

B | K

BRAHMS & KOLLEGEN



WINDENERGIE & ELEKTROMOBILITÄT RECHTLICHE WEICHENSTELLUNGEN

Rechtsanwalt Dr. Florian Brahms, Licence en droit français

Warnemünde, 08.11.2017

Gliederung

1. Einleitung
2. Anforderungen des EnWG
3. Elektromobilität & EEG-Umlage
4. Ausblick

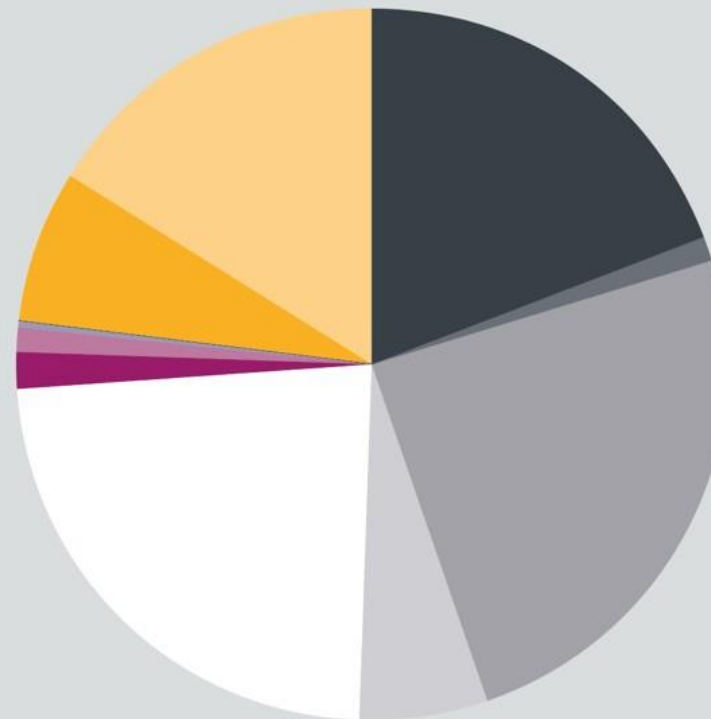
1. EINLEITUNG ALLGEMEINES ANWENDUNGSGEBIET RECHTLICHER RAHMEN

- Deutschland hängt seinen gesetzten Zielen im Verkehrsbereich weit hinterher.
- Regelmäßige „Ei-Henne-Diskussion“, ob erst ausreichend viel Elektrofahrzeuge oder die Ladeinfrastruktur vorhanden sein muss.
 - Derzeit sind bereits eine Vielzahl von Elektrofahrzeugen erhältlich, deren Reichweite für den regelmäßigen Tagesbedarf ausreichend ist.
- Entwicklung ist zu berücksichtigen, die mit dem Begriff Sharing-Economy umschrieben werden kann.
 - Mobilität setzt in der Zukunft in den Städten nicht voraus, auch Eigentümer des Elektrofahrzeuges zu sein.
 - Klassisches Carsharing bereits in allen größeren Städten vorhanden (teilweise bereits elektrifiziert)
 - Fahrzeugflotte des Unternehmens

- Durch den Einsatz von Strom aus WEA könnten Vermarktungsrisiken vergleichbar der Eigen- und Direktversorgung diversifiziert werden.
- Hierbei kann der Strom aus den WEA
 - entweder an einen Energiehändler abgegeben werden, der den Strom über das Netz der allgemeinen Versorgung an die Elektroautos liefert oder
 - Selbst außerhalb des Netzes der allgemeinen Versorgung ggf. unter Einsatz eines Stromspeichers an das Elektroauto geliefert werden.
- Zu prüfen ist jedoch, ob und in wieweit überhaupt eine Tanksäule genutzt würde.
 - Aufgrund des langen Ladevorganges finden die maßgeblichen Ladevorgänge am Arbeitsplatz oder zu Hause statt.
 - Windparks in der Nähe von Autobahnraststätten bzw. Parkplätzen entlang von Bundesautobahnen oder Landstraßen könnten hier ein Anwendungsgebiet sein.

