

/ Datenschutz bei E-Mobilität

Bauzentrum München – Fachforum Elektro-Mobilität

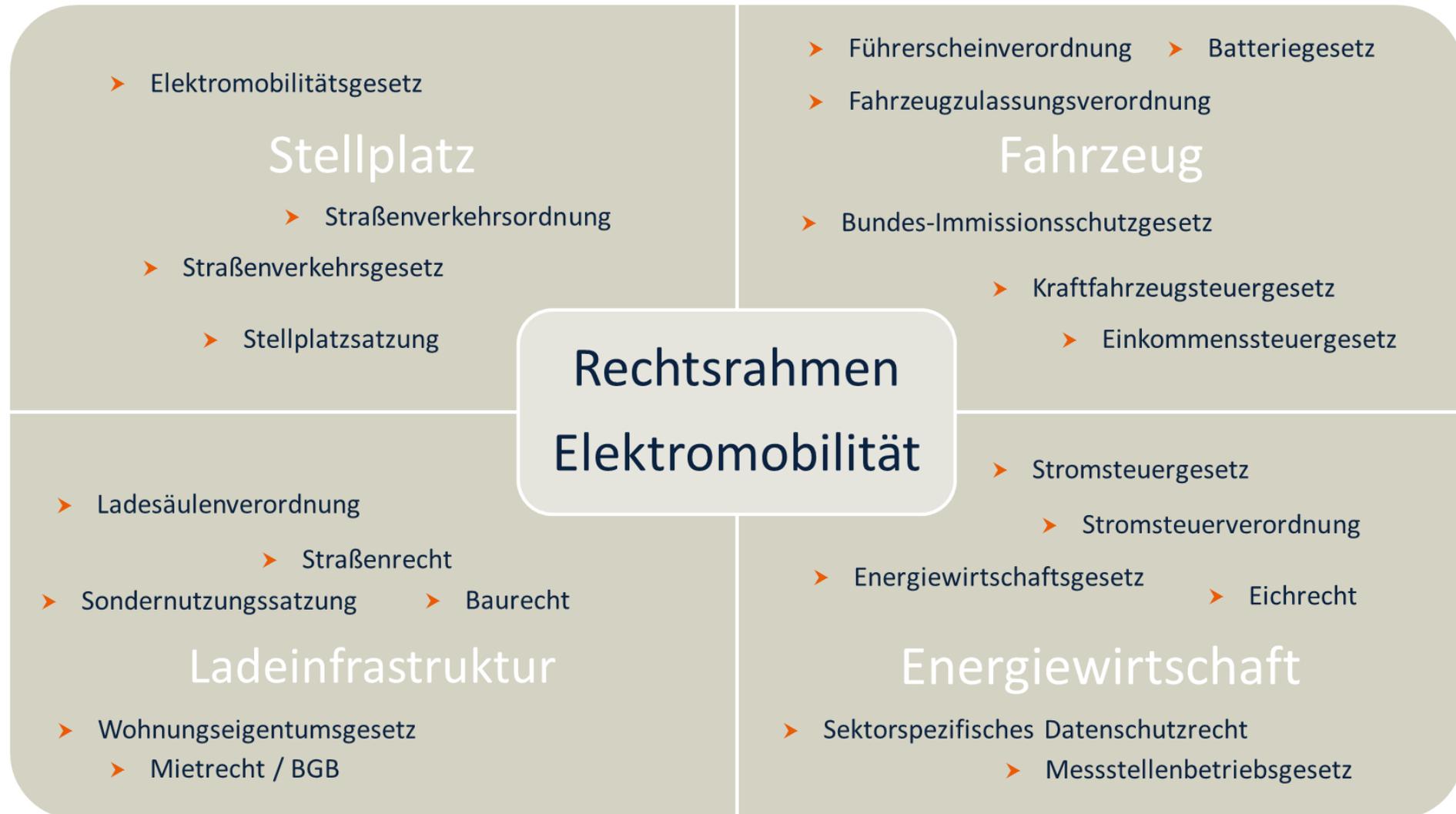
08.07.2017

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.

