

## „Rechtliche Fragestellungen“

Informationsveranstaltung Kommunale Elektromobilität  
parallel zur Eröffnung der Wanderausstellung

„Betrieb und Betreiber öffentlicher Ladeinfrastrukturen in Kommunen“

am 23. September 2016 in Starnberg

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: Lastmanagementverordnung** – „Steuerung“ von Elektromobilen

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

- **Energiewirtschaftsrechtliche Einordnung des Ladepunktes als Letztverbraucher** (Fahrzeugnutzer ist wie „Gast“, bleibt „unsichtbar“ für EnWG)
- Dadurch Klarstellung: LP-Betreiber ist kein Stromlieferant/Energieversorger
- Begründung: am LP wird **Bündelleistung** aus Service-, Strom-, Infrastruktur- und z.T. Parkleistungen zur Verfügung gestellt, keine reine Weiterlieferung von Strom (vgl. „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** (Fahrzeugnutzer ist wie „Gast“, bleibt „unsichtbar“ für StromStV)
- 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,
  - Fahrzeugnutzer, um mittels LP das Fahrzeug aufzuladen.“

**Hintergrund:** Sorge vor Datenschutzlücke im Verhältnis LP zum Fahrzeugnutzer, zwar finden ohnehin Regelungen des allgemeinen Datenschutzrechts Anwendung, Spezialvorgaben des MsbG blieben aber unanwendbar (Grundlage für BSI-Schutzprofil für Elektrofahrzeuge/LP).

- **Datenschutzkonzept gilt** bereits seit Inkrafttreten, da § 48 nur vorübergehende Bereichsausnahme für Vorschriften des Teils 2 Kap. 3 regelt (dort ist vorgesehen, dass der Einbau intelligenter Messsysteme erst ab 2020 in LIS vorgeschrieben ist)
- **Form der Einwilligung** nicht zwingend Schriftlichkeit, erforderlich. Einwilligung, die den Anforderungen des § 4a BDSG genügt (§ 49 Abs. 2 Nr. 7 BDSG)
  - d.h. bei „besonderen Umständen“ kann eine „andere Form angemessen“ sein. Bei Nutzung eines LPs bzw. eines Elektrofahrzeugs werden solche besonderen Umstände angenommen, so dass die **elektronische Form** der Einwilligung als ausreichend anzusehen ist.

## 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](http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit__und_wirkungsfor schung/EP21_Zivil-_und_datenschutzrechtliche_Zuordnung.pdf)

EStG: Regierungsentwurf zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr (Änderung u.a. EStG) vom 18.5.2016 (Stand: 19.7.2016 BRat-Stellungnahme, Gegenäußerung BReg)

- **Steuerbefreit:**
  - **Laden eines privaten Elektromobils** oder Hybrid-Elektromobils des Arbeitnehmers **im Betrieb des Arbeitgebers** und
    - für die zur **privaten Nutzung** zeitweise überlassene **betriebliche 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)
- **noch nicht in Kraft!**



### 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:**
  - **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** (generell oder nur von Vorgaben für punkt. Aufladen)

- „**Betreiber**“: Ausübung von Sachherrschaft wie Eigentümer
- „**punktueller Aufladen**“: „kein Dauerschuldverhältnis“ (RL „ohne Vertrag“  
– gibt es im deutschen Recht nicht)
- „**Öffentlich zugänglich**“ (Def. ist unverändert geblieben):  
(+) Will Parkplatzbetreiber, dass jedermann die Parkfläche nutzt oder nicht?  
Will also 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 zugänglichen 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 Parkflächennutzung auch in diesen Fällen grds. an jedermann richtet.

**Inkrafttreten der novellierten LSV:** voraussichtlich zum Ende des Jahres (Umsetzungsfrist 18.11.2016)

- Neues Eichrecht (**Mess- und Eichgesetz, MessEG, Mess- und Eichverordnung, MessEV**) im Kraft getreten am 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** (technischen Anforderungen an LIS) bis Ende 2016
- **Keine Ausnahme mehr für Abrechnen nach Zeit** (Parken mit Laden), Leistung, Zeit u.a. = eichrechtsrelevante Größen.
- **Ausnahmen:** nur für Flatrates und Stromschenkung.
- **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), Zertifizierung des Backend, Anzeige auf „Null“ stellen
- Keine Übergangsregelung vorgesehen

### Lastmanagementverordnung Rechtsgrundlage von § 14a EnWG

- angekündigt für Ende 2016
- **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) kann m.E. nur LP-Betreiber und nicht Fahrzeugnutzer sein, letzterer ist als „vagabundierender“ Stromkonsument für VNB nicht erkennbar (ähnlich dem Gast eines Haushaltskunden), VNB muss aber mit einer statischen Einheit arbeiten können, d.h. LP-Betreiber = Letztverbraucher und Anschlussnutzer (= energiewirtschaftsrechtlich **einheitl. Begriff wie im EnWG**)
  - Anders bei **Hauseigentümer**, der nur eigenes KFZ für Steuerung zur Verfügung stellt. Ist in dem Fall als Fahrzeugnutzer Letztverbraucher und Anschlussnutzer.

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](http://www.ikt-em.de)

[www.schaufenster-elektromobilitaet.org](http://www.schaufenster-elektromobilitaet.org)

Tel. + 49 160 976 73248