Durchschnittlicher Strompreis für Haushalte 2017

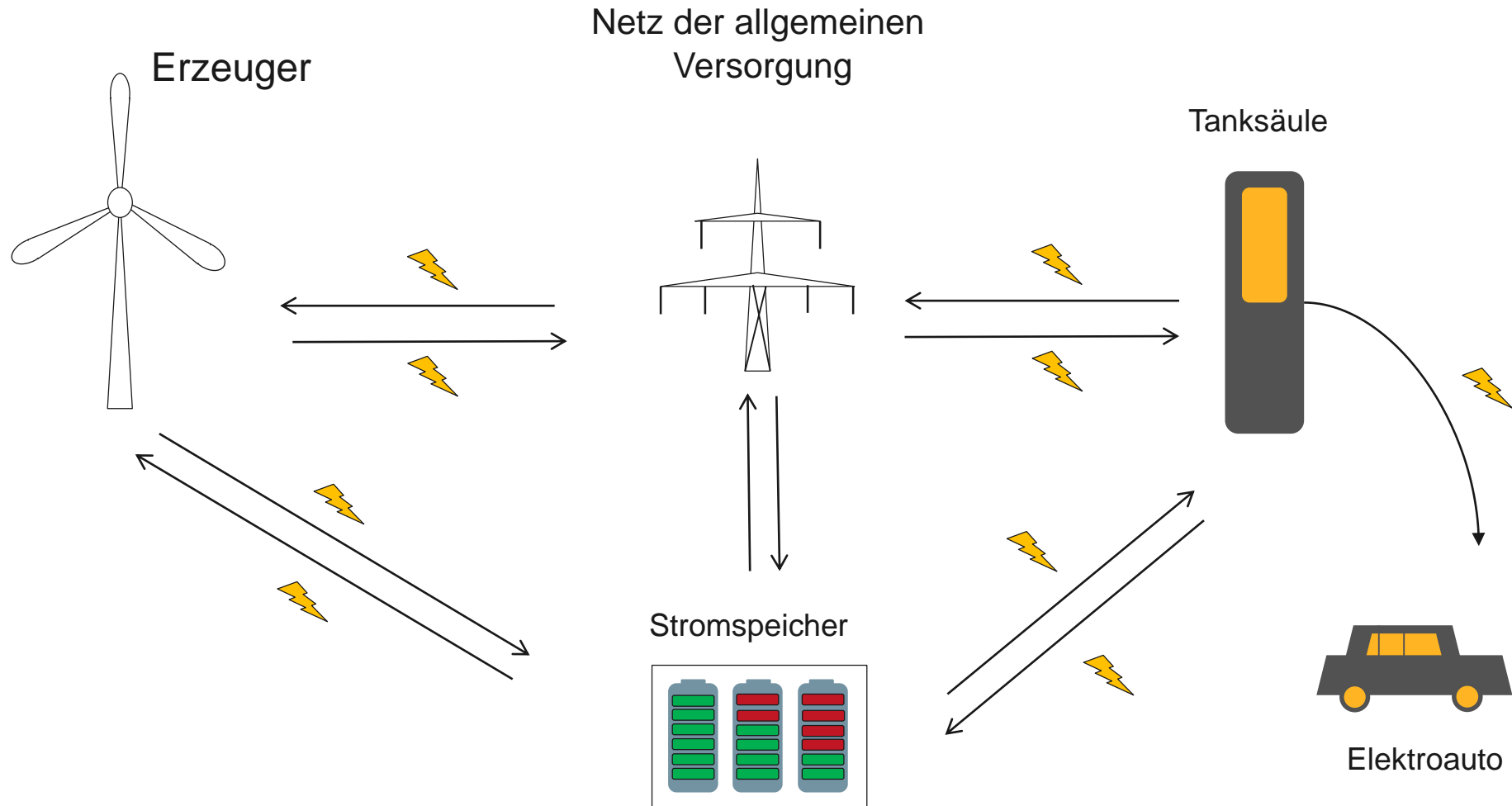
29,23 ct/kWh



Quelle: BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. | Strompreisanalyse Mai 2017

