

Effiziente Mobilität Kompakt – Rechtliche Neuigkeiten zum Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Herzlich willkommen zum Webinar

Bitte schalten Sie Ihr Mikrofon auf stumm, die Kamera aus und nutzen Sie die Chatfunktion!







Kurzprofil BBH-Gruppe



Die BBH-Gruppe besteht aus der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH), der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der Unternehmensberatung BBH Consulting (BBHC), dem Quartiergestalter BBH Immobilien und der BBH Solutions.

Unser besonderes Kennzeichen ist der interdisziplinäre Beratungsansatz, der sich durch die Zusammenarbeit von Rechtsanwält*innen, Wirtschaftsprüfer*innen, Steuerberater*innen sowie Ingenieur*innen, Wirtschaftsexpert*innen und IT-Fachleuten auszeichnet.

Zusammen entwickeln wir für Sie passgenaue Lösungen für alle Unternehmenslagen.

- rund 600 Mitarbeiter*innen
- ▶ über 4.000 Mandanten



Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält*innen, Wirtschaftsprüfer*innen und Steuerberater*innen – sowie weitere Expert*innen in der BBH-Gruppe. Wir betreuen über 4.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastrukturwirtschaft.

BBH ist bekannt als "die" Stadtwerke-Kanzlei. Wir sind aber auch viel mehr. In Deutschland und auch in Europa. Die dezentralen Versorger, die Industrie, Verkehrsunternehmen, Investoren sowie die Politik, z.B. die Europäische Kommission, die Bundesregierung, die Bundesländer und die öffentlichen Körperschaften, schätzen BBH.

- rund 250 Berufsträger*innen in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt & Brüssel
- registrierte Interessenvertretung –
 Lobbyregister beim Deutschen Bundestag Rooo790



Dr. Christian de Wyl



Rechtsanwalt Dr. de Wyl berät im Bereich Netz und Vertrieb. Gesellschaftsrecht, Vertragsgestaltung, Entflechtung, Elektromobilität sowie die Betreuung von Kooperationen runden sein breites Spektrum ab.

- Geboren 1963 in Bremen
- 1983 bis 1988 Studium der Rechtswissenschaften in Marburg
- 1989 bis 1990 zivilrechtliche Promotion und Assistent an der Uni Marburg, Stipendiat der hess. Graduiertenförderung
- Ab 1994 fünfjährige Tätigkeit als Syndikusanwalt einer Großbank in Frankfurt/ Main
- Seit 1999 Rechtsanwalt und seit 2002 Partner bei BBH
- Aufsichtsrat der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der BBH Consulting AG und der BBH Solutions AG
- Dozent an der TU Berlin

Rechtsanwalt · Partner

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · Tel +49 (0)30 611 28 40-20 · christian.de.wyl@bbh-online.de



Katharina Schubert



Katharina Schubert ist als Rechtsanwältin im Schwerpunkt für Stadtwerke und Industrieunternehmen im Bereich des Energievertragsrechts, der E-Mobilität sowie im allgemeinen Zivilrecht tätig.

- Geboren 1993 in Almaty, Kasachstan
- Verheiratet, 1 Kind
- Studium der Rechtswissenschaften in Hamburg, Paris und Bremen, mit Ausbildungsstationen in Wirtschaftskanzleien in Paris und Moskau
- 2011 bis 2020: Wissenschaftliche Mitarbeiterin in einer international tätigen Wirtschaftskanzlei in Hamburg
- Referendariat beim OLG Rostock mit Stationen u. a. beim Thüringer Oberlandesgericht und der Bundeswehr
- Seit 2022 Rechtsanwältin bei BBH Erfurt

