

/ Ladeinfrastruktur in und an Gebäuden – Errichtung und Betrieb.

Bauzentrum München – Fachforum Elektro-Mobilität: Ladeinfrastruktur in und an Gebäuden

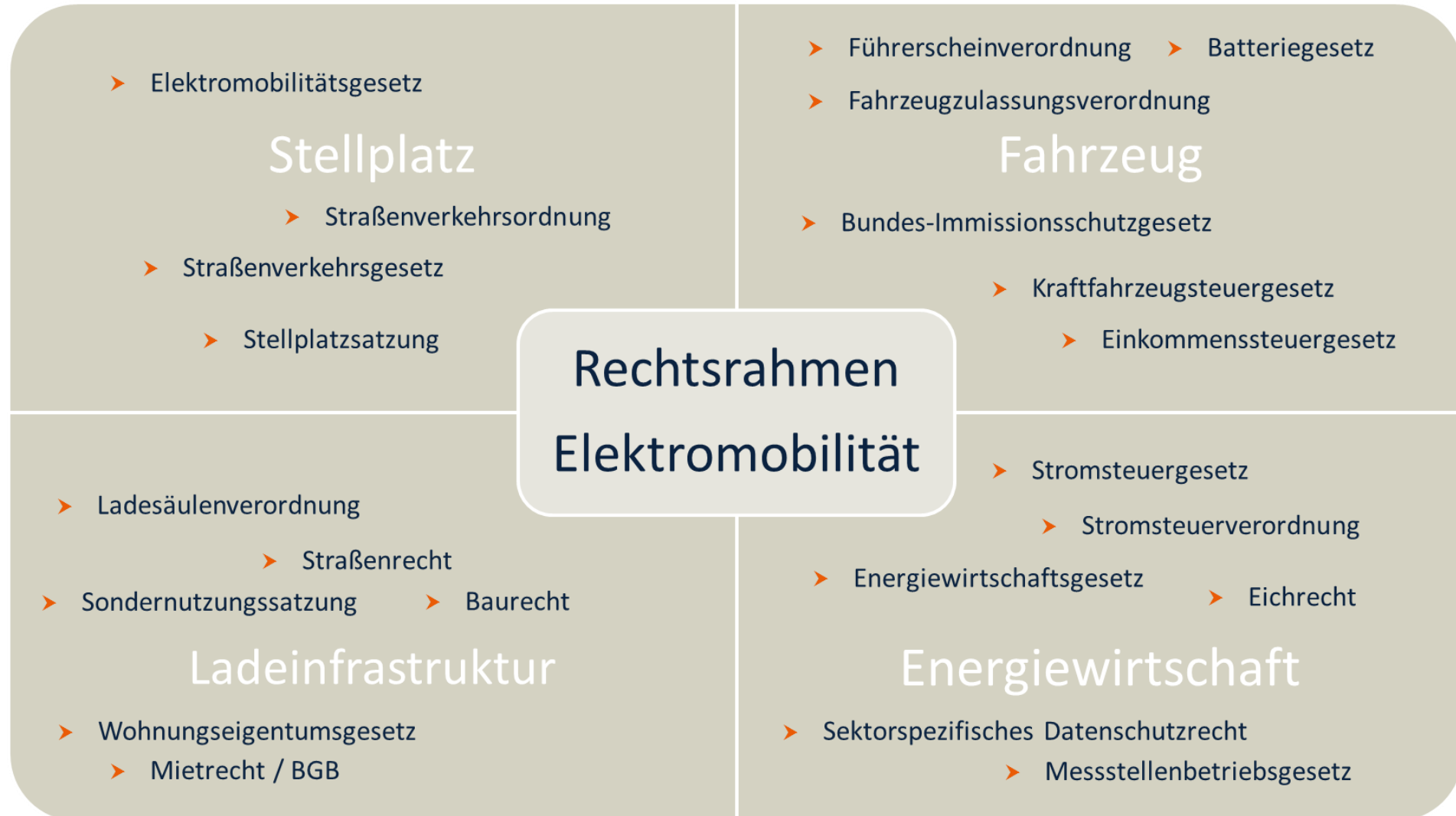
15.10.2018

RA Christian A. Mayer, Noerr LLP

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

noerr.com

/ Rechtsrahmen für Ladeeinrichtungen



/ 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

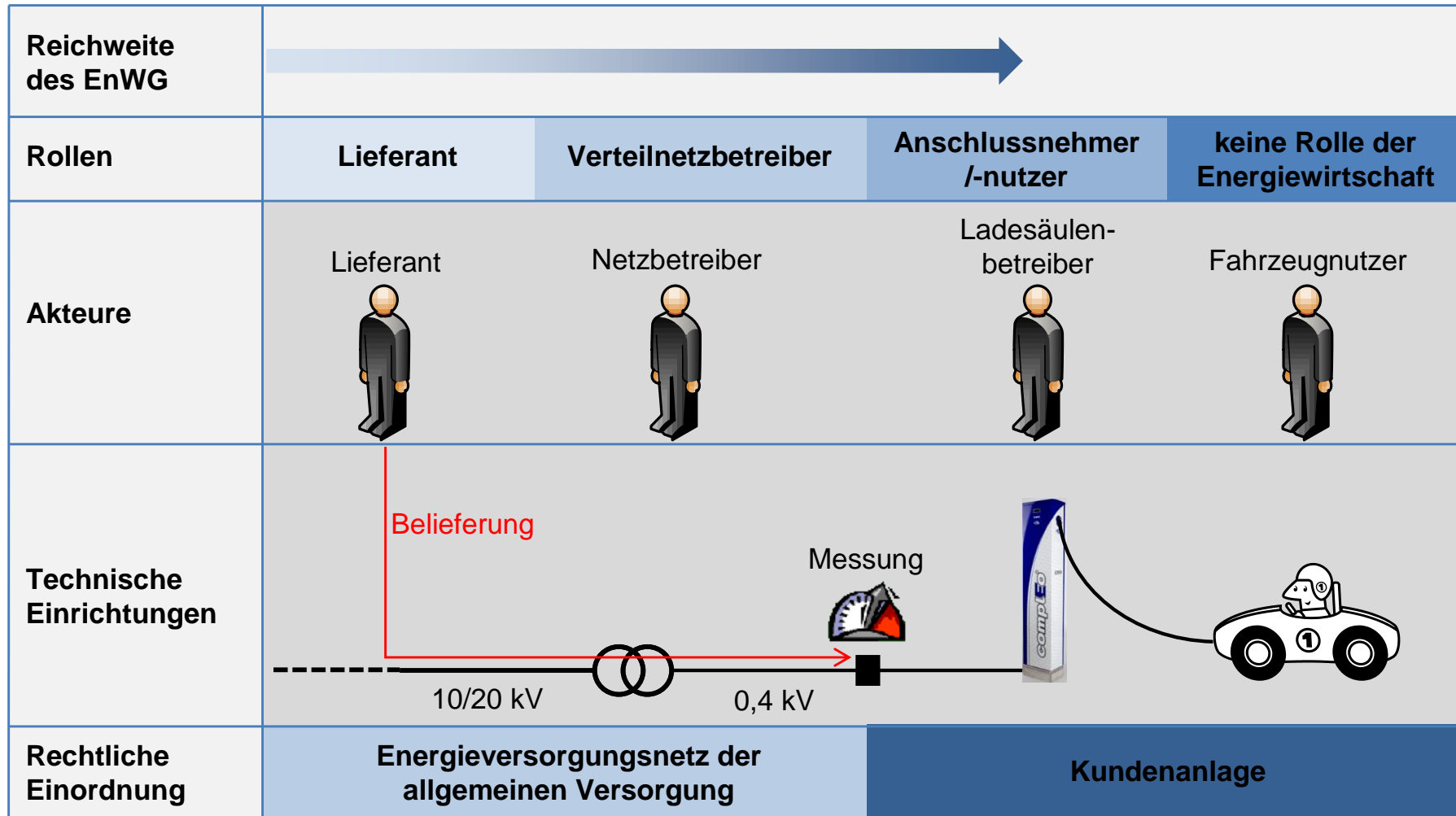
Novelle – Ergänzung – Ladesäulenverordnung

- 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“*

Punktueller 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.

/ 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!
- WICHTIG – anders im EEG; das EEG enthält eigene Definitionen:
 - ▷ „EVU“ ist jede natürliche oder juristische Person, die Elektrizität an Letztverbraucher liefert;
 - ▷ „Letztverbraucher“ jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht.
- Verringerung der EEG-Umlage bei Eigenverbrauch, wenn Letztverbraucher die Erzeugungsanlage selbst betreibt und als Eigenerzeuger und den erzeugten Strom selbst verbraucht.
 - ▷ Im Unterschied zum EnWG ist nicht automatisch Ladepunktbetrieb (erster) Letztverbrauch;
 - ▷ Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob das Elektrofahrzeug durch den Erzeuger selbst oder durch einen Dritten betrieben wird – fraglich, wie das nach den Anforderungen des EEG messtechnisch sauber abgebildet werden kann.

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- 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

