

Ausgewählte Rechtsfragen dezentraler Energiekonzepte – Teil 2: Mobile Energiespeicherung (Elektromobilität)

RA Dr. Steffen Herz und RA'in Bettina Hennig*

Der vorliegende zweiteilige Aufsatz behandelt verschiedene aktuelle Rechtsfragen, die sich im Zusammenhang mit dezentralen Energiekonzepten stellen. Dabei lag der Fokus des ersten Teils (vgl. ZNER 01/2016, Seite 30 ff.) auf den vielgestaltigen energierechtlichen Diskussionen rund um die Eigenversorgung und die stationäre Energiespeicherung. Der vorliegende zweite Teil des Beitrags nimmt demgegenüber die mobile Energiespeicherung, also die Elektromobilität, und insbesondere ihre energierechtlichen Bezüge in den Blick. Dabei wird auch die derzeitige Weiterentwicklung des Rechtsrahmens durch den vorliegenden Gesetzesentwurf der Bundesregierung zum sog. Strommarktgesetz berücksichtigt. Der Beitrag schließt zudem Teil 1 und 2 mit einem Gesamtfazit zur Betrachtung der rechtlichen und politischen Situation dezentraler Energiekonzepte ab.

A Elektromobilität als mobiles Energiespeicherungskonzept – Technische Potenziale, politische Ziele und Status Quo

I. (Mobile) Energiespeicher als wesentlicher Bestandteil der Energiewende

Grundsätzlich besteht Einigkeit, dass infolge der Energiewendepolitik der Strom aus erneuerbaren Energien besser in das gesamte Energiesystem integriert bzw. dieses an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden muss: Werden zu besonders windigen oder sonnigen Zeiten Windenergie- oder Photovoltaik-Anlagen vom Netz genommen oder heruntergeregelt, bleibt wertvoller grüner Strom schon heute zu häufig ungenutzt. Diese Zeiträume steigen mit dem fortlaufend erfolgenden Zubau weiterer Produktionskapazität. Von großer Bedeutung wird für ein Gelingen der Energiewende deswegen in Zukunft sein, den Strom aus den fluktuierenden Energiequellen Wind und Sonne flexibel genau dann und dort verfügbar zu machen, wenn und wo er gerade benötigt wird. Neben einer bedarfsgerechten Erzeugung kann vor allem die Nutzung von Speichern entscheidend zur Erreichung dieses Ziels beitragen. Speichertechnologien sind also – neben Netzausbau und Lastmanagement – eine wichtige Flexibilisierungsoption, da sie die Erzeugung und die Nutzung der Energie zeitlich und räumlich entkoppeln können.

Zudem werden sich künftig zunehmend die Herausforderungen der sektorenübergreifenden Energiewende stellen. Auch wenn die Energiewendepolitik bislang hauptsächlich auf den Stromsektor schaut und damit bisher im Kern eine Stromwende ist, müssen auch der Wärme- und der Mobilitätssektor zunehmend ihre Beiträge zur Energiewende leisten. Erst durch eine solche Sektorenkopplung werden künftig wohl die zu erwartenden (temporären) Stromüberschüsse aus den volatilen Energiequellen nutzbar gemacht werden können.

Eine Option, die Infrastruktur für die erforderliche Flexibilisierung in der Nutzung des nicht unmittelbar benötigten Stroms aus den fluktuierenden erneuerbaren Energien zu schaffen, ist perspektivisch der Rückgriff auf die Speicherkapazität von Elektromobilen als mobile Speicherlösung und Flexibilisierungsoption. In technischer Hinsicht (sinnvoll) möglich werden soll dies zumindest, wenn ein flächendeckender oder zumindest verbreiteter Einsatz von Elektromobilen erreicht ist.¹ Dass die regenerativ angetriebene Elektromobilität darüber hinaus ein enormes Potenzial hat, endlich auch den Beitrag des Verkehrssektors für die Energie- und Klimawende zu mobilisieren, liegt auf der Hand.

II. Politische Ziele und Status quo

Die Bundesregierung hat auch bereits das politische Ziel ausgegeben, bis 2020 die Zahl von 1 Million zugelassenen Elektromobilen zu erreichen und bis 2030 sogar 6 Millionen Elektromobile auf die Straße zu bringen.² Noch erscheint dieses Ziel angesichts der eher geringen Zulassungszahlen in weiter Ferne – so waren 2014 gerade einmal 24.000 zugelassene Elektrofahrzeuge auf den deutschen Straßen unterwegs.³ Auch im direkten Vergleich der Antriebstechnologien im Personenverkehr liegt die Elektromobilität nach wie vor hinten: So betrug der PKW-Bestand am 1. Januar 2015 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes insgesamt 44.403.124 Fahrzeuge, wovon Elektroautos mit lediglich 18.948 die mit Abstand geringste Anzahl aufwiesen.⁴ Dabei verzeichnen Elektroautos aber zugleich den – ebenfalls mit Abstand – größten Zuwachs, namentlich um 55,9 Prozent im Jahr 2014.⁵ Dieser Trend setzte sich auch 2015 fort (Zuwachs von 34,6 Prozent auf 25.502 Elektro-PKW). Die Elektromobilität ist also auf dem Vormarsch, aber „im großen Bild“ noch immer eher eine Randerscheinung im Kfz-Markt.

Sollte es aber tatsächlich gelingen, das von der Bundesregierung ausgegebene politische Ziel zu erreichen oder zumindest diesem nahe zu kommen, könnte damit der flächendeckende Einsatz mobiler Speicher und ihr systemdienlicher Einsatz tatsächlich bald energiewirtschaftliche Realität werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden allerdings noch deutlichere politische Signale als bislang notwendig sein. Insbesondere das 2015 verabschiedete Elektromobilitätsgesetz⁶, das im Wesentlichen den Kommunen die Möglichkeit einräumt, Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr und der Parkraumbewirtschaftung zu bevorzugen, reicht zur effektiven Förderung dieser Zukunftstechnologie bei Weitem nicht aus. Auch die temporäre Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge nach § 3d Kraftfahrzeugsteuergesetz⁷ (seit dem 1. Januar 2016 für fünf Jahre) wird aller Voraussicht nach nicht die durchschlagende Förderwirkung entfalten, um der Elektromobilität den Weg hin zu einer maßgeblichen Mobilitätsoption zu ebnet.

Als weiteres direktes Förderinstrument war bereits seit längerem eine sogenannte Kaufprämie und ihre anteilige Mitfinanzierung durch die Automobilindustrie in der politischen Diskussion. Wie kürzlich bekannt wurde, hat sich die Bundesregierung nunmehr auf ein entsprechendes Förderprogramm geeinigt. So sollen ab einem entsprechenden Kabinettsbeschluss im Mai 2016 bis zum Jahr 2019 Käufer eines rein elektrisch betriebenen Fahrzeugs einen Zuschuss von 4.000 Euro erhalten, für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge ist eine Prämie in Höhe von 3.000 Euro geplant. Getragen werden soll die Förderung je zur Hälfte von Bund und Automobilindustrie. Außerdem will der Bund insgesamt 300 Millionen Euro in die Förderung von Ladeinfrastruktur investieren – etwa 15.000 notwendige neue Ladestellen sollen so in den nächsten Jahren entstehen.⁸ Eine ganze

* Bettina Hennig und Dr. Steffen Herz sind Rechtsanwälte in der Kanzlei von Bredow Valentin Herz Rechtsanwälte in Berlin.

1. Vgl. hierzu etwa m.w.N. Gerstner/Kanatschnig, Elektromobilität als dezentrale Speichertechnologie, ZNER 2015, S. 424 f.

2. Abrufbar unter: http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/mobilitaet_zukunft/_node.html (17.03.2016).

3. Nationale Plattform Elektromobilität, Fortschrittsbericht 2014 – Bilanz der Marktvorbereitung, Dezember 2014, Seite 4, abrufbar unter: <http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/die-npe/publikationen/> (17.03.2016).

4. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2014_b_umwelt_dusl_absolut.html (17.03.2016).

5. Abrufbar unter http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2014_b_umwelt_dusl_prozent.html;jsessionid=BA6CC471B0851B77AE3208A9FCBEFC03.live2051?nn=663524 (17.03.2016).

6. Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898).

7. Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) geändert worden ist.

8. Vgl. <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/04/2016-04-27-foerderung-fuer-elektroautos-beschlossen.html> (29. April 2016).

Reihe weiterer Vorschläge zur Weiterentwicklung der Elektromobilitätspolitik findet sich außerdem in dem „Maßnahmenkatalog 3.0“, der im Rahmen des Diskursprozesses zum „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung erarbeitet und derzeit noch weiter fortgeschrieben wird.⁹ Neben einem öffentlichen Beschaffungsprogramm und der Förderung der Ladeinfrastruktur wird hier insbesondere ein Bonus-Malus-System diskutiert, das – etwa im Rahmen der Kfz-Steuer – CO₂-arme PKW entlasten und Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß teurer machen soll. In diesem Zusammenhang wird zudem auch die lineare Ausgestaltung und regelmäßige Fortschreibung der Kfz-Steuer als Option angeführt. Wie deutlich sich die Bundesregierung künftig zur Elektromobilität bekennt und wie weitreichend sie die Förderung hier ausgestaltet, bleibt derzeit noch abzuwarten.

B Rechtliche Herausforderungen der mobilen Energiespeicherung

I. Elektromobilität als rechtliches Querschnittsthema

Mit der wachsenden und für die Zukunft unabhängig von der Verabschiedung etwaiger Förderprogramme grundsätzlich wohl auch politisch erwünschten größeren Rolle der Elektromobilität stellen sich auch eine Reihe rechtlicher Folgefragen aus ganz verschiedenen Rechtsgebieten.¹⁰ So werfen die speziellen Anforderungen der Elektromobilität und der entsprechenden Ladeinfrastruktur verschiedene bau-, miet- und verkehrsrechtliche Fragen auf. Diese betreffen etwa die flächendeckende Verfügbarmachung des öffentlichen – und teilweise auch des halböffentlichen und privaten Raums (Supermarktparkplätze, Arbeitsstelle, Tiefgarage im Mehrfamilienhaus etc.) – für Elektro-„Tankstellen“. Auch das Datenschutzrecht kann bei einer zunehmend intelligenten Kommunikation von Ladeinfrastruktur, Elektromobilen und Stromnetz eine zentrale Rolle spielen, ebenso wie das klassische Vertrags- und sonstige Zivilrecht bei der Ladung von PKW an von Dritten betriebenen Ladesäulen.

Des Weiteren stellen sich bei dem Betrieb und der Nutzung von Ladesäulen eine ganze Reihe technischer Anforderungen. Zahlreiche Fragen im Hinblick auf die Schaffung der erforderlichen Ladeinfrastruktur sowie die Vereinheitlichung, Normung und Zuverlässigkeit der Ladetechnik scheinen dabei bislang noch nicht abschließend gelöst.¹¹ Zwar legte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hier bereits im Oktober 2015 den Entwurf einer Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (sog. Ladesäulenverordnung) vor.¹² Diese sollte der Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben nach der Richtlinie 2014/94/EU dienen.¹³ Der Entwurf der Bundesregierung blieb allerdings in der Elektromobilitäts-Branche nicht ohne Widerspruch, auch weil der Verordnungsentwurf an maßgeblichen Stellen über die Vorgaben der Richtlinie hinausging. Die Kritik betraf insbesondere das gegenüber der Richtlinie zusätzlich ausgeweitete Begriffsverständnis der „öffentlich zugänglichen“ – und damit der Regulierung unterworfenen – Ladesäule, was als Hemmnis für die Schaffung der erforderlichen Ladeinfrastruktur begriffen wurde. Auch der Bundesrat sprach sich letztlich für Änderungen aus und passte die Definition wieder an die insoweit engere Fassung der Richtlinie an.¹⁴ Die Ladesäulenverordnung wurde in der vom Bundesrat beschlossenen Fassung am 9. März 2016 verabschiedet und trat letztlich am 17. März 2016 in Kraft (§ 7 LSV, BGBl. I, S. 457). Eine „Ladesäulenverordnung II“ zu Standards hinsichtlich Information, Authentifizierung, Zugänglichkeit und Abrechnung soll bereits im November dieses Jahres angegangen werden.

Richtet man den Blick auf die eingangs dargestellten Potentiale der Elektromobilität für die zunehmende Flexibilisierung des Energiesystems und die Sektorenkopplung, geraten zusätzlich die im Folgenden besonders interessierenden energie(wirtschafts)recht-

lichen Fragestellungen in den Fokus. Denn auch hier müssen die Voraussetzungen erst noch geschaffen werden, eine zunehmende Verknüpfung der bislang in rechtlicher Hinsicht nur getrennt betrachteten Sektoren Energie und Mobilität herzustellen und so den systemdienlichen Einsatz der mobilen Speicher überhaupt erst zu ermöglichen. Da diese Aspekte dem Energiewirtschaftsrecht bislang weitgehend fremd waren, ist fast zwangsläufige Folge, dass der klassische energierechtliche Normbestand die Spezifika der Elektromobilität sowie ihre dargestellten Potentiale nur unzureichend abbildet. Dementsprechend umstritten war ihre Einordnung in der Vergangenheit häufig. Dies betraf etwa die Frage nach der energierechtlichen Einordnung der verschiedenen Aspekte der Elektromobilität im Allgemeinen (dazu nachfolgend II.), nach den energierechtlichen Rechten und Pflichten des Ladesäulenbetreibers, der den Strom zur Betankung des Elektromobils zur Verfügung stellt (dazu nachfolgend III.), sowie nach der Belastung des getankten Stroms mit den im Zusammenhang mit einer Stromlieferung üblicherweise erhobenen Abgaben, Umlagen und Entgelten (dazu nachfolgend IV.). Mit dem derzeit in der gesetzgeberischen Abstimmung befindlichen sogenannten Strommarktgesetz sollen einige dieser Punkte nunmehr geklärt werden – ob das den Diskussionen um die energierechtlichen Marktbedingungen für Elektromobilitätskonzepte auch ein Ende setzt, bleibt abzuwarten.

II. Energierechtliche Einordnung von Elektromobilität

Dem Energierecht ist das Elektromobil als mobiler Speicher bislang unbekannt. Dies ist in Anbetracht der Tatsache, dass schon stationäre Speicher und deren Spezifika – abgesehen vielleicht von Pumpspeicherkraftwerken – bislang energierechtlich insgesamt nur unzureichend erfasst sind (siehe hierzu den ersten Teil dieses Beitrags), auch nicht weiter überraschend. Besonders umstritten war demzufolge lange, ob und wie Elektromobilität und ihre verschiedenen Akteursgruppen (Ladesäulenbetreiber und Fahrzeugnutzer) in der klassischen Typologie des Energiewirtschaftsrechts zwischen Energieversorgung, Netzbetrieb und Letztverbrauch einzuordnen sind.

