelle; nicht Kurkarten-Fälle), keine Remotefähigkeit vorausgesetzt.
 - **Mit Authentifizierung:** bargeldloser Bezahlvorgang
 - Bezahlung mittels eines **gängigen kartenbasierten Bezahlsystems** in unmittelbarer Nähe zum LP (EC-, Kreditkarte) oder
 - kostenlos mittels eines **webbasierten Systems** (App, QR-Code, NFC)
- **Ausnahmen für 3,7 kW-Anlagen** (von Stecker-, Meldepflichtung und Vorgaben für punkt. Aufladen). Begründung: **Innovationsoffenheit** in „low-budget Bereich“

- „**Betreiber**“: Ausübung von Sachherrschaft wie Eigentümer, verantwortlich für Implementierung des punktuellen Aufladens (kann sich Dritter bedienen)
- „**punktuelles Aufladen**“: „kein Dauerschuldverhältnis“ (EU-RL schreibt vor: „ohne Vertrag“ – gibt es im deutschen Recht nicht!)
- Definition „**Öffentlich zugänglich**“ ist unverändert geblieben:
(+) öffentlich zugänglich:
Will Parkplatzbetreiber, dass jedermann die Parkfläche nutzt oder nicht?
Will z. B. Supermarkt-, Schnellimbiss-, Baumarkt- oder Hotelbetreiber oder Autohaus, dass Parkplatz grds. von allen potentiellen Kaufinteressenten bzw. Hotelgästen und -besuchern bzw. von allen an dem Erwerb eines Fahrzeugs, von Ersatzteilen oder zur Inanspruchnahme von Reparaturleistungen genutzt wird, unabhängig davon, welche Fahrzeugmarke der Interessent fährt = öffentlich zugänglicher Parkplatz.

(-) öffentlich zugänglich:

Parkplätze für Taxen und Fahrzeuge des ÖPNV, Parkplätze für Car-Sharer (unzulässig ist aber das Reservieren nur für bestimmte Car-Sharer), wenn Parkplatz durch Pförtner, Schranke oder durch eine Reservierung für spezifisch benannte Kunden (Bademeister, Arzt, Schild nur für Betriebsangehörige, Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen X-Y 123, Mitglieder eines Sportvereins o.ä.) gesichert ist. Ein Schild an der Parkplatzeinfahrt „**Nur für Kunden**“ oder eine für alle geltende Schranke an einem Supermarkt, Baumarkt, Imbisskette o. ä. **genügt hingegen nicht**, da sich die Parkplatzflächennutzung auch in diesen Fällen grds. an jedermann richtet.

- **Bestandskraft** für alle LIS, die bis zu 3 Mon. nach Inkrafttreten der LSV aufgebaut werden
- **Inkrafttreten** voraus. zum Ende dieses Jahres (Umsetzungsfrist 18.11.2016)

- Neues Eichrecht (**MessEG, MessEV**) in Kraft getreten 1.1.2015
- Informationsblatt der AGME vom Mai 2016
- Öffentliche **Anhörung des Regelermittlungsausschuss der PTB** am 31.8.2016
- Einrichtung einer Projektgruppe des REA: **PTB-Anforderung 6.03 zur Elektromobilität** (technische Anforderungen an LIS) bis Ende 2016
- **Keine Ausnahme mehr für Abrechnen nach Zeit** (Parken mit Laden), Leistung, Zeit u.a. = eichrechtsrelevante Größen
- **Herausforderungen:** Anzeige des Messergebnisses unmittelbar nach Abschluss des Ladevorgangs, **dauerhaftes** Aufzeichnen des Messergebnisses **lokal im Messgerät**, wenn nicht beide Parteien vor Ort und kein Display vorhanden (gesicherte Übertragung auf Drittgerät mittels validierter Software zulässig), Zertifizierung des Backend, auf „Null“ stellen nach Ladevorgang; keine Übergangsregelung vorgesehen

1. Lastmanagementverordnung Rechtsgrundlage von § 14a EnWG

Steuerung von Verbrauchsanlagen auf Niederspannungsebene, u.a. Elektrofahrzeuge

- Rolle des Fahrzeugnutzer - Letztverbraucher und Anschlussnutzer?
- bei öLIS und Laden beim Arbeitgeber: Adressat für die Steuerung durch Verteilnetzbetreiber (VNB) m.E. nur LP-Betreiber und nicht Fahrzeugnutzer, letzterer ist als „vagabundierender“ Stromkonsument für VNB nicht erkennbar (ähnlich dem Gast eines Haushaltskunden), VNB muss mit statischen Einheit arbeiten können
- Anders bei Hauseigentümer, der nur eigenes KFZ für Steuerung zur Verfügung stellt
- angekündigt für Ende 2016

2. Umsatzsteuerrecht?

- Auch Einordnung als „Bündelleistung“ wie im EnWG und StromStV?
- Änderung nicht absehbar

Dr. Katharina Vera Boesche, Rechtsanwältin
Leiterin Fachgruppe Rechtsrahmen der
Begleitforschung des
BMW-Förderprojekt IKT für Elektromobilität III

Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster
Elektromobilität

www.ikt-em.de

www.schaufenster-elektromobilitaet.org

Tel. + 49 160 976 73248