Personenbezogene Daten bei Elektromobilität:

- Vehicle Identification Number (VIN) oder Kfz-Kennzeichen
 - ▷ Halterdaten zu VIN/Kennzeichen sind beim KBA hinterlegt und müssen von diesem Dritten bei berechtigtem rechtlichen Interesse offengelegt werden (§ 39 Abs. 1 StVG).
- Zeitreihen von Fahrdaten (Geoposition, Geschwindigkeit, Beschleunigung, Lenkwinkel etc.)
 - ▷ Erlauben Rückverfolgung von Fahrwegen und Analyse von Fahrzeugnutzung sowie Fahrverhalten.
 - ▷ Können mithilfe identifizierender Merkmale (VIN, Kfz-Kennzeichen oder Kombination statischer Attribute) oder durch einmalige Beobachtung (z.B. Videokamera) oder Fahrweganalyse zur Identifizierung von Wohn-/Arbeitsorten einer bestimmten Person zugeordnet werden
 - ▷ Etwa Beschleunigungs-/Bremsverhalten wird für Telematiktarife der Autoversicherer bewertet

/ 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.“*

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

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. 2 Satz 1 EStG).
- 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)

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.“
- 2018: Minderungsbetrag von 250 Euro je kWh, Reduzierung des Minderungsbetrags: 50 Euro je kWh p.a.; Limitierung auf maximal 20 kWh bzw. 5.000 Euro in 2018
- Ab 2019: 0,5-Prozent-Regel für E-Dienstwagen

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



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