So war unter der bislang geltenden Rechtslage etwa umstritten, ob Ladestationen Teil des Energieversorgungsnetzes im Sinne des § 3 Nr. 16 EnWG sind und demgemäß nach § 20 Abs. 1 EnWG ein Jedermann-Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang besteht, sie der Regulierung der Bundesnetzagentur sowie der Finanzierung über die Netzentgelte unterfallen und generell die (exklusive) Zuständigkeit der Netzbetreiber für die Ladeinfrastruktur begründet werden sollte. Zwar wurden im Schrifttum gute Argumente gegen diese Sichtweise vorgebracht, jedoch waren die rechtlichen Regelungen insofern nicht eindeutig.¹⁵ Auch war bislang unklar, ob Ladesäulen und/oder Elektromobile als Letztverbraucher oder auch

9. Siehe <http://www.klimaschutzplan2050.de/wp-content/uploads/2016/03/Massnahmenset-3.0.pdf> (17.03.2016).

10. Wobei die im folgenden Fließtext angerissenen Fragenkreise nicht Gegenstand dieses Beitrags sind, der sich im weiteren Verlauf auf energiewirtschaftsrechtliche Aspekte konzentriert Vgl. für einen Überblick zu einigen der im Folgenden genannten Aspekte *Gerstner/Kanatschnig* (o. Fußn. 1), S. 426 ff.; *Harendt/Mayer*, Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand, Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität, Ergebnispapier Nr. 11, Berlin 2015, abrufbar unter http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_11_Rechtliche_Rahmenbedingungen_fuer_Ladeinfrastruktur_im_Nebau_und_Bestand.pdf (17.03.2016).

11. Einen guten Überblick hierzu geben *Gerstner/Kanatschnig* (o. Fußn. 1), S. 425 f.

12. Vgl. BR-Drs. 507/15.

13. Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28. Oktober 2014, S. 2).

14. Vgl. BR-Drs. 507/15(Beschluss).

15. Vgl. m.w.N. zur Kontroverse *Gerstner/Kanatschnig* (o. Fußn. 1), S. 429.

Energieversorger im Sinne des Energierechts gelten und inwiefern sie die entsprechenden Pflichten treffen.

Diese grundlegenden Fragen dürften in Kürze allerdings geklärt werden. So soll in der anstehenden Novelle des EnWG im Rahmen des sogenannten Strommarktgesetzes¹⁶ die Elektromobilität energierechtlich aufgegriffen und mit einem neuen § 1a Abs. 3 EnWG unter anderem das Ziel einer „effiziente[n] Kopplung des Wärme- und des Verkehrssektors mit dem Elektrizitätssektor sowie die Integration der Ladeinfrastruktur für Elektromobile in das Elektrizitätsversorgungssystem“ ausgegeben werden, um so die „Kosten der Energieversorgung [zu] verringern, die Transformation zu einem umweltverträglichen, zuverlässigen und bezahlbaren Energieversorgungssystem [zu] ermöglichen und die Versorgungssicherheit [zu] gewährleisten“. Die Sektorenkopplung wird somit gleichsam Zielbestimmung des EnWG.

Zur Erreichung dieses Zieles sind in dem Gesetzesentwurf im Wesentlichen zwei gesetzgeberische Maßnahmen vorgesehen. So soll mittels einer erstmaligen eindeutigen energierechtlichen Zuordnung Rechts- und Investitionssicherheit für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur geschaffen und gleichsam ermöglicht werden, die Flexibilitätspotentiale der Elektromobilität bestmöglich zu nutzen und Optionen zu schaffen, Marktpreissignale weiterzugeben.¹⁷

Hierfür soll zum einen der Ladevorgang von Elektromobilen bzw. die Bereitstellung der hierfür erforderlichen Infrastruktur energierechtlich erfasst werden. Zu diesem Zweck soll die Definition des „Letztverbrauchers“ in § 3 Nr. 25 EnWG um den Zusatz erweitert werden, dass Letztverbraucher im Sinne des EnWG „natürliche oder juristische Personen [sind], die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch im Sinne dieses Gesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich“. Ladepunkte für Elektromobile werden also dem Letztverbraucher gleichgestellt. In der Folge findet der energierechtliche Letztverbrauch bereits am Ladepunkt selbst durch den Betreiber des Ladepunktes statt. Die Nutzung des Ladepunktes zum Laden des Elektromobils und der spätere Verbrauch des Stroms durch das Elektromobil können dann zwangsläufig keinen erneuten Letztverbrauch mehr darstellen.

Zum anderen soll § 17 EnWG, der bislang die Pflicht von Netzbetreibern unter anderem zum Netzanschluss von Verbrauchern und Erzeugungsanlagen regelt, um eine Anschlusspflicht von „Ladepunkten für Elektromobile“ ergänzt werden. In konsequenter Fortführung der Gleichstellung mit dem energierechtlichen Letztverbraucher wird der Ladepunkt so anderen Entnahmestellen gleichgestellt. So wird auch unmittelbar klargestellt, dass das Netz der allgemeinen Versorgung spätestens am Ladepunkt endet und Ladepunkte bzw. Ladesäulen für Elektromobile kein Teil des Energieversorgungsnetzes sind, wie es bislang teilweise vertreten worden war.¹⁸ Dieser Auffassung tritt die Bundesregierung in dem Gesetzesentwurf so auch ausdrücklich entgegen, indem sie noch einmal klarstellt, dass Ladepunkte nicht Teil des Netzes der allgemeinen Versorgung sind, sondern Letztverbraucher, die wie alle Letztverbraucher einen Anspruch auf Netzanschluss gegen den Netzbetreiber haben. Konsequenz dessen ist dann freilich auch, dass eine Finanzierung und Entwicklung einer Ladeinfrastruktur für Elektromobilität über die von den Netzbetreibern erhobenen Netzentgelte nicht in Betracht kommt. Die Bundesregierung will so verhindern, dass notwendige private Investitionen in den Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie die Weiterentwicklung von Geschäftsmodellen unterbleiben.¹⁹

Ergänzend soll auch in der Stromsteuer-Durchführungsverordnung eine entsprechende Parallel-Änderung aufgenommen werden, die sicherstellt, dass Ladesäulenbetreiber oder Mobilitätsdienstleister nach dem Ausnahmekatalog in § 1a StromStV nicht als Versorger im stromsteuerrechtlichen Sinne gelten, sondern auch hier als Letztverbraucher einzustufen sind.²⁰

III. Energierechtliches Pflichtengefüge beim Ladevorgang

Das Verhältnis zwischen dem Betreiber des Ladepunktes und dem Nutzer des Ladepunktes, also dem Elektromobil bzw. dessen Betreiber, wird durch die geplanten Neuregelungen bewusst der energierechtlichen Regulierung entzogen. Dies hat zur Folge, dass energiewirtschaftliche Pflichten ausschließlich zwischen dem Energieversorgungsunternehmen, das den Ladepunkt beliefert, dem Netzbetreiber, an dessen Netz der Ladepunkt bzw. die Ladesäule angeschlossen ist und dem Betreiber des Ladepunktes bestehen. Das Elektromobil selbst, bzw. dessen Betreiber, ist damit aus dem energiewirtschaftsrechtlichen Pflichtengefüge weitgehend ausgeklammert.

Wird nämlich bereits künftig durch § 3 Nr. 25 EnWG der Strombezug für eine Ladesäule dem Letztverbrauch gleichgestellt, so kann der Ladevorgang dann nicht mehr als Lieferung gewertet werden. Der Betreiber der Ladesäule liefert demnach keine Energie an einen anderen, wie es Voraussetzungen wäre, um als Energieversorgungsunternehmen im Sinne des § 3 Nr. 18 EnWG mit den damit einhergehenden Pflichten zu gelten.²¹ Dies betont auch die Bundesregierung im Gesetzesentwurf zum Strommarktgesetz ausdrücklich und enthält darüber hinaus einige weitere klarstellende Ergänzungen:

„Soweit Ladeeinrichtungen für Elektromobile aus mehreren Ladepunkten (...) bestehen, steht der Strombezug jedes einzelnen Ladepunktes dem Letztverbrauch gleich und gilt der Betreiber jedes Ladepunktes in Bezug auf diesen Ladepunkt als Letztverbraucher. Betreibt eine Person mehrere Ladepunkte, ist sie in Bezug auf jeden einzelnen Ladepunkt ein Letztverbraucher. Auch mobile Ladepunkte sind Ladepunkte im Sinne des § 3 Nummer 25 EnWG. (...) Die energiewirtschaftsrechtlichen Pflichten gelten im Verhältnis zwischen dem Energielieferanten bzw. Netzbetreiber und dem Ladepunktbetreiber, nicht jedoch zwischen dem Ladepunktbetreiber und Elektrofahrzeugnutzer. Die Nutzung des Ladepunktes durch den Elektrofahrzeugnutzer stellt keinen Strombezug im Sinne des EnWG dar und wird gesondert geregelt. Die Neuregelung lässt die bestehenden Pflichten der Energieversorgungsunternehmen sowie Netzbetreiber unberührt. Dies gilt auch für den Fall, dass Ladepunkte für Elektromobile von den Energieversorgungsunternehmen selbst betrieben werde.“²²

Darüber hinaus ist mit der Neuregelung erfreulicherweise klargestellt, dass ein reiner Mobilitätsanbieter, also ein Unternehmen, welches Elektromobile zeitweise wechselnden Nutzern zur Verfügung stellt, aber die Beladung der Elektromobile selbst sicherstellt, ebenfalls nicht als Energieversorgungsunternehmen gelten kann. Dies trägt dazu bei, die Realisierung solcher Geschäftsmodelle zu vereinfachen und somit zugleich zu fördern.

16. Vgl. den Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Strommarktes (Strommarktgesetz), BT-Drs. 18/7317 (elektronische Vorabfassung).

17. Vgl. BT-Drs. 18/7317 (elektronische Vorabfassung), S. 2 und 72.

18. Vgl. Feller/de Wyl/Missling, Ladestationen für Elektromobilität – regulierter Netzbereich oder Wettbewerb?, ZNER 2010, S. 240.

19. BT-Drs. 18/7317 (elektronische Vorabfassung), S. 114.

20. Vgl. den Referentenentwurf für eine Verordnung zur Umsetzung von unionsrechtlichen Veröffentlichungs-, Informations- und Transparenzpflichten für das Energiesteuer- und das Stromsteuergesetz sowie zur Änderung der Energiesteuer- und der Stromsteuer-Durchführungsverordnung vom 7. Januar 2016, abrufbar hier: http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Gesetze/2016-01-07-Energiesteuer.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (17.03.2016).

21. Siehe dazu kurz Abschnitt A. I. 1. im ersten Teil dieses Beitrags sowie die dortigen Nachweise.

22. BT-Drs. 18/7317 (elektronische Vorabfassung), S. 73.

IV. Belastung der Elektromobilität mit Abgaben, Umlagen und Entgelten

1. Netzentgelte und andere netzbezogene Abgaben, Umlagen und Entgelte

a) Grundsatz

Keine wirkliche Lösung bieten die geplanten Gesetzesänderungen leider im Hinblick auf die Nutzung von Elektromobilen als mobile Energiespeicher für die Zwischenspeicherung von Strom aus dem Netz der allgemeinen Versorgung. Vielmehr bleibt es auch oder vielmehr gerade bei Einordnung des Ladepunktes als Letztverbraucher bei dem bei Energiespeichern im Allgemeinen auftretende Problem der Doppelbelastung mit Abgaben, Umlagen und Entgelten.²³ Dieses tritt also ebenso wie bei stationären Speichern auch bei Elektromobilen auf, so diese neben der Fortbewegung auch zur Zwischenspeicherung von Strom genutzt werden.

Die netzbezogenen Abgaben, Umlagen und Entgelte fallen hierbei abhängig von der Netznutzung an.²⁴ Wird die Ladesäule an das Netz der allgemeinen Versorgung angeschlossen und erfolgt der Strombezug am Ladepunkt über dieses, fallen netzbezogenen Abgaben, Umlagen und Entgelte für den Letztverbraucher, also den Betreiber des Ladepunktes, in voller Höhe an. Eine Anwendung des für Pumpspeicherkraftwerke konzipierten § 118 Abs. 6 EnWG, der eine zeitweise Befreiung von den Netzentgelten für netzgekoppelte Speicher vorsieht, scheint – selbst wenn ein Elektromobil die dort normierten Voraussetzung überhaupt erfüllen könnte – wenig praktikabel. Wird der Strom in dem Elektromobil nur zwischengespeichert und zu einem späteren Zeitpunkt wieder in das Netz der allgemeinen Versorgung eingespeist, fallen die Netzentgelte bei der erneuten Ausspeisung aus dem Netz der allgemeinen Versorgung dann wieder an. Diese doppelte Belastung von nur zum Zweck der Zwischenspeicherung überhaupt eingespeichertem Strom steht einer Hebung der mit der Elektromobilität einhergehenden Flexibilisierungspotentiale sicherlich entgegen.

b) Reduktion der Netzentgelte nach § 14a EnWG

Grundsätzlich in Betracht kommt für Nutzer von Elektromobilen jedoch eine Reduzierung der Netzentgelte nach § 14a EnWG: Hiernach haben Netzbetreiber den Betreibern von sogenannten „unterbrechbaren Verbrauchseinrichtungen“ im Bereich der Niederspannung ein reduziertes Netzentgelt zu berechnen, wenn diese sich anbieten, dem Netzbetreiber die Steuerung, also de facto die zeitweise Abregelung ihrer Verbrauchseinrichtung zu gestatten, um das Netz in Zeiten hoher Nachfrage zu entlasten. Voraussetzung ist, dass die begünstigte Einrichtung einen separaten Zählpunkt hat. Als gesetzliches Leitbild einer „unterbrechbaren Verbrauchseinrichtung“ nennt die Regelung explizit auch Elektromobile (§ 14a Satz 2 EnWG).

