

Rechtliche Rahmenbedingungen von Ladeinfrastruktur

– Einordnung der Ladesäule als Letztverbraucher, eichrechts-, preisangaben-, ladesäulen- und datenschutzkonforme Abrechnung von Ladestrom; kurzer Blick auf die Novellierung des Miet- und Wohnungseigentumsrecht –

**Information- und Vernetzungstreffen Ladeinfrastrukturausbau Sachsen
der saena Sächsische Energieagentur**

am 7. Dezember 2018

im Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung Leipzig

-
- I. Einordnung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher –
Energiewirtschafts-, Messstellenbetriebsgesetz und Stromsteuerverordnung

 - II. Eichrechts-, preisangaben-, ladesäulen- und datenschutzkonforme Abrechnung
von Ladestrom

 - III. Kurzer Überblick über die diskutierten Änderungen des Wohnungseigentums-
und Mietrechts

I. Einordnung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher – Energiewirtschafts-, Messstellenbetriebsgesetz und Stromsteuerverordnung

I. Strommarktgesetz –

Einordnung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher

- **Änderung des EnWG** (§ 3 Nr. 25) durch StrommarktG am 30.7.2016 in Kraft getreten: energiewirtschaftsrechtliche Einordnung des **Ladepunktes (LP) als Letztverbraucher** (so auch in § 2 Abs. 1 Nr. 8 Messstellenbetriebsgesetz)
 - dadurch Klarstellung: LP-Betreiber ist **kein Stromlieferant/Energieversorger**
 - Begründung: **Bündelleistung** am LP aus Service-, Strom-, Infrastruktur- und Parkleistungen, keine reine Weiterlieferung von Strom („Umwandlung“)

- **Vorteile:** LP-Betreiber trägt nicht EnWG-Pflichten als Stromversorger, **keine Genehmigung als EVU, keine Ausweisung des Strom-Mixes in Rechnung** (§§ 40, 42 EnWG) = **deutliche Erleichterung für potentielle LP-Betreiber**, die nicht EVU sind, wie Schnellimbissketten, Baumärkte, OEM, Arbeitgeber

- **Rechte des LP-Betreibers auf**
 - Anschluss an das vorgelagerte Energieversorgungsnetz (§ 17 EnWG)
 - Auswahl des Stromlieferanten (§ 20 EnWG)

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 erforderlich**
- **Fahrzeugnutzer ist nicht Letztverbraucher** i. S. d. Stromsteuerrechts
- 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)
- Definitionen im EnWG, MsbG und der StromStV bringen **deutliche Erleichterung für LP-Betreiber**, die nicht EVU sind, wie Schnellimbissketten, Baumärkte, OEM, Arbeitgeber etc.
- **Im EEG fehlt eine solche Anpassung bislang**

II. Eichrechts- und preisangaben-, ladesäulen- und datenschutzkonforme Abrechnung von Ladestrom

Anerkannte **Messgrößen** „**b e i der Lieferung von Elektrizität**“ (Nr. 6)
Leistung (kWh) und **Zeit** sind nicht ausdrücklich in § 1 Abs. 1 MessEV genannt.

Aber Zeit wurde aufgrund weiter Verbreitung im Bereich Elektromobilität **als anerkannte Messgröße** (zeitbasierter Tarif, d.h. Uhrzeit/Ladedauer bestimmt den Preis) angesehen, die grds. dem Mess- und Eichrecht unterfällt. **Derzeit kein konformitätsbewerteter Zeitmesser als Einzelgerät auf dem Markt**, nur als Bestandteil von Systemen bekannt, z.B. Geschwindigkeitsmessgerät, Taxameter.

ACHTUNG: **PreisangabenVO** (§ 3) verlangt bei Lieferung von Elektrizität ein Abrechnen nach kWh und **Art. 10 AFID-RL** setzt eine transparente, vergleichbare, nicht-diskriminierende Preise voraus.

Wer Verbrauchern **gewerbs- oder geschäftsmäßig** oder wer ihnen **regelmäßig in sonstiger Weise** Elektrizität, Gas, Fernwärme oder Wasser leitungsgebunden anbietet oder als Anbieter dieser Waren gegenüber Verbrauchern unter Angabe von Preisen wirbt, hat den **verbrauchsabhängigen Preis je Mengeneinheit einschließlich der Umsatzsteuer und aller spezifischen Verbrauchssteuern** (Arbeits- oder Mengenpreis) gemäß Satz 2 im Angebot oder in der Werbung anzugeben. **Als Mengeneinheit für den Arbeitspreis bei Elektrizität, Gas und Fernwärme ist 1 Kilowattstunde** und für den Mengenpreis bei Wasser 1 Kubikmeter zu verwenden. Wer **neben** dem Arbeits- oder Mengenpreis **leistungsabhängige Preise** fordert, hat diese vollständig in unmittelbarer Nähe des Arbeits- oder Mengenpreises anzugeben. Satz 3 gilt entsprechend für die Forderungen nicht verbrauchsabhängiger Preise.

= **lex specialis gegenüber § 1 PAngV**

RICHTLINIE 2014/94/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
ABL. EU L 307/1 vom 28.10.2014

Artikel 4 Stromversorgung für den Verkehr

Nr. 10 Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise, die von den Betreibern **öffentlich zugänglicher Ladepunkte** berechnet werden, **angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend** sind.

- **Reiner kWh-Tarif:** Abrechnung des verbrauchsabhängigen Preises je Mengeneinheit kWh
- Neben kWh-Abrechnung ist das Erheben einer **Start-, Grund- oder Infrastruktur-nutzungsgebühr zulässig**
- **Pauschale Abrechnung in Form der Flatrate zulässig nur bei Dauerschuldverhältnis = vertragsbasiertes Laden: Flatrate heißt:** egal wie lange, egal wieviel. Ist **kundenfreundlich und transparent**. Kunde zahlt **konkreten Preis (Fixpreis) im Vorhinein** und er weiß eindeutig für **welche konkrete Leistung (unbegrenzte Menge an Strom)** er zahlt. Verbraucher kann über Nutzung selbst entscheiden und **Preisvergleiche** mit anderen Flatrates oder Einzelabrechnung pro kW anstellen und dann entscheiden, welcher Tarif für ihn der günstigere/passendere ist. **Tarifhöhe** knüpft an den dem **Verbraucher bekannten Nutzungsverhalten im Vorjahr oder Vormonat** an. Ist also für ihn **klar und eindeutig feststellbar**, ob er durch die Wahl einer Flatrate im **Vergleich** zu einer verbrauchsabhängigen Abrechnung Geld sparen würde.

kWh-Zeit-Tarif: zwei getrennte Dienstleistungen: „Ladesystem“ (Zahlung nach kWh) und „Parksystem“ (Zahlung nach Zeit für Besetzthalten des Ladepunktes).

- **Abrechnung des verbrauchsabhängigen Preises je Mengeneinheit kWh**
Parkgebühr → Ticket z.B. am Parkautomat in Parkgarage, auf Parkplatz.
Unterfällt m.E. der Parkuhrausnahme des Mess- und Eichrechts, § 1 Abs. 1 Nr. 12 g MessEV → kein geeichtes Zeitmessgerät erforderlich.
- **Parktarif kann gestaffelt** sein, die ersten beiden Stunden kosten bei AC z. B. 3 €/h, ab der 3. Stunde 7 €, um zu erreichen, dass Parkplatz und Ladepunkt z.B. in attraktiven Innenstadtbereichen nicht blockiert wird. Im DC sind entsprechende Staffelungen denkbar, z. B. bis zu 50 kW z.B. die ersten 10 min. 5 €, die ersten 20 min. 7 € und bis zu 30 min. 11 €.