EINLEITUNG

ANWENDUNGSGEBIET



- Der Gesetzgeber hat durch die letzten Novellen des EnWG sowie weiterer Gesetze einen rechtlichen Rahmen für die Elektromobilität vorgegeben:
 - EU-Richtlinie 2014/94/EU v. 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
 - Energiewirtschaftsgesetz geändert durch das StrommarktG
 - Ladesäulenverordnung
 - Erneuerbare-Energie-Gesetze (EEG)
 - Messstellenbetriebsgesetz (MsbG)
 - Stromsteuergesetz (StromStG) bzw. Energiesteuergesetz (EnergieStG)
 - Einkommensteuer- und Umsatzsteuergesetz
 - Elektromobilitätsgesetz (EmoG)
 - Sonstige Vorschriften zur Nutzung von Flächen zur Errichtung der Ladeinfrastruktur

2. ANFORDERUNGEN DES ENWG LETZTVERBRAUCH IM ENWG NETZANSCHLUSS LADESÄULENVERORDNUNG

Definition des Letztverbrauchs im EnWG:

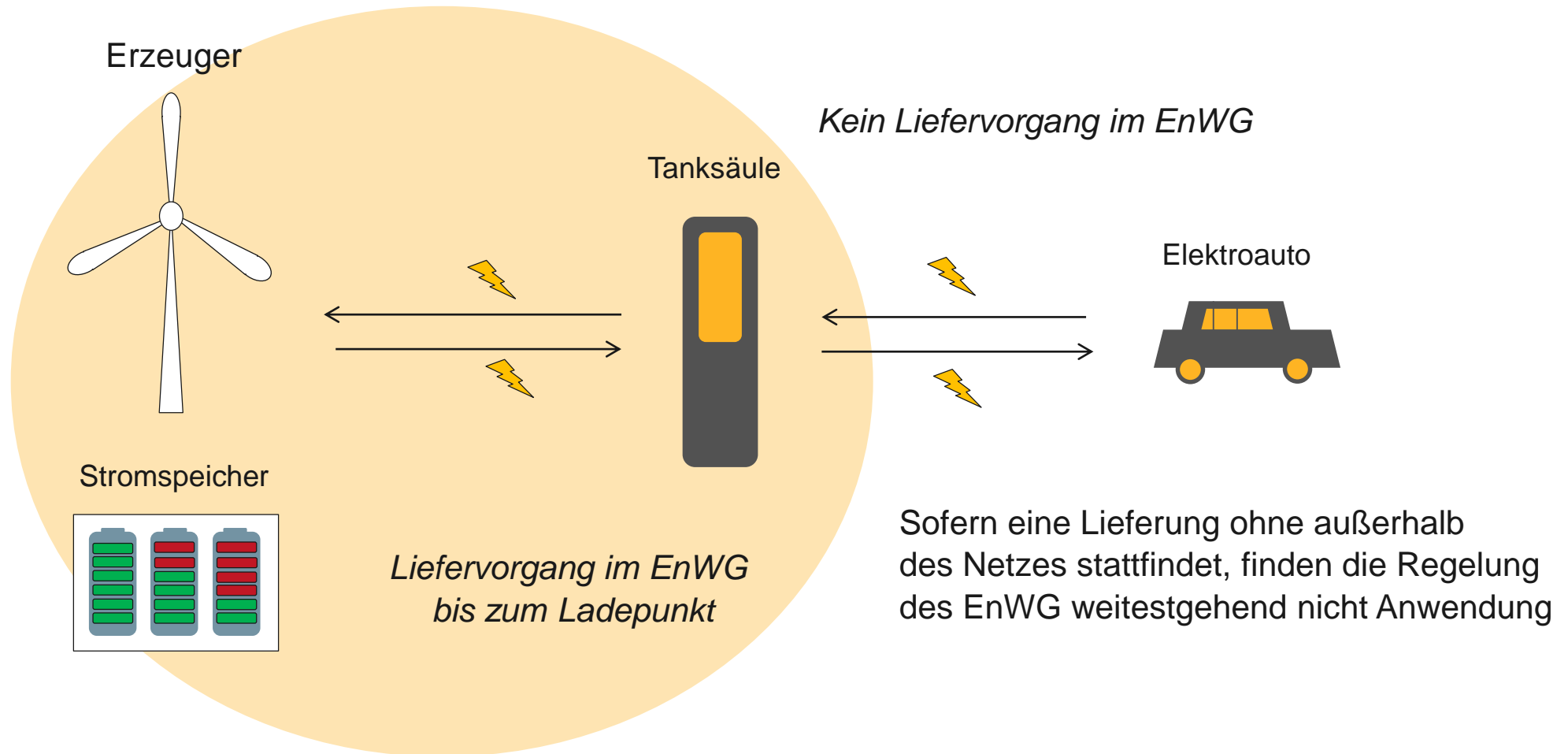
- *„Natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich,“*
- Soweit ein Letztverbraucher solche Ladepunkte als Teil einer bestehenden Kundenanlage betreibt, ist klargestellt, dass der Strombezug für den Ladepunkt energiewirtschaftsrechtlich dem Letztverbrauch des Betreibers der Kundenanlage zuzurechnen ist.
- Ferner sollen alle Umlage und Strompreisbestandteile zum Tragen kommen.
- Aufnahme der Elektromobilität in die Grundsätze des § 1a EnWG, eine Ladeinfrastruktur aufzubauen.