Ziel der Norm ist, dass bei einem weiteren deutlichen Ausbau der Elektromobilität gewährleistet ist, dass durch das massenhafte zeitweise Laden von solchen Fahrzeugen – etwa zu Nachtzeiten, wenn die Benutzer in der Regel ihre PKW aufladen – das Netz nicht übermäßig belastet wird. Daher soll durch die Aussicht auf geringere Netzentgelte angereizt werden, dass die Betreiber der Fahrzeuge zur verbraucherseitigen Flexibilisierung der Netzlasten beitragen und dem Netzbetreiber die Möglichkeit zur intelligenten Netzsteuerung geben, etwa durch zeitlich gestaffelte Ladezyklen o.ä. Gleichzeitig werden die Netzbetreiber in die Pflicht genommen, solche Flexibilisierungsanstrengungen auch mitzugehen: Im Ergebnis werden sie hier einer Kontrahierungspflicht zu gesetzlich allerdings nur mäßig eindeutig bestimmten (bzw. durch eine entsprechende Verordnung konkretisierten) Konditionen unterworfen. So soll „die Unterbrechbarkeit zu einer Art Standardprodukt“ werden, „das im Massenmarkt des Energievertriebs weitgehend standardisiert für Lieferverträge mit last- und zeitvariablen Tarifen genutzt werden“ kann.²⁵ Derzeit dürfte angesichts der eingangs dargestellten Ausbausituation der praktische Anwendungsbereich der Regelung im Kontext der Elektromobilität jedoch noch gering sein.

2. EEG-Umlage

Auch die EEG-Umlage fällt im Rahmen der Ladung von Elektromobilen an.

Anders als bei den Netzentgelten (siehe oben I.1.) fällt diese im Falle einer Stromlieferung sogar unabhängig von der Netznutzung an, also auch bei Lieferung innerhalb einer Kundenanlage. Dies stellt auch die Regierungsbegründung klar: „Dies gilt auch für den Fall, dass Ladepunkte für Elektromobile von den Energieversorgungsunternehmen selbst betrieben werden. Auch in diesem Fall bleiben die Energieversorgungsunternehmen weiterhin zur Abführung aller gesetzlichen Umlagen verpflichtet. Dies schließt explizit auch die Pflicht zur Zahlung der EEG-Umlage nach § 60 Absatz 1 Satz 1 EEG 2014 ein. Zur Verdeutlichung wird hier ein Beispiel angeführt: Ein Energieversorgungsunternehmen, das zugleich Betreiber des Ladepunktes ist und diesen Ladepunkt mit Strom beliefert, verbleibt sowohl im EnWG als auch nach § 5 Nummer 13 EEG 2014 Elektrizitätsversorgungsunternehmen. Als Elektrizitätsversorgungsunternehmen ist er daher nach § 60 Absatz 1 Satz 1 EEG 2014 wie bisher zur Zahlung der EEG-Umlage verpflichtet.“²⁶

Unklar bleibt hier allerdings, ob die EEG-Umlage vom die Ladesäule beliefernden Energieversorgungsunternehmen oder dem Betreiber der Ladesäule an den insoweit zuständigen Übertragungsnetzbetreiber abzuführen ist, wenn es sich nicht um dieselbe Person handelt.

Zwar soll – wie ausgeführt – in § 3 Nr. 25 EnWG der Strombezug am Ladepunkt dem Letztverbrauch gleichgestellt werden. Im EEG findet sich aber in § 3 Nr. 24 eine eigene Definition des Letztverbrauchers, die selbständig neben der Definition des EnWG steht. Nach dieser ist Letztverbraucher „jede natürliche oder juristische Person die Strom verbraucht“.

Gemäß § 60 Abs. 1 EEG 2014 entsteht der Anspruch der Übertragungsnetzbetreiber auf Zahlung der EEG-Umlage aber gerade dann, wenn ein Elektrizitätsversorgungsunternehmen Strom an einen Letztverbraucher im Sinne des EEG liefert. Dieser Letztverbraucher bleibt aber mangels einer der vorgesehenen Änderung in § 3 Nr. 25 EnWG entsprechenden Klarstellung im EEG der Nutzer des Elektromobils. Anders als nach der oben zitierten Regierungsbegründung anzunehmen, ist dann das Elektrizitätsversorgungsunternehmen mit den entsprechenden Veröffentlichungs- und Mitteilungspflichten nach §§ 74, 76 und 77 EEG 2014 zwangsläufig der Betreiber des Ladepunktes bzw. der Ladesäule oder gegebenenfalls sogar der Mobilitätsanbieter. Gegen diesen besteht dann auch der Anspruch des Übertragungsnetzbetreibers auf Zahlung der EEG-Umlage.

Geht man hingegen davon aus, dass bereits der Betreiber des Ladepunktes der Letztverbraucher im Sinne auch des EEG ist, wäre in dezentralen Energiekonzepten sogar eine teilweise von der EEG-Umlage gemäß § 61 EEG 2014 befreite Eigenversorgung möglich, wenn es sich bei dem Betreiber der stromproduzierenden Anlagen und dem Betreiber der Ladesäule um dieselbe juristische oder natürliche Person handelt. Dies gilt selbst dann, wenn die Ladesäule beliebigen Dritten zur Ladung des Elektromobils offen steht.