Rechtsanwältin

99084 Erfurt · Regierungsstraße 64 · Tel +49 (0)361 64 41 68-225 · katharina.schubert@bbh-online.de



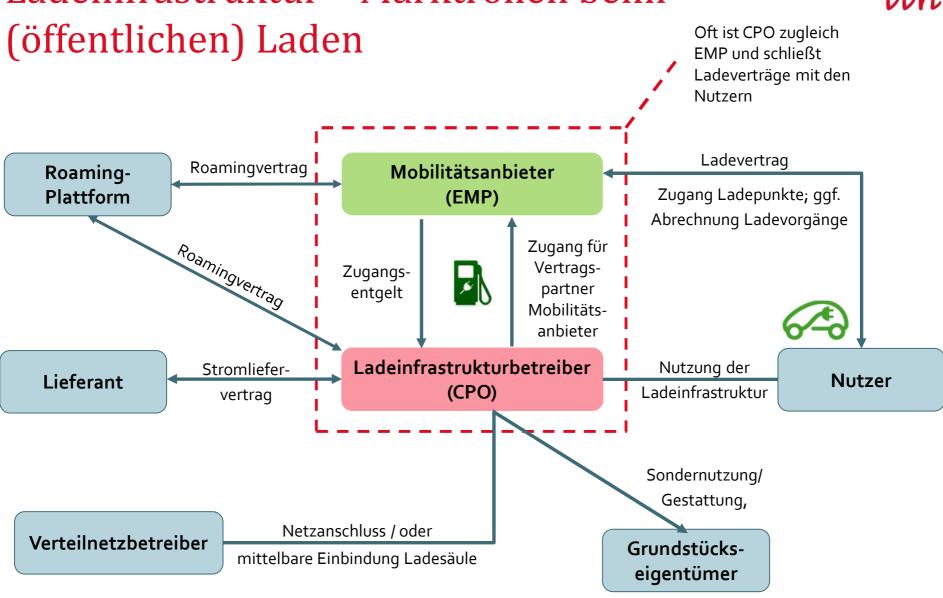
Agenda

1. Rollen beim öffentlichen Laden

- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel

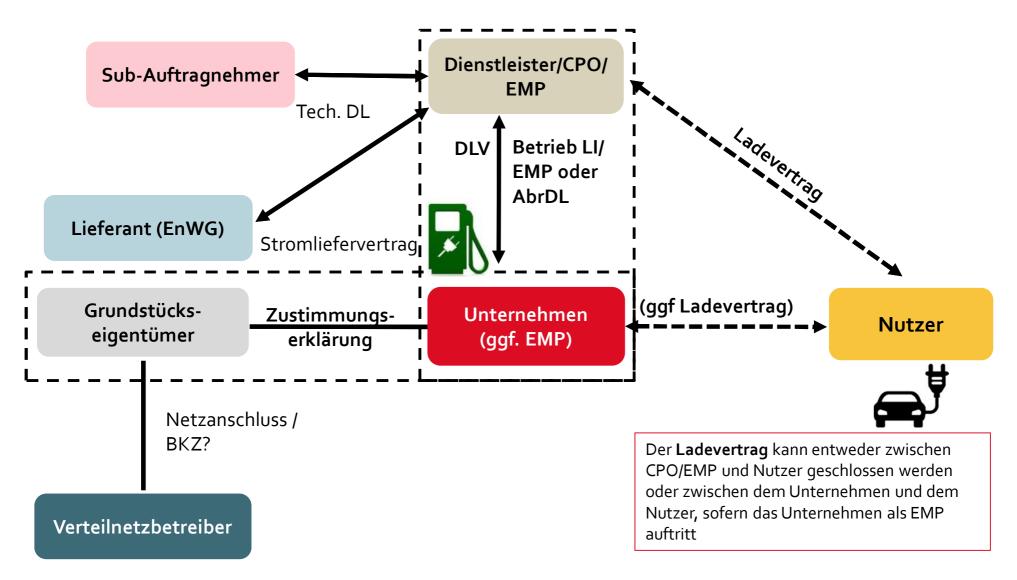








Übersicht (mögliche) Vertragsbeziehungen





Agenda

- 1. Rollen beim öffentlichen Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel

Netzbetreiber und Ladeinfrastruktur



Rechtlich nicht entflochtene EVU?

.§ 7c

Dienstleistungen?

Ausnahme für Ladepunkte für Elektromobile; Verordnungsermächtigung

(1) Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen dürfen weder Eigentümer von Zadepunkten für Elektromobile sein noch diese Ladepunkte entwickeln, verwalten oder betreiben Satz 1 ist nicht für private Ladepunkte für Elektromobile anzuwenden, die für den Eigengebrauch des Betreibers von Elektrizitätsverteilernetzen bestimmt sind.

(2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 sind Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen befugt, in ihrem Netzgebiet das Eigentum an Ladepunkten für Elektromobile zu halten oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, sofern in Fällen regionalen Marktversagens, das nach Durchführung eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens durch eine kommunale Gebietskörperschaft festgestellt worden ist, die Regulierungsbehörde nach Maßgabe der Bedingungen einer aufgrund des Absatzes 3 erlassenen Rechtsverordnung ihre Genehmigung dazu erteilt hat. Im Falle einer Genehmigung hat die Regulierungsbehörde den Betreiber des Elektrizitätsverteilernetzes zu verpflichten, Dritten den Zugang zu den Ladepunkten zu angemessenen und diskriminierungsfreien Bedingungen zu gewähren. Die Voraussetzungen für den Fortbestand einer Genehmigung sind mindestens alle fünf Jahre durch die Regulierungsbehörde zu überprüfen.



Bewertung Verbot Eigentum/Tätigkeit LI (1)

- Umsetzung orientiert sich stark an Wortlaut Elektrizitätsbinnenmarkt-RL
- Regelung stellt auf "Eigentum" an LI ab und konterkariert damit De-minimis-Regelung
 - Bezugspunkt Marktrolle oder juristische Person? Auslegungsspielraum!
 - Andernfalls gravierende Folgewirkungen: Ausgliederung bestehender Aktivitäten
 - Neubewertung der Risiken mit Blick auf Förderpraxis des BVA
- Hilfsweise Übergangsfrist bis 31.12.2023 nach § 118 Abs. 34 EnWG für NB, die bereits LI betreiben aber: Tätigkeitsabschluss erf.