- **Getrennte Abrechnung der beiden Leistungen ist ebenso zulässig wie gemeinsame Abrechnung über beide Leistungen.**
D. h. Leistung und Zeit müssen nicht zwingend in 2 getrennten Systemen (Abrechnung des Lade-verbrauchs im Ladesystem, Abrechnung der Parkzeit über Ticketautomaten) **abgerechnet** werden.
- **Problem bei öffentlichem Ladepunkten: Kommune erhebt Parkgebühr.**
- **Möglich auch gemeinsame Abbildung der beiden Systeme im Ladesystem.**

- **Reiner Zeittarif ist unzulässig**, da Ladezeit energiewirtschafts- und wettbewerbsrechtliche keine energierelevante Messgröße. Abgabeleistung an LP kann bis zu 400 kW betragen.
 - ➔ Verstoß gegen § 3 PAngVIntransparent, diskriminierend, keine einfache Vergleichbarkeit gleicher Umstände ermöglicht, z. T. auch unangemessen
 - ➔ auch Verstoß gegen Art. 4 Nr. 10 AFID

- **Stromverschenken ist auch nach der PAngV zulässig**
Aber kWh mit „Null“ € „abrechnen“ und nur Parkzeitabrechnung, würde als **Umgehung** gewertet werden. Da „etwas“ abgerechnet wird und das „etwas“ Elektrizität ist, greift § 3 PAngV.

- **Session Fee beim ad hoc Laden ist unzulässig**, da nicht mit der PAngV vereinbar, da Elektrizität fließt, aber nicht in kWh abgerechnet wird. Es wird der gleiche Preis verlangt, unabhängig davon, ob die Ladedauer z. B. 15 min. oder vier Stunden beträgt und der Fahrzeugnutzer entsprechend eine geringere oder eine größere Menge (Leistung) erhält. Abgabeleistung variiert je nach Ladekapazität der Batterie, Ladezustand der Batterie und ggf. weiteren Umständen, wie Witterungsverhältnisse. Solch ein Tarif ist **weder transparent im Sinne von Art. 4 Nr. 10 AFID, noch lässt er sich aufgrund der großen Leistungsvarianz mit anderen Tarifen einfach und eindeutig vergleichen.**
- Damit ist er auch **diskriminierend und unangemessen und verstößt folglich gegen Art. 4 Nr. 10 AFID.**
Übergangszeitraum bis 1. 4. 2019.

- **Rechtsgutachten des BMWi zur PAngV** „Gutachten zu § 3 PAngV – Anwendbarkeit auf Ladestrom für E-Mobile / Zulässigkeit und Vereinbarkeit verschiedener Tarifmodelle der Praxis mit der PAngV“

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/preisangabe-fuer-und-abrechnung-von-ladestrom-fuer-elektromobile-rechtsgutachten.html>

- **Aus Wortlaut und Zweck der Vorschrift ergibt sich keine Beschränkung nur auf Stromversorgung von Immobilien**
- Auch in der **Rechtsprechung** und der **überwiegenden Literatur** wird **keine Beschränkung** auf die Stromversorgung von **Immobilien** vertreten.
- **Keine Beschränkung auf originäre Energieversorgungsunternehmen**. Im Wortlaut heißt es „wer“ → erfasst sind auch alle sonstigen Anbieter im Bereich der Stromversorgung
- **keine Beschränkung auf Leitungsgebundenheit** (s. Folgefolie)

Inhalte der Ladesäulenverordnung – Anwendungsbereich: öffentlich zugängliche Ladepunkte

- Vorgaben der LSV richten sich nur an **öffentlich zugängliche LP**, § 2 Ziff. 9 LSV
- 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.

nicht öffentlich zugänglich:

Parkplätze für Taxen und Fahrzeuge des ÖPNV, Parkplätze für Car-Sharer (durch Poller/Schranke o.ä., nicht nur farbliche Markierung), 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.

