

Die Praxis – Rechtliche Ladebestimmungen in der betrieblichen Konkretisierung

Auf den jeweiligen Einzelfall kommt es an! Eine individuelle Rechtsberatung durch einen – möglichst spezialisierten - Anwalt oder Steuerberater ist manchmal unumgänglich.

Im Einführungsartikel rund um das Thema Laderecht in Deutschland haben wir die zentralen rechtlichen Fragen allgemein geklärt. Das Wesentliche hier noch einmal in Kürze.

Versorger oder Letztverbraucher im Bereich Stromsteuer

Erzeuge ich Strom und gebe diesen weiter, so gelte ich dafür als Energie-Versorgungsunternehmen (EVU). Dann wird eine Anzeige meiner Tätigkeit an das zuständige Hauptzollamt fällig, aber nicht mehr ein formeller Antrag wie vor 2017. Zudem bedarf es jährlich einer Übermittlung der Werte als genaue Zuordnung (in kWh), wie viel davon auf eine Drittbelieferung entfiel. Mit aufwändigen Prüfungen muss nicht gerechnet werden.

ANMELDEPFLICHT BEI WEITERGABE VON SELBSTERZEUGTEM STROM JÄHRLICHE MELDUNG DER GELIEFERTEN STROMMENGE

Leite ich dagegen aus dem Netz bezogenen, also gekauften, Strom weiter an einen Letztverbraucher, bin ich kein EVU. Ich muss dann auch keine formale Rechnung an den Letztverbraucher, sprich den E-Driver, ausstellen oder den Strom kennzeichnen. Die ggf. dafür fällige Stromsteuer wird vom Lieferanten abgeführt und ist im Preis, zu dem ich die Energie beziehe, enthalten.

Die Belieferung hat allerdings ausschließlich an einen Letztverbraucher und innerhalb einer Kundenanlage zu erfolgen. Die Ladesäule gilt dabei als Letztverbraucher, die Kundenanlage ist das Hotel.

Lade ich an der Ladeinfrastruktur (LI) auch eigene Betriebsfahrzeuge oder private E-Fahrzeuge meiner Mitarbeiter, gilt dies nicht als Weiterleitung, sondern als Selbstbezug.

KEINE PFLICHTEN BEI WEITERLEITUNG BEZOGENEN STROMS

Leiste ich in einer Anlage mit max. 2 MW Leistung erzeugten Strom innerhalb der Kundenanlage und kombiniere oder ergänze ich diese Energiebereitstellung durch aus dem Netz bezogenen Strom, so gelte ich für den bezogenen und geleisteten Strom als Letztverbraucher und für den selbst erzeugten und geleisteten als Versorger.

Für größere Erzeugungsanlagen über zwei MW gilt prinzipiell die Versorger-Eigenschaft, jedoch kann das dafür zuständige Hauptzollamt auf Antrag eine Ausnahme genehmigen.

BEI MIX STETS GENAUE ABGRENZUNG DER STROMMENGEN

Bezüglich der EEG-Umlage gilt

Sobald Strom von mir geliefert (geleistet) wird, bin ich im Sinne des EEG-Rechts Elektrizitätsversorger (EltVU) und die Umlage wird fällig, selbst wenn der Strom verschenkt wird. Sie ist vom Letztversorger, in diesem Fall also mir, abzuführen, kann aber vertraglich auf den Vorversorger per Vereinbarung übertragen werden. Dasselbe gilt für eigenerzeugten Strom. Prosumer-Strom, also selbsterzeugter und selbstverbraucher Strom ist nur EEG-Umlage belastet, wenn die Anlage an das öffentliche Stromnetz angeschlossen ist. In einer Inselanlage selbst erzeugter und verbrauchter Strom ist umlagenfrei.

Für den Fall, dass ich die LI vornehmlich aus der eigenen PV-Anlage beliefere, aber auch aus dem Netz Strom beziehe und/oder zurückspeise und die LI in das elektrische Haussystem eingebunden ist, muss ich eichgerecht - meist in Viertelstunden-Intervallen - die jeweiligen Strommengen messen und ausweisen. Auf den in die Ladesäule und den fremden Autoakku weitergegebenen Strom muss die EEG-Abgabe in voller Höhe abgeführt werden, unabhängig davon woher dieser weitergegebene Strom stammt. Der Vorversorger muss darüber informiert werden, welche Mengen in den Eigenverbrauch gehen (Umlage 40%) und wie viele kWh weitergeleitet werden (Umlage 100%), damit er die Umlage errechnen kann. Es heißt also: messen, messen und nochmal messen.

BEI LEISTUNG EINGEKkauFTEN ODER EIGENERZEUGTEN STROMS EEG- UMLAGE ABFÜHREN

Soweit die Zusammenfassung des Beitrags zum Laderecht 1

Betrieb der Lade-Infrastruktur, Energie und Messungen

Marktakteure

Die Elektromobilität ist ein noch junges Feld, was man gut an den sich ständig anpassenden gesetzlichen Rahmenbedingungen ersehen kann. Das trifft aber auch auf die Marktplayer zu, deren Ränder ebenfalls gerade auf dem Weg sind, scharfe Konturen zu gewinnen.

Energie-Lieferant

Das kann bei gