

/ Rechtsrahmen Ladeinfrastruktur – Errichtung & Betrieb

Forum eMobilität - Die neue Mobilität; IHK für München und Oberbayern

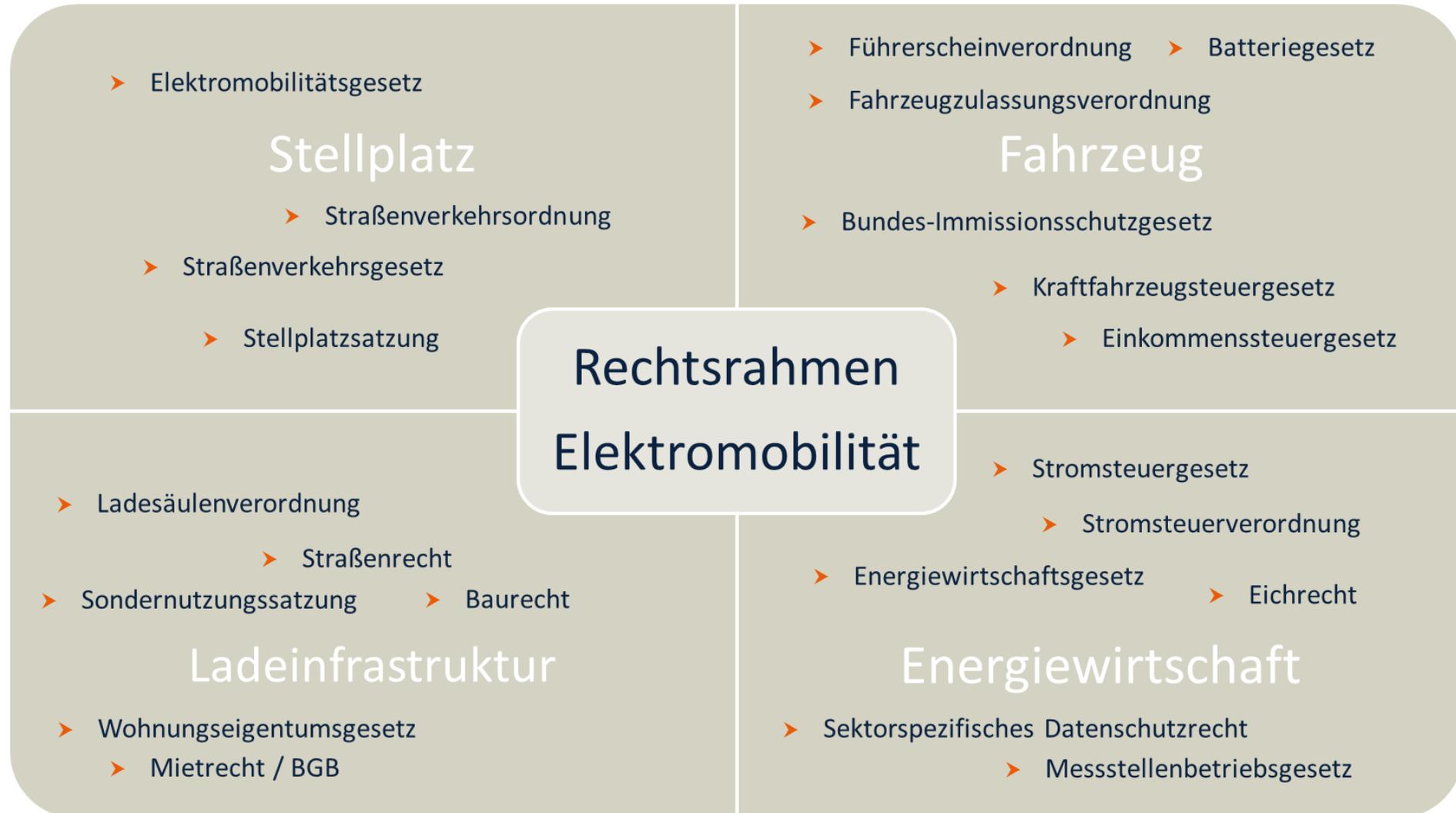
19.02.2018

RA Christian A. Mayer, Noerr LLP, München

Alicante
Berlin
Bratislava
Brüssel
Budapest
Bukarest
Dresden
Düsseldorf
Frankfurt/M.
London
Moskau
München
New York
Prag
Warschau

noerr.com

/ Rechtsrahmen Elektromobilität



/ Errichtung von Ladeinfrastruktur

Nach Standort der Ladeinfrastruktur

Grundsätzlich eher unproblematisch, jedenfalls bei Errichtung im

- privaten Bereich
- semi-öffentlichen Bereich

Die Errichtung erfolgt auf privatem Grund, deshalb

- kein öffentliches Straßenrecht zu beachten und
- Ladeinfrastruktur in den meisten (Landes-) Jurisdiktionen genehmigungsfrei (aber: Vorgaben der BauO gleichwohl einzuhalten, z.B. nicht „verunstaltend“, Denkmalschutz zu beachten)

Problematischer: Errichtung im öffentlichen Straßenraum

- Sondernutzung der öffentlichen Verkehrsflächen ist erlaubnisbedürftig!

Mietrecht

- Ein Mieter ist ohne Zustimmung seines Vermieters nicht berechtigt, bauliche Veränderungen an der Mietsache vorzunehmen. Es steht alleine in der Entscheidung des Vermieters, ob der Mieter LIS errichten darf.
- Vermieter sollte der Errichtung von Ladeinfrastruktur nicht grundlos widersprechen können – neue Regelung entsprechend § 554a BGB (barrierefreies Wohnen).

WEG

- Errichtung von Ladeinfrastruktur macht regelmäßig bauliche Veränderungen am Gemeinschaftseigentum erforderlich, die Zustimmung der WEG bedürfen.
- Zivilgerichte (AG Schöneberg / LG München): Errichtung LIS stellt bauliche Veränderung iSv § 22 Abs. 1 WEG dar, die der Zustimmung aller Eigentümer bedarf.

/ Ladesäulenverordnung

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

§ 2 Nr. 9 LadesäulenVO: *“Im Sinne dieser Verordnung [...]*

ist ein Ladepunkt 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 bestimmbaren Personenkreis tatsächlich befahren werden kann;“

Aus der Begründung:

„Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich nach der Zugänglichkeit zum Parkplatz, auf dem sich der Ladepunkt befindet. [...] unbestimmten oder nach allgemeinen Kriterien bestimmbaren Personenkreis befahren werden kann (z. B. Geschäftshaus- oder Kundenparkplätze). [...] Ladepunkte, die sich auf privaten Carports oder privaten Garageneinfahrten befinden sind somit grundsätzlich keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte [...]“



/ Ladesäulenverordnung



Ziel und Inhalt der Verordnung

Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in deutsches Recht

- Technische Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten (§ 3 LSV, insb. Typ 2 und Combo 2);
- Anzeige- und Nachweispflichten der Betreiber von öff. zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten (§ 4 LSV);
- Bundesnetzagentur kann Einhaltung der technischen Anforderungen überprüfen und den Betrieb von Ladepunkten untersagen, wenn technische Anforderungen nicht eingehalten oder Anzeige- und Nachweispflichten nicht erfüllt (§ 5 LSV);
- Bestandsschutzregelung in § 6 LSV: Ladepunkte, die bis 3 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung in Betrieb genommen worden sind.

/ Ladesäulenverordnung

Novelle – Ergänzung – Ladesäulenverordnung

- 12.05.2017: Bundesrat stimmt Entwurf zu;
- Erste Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung vom 01.06.2017 (in Kraft ab 02.01.2017);
- Wesentliche Regelungsinhalte: Anforderungen zur Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung an Ladepunkten (Vorgabe aus Richtlinie 2014/94/EU)
- Betreiber eines Ladepunkts: *„Wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt“*
- Punktueller Laden: *„Das Laden eines Elektromobils, welches nicht als Leistung im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses zwischen dem Nutzer und einem EVU oder Ladepunktbetreiber erbracht wird“*

Punktuelles Laden („ad-hoc Laden“; „spontanes Laden“) ist sicherzustellen, indem

- keine Authentifizierung gefordert wird, und der Strom
 - ▷ ohne direkte Gegenleistung, oder
 - ▷ gegen Bargeldzahlung in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt abgegeben wird;
- Bei Authentifizierung (bargeldloser Zahlungsvorgang) eine Zahlung
 - ▷ mit gängigen kartenbasierten Zahlungssystemen/ Zahlungsverfahren in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, oder
 - ▷ Mittels eines gängigen webbasierten Systems ermöglicht wird.

/ Förderprogramm Ladeinfrastruktur

Förderprogramm Ladeinfrastruktur (BMVI)

- ▷ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur (13.02.2017);
- ▷ Erster Aufruf zur Antragseinreichung (15.02.2017);
- ▷ Zweiter Aufruf zur Antragseinreichung (14.09.2017).
- Ziel der Förderrichtlinie: flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an LIS.
- Gegenstand der Förderung: öffentlich zugängliche LIS.
- Gesamtfördervolumen: EUR 300 Mio.
- Förderfähige Kosten: Anschaffungskosten inkl. Netzanschluss & Montage; exkl. Planungs-, Genehmigungs- & Betriebskosten).
 - ▷ Normalladepunkte (bis 22 kW max. 60%/EUR 3.000,00);
 - ▷ Schnellladepunkte (bis 100 kW max. 60%/EUR 12.000,00 bzw. über 100 kW max. 60%/EUR 30.000,00);
 - ▷ Netzanschluss (60% max. EUR 5.000,00 bzw. EUR 50.000,00)

Technische Anforderungen wie LSV, außerdem (u.a.)

- Remotefähige Ladeinfrastruktur (Online-Anbindung der Ladeinfrastruktur an IT-Backend; fernsteuerbar);
- Mittels Roaming ist sicherzustellen, dass Vertragskunden anderer Anbieter von Fahrstrom den jeweiligen Standort auffinden, die dynamischen Belegungsstatus einsehen und Ladevorgänge starten und bezahlen können;
- Ladeinfrastruktur muss Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen.
- Außerdem: Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien, Nachweis über zertifizierten Grünstrom-Liefervertrag.

/ Alternative Mobilität und neue Quartiere



Headlines vom 20.07.2017

- „Mehr Grau statt Grün“
- „Münchens giftigste Straßen“
- „Der Abgas-Schock“



/ Alternative Mobilität und neue Quartiere

- Hohe Nachfrage nach Wohnraum in Ballungsräumen;
- Sozialer Wohnungsbau über Jahre vernachlässigt;
- Gesetzesinitiativen langwierig & weitere Zeit bis Umsetzung;
- Obendrein: Mangel an Baugrundstücken
- Moderne Mobilitätskonzepte substituieren teure Stellplätze (Herstellungskosten sinken),
- Verringerter Stellplatzbedarf erlaubt Nachverdichtung im urbanen Raum bei gleicher verkehrlicher Erschließung,
- Gesundes, familienfreundliches urbanes Wohnumfeld.

Folge:

- Aktuelle Bedarfsprognose des BMUB: 350.000 neue Wohnungen pro Jahr;
- Steuerungsoptionen der Kommunen im Fokus, insbesondere die Instrumente des allgemeinen Städtebaurechts.

Außerdem Handlungsdruck wegen Emissionen Straßenverkehr, (Klagen Dt. Umwelthilfe), aber fehlende Handlungsinstrumente

- Blaue Plakette, Diesel-Fahrverbote; City-Maut;
- Post-2020-CO2-Regulierung auf EU-Ebene (weitere Verschärfung Flottengrenzwerte, Emissionshandel im Verkehrssektor?);

- *„Die Antragsgegnerin musste nicht bereits Maßnahmen der Bewältigung eines Nutzungskonflikts abwägen, der bei Ziel entsprechender Nutzung des reinen Wohngebiets nicht auftreten wird. Sie durfte sich vielmehr darauf beschränken, sich für ein Modellprojekt zu entscheiden und darauf abzustellen, für den Fall eines von ihr nicht erwarteten Misserfolgs die zur Bewältigung etwaiger Konflikte dann und nicht bereits jetzt erforderlichen Maßnahmen auf städtebaupolitischer Art zu ergreifen.“*

(OVG Münster, Urteil v. 11.01.2002; Az.: 7a D 6/00.NE)

/ Planerische Steuerung

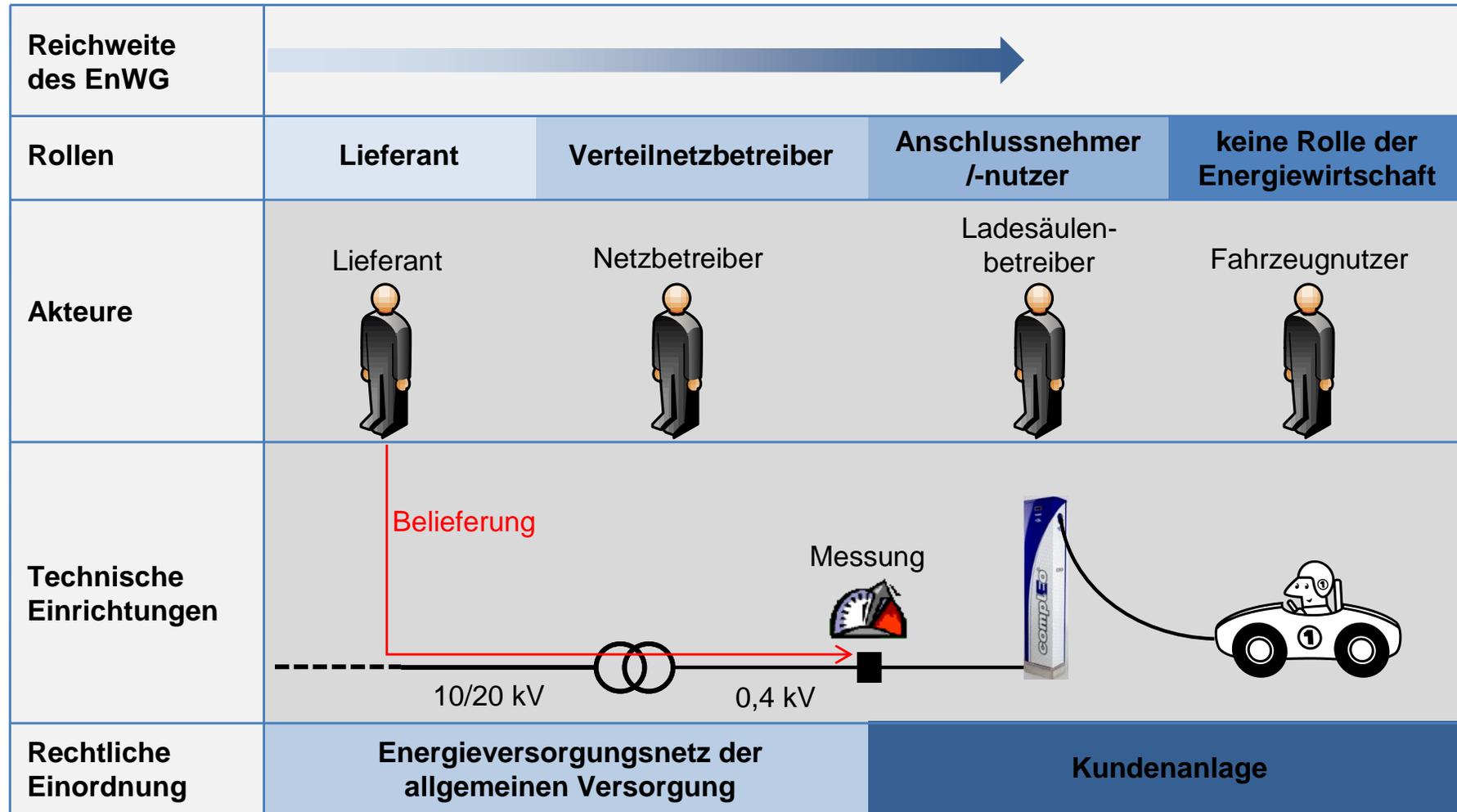
Bauplanungsrecht

- Die Bauleitpläne sollen (§ 1 Abs. 5 BauGB): „[...] dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, [...] den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, [...].“
- Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:
 - ▷ „der Schutz der Umwelt, insbesondere die Vermeidung von Emissionen sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)
 - ▷ „die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öff. Personennahverkehrs und einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

Stellplätze & Stellplatzsatzung

- Förderung der Elektromobilität über Vergünstigungen beim Stellplatznachweis bzw. der Stellplatzabläse für Errichtung von LIS bzw. Berücksichtigung alternativer Mobilitätskonzepte:
- „Im Einzelfall kann [...] Ein- und Abstellplatzbedarf als in anderer Weise gedeckt betrachtet werden, der Stellplatzbedarf geringer festgelegt werden oder die Herstellungspflicht entfallen. Als Umstände im vorgenannten Sinne gelten insbesondere [...]
- ▷ ein Mobilitätskonzept belegt den geringeren Einstellplatzbedarf bzw. die anderweitige Deckung desselben.
- ▷ werden Stellplätze mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge hergestellt, verringert sich der Stellplatzbedarf um [...]%.“

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur



TU Dortmund

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- Ladepunktbetreiber ist Letztverbraucher; § 3 Nr. 25 EnWG :
„Letztverbraucher – natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbraucher im Sinne dieses Gesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich.“
- Begründung: Ladepunktbetrieb ist Bündelleistung aus Infrastruktur, Service, Strom und ggf. Parkleistungen.
- Rechtsfolgen für Ladepunktbetreiber:
 - ▷ kein EVU; unterliegt nicht den Pflichten zur Genehmigung, zur Ausweisung Strommix etc.
 - ▷ Recht auf Netzanschluss beim VNB (§ 17 Abs. 1 EnWG).
 - ▷ freie Wahl des Stromlieferanten (§ 20 Abs. 1 EnWG).
 - ▷ Nachgelagertes Rechtsverhältnis (Ladepunktbetreiber & Fahrzeugnutzer) außerhalb EnWG!
- Betrieb & Abrechnung der LIS macht Datenerfassung erforderlich – Datenschutz & Datensicherheit
- Differenzierung nach Messeinrichtung:
 - ▷ sektorspezifische Datenschutzbestimmungen des MsbG gelten nur für Messsysteme (Messsystem = Messeinrichtung + Kommunikationsmodul; § 2 Nr. 13 MsbG)
 - ▷ Bei „einfachen“ Messeinrichtungen ist BDSG anwendbar (bzw. LDSG bei öffentlichen Stellen der Länder).
- Datenschutz ist „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“; Gestattung Erhebung/Verarbeitung/Nutzung personenbez. Daten durch
 - ▷ gesetzlichen Rechtfertigungstatbestand
 - ▷ Einwilligung
 - ▷ „andere Rechtsvorschrift“ – z. B. Betriebsvereinbarung, Tarifvertrag

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- Nach § 2 Abs. 1 Nr. 8 MsbG wird Ladepunktbetreiber als Letztverbraucher und Anschlussnutzer eingestuft:

„Letztverbraucher: natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch oder für den Betrieb von Ladepunkten zur Versorgung von Elektrofahrzeugnutzern beziehen.“

- Fahrzeugnutzer (auch) Letztverbraucher & Anschlussnutzer; Begründung: *„jeder für seinen Zweck Anschlussnutzer“*. Der Ladepunktbetreiber, *„um die Nutzung der Ladepunkte anderen Elektrofahrzeugnutzern zu gestatten, der Fahrzeugnutzer, um mittels Ladepunkt das Fahrzeug aufzuladen.“*
- Datenschutz nicht von vorübergehender Bereichsausnahme (§ 48 MsbG) erfasst: *„Messsysteme, die ausschließlich der Erfassung der zur Beladung von Elektromobilen entnommenen oder durch diese zurückgespeisten Energie dienen, sind bis zum 31. Dezember 2020 von den technischen Vorgaben des Teils 2 Kapitel 3 ausgenommen.“*

- Umgang mit personenbezogenen Daten (§ 49 Abs. 2 MsbG) aus Messsystemen beschränkt auf
 - ▷ Akteure der Energiewirtschaft (Messstellenbetreiber, Netzbetreiber, Bilanzkoordinatoren, Bilanzkreisverantwortliche, Direktvermarkter, Energielieferanten) sowie
 - ▷ bei Einwilligung des Anschlussnutzers (§ 4a BDSG).
- Große Bedeutung der technischen Datensicherheit; LIS ist Schnittstelle von Letztverbraucher mit intelligentem Netz.
 - ▷ BSI-Anforderungen nach Stand der Technik: Schutzprofile / Technische Richtlinien für das Smart Meter Gateway
 - ▷ BSI wird sich mittelfristig mit der Entwicklung von Vorgaben zur Datensicherheit, Datenschutz und Interoperabilität im Bereich der Ladesäule in Abstimmung mit Herstellern und Anwendern widmen.

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- Soweit Stromsteuer anfällt, Ladepunktbetreiber verantwortlich für Stromsteuer.
 - Wichtig: Gleichlauf mit Energiewirtschaftsrecht – keine (weitere) Stromsteuerpflicht im nachgelagerten Verhältnis zwischen Ladepunktbetreiber und Fahrzeugnutzer.
 - Ausgangslage; Verpflichtung zur Zahlung von Stromsteuer
 - ▷ § 5 Abs. 1 Satz 1 StromStG: Wenn vom Versorger geleisteter Strom von Letztverbraucher entnommen wird
 - ▷ Versorger = derjenige, der Strom leistet; § 2 Nr. 1 StromStG
 - Novellierung Stromsteuer-Durchführungsverordnung;
Ladepunktbetreiber wird (auch) stromsteuerrechtlich als Letztverbraucher eingeordnet.
- § 1a Absatz 2 Stromsteuer-Durchführungsverordnung
„Wer ausschließlich nach § 3 des Gesetzes zu versteuernden Strom bezieht und diesen ausschließlich
 - 1. an seine Mieter, Pächter oder vergleichbare Vertragsparteien,*
 - 2. zur Nutzung durch oder unmittelbar an elektrisch betriebene Fahrzeuge, ausgenommen zu Zwecken des § 9 Absatz 2 und 3 des Gesetzes,*
 - 3. an andere Unternehmen, die den Strom in seinem Betrieb entnehmen und ihm die daraus erbrachte Leistung schulden, als Letztverbraucher leistet, gilt nicht als Versorger, sondern als Letztverbraucher im Sinne von § 5 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes. Dies gilt jedoch nur dann, wenn ausschließlich von einem im Steuergebiet ansässigen Versorger bezogener Strom geleistet wird. Die §§ 9a bis 10 des Gesetzes bleiben dadurch unberührt.“*

/ Anreize / E-Dienstwagen

Definitionswirrwarr

- „elektrisch betriebene Fahrzeuge“ (bspw. § 1a StromStV) ist in § 2 Nr. 1 EmoG definiert: „*ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug*“;
- „Elektrofahrzeuge“ (bspw. § 3d KraftStG) ist in § 9 Abs. 2 KraftStG definiert: „*Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden*“;
- „Elektromobil“ (bspw. §§ 14a S. 2, 49 Abs. 4 EnWG) in § 2 Nr. 1 LSV definiert: „*ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug der Klassen M1 und N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG*“

Private Nutzung & Nachteilsausgleich E-Dienstwagen

- 1 Prozent-Regel (§ 8 Abs. 2 S. 2 EStG iVm § 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG) „*Die private Nutzung eines Kraftfahrzeugs, das zu mehr als 50 Prozent betrieblich genutzt wird, ist für jeden Kalendermonat mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer anzusetzen.*“
- Bruttolistenpreis wird um jeweils 500 € je 1 kWh (Stand 2013) Batteriekapazität gesenkt; max. 20 kWh anrechenbar.
- Abzug mindert sich um 50 € p.a. je 1 kWh; 2017: 300 €

Befreiung von der Kfz-Steuer

- Befreite Fahrzeuge: Reinelektrische Fahrzeuge (BEV, FCEV), Umbauten
- Erstzulassung 18.5.2011 – 31.12.2020: 10 Jahre Steuerbefreiung von der Kfz-Steuer

/ Anreize / Laden beim Arbeitgeber

Der am Arbeitsplatz geladene Strom könnte einen geldwerten Vorteil darstellen (kostenlos, Sonderrabat für AN); geldwerter Vorteil ist vom AN zu versteuern.

- § 8 Abs. 1 EStG: „**Einnahmen sind alle Güter, die in Geld oder Geldeswert bestehen** und dem Steuerpflichtigen im Rahmen einer der Einkunftsarten des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 bis 7 zufließen.“

§ 8 Abs. 2 Satz 1 EStG: „Einnahmen, die nicht in Geld bestehen (Wohnung, Kost, Waren, Dienstleistungen und sonstige Sachbezüge), sind mit den um übliche Preisnachlässe geminderten üblichen Endpreisen am Abgabeort anzusetzen.“

- Bspw. **kostenloser Ladestrom** am Arbeitsplatz (wenn nicht bereits nach der „1 Prozent-Regel“ abgegolten).

- Neue Privilegierung in § 3 Nr. 46 EStG seit 01.01.2017:
„Steuerfrei sind [...] zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 zweiter Halbsatz an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 AktG) und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung.“
- Außerdem seit 01.01.2017: Übereignet bzw. zahlt der AG Zuschüsse für Ladeinfrastruktur beim AN zuhause, kann der geldwerte Vorteil hieraus mit pauschal 25 % versteuert werden (§ 40 Abs. 2 Nr. 6 EStG)



Christian Alexander Mayer

Rechtsanwalt
Associated Partner

+49 89 28628233
christian.mayer@noerr.com

/ Standorte

Alicante

Noerr Alicante IP, S.L.
Avenida México 20
03008 Alicante
Spanien
T +34 965 980480

Berlin

Noerr LLP
Charlottenstraße 57
10117 Berlin
Deutschland
T +49 30 20942000

Bratislava

Noerr s.r.o.
AC Diplomat
Palisády 29/A
81106 Bratislava
Slowakische Republik
T +421 2 59101010

Brüssel

Noerr LLP
Boulevard du Régent 47-48
1000 Brüssel
Belgien
T +32 2 2745570

Budapest

Kanzlei Noerr & Partner
Fő utca 14-18
1011 Budapest
Ungarn
T +36 1 2240900

Bukarest

S.P.R.L. Menzer & Bachmann - Noerr
Str. General Constantin
Budişteanu nr. 28 C, Sector 1
010775 Bukarest
Rumänien
T +40 21 3125888

Dresden

Noerr LLP
Paul-Schwarze-Straße 2
01097 Dresden
Deutschland
T +49 351 816600

Düsseldorf

Noerr LLP
Speditionstraße 1
40221 Düsseldorf
Deutschland
T +49 211 499860

Frankfurt am Main

Noerr LLP
Börsenstraße 1
60313 Frankfurt am Main
Deutschland
T +49 69 9714770

Hamburg

Noerr LLP
Jungfernstieg 51
20354 Hamburg
Deutschland
T +49 40 3003970

Kiew

Kooperationspartner:
TOV Nobles
Vul. Khreschatyk 7/11
01001 Kiew
Ukraine
T +380 44 4953080

London

Noerr LLP
Tower 42
25 Old Broad Street
London EC2N 1HQ
Großbritannien
T +44 20 75624330

Moskau

Noerr OOO
1-ya Brestskaya ul. 29
Pf. 247
125047 Moskau
Russische Föderation
T +7 495 799 56 96

München

Noerr LLP
Brienner Straße 28
80333 München
Deutschland
T +49 89 286280

New York

Noerr LLP
Representative Office
885 Third Avenue, Suite 2610
New York, NY 10022
USA
T +1 212 4331396

Prag

Noerr s.r.o.
Na Poříčí 1079/3a
110 00 Prag 1
Tschechische Republik
T +420 233 112111

Warschau

Noerr Biedecki sp.k.
ul. Grzybowska 87
00-844 Warschau
Polen
T +48 22 378 85 00

info@noerr.com
www.noerr.com
© Noerr LLP