/ Elektromobilitätsgesetz



EmoG bildet den Rahmen und schafft die Ermächtigungsgrundlage für konkrete Privilegierungen auf der Grundlage von Rechtsverordnungen (insb. StVO)

Wesentliche Regelungsinhalte:

- Kennzeichnung Elektrofahrzeuge,
- Möglichkeit der Kommune zur:
 - ▷ Einrichtung Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge,
 - ▷ Befreiung Elektrofahrzeuge von Parkgebühren,
 - ▷ Ausnahme von Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen für Elektrofahrzeuge,
 - ▷ Freigabe Busspuren für Elektrofahrzeuge.
- **Kennzeichnung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (FZV);**
 - ▷ Kennzeichnung durch besonderes Fahrzeug-Kennzeichen für E-Fahrzeuge (deutsche Zulassung) bzw.
 - ▷ durch blaue Plakette (ausländische Zulassung);
- **Einführung Sinnbild für Elektrofahrzeuge**, Schaffung Möglichkeiten zur Privilegierung (StVO);
 - ▷ Freigabe Bussonderfahrstreifen,
 - ▷ Ausnahme von Verkehrsverboten,
 - ▷ Parkprivilegierung
- **Änderung Gebührenordnung (GebOSt);**
 - ▷ neuer Gebührentatbestand für E-Plakette.
- **Verwaltungsvorschrift zur StVO:**
 - ▷ Anforderungen für Einrichtung von Parkprivilegien;
 - ▷ Anforderungen für Befreiung von Verkehrsbeschränkungen.

/ Öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur

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 [...]“

Ziel und Inhalt der Ladesäulenverordnung

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);

Aktuelle Novelle / Ergänzung

- Wesentliche neue Inhalte: Anforderungen zur Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung an Ladepunkten (ebenfalls Vorgabe aus Richtlinie 2014/94/EU)
- Punktueller Laden: *„Das Laden eines Elektromobils, welches nicht als Leistung im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses zwischen dem Nutzer und einem EVU oder Ladepunktbetreiber erbracht wird“*