Definition des Letztverbrauchs im EnWG:

- Umstritten war, ob der Betreiber der Ladesäule auch gleichzeitig Energieversorgungsunternehmen iSd EnWG war und mithin ihm alle Rechte und Pflichten nach dem EnWG auferlegt waren.
- Der Gesetzgeber hat durch die Definition klargestellt, dass im Sinne des EnWG aufgrund der Fiktion des Letztverbrauchs zwischen Ladesäulenbetreiber und Inhaber des Elektrofahrzeugs keine Lieferbeziehung entsteht.
- Keine entsprechende Regelung hierzu im EEG. Rechtsfolge unabhängig vom EnWG zu bestimmen, vgl. BT-Drs. 18/7317, S. 78.
- Regulatorische Anforderungen an ein Energieversorgungsunternehmen im Sinne des EnWG werden nicht gestellt (Anzeigepflicht nach § 5 EnWG, Informationspflicht nach § 12 etc.)

ANFORDERUNGEN DES ENWG

LETZTVERBRAUCH IM ENWG



- In § 17 Abs. 1 EnWG hat der Gesetzgeber die Ladepunkt für Elektromobile im Rahmen des diskriminierungsfreien Anschlusses an das Netz aufgenommen.
 - Im Umkehrschluss ist der Ladepunkt kein Netz der allgemeinen Versorgung sondern Letztverbraucher und hat diese Anforderungen zu erfüllen.
 - Ferner handelt es sich bei dem Ladepunkt um eine Energieanlagen iSd EnWG.
- Daneben wurde das BMWe dazu unter § 49 Abs. 4 EnWG für den Netzanschluss von Ladesäulen konkretisierende Anforderungen in einer Versordnung aufzunehmen.
- Auch Betreiber von Ladepunkten können verpflichtet werden, entsprechende Informationen an das Marktstammdatenregister zu übermitteln.

Direktleitung zur Eigen- oder Direktversorgung

- Definition: Direktleitung im Sinne des § 3 Nr. 12 EnWG
 - eine Leitung, die einen einzelnen Produktionsstandort mit einem einzelnen Kunden verbindet, oder
 - eine Leitung, die einen Elektrizitätserzeuger und ein EVU zum Zwecke der direkten Versorgung mit ihrer eigenen Betriebsstätte, Tochterunternehmen oder Kunden verbindet, oder
 - eine zusätzlich zum Verbundnetz errichtete Gasleitung zur Versorgung einzelner Kunden
- Beachte: Unterschied zur Stichleitung, da diese auch noch zu einem anderen Netz zugeordnet werden kann.

Kundenanlagen (§ 3 Nr. 24a EnWG):

- die sich auf einem räumlich zusammengehörenden Gebiet befinden,
 - mit einem Energieversorgungsnetz oder mit einer Erzeugungsanlage verbunden sind,
 - für die Sicherheit eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs bei der Versorgung mit Elektrizität und Gas unbedeutend sind und
 - unabhängig von der Wahl des Energielieferanten, jedermann diskriminierungsfrei und unentgeltlich das Netz zur Verfügung stellt ↔
- BNetzA: Beschl. BK6-10-208 v. 07.11.2011 zur Konkretisierung der Anforderungen
 - BNetzA: Beschl. BK6-16-279 v. 27.07.2017 Im Einzelfall Querung von Straßen möglich
 - BNetzA: Beschl. BK6-15-166 v. 03.04.2017 Bei 450 Wohneinheiten ist der Wettbewerb dem Grunde nach betroffen.