Bewertung Verbot Eigentum/Tätigkeit LI: **Handlungsbedarf** für Netzbetreiber



- Rechtlich entflochtene EVU
 - Betrieb Ladeinfrastruktur darf nicht in der Netzgesellschaft angesiedelt sein, ggf. Umstrukturierung einleiten
 - Übergangsfrist nach § 118 Abs. 34 für Weiterbetrieb Bestands-Ladepunkte bis Ende 2023 (Transparenz über eigenen Tätigkeitsabschluss)
- Rechtlich nicht entflochtene EVU (De Minimis)
 - U. E.: Betrieb Ladeinfrastruktur darf nicht bei der Marktrolle Netzbetreiber angesiedelt sein, ggf. Zuordnung zu anderer Marktrolle
 - Wirtschaftsprüfer werden im Rahmen des Jahresabschlusses Stellungnahme anfordern
 - Darüber hinausgehende Ausgliederung Betrieb LI oder Ausgründung in eigene Gesellschaft? Problem Förderung; Unterscheidung Bestands-LI/Zubau
 - Übertragung auf Kommune
- Etwaige DL des Netzbetreibers auf Zulässigkeit prüfen: "Errichten" = "entwickeln"?(-); schließt LI "betreiben" technische DL aus?



Agenda

- 1. Rollen beim öffentliche Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel



LSV - Überblick

- LSV regelt techn. Vorgaben, punktuelles Laden, Anzeige BNetzA
- Inkrafttreten 2. Novelle am 01.01.2022 (Kontaktlose Zahlung ab 01.07.2023)
- Konkretisierung des Begriffes der öffentlichen Zugänglichkeit
 - "[...]der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbaren Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, es sei denn, der Betreiber hat am oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt; der Personenkreis wird nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunkts von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird [...]."
 - Beschränkung auf Geschäftszeiten steht öff. zugängl. nicht entgegen
 - Parkhaus (+), Besucherparkplatz Flughafen (+), Supermarkt (+), Mehrfamilienhaus (-),
 Mitarbeiterparkplatz (-), Hotel (-)

Welche Ladepunkte sind öffentlich zugänglich?



Infopapier des BMWK (abrufbar unter www.bmwi.de):

Durch die Anpassung der Definition wird nun klargestellt, dass keine physischen Barrieren wie z.B. Poller oder Schranken erforderlich sind, um den Ladepunkt als nicht öffentlich zugänglich einzustufen. Es genügt, wenn der Betreiber den Zugang zum Ladepunkt mit Hilfe einer deutlich sichtbaren Beschilderung oder Kennzeichnung auf einen klar abgrenzbaren, bestimmten Personenkreis beschränkt. Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber bei Bedarf individuell identifizieren kann. Dies ist typischerweise bei einer Mitgliedschaft, einer Anmeldung oder Registrierung sowie bei einem Arbeitsverhältnis der Fall.

Aktuell sind Besucherparkplätze z.B. an Firmen, Arztpraxen oder Hotels grundsätzlich als öffentlich zugänglich einzustufen und müssen sämtliche Anforderungen der Ladesäulenverordnung erfüllen. Dies kann ggf. dazu führen, dass die betreffenden Stellen darauf verzichten, Ladesäulen zu errichten. Durch die neue, **pragmatische Lösung** kann der Zugang nun vergleichsweise **niederschwellig** geregelt werden. Dadurch wird der Aufbau von Ladepunkten insb. an den genannten Orten attraktiver. Die Neuregelung ist eine **wesentliche Verbesserung zum status quo** und kann dazu beitragen, dass mehr Ladepunkte errichtet werden.



2. Novelle der LSV (1)

- Bezahlverfahren ad hoc-Laden: Kontaktlose Zahlung (NFC) per Kredit- und Debitkarte
 - für alle LP, die ab **01.07.2023** in Betrieb genommen werden
 - Erfordert Pin Pad
 - Keine Nachrüstpflicht für Bestand
- Am jeweiligen LP oder in dessen "unmittelbarer räumlicher Nähe"
 - Gemeinsames Terminal für mehrere LP zulässig
 - Zusätzlich möglich: Webbasiertes System (z. B. PayPal, App)
- Widerspruch Entwurf AFI-Verordnung (?)
 - dort Wahlmöglichkeit internetbasierte Zahlung bei Leistung bis 50 kW und Nachrüstpflicht ab 50 kW (2027)

16



2. Novelle der LSV (2)

- Anzeigepflicht 2 Wochen nach Inbetriebnahme statt 4 Wochen davor.
- Sanktionen bei Verstoß: BNetzA kann statt Stilllegung auch Nachrüstung verlangen
- Standardisierte Schnittstelle zur Übermittlung von Autorisierungs- und Abrechnungsdaten + dynamischen Daten zu Betriebsbereitschaft und Belegungsstatus (bei Inbetriebnahme ab 01.03.2022)
- Auch an AC-Normalladepunkten statt Steckdose künftig Kupplung (d. h. angeschlagenes Kabel) ausreichend
- Bei Aufbau LP muss sichergestellt werden, dass energiewirtschaftlich relevante Mess- und Steuerungsvorgänge über SMGW abwickelbar
 - bei Inbetriebnahme ab 01.03.2022
 - LSV begründet aber keine Einbaupflicht richtet sich nach MsbG!