/ Förderprogramm Ladeinfrastruktur

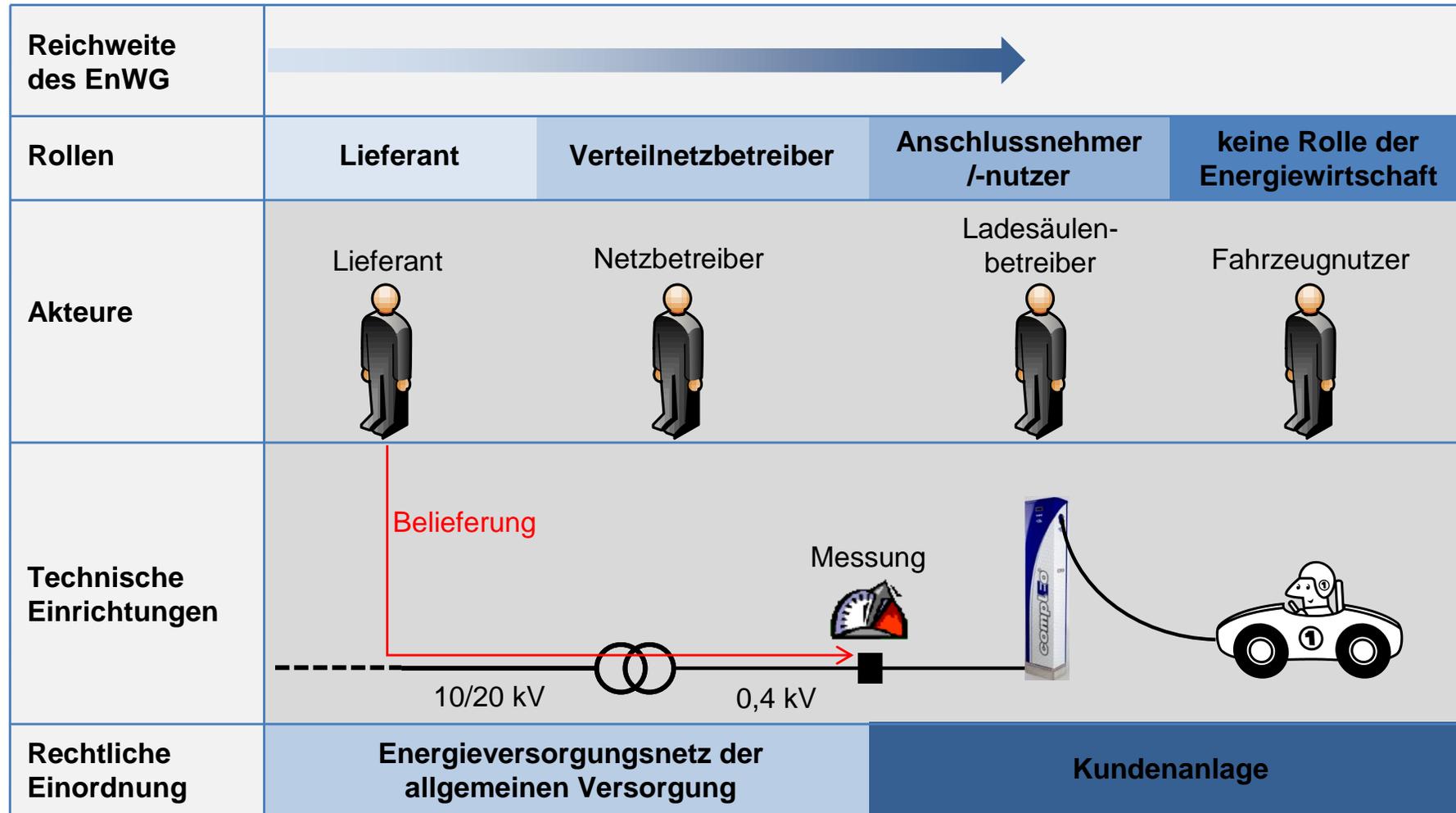
Förderprogramm Ladeinfrastruktur (BMVI)

- ▷ Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur (13.02.2017);
- ▷ Erster Aufruf zur Antragseinreichung („1. Call“; 15.02.2017).
- Ziel der Förderrichtlinie: flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an LIS.
- Gegenstand der Förderung ist die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Deutschland.
- Gesamtfördervolumen: EUR 300 Mio. (1. Call: EUR 10 Mio. NLIS sowie 2500 Schnellladepunkte).
- 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.

/ 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

/ Sektorspezifisches Datenschutzrecht

- Sektorspezifisches Datenschutzrecht – ab 2012 in EnWG, Novellierung mit „Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende“; Kern der Gesetzesinitiative ist Gesetz über den Messstellenbetrieb und die Datenkommunikation in intelligenten Energienetzen (Messstellenbetriebsgesetz/MsbG)
- Messstellenbetriebsgesetz ist am 12.07.2016 in Kraft getreten.
- Neuregelung sektorspezifisches Datenschutzrecht in §§ 49 – 75 MsbG (Teil 3, „Regelungen zur Datenkommunikation in intelligenten Energienetzen“),
- Keine Verordnungen, *„aufgrund der komplexen und breit gefächerten Regelungsmaterie hätten den bereits zahlreichen Verordnungen im Energiewirtschaftsrecht mindestens drei weitere hinzugefügt werden müssen. Angesichts der grundrechtsrelevanten Regelungsmaterie und zur Vermeidung einer weiteren Zersplitterung des Energierechts soll die zukunftsweisende Regelungsmaterie in einem neuen Stammgesetz zusammengefasst werden.“*
- 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.“*

/ Sektorspezifisches Datenschutzrecht

- 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
- 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.

Christian A. Mayer
Rechtsanwalt
Lehrbeauftragter f. Umweltrecht & Regulierung

Noerr LLP
Brienner Str. 28
80333 München / Germany
T +49 89 28628233
F +49 89 280110
christian.mayer@noerr.com