- Ladesäulenverordnung (LSV) regelt die technischen Mindestanforderungen, die durch die Ladesäulen einzuhalten sind.
 - Anwendungsbereich auf öffentliche Ladepunkte beschränkt
 - Öffentlich ist der Betrieb, wenn der zur Ladesäule gehörende Parkplatz von jedermann genutzt werden kann (auch gegen Entgeltzahlung).
- Ladepunktbetreiber ist verantwortlich für den betrieb der Ladeinfrastruktur und koordiniert die energiewirtschaftlich konforme Einbindung in das Stromnetz
- Der Ladepunktbetreiber ist verantwortlich, dass ein „punktueller Aufladen“ ermöglicht wird, wobei er sich Dienstleistungen Dritter bedienen kann.
- Verpflichtung zur Meldung des Aufbaus bzw. Abbaus der Ladeinfrastruktur in § 5 LSV gegenüber der BNetzA geregelt.

- „punktueller Aufladen“ ist das Laden eines Elektromobils, welches **nicht als Leistung im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses zwischen dem Nutzer und einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder einem Betreiber eines Ladepunktes erbracht wird.**

- Der Betreiber der Ladeinfrastruktur hat ein „punktueller Aufladen“ zu gewährleisten:

- Hierzu muss dieser am Ladepunktbetreiber sicherstellen, dass der Ladepunkt
 - keine Authentifizierung zur Nutzung fordert, und die Leistungserbringung, die die Stromabgabe beinhaltet, anbietet ohne direkte Gegenleistung oder
 - gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder
 - die für den bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung und den Zahlungsvorgang mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems beziehungsweise Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht.