2. Novelle der LSV (3) – energiewirtschaftlich relevant



Gesetzesbegründung:

Energiewirtschaftlich relevant ist dabei nicht jeder Abrechnungsvorgang gegenüber einem Endkunden, sondern sind nur diejenigen Mess- und Steuerungsvorgänge, die im Sinne des einschlägigen energiewirtschaftlichen Fachrechts zum Zweck der Netz- und Marktintegration der Ladepunkte bilanzierungs-, abrechnungs- oder netzrelevant sind. Dies betrifft insbesondere die Abrechnung der bezogenen Energie gegenüber dem Ladepunktbetreiber. Energiewirtschaftlich relevante Steuerungsvorgänge sind darüber hinaus u.a. die in § 14a des Energiewirtschaftsgesetzes geregelten Fälle.

Solange und soweit nicht solche energiewirtschaftlich relevanten Mess- und Steuerungsvorgänge beim öffentlichen Laden am Ladepunkt selbst vorgenommen werden, folgt aus dem Verweis auf das Messstellenbetriebsgesetz auch, dass der einzelne Ladepunkt nicht direkt mit einem Smart-Meter-Gateway verbunden oder ein Smart-Meter-Gateway im Ladepunkt verbaut sein und die notwendige Authentifizierung von Fahrern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nicht über das Smart-Meter-Gateway erfolgen muss. In solchen Fällen ist der **Netzanschlusspunkt** der richtige Einbauort für das Smart-Meter-Gateway.



Agenda

- 1. Rollen beim öffentliche Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel

Vorschlag EU-Kommission zu einer AFIR-Verordnung



- Ziel der Richtlinie 2014/94/EU (AFI-Richtlinie): Beschleunigter Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (d.h. Alternativen zu Erdöl, z. B. Strom, Wasserstoff, LNG, Biokraftstoffe...)
- Vorschlag EU-Kommission für AFIR-Verordnung würde AFI-Richtlinie ersetzen
- Verordnung gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat und verpflichtet direkt Unternehmen (z. B. CPO, EMP), Privatpersonen etc.
- Vorgaben zu Bezahlung an öffentlich zugänglichen LP:
 - Verpflichtung zur Möglichkeit von Kartenzahlung (Kartenlesegerät oder kontaktlos), bei Ladeleistung von weniger als 50 kW alternativ internetbasierte Zahlung ausreichend
 - Nach Stellungnahme TRAN (Ausschuss für Verkehr und Tourismus im EU-Parlament) soll internetbasiert doch nicht ausreichen
 - für Ladepunkte, die ab Inkrafttreten AFIR-VO errichtet werden
 - Ab 2027 Kartenzahlung für alle öffentlich zugängl. Ladepunkte ab 50 kW (d.h. Nachrüstung!)
- VO-Entwurf muss noch von EU-Parlament und Rat beschlossen werden

Entwurf AFIR-VO: Weitere Anforderungen an Ladepunkte



- Bei Ad-hoc Laden müssen alle Preisbestandteile deutlich sichtbar angezeigt werden, je nach Tarif z. B. Preis pro Ladevorgang (!), Minute (!) oder kWh
- Diskriminierungsfreier Zugang zu LP für EMP und Endnutzer
- Mobilitätsanbieter: Angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Preise, mit getrennter Ausweisung: vom CPO berechnete Preisbestandteile, e-Roaming-Kosten, andere vom Mobilitätsdienstleister erhobene Gebühren oder Entgelte
- Öff. zugängl. LP müssen digital vernetzt und (Normal-LP) zu intelligentem Laden fähig sein
 - Versand und Empfang von Informationen in Echtzeit
 - Optimierung und Steuerung Ladevorgänge
 - bidirektionale Kommunikation mit Stromnetz und E-Fahrzeugen
 - Verbindung mit iMS
- ▶ Gleichstrom-Ladepunkte (DC): fest installiertes Ladekabel verfügen
- Vorgaben gelten vor. ab Inkrafttreten AFIR-VO (aktuell: Verhandlungen zwischen Kommission, Parlament und Rat)



Agenda

- 1. Rollen beim öffentliche Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel



§ 14a EnWG n.F. (01.01.2023)

BNetzA hat Festlegungs kompetenz

Die Bundesnetzagentur kann durch Festlegung nach § 29 Absatz 1 bundeseinheitliche Regelungen treffen, nach denen Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen und diejenigen Lieferanten oder Letztverbraucher, mit denen sie Netznutzungsverträge abgeschlossen haben, verpflichtet sind, nach den Vorgaben der Bundesnetzagentur Vereinbarungen über die netzorientierte Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen oder von Netzanschlüssen mit steuerbaren Verbrauchseinrichtungen (steuerbare Netzanschlüsse) im Gegenzug für Netzentgeltreduzierungen abzuschlie-Ben. Dabei kann die netzorientierte Steuerung über wirtschaftliche Anreize über Vereinbarungen zu Netzanschlussleistungen und über die Steuerung einzelner steuerbarer Verbrauchseinrichtungen erfolgen. Die Festlegung kann insbesondere spezielle Regelungen beinhalten zu:

§ 14a EnWG: Neue Festlegungen der BNetzA



Neues Festlegungsverfahren eröffnet (BK6-22-300 und BK8-22/010-A) zur Umsetzung § 14a EnWG (NNE-Reduzierung für unterbrechbareVE)

- Start 1.1.2024: alle VNB und LV mit SteuVE (abschließend; Inbetriebnahme ab 2024)
- SteuVE oder Anschluss
- Keine Verweigerung NA wg. MB-Überlastung; Netzertüchtigungspflicht
- Netzentgeltreduzierung zunächst als pauschaler Betrag;
- Differenziert: Dynamisches Steuern (automatisiertes Steuern durch die Systeme, wenn technisch erforderlich) und Statisches Steuern (VNB steuert individuell, wenn Engpässe drohen). Zielstellung ist Dynamisches Steuern, übergangsweise Statisches Steuern zulässig.
- Grds. keine vollständige Unterbrechung zulässig (lediglich Leistungsreduzierung – Sockel von 3,7 kW), Vorrang vor Redispatch 2.0

BMWK kündigt Überarbeitung des MsbG an



Metering Days

Bund plant "Neustart" für Smart-Meter-Rollout

NEUE MÄRKTE 11.10.2022 13:44 von Daniel Zugehör

Merkliste i drucken



Fulda (energate) - Das Bundeswirtschaftsministerium arbeitet aktuell an einem "gesetzlichen Neustart" im Rahmen des Messstellenbetriebsgesetzes (MSBG) beim Rollout von Smart Metern. Das sagte Christoph Scholten, Referats-



MsbG-Novelle: Überblick (1)

- Gesetzlicher Rollout-Fahrplan mit verbindlichen Einbauquoten (10, 50, 95 %) und Zeitrahmen
 - Keine Marktanalyse und Marktverfügbarkeitserklärung mehr
 - Rolloutfrist: "Zieljahr 2030"
 - Entfall "Drei-Hersteller-Regel" → Tempo bestimmt der innovativste Hersteller

Agiler Rollout

- Sofortiger Start bei LV >/= 20.000 kWh/a und AB >/= 25 kW möglich
- "Aufwändige Funktionen" (Steuern, Schalten) spätestens ab 2025 über Anwendungsupdates im Zusammenspiel mit Backend-Systemen
- BSI nur (noch) zuständig für Standards für das SMGW
 - Alle weiteren Standards für Steuereinheiten, Ladeeinrichtungen, Wärmepumpen oder energiewirtschaftliche Prozesse vorrangig Aufgabe der Wirtschaft



MsbG-Novelle: Überblick (2)

- Gerechtere Kostenverteilung:
 - Aufteilung zwischen Anschlussnutzer und neu Netzbetreiber (Pflichtrollout: € 80) – auch ggü. wMSB!
 - Alle iMS werden ¼-stundenscharf bilanziert
 - VNB erhalten standardmäßig Netzzustandsdaten (bessere Netzausbauplanung, effizienterer Netzbetrieb, genauere Bilanzierung)
- Beschleunigte Einführung dynamischer Tarife
 - Ab 2026 verpflichtend f

 ür alle LF
- Digitaler Netzanschluss (1:n-Metering)
 - 1 SMGW für mehrere Netzanschlüsse (am "Netzknotenpunkt")
- Vereinfachung SiLKe: Massengeschäftstaugl. Postversand statt Transportboxen, intakte Geräte müssen nicht entsorgt werden



Agenda

- 1. Rollen beim öffentliche Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel

Vorgaben Preisangabenverordnung (PAngV)



Neu (am 28.05.2022 in Kraft getreten): Gilt nur für **ad-hoc** Laden, § 14 Abs. 2 Satz 1 PAngV:

"Wer an einem öffentlich zugänglichen Ladepunkt Verbrauchern das punktuelle Aufladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nach der Ladesäulenverordnung anbietet, hat beim Einsatz eines für das punktuelle Aufladen vorgesehenen Bezahlverfahren den für den jeweiligen Ladepunkt geltenden Arbeitspreis an dem Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe anzugeben."

- Gilt ab Inkrafttreten
- Keine Ausnahmen für Bestand
- Wie kann Angabe erfolgen?

Optionen für **Angabe des Arbeitspreise**, § 14 Abs. 2 Satz 2 und 3 PAngV:



"die **Preisangabe** hat mindestens zu erfolgen mittels

- eines Aufdrucks, Aufklebers oder Preisaushangs,
- 2. Einer Anzeige auf einem Display des Ladepunktes oder
- 3. Einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite, auf die am Ladepunkt oder in dessen unmittelbarer Nähe hingewiesen wird.