In Bezug auf die Zwischenspeicherung und (Wieder-)einspeisung von Strom in das Netz stellt sich die Rechtslage nach dem EEG 2014 noch wie bei stationären Speichern dar²⁷: Die EEG-Umlage fällt doppelt an, werden Elektromobile zur Zwischenspeicherung von Strom genutzt – einmal bei der Einspeicherung und einmal beim tatsächlichen Letztverbrauch durch den Endkunden. Von der Befreiung für netzgekoppelte Speicher nach § 60 Absatz 3

23. Siehe hierzu Abschnitt C. IV. des ersten Teils dieses Beitrags sowie nachfolgend 2.

24. Vgl. für einen Überblick über die bei der Stromlieferung über das Netz der allgemeinen Versorgung anfallenden netzbezogenen Abgaben, Umlagen und Entgelte auch Herz/Valentin, Die Vermarktung von Strom aus Photovoltaik- und Windenergieanlagen, EnWZ 2013, S. 16 (20 f.).

25. Vgl. zu alledem Sötebier, in: Britz/Hellermann/Hermes, EnWG. Kommentar, 3. Aufl., § 14a Rn. 3.

26. BT-Drs. 18/7317 (elektronische Vorabfassung), S. 73.

27. Siehe hierzu Abschnitt C. IV. des ersten Teils dieses Beitrags.

EEG 2014 können Elektromobile, die auch zur Zwischenspeicherung eingesetzt werden, in aller Regel nicht profitieren, da die ihnen entnommene Energie nicht ausschließlich zur Wiedereinspeisung ins Netz genutzt wird.

Nach dem mittlerweile vorliegenden ersten Entwurf zum EEG 2016²⁸ soll sich dies aber ändern. Nach einem in diesen aufgenommenen neuen § 61a Absatz 1 EEG 2016 soll die EEG-Umlage im Falle einer Zwischenspeicherung auch dann nicht anfallen, wenn für den gesamten dem Speicher entnommenen Strom die EEG-Umlage gezahlt wird. So soll die nach aktueller Rechtslage unterschiedliche Behandlung von vollständig netzgekoppelten und (auch) netzexternen Speichern beendet werden, indem nicht mehr nur die vollständige Wiedereinspeisung, sondern alternativ die Umlagebelastung des nachgelagerten Letztverbrauchs zum Anknüpfungspunkt für die Befreiung des Bezugsstroms gemacht wird. Die Problematik der Doppelbelastung von mobilen Zwischenspeichern wäre mit der aktuell geplanten Regelung erheblich entschärft – wobei die Regelung aufgrund verschiedener damit aufgerufener Folgefragen und Unsicherheiten im derzeit laufenden Gesetzgebungsverfahren zum EEG 2016 durchaus umstritten ist.

C Fazit

Die politische Bewertung und die rechtliche Behandlung von dezentralen Energiekonzepten waren in den letzten Jahren einem enormen Wandel unterworfen. Nicht immer gewinnt man dabei den Eindruck, dass sich der Gesetzgeber der zentralen Rolle, die ganz verschiedene dezentrale Energiekonzepte für die Umsetzung der Energiewende spielen könnten, bewusst ist. So scheint der existente Normbestand nicht an allen Stellen optimal aufeinander abgestimmt – ein ganzheitliches Konzept zur Nutzung dezentraler Konzepte für ein Energiesystem der Zukunft ist derzeit nicht erkennbar.

Vielmehr prägten bislang verschiedene gesetzgeberische Richtungswechsel, zahlreiche – teils inkonsistente – Positionierungen verschiedener Stellen und eine ebenfalls nicht eben verlässliche Rechtsprechung das Betätigungsfeld der äußerst zahlreichen und vielfältigen Akteure und Konzepte auf diesem Feld. Hiermit geht derzeit insgesamt eine große Rechtsunsicherheit einher und zieht die dementsprechend zurückhaltende Investitionstätigkeit nach sich. Insbesondere ist all dies im Bereich der Energiespeicherung zu beobachten, obgleich grundsätzlich große Einigkeit über die zentrale Rolle von Speichern für ein Energiesystem der Zukunft besteht. Betroffen sind hiervon sowohl tradierte Speichermodelle wie Batterie- oder Pumpspeicherkraftwerke als auch – ungleich stärker – innovative Ansätze wie die mobile Energiespeicherung.

Allerdings muss betont werden, dass die Eigenversorgungs-, Speicher- und Elektromobilitäts-Branchen dennoch ungebrochen einen hohen Innovationsdrang zeigen und beständig weiter an der Entwicklung dezentraler Energiekonzepte und Geschäftsmodelle arbeitet. Diesen Schwung aufzugreifen und für das große Ziel der Energiewende nutzbar zu machen, ist nunmehr Aufgabe des Gesetzgebers. Inwieweit er sich dieser Aufgabe im Rahmen der anstehenden Gesetzgebungspakete (EEG 2016, Strommarkt 2.0) stellen wird, bleibt indes abzuwarten.

28. Referentenentwurf vom 14. April 2016.