3. ELEKTROMOBILITÄT & EEG UMLAGE

ENTSTEHUNG EEG-UMLAGE

EIGENVERSORGUNG

ELEKTROMOBILITÄT & EEG-UMLAGE

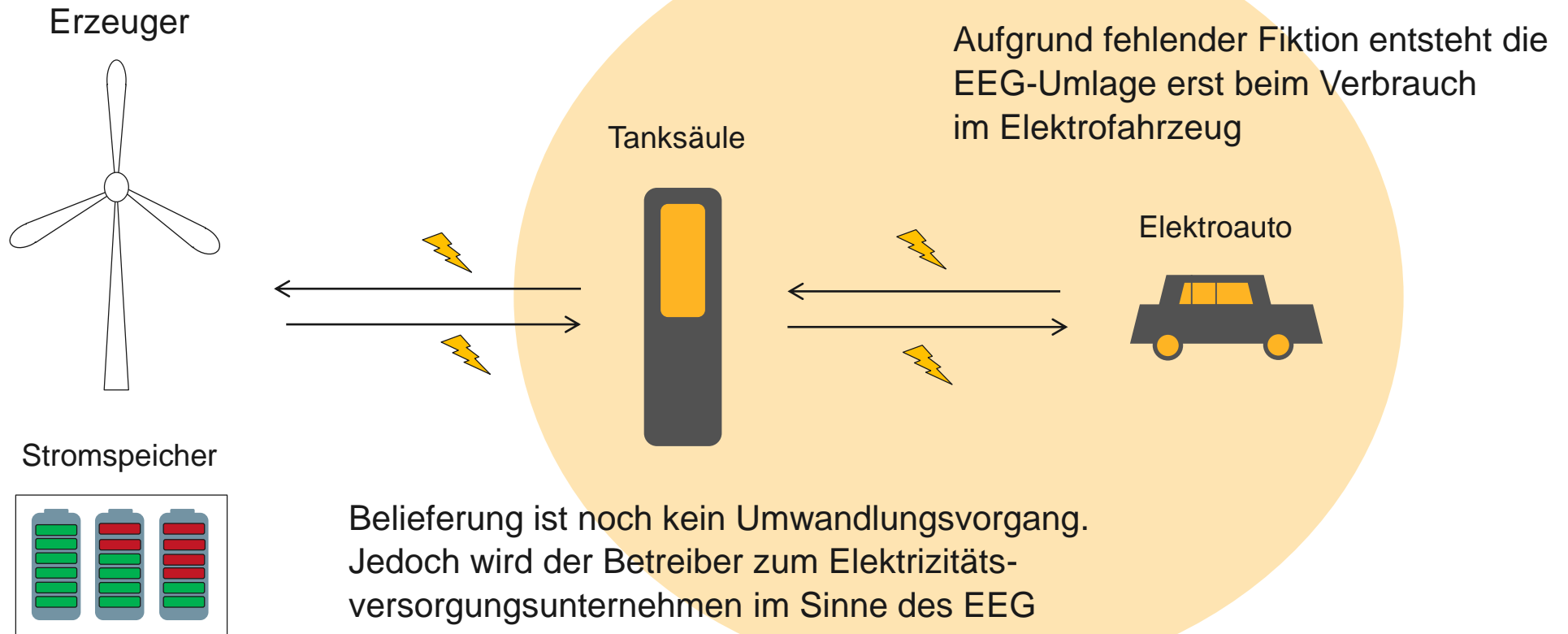
ENTSTEHUNG DER EEG-UMLAGE

- Gesetzgeber hat im Rahmen der Novellierung des EEG 2017 erkannt, dass es für die Sektorenkopplung und die Elektromobilität einen Ausbaubedarf der Erneuerbaren Energien bedarf.
 - Eine spezifische Förderung kommt jedoch nicht zum Tragen.
- Das EEG enthält eine andere Definition innerhalb des EEG 2017 für die Nutzung des Stroms in Elektrofahrzeugen:
 - „Elektrizitätsversorgungsunternehmen“ ist jede natürliche oder juristische Person, die Elektrizität an Letztverbraucher liefert,
 - „Letztverbraucher“ jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht,
- In der Folge erst die Umwandlung von Strom im Elektrofahrzeug ein Letztverbrauch. Sofern Elektrofahrzeug als Zwischenspeicher zur Wiedereinspeisung genutzt wird, sind die Anforderungen des § 61k EEG 2017 zu beachten.

- Grundsatz: Bei jeder Lieferung an Letztverbraucher ist die EEG-Umlage durch das Energieversorgungsunternehmen zu entrichten, vgl. § 61 EEG 2017.
- Verringerung der EEG-Umlage auf Eigenstrom, wenn Eigenverbrauch aus KWK oder EE-Anlagen erfolgt:
 - Letztverbraucher betreibt die Erzeugungsanlage als Eigenerzeuger und verbraucht den erzeugten Strom selbst im räumlichen Zusammenhang zu der Stromerzeugungsanlage
 - Sog. Eigenstromprivileg oder -Pönale nur, wenn nicht durch ein Netz der allg. Versorgung durchgeleitet wird.
- Bei Elektromobilität ist dann zu prüfen, ob das Elektrofahrzeug dann durch den Erzeuger selbst oder durch einen Dritten betrieben wird. Fraglich ist, wie dies nach den Anforderungen des EEG messtechnisch sauber abzubilden ist.

ELEKTROMOBILITÄT & EEG-UMLAGE

EIGENVERSORGUNG



4. ENTWICKLUNGEN UND AUSBLICK

- Die Ziele der bisherigen Bundesregierung werden verfehlt werden.
- Eine nachhaltige Energiewende kann nur gelingen, wenn auch die Fahrzeugflotte insgesamt elektrisiert wird und diese mit Erneuerbaren Energien versorgt wird.
- Die unmittelbare Errichtung einer Ladeinfrastruktur in der Nähe von WEA kann regelmäßig nur bei Rastplätzen/Parkplätzen oder in der Nähe des Arbeitsplatzes sinnvoll sein, sofern eine Direktversorgung angestrebt wird.
- Bei Aufbau/Unterhalt eines eigenständigen Stromvertriebs kann der Aufbau einer Ladeinfrastruktur sinnvoll sein.
- Es besteht u.a. ein Förderanreiz für Arbeitgeber bzw. für deren Mitarbeiter durch EStG, da Abgabe nicht Lohnsteuerbelastet ist, vgl. § 3 Nr. 46 EStG.
- Auch nach dem StromStG ist der Ladepunktbetreiber nicht Versorger.

**VIELEN DANK
FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT**



Dr. Florian Brahms
Lic. en drt. fr. | Rechtsanwalt

BRAHMS & KOLLEGEN Rechtsanwälte
Kaiserliche Postdirektion
Französische Str. 12 | 10117 Berlin

Tel. +49 (0)30 20 188 328
Mail brahms@brahms-kollegen.de
Web www.brahms-kollegen.de