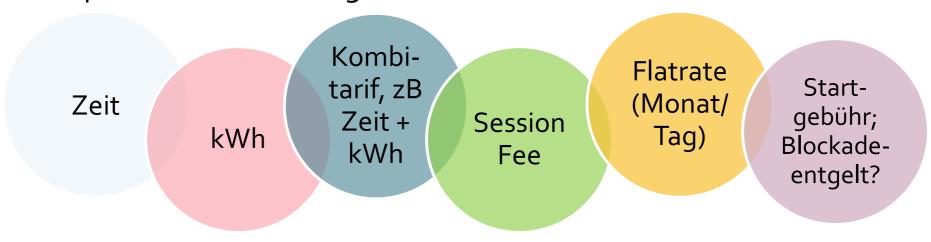
Wird für das punktuelle Aufladen von Verbrauchern ein **webbasiertes System** verwendet, so hat der Anbieter den Arbeitspreis für das punktuelle Laden bereits über dieses webbasierte System spätestens **vor dem Start des Ladevorgangs anzugeben**."

- Preisangabe allein über zunächst zu installierendes webbasiertes System (z. B. App) unzulässig
- Angabe zusätzl. leistungsabhängiger und verbrauchsabhängiger Preise in unmittelbarer Nähe (selbe Anzeigeoption wie Arbeitspreis)
- Bundesrat, 8.10.: auch "Abrufoption für eine Anzeige auf dem Display eines mobilen Endgerätes", d. h. Preisabruf per SMS

Zur Erinnerung: Welche Ladetarife sind zulässig?



Beispiele für Abrechnungsmodelle:



- Wahl des Abrechnungsmodells abhängig von...
 - Standort: Öffentl. Straßenraum, Kundenparkplatz, Mitarbeiterparkplatz ...
 - Eichrechtlichen Anforderungen, PAngV?
 - Sonstige Aspekte, z. B. Anreiz für Freigabe Parkplatz

Laden an öff. Zugänglichen LadeE ("Ladevertrag")



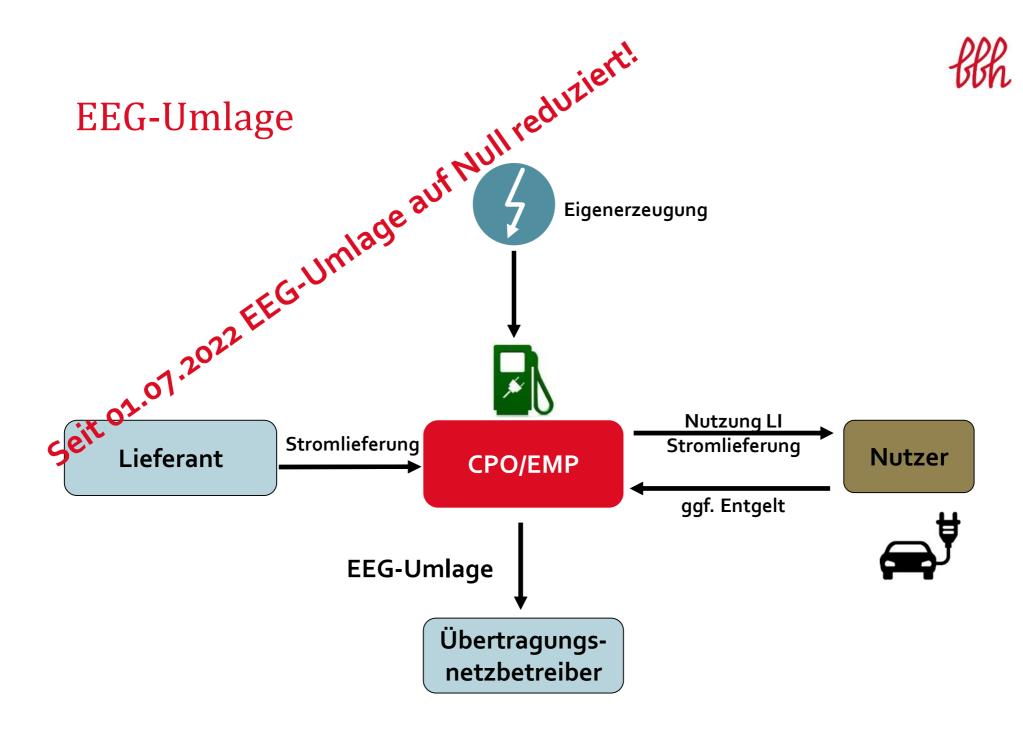
Zugang zu Ladeeinrichtungen sowie Abrechnung von Ladevorgängen Wesentliche Regelungen, u. a.

- Nutzung von Ladepunkten: Welche LP sind umfasst? Roaming?
 - Zugang/Authentifizierung: Ladekarte, App, ...
- Optionen für Preisvereinbarung:
 - 1) Preis wird bereits im Vertrag vereinbart (z. B. 45ct/kWh)
 - 2) Preisvereinbarung für jeden einzelnen Ladevorgang:
 - LG Karlsruhe vom 23.07.2021 (Az. 10 O 369/20): Regelung in AGB, wonach dem Kunden der Preis vor Ladevorgang entweder in der App, am Ladepunkt oder auf Internetseite angezeigt wird, wurde untersagt.
 - Nach §§ 312i ff BGB i.V. Art. 246a EGBGB muss bei Vertragsschluss im elektron. Geschäftsverkehr Preis unmittelbar vor Bestellung (d.h. Start Ladevorgang) angezeigt werden:
 - Start über App: Preis muss direkt in App angezeigt werden;
 - Start über Ladekarte: Anzeige an Ladepunkt; Anzeige in App nicht ausreichend
 - kein Verweis in AGB auf unterschiedliche Preisanzeigen, so dass Kunde sich gültigen Preis suchen muss.



Agenda

- 1. Rollen beim öffentliche Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel





Steuern und Umlagen: beim öffentlichen Laden unproblematisch!

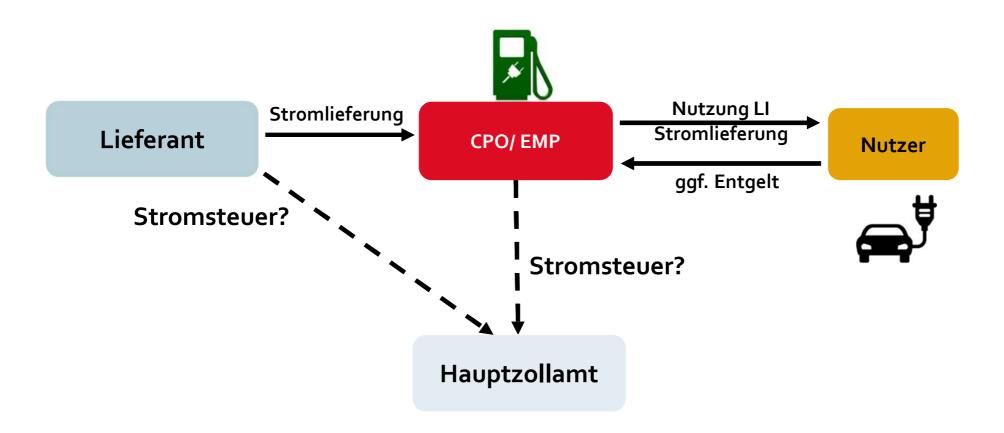


- Beliefert i.S.d. EnWG wird Ladesäule (NNE + Umlagen)
- EEG-Umlage ist aktuell auf Null gesetzt und entfällt zum 01.01.2023
- Stromsteuer wird vom Lieferanten der MaLo des Ladepunktes abgeführt
 - Versorgung des ladenden Kunden irrelevant
 - Rückausnahme: EMP = Versorger (praktische Relevanz?)



Stromsteuer

Eigenerzeugung





Wer ist Versorger i. S. d. StromStG?

- ▶ § 5 Abs. 1 Satz 1 StromStG: Wenn vom Versorger geleisteter Strom vom Letztverbraucher entnommen wird
 - § 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV: Ladesäulenbetreiber grds. kein Versorger, wenn:
 - Ladesäulenbetreiber Strom (ausschließlich) zum Regelsteuersatz bezieht damit aber keine Ausnahme bei Eigenversorgung! (Gilt auch für § 1a Abs. 1a StromStV Weiterleitung in der KA)
 - CPO/EMP nicht aus anderen Gründen bereits Versorger
 - Entnahme aus Ladesäule nicht ihrerseits zum ermäßigten Steuersatz erfolgt
 - § 1a Abs. 6 StromStV: Bei Lieferung aus Eigenerzeugung und Reststrom in Kundenanlage gilt:
 - Strom aus Eigenerzeugung ≤ 2 MW: Versorgerpflichten bzgl. erzeugten und geleisteten
 Stroms (Nur Anzeige HZA, § 2 Abs. 3 StromStV, keine Erlaubnis!) "kleiner Versorger"
 - Reststrom aus dem Netz: Kein Versorgerstatus
 - IdR aber keine Zahlung Stromsteuer, da Befreiung, z. B. nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG



Netzumlagen – Höhe 2022 und 2023

	2022	2023
KWKG-Umlage	0,378	9 0,357
Offshore-Netz-Umlage	0,419	0,591
§ 19 StromNEV-Umlage NEW (ab 2023 inkl.) Wasserstoff-Umlage	0,437	9 0,417
AbLaV	0,003	entfällt
Summe	1,237	2 1,365

Datenquelle: www.netztransparenz.de (Stand 26.10.2022)



Agenda

- 1. Rollen beim öffentliche Laden
- 2. § 7c EnWG Entflechtung von Ladeinfrastruktur
- 3. Aktuelles zur LSV
- 4. Aus AFI-Richtlinie wird AFI-Verordnung
- 5. Neuregelung § 14a EnWG/Novelle MSBG
- 6. Novelle Preisangabenverordnung
- 7. Steuern und Umlagen
- 8. THG-Quotenhandel

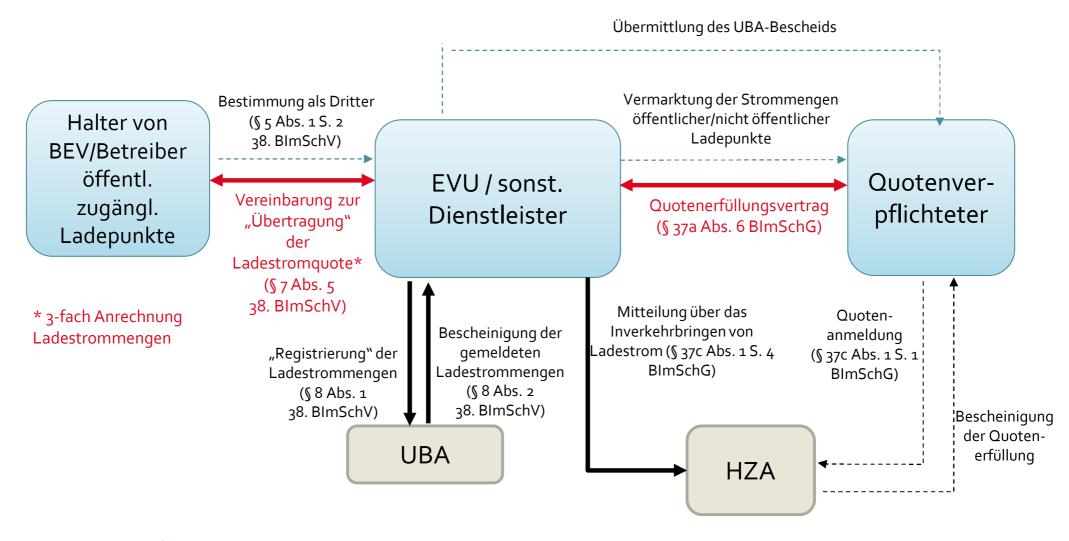


THG-Quotenhandel im Verkehrssektor

- Ziel: Erhöhung Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2030 auf 28 % (geht über EU-Vorgaben (14 %) hinaus)
- Zentrales Instrument: Verpflichtung zur Treibhausgasminderung durch Inverkehrbringen von emissionsarmen Kraftstoffen (z. B. Ladestrom), § 37 a Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 BImSchG
- Verpflichtete: Inverkehrbringer von Otto- und Dieselkraftstoffen
- Verpflichteter kann Quotenerfüllung auf **Dritte** übertragen, die Biokraftstoffe oder Ladestrom in Verkehr bringen
- Seit 01.01.2022: 3-fach-Anrechnung von Ladestrom; Dritter: Betreiber des Ladepunktes (öff. zugängl. Ladepunkte) bzw. Fahrzeughalter (private Ladepunkte)

THG-Quotenhandel: Rollen und Aufgaben





Kein EE-Strom erforderlich, aber nach § 5 Absatz 4 38. BImSchV höherer THG-Emissionswert der jeweiligen erneuerbaren Energie anrechenbar, sofern ausschließlich Strom aus Sonnen- oder Windenergie eingesetzt wird, und dieser nicht aus dem Netz entnommen wird, sondern direkt von einer **netzentkoppelten Stromerzeugungsanlage**



Wer ist Betreiber eines Ladepunkts?

- ▶ **§ 2 Nr. 8 LSV:** "Betreiber [ist], wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt".
 - Betreiber muss nicht Eigentümer des Ladepunktes sein (z.B. Unternehmen errichtet Ladepunkte und überlässt diese einem Dienstleister zum Betrieb auf eigenes wirtschaftliches Risiko); auch Durchführung technischer DL / Backend-Anbindung nicht entscheidend
 - z.B. Privatperson mit Wallbox am Stellplatz; Unternehmen, das Ladestationen für Flottenfahrzeuge betreibt;
- Nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte:
 - Im Sinne der 38. BImSchV (in den Augen des UBA): der Halter eines batterieelektrischen Fahrzeuges
 - Folgen:
 - Nachweis der Installation einer Wallbox/Ladesäule nicht erforderlich
 - Fahrer batterieelektrischer Dienstwagen können nur mit Zustimmung des Arbeitgebers am Quotenhandel teilnehmen (dann geldwerter Vorteil, realistischer wird AG Quoten selbst vermarkten)
 - Ähnliche Konstellation u.U. bei Leasing-Fahrzeugen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Christian de Wyl, BBH Berlin Tel +49 (0)30 611 28 40-20 christian.dewyl@bbh-online.de

www.die-bbh-gruppe.de www.bbh-blog.de

Katharina Schubert, BBH Erfurt Tel +49 (0)361 644 168-225 katharina.schubert@bbh-online.de

 $twitter.com/BBH_online \cdot instagram.com/die_bbh_gruppe$