Umsetzung von Art. 4 Nr. 9 AIFD durch die sog. „LSV II“

1. Vorgaben zum punktuellen Aufladen („ad hoc Laden“): vier Alternativen

- **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)
- **Bestandskraft**
für alle LS, die bis zum 14. 12. 2017 aufgebaut werden

- **Pflicht aus Gründen der Interoperabilität zum Einbau mit Steckdosen/ Steckdosen und Fahrzeugkupplungen jeweils des Typs 2, § 3 LSV**, an Normal- und Schnell-LP, an denen **Wechselstromladen** möglich ist bzw. **Kupplungen des Typs Combo 2** an Normal- und Schnell-LP, an denen **Gleichstromladen** möglich ist, und Einhaltung der **technischen Anforderungen** an technische Sicherheit von Energieanlagen, § 49 EnWG
- **Meldepflicht an BNetzA, §§ 5, 6 LSV: Anzeigepflicht** des Aufbaus und **Nachweises** der **Einhaltung der technischen Vorgaben** ggü. BNetzA; Überprüfungspflicht und Untersagung bei Nichteinhaltung durch BNetzA
- **Ausnahmen für 3,7 kW-Anlagen von Pflichtentrias Typ2-Steckdoseneinbau-pflicht, Meldepflicht und Vorgaben für punktuelles Aufladen, § 7 LSV:** Innovationsoffenheit in „low-budget Bereich“, Stadtrandgebiete, „Laternen-Ladepunkte“

Vertragsbasiertes Laden: Kunden-ID wird verbunden mit den folgenden Daten

- Messwert: z.B. Anfangs- und Endzählerstand oder Differenz
- Einheit des Messwerts
- Zeitstempel
- Eineindeutige ID der Ladevorrichtung: EVSE-ID (ID des Ladepunktes, der Energie an das Fahrzeug abgibt) oder Meter-ID (ID des Zählers)
- Kryptographische Signatur des gesamten Datensatzes

➔ in Verbindung mit der Vertrags-ID sind alle diese Daten personenbezogene Daten; sie lassen Rückschlüsse auf das Fahr- und Ladeverhalten des Betroffenen zu und taugen – wenn auch über Umwege – zur Erstellung eines Bewegungsprofiles = **absoluter Personenbegriff** (wird von Datenschutzbeauftragten vertreten)

➔ Nach Ansicht der Datenschutzbeauftragten gilt die Vertrags-ID nicht nur bei Verknüpfen mit den Vertrags-/Stammdaten durch den EMSP als personenbezogenes Datum (= **absoluter Personenbegriff**), also auch in den Händen der anderen juristischen Rechtspersonen, die Daten verarbeiten (CPO, Roaming-Plattform

Nutzung abgedeckt durch einen der Erlaubnistatbestände des Art. 6 DSGVO?

Verarbeitung zur Vertragsabwicklung erforderlich? Art. 6 Absatz 1 lit.b) DSGVO

(„Verarbeitung ist für die Erfüllung eines Vertrags, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist,“ erforderlich)

- **Nur EMSP hat Vertrag mit dem Fahrzeugnutzer** („E-Mobility-User“ = Betroffener), er rechnet ihm gegenüber das Aufladen des Elektrofahrzeugs (EV) ab
- **CPO und Roaming-Plattformen nutzen die personenbezogenen Daten, ohne selbst in Vertragsverbindung zu Betroffenen** zu stehen, sie können daher selbst keine Einwilligung einholen, da sie EV-Nutzer nicht kennen
- ➔ **Der Erlaubnistatbestand der Vertragsabwicklung greift nicht unmittelbar im Verhältnis CPO – EV-Nutzer. Mittelbar? Ohne Übertragung der gesicherten Messwerte durch den CPO an den EMSP, kann letzterer nicht seine Pflichten aus seinem Vertragsverhältnis mit dem EV-Nutzer erfüllen**
- ➔ **Einwilligung zu verlangen, wäre eine nicht überwindbare Hürde. EMSP hat Verträge mit Vielzahl von (wechselnden) CPO. Jederzeit widerrufliche Einwilligung gegenüber EMSP wäre nicht handhabbar.**

Punktuelles Aufladen/ad hoc Laden:

- die **Transaktion-ID** allein und auch in Verbindung mit den Messwerten ist u. E. **kein personenbezogenes Datum**. Es ist eine reine Vorgangsnummer, so wie beim Tanken, wo auch kein Name, sonstige personenbezogenen Daten hinterlegt sind (keine Zuordnung zur Rechtsperson des Abrechnungsvorgangs).
 - Dies gilt auch bei Authentifizierung mittels einer Kredit- oder EC-Karte. Bei Kreditkartenzahlungen wird i.d.R. eine PCI compliance durch die Kreditkarten-Unternehmen gefordert, die derzeit kein Hersteller von Backendsystemen unterstützt. EMSP bedienen sich daher dritter Payment Service Provider. Diese erfassen und verarbeiten die Kreditkartendaten direkt über das Interface des Kreditkarteninstituts. **Nach einer erfolgreichen Transaktion, erhält der EMSP nur eine eindeutige Transaktionskennung**, die die Abbuchung ermöglicht. Führt man mit der Karte eine zweite Transaktion durch, ist die Transaktionskennung eine andere.
- ➔ **Ergebnis: es werden keine personenbezogenen Daten generiert, d. h. es bedarf keines Erlaubnistatbestandes zur Datennutzung.**

III. Kurzer Überblick über die diskutierten Änderungen des Wohnungseigentums- und Mietrechts

- Entwurf eines Gesetzes zur Förderung von Barrierefreiheit und Elektromobilität im Miet- und Wohnungseigentumsrecht des Bundesjustizministeriums
- https://www.bmjb.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Dokumente/Diskussionsentwurf_BMJB_Reform_WEG.pdf;jsessionid=1764CC3FD93802658B59232BF46D1FE0.1_cid324?__blob=publicationFile&v=2
- Vorgehen: Beschluss der Justizminister auf der Konferenz am 6./7. Juni 2018 auf Wartburg beschlossen: Einrichtung **länderoffener Arbeitsgruppe** mit Ziel, Reformbedarf des Wohnungseigentumsrechts zu „praxisnah und ergebnisoffen“ zu ermitteln.
- **§ 554 BGB: Mieter kann vom Vermieter die Erlaubnis zu baulichen Veränderungen verlangen, die zur Errichtung oder Nutzung einer Lademöglichkeit für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf einer ausschließlich dem Mieter zur Nutzung vermieteten Stellfläche erforderlich sind.**
Verweigerung nur dann, wenn Vermieter sich schriftlich verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen durchzuführen, um ausreichende und dem Mieter zugängliche Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge im Objekt zur Verfügung zu stellen oder wenn sein Interesse an unveränderten Erhaltung der Mietsache oder des Gebäudes das Mieterinteresse auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes überwiegt.

- **§ 21 Absatz 5 Nr. 7 WEG** (neu eingefügt): *Duldung aller Maßnahmen, die zugunsten eines Wohnungseigentümers zur Errichtung oder Nutzung einer Lademöglichkeit von E-Fahrzeugen auf einer in dessen Sondereigentum stehenden/dessen Sondernutzungsrecht unterfallenden Stellfläche erforderlich sind.*
- **§ 21 Absatz 6:** *der Wohnungseigentümergeinschaft die Kosten der Maßnahme und die notwendigen Folgekosten zu erstatten und sich anteilig an Kosten zu beteiligen, die einem anderen Wohnungseigentümer entstanden sind oder entstehen, weil eine Maßnahme nach Abs. 5 Nr. 7 zusätzliche Aufwendungen zur Gewährleistung der Nutzbarkeit der vorhandenen Elektrizitätsanlage erfordert hat oder erfordert.*
- **§ 16 Absatz 4.** *Beschluss mit Stimmenmehrheit über Kostenverteilung*
- Entscheidend ist, **wann wird Referentenentwurf durch BMJV vorgelegt?**
Tagt AG bis Ende 2019 und wird erst in 2020 ein Referentenentwurf vorgelegt, kann mit einem Inkrafttreten vor der Bundestagswahl kaum mehr gerechnet werden
Diskussionsentwurf = gute Grundlage. Referentenentwurf im 1. Quartal 2019 wäre sinnvoll.

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

Rechtsanwältin Dr. Katharina Vera Boesche
Kaiserdamm 28
14057 Berlin
Tel. + 49 160 976 73248

Leiterin Fachgruppe Rechtsrahmen
IKT für Elektromobilität III
www.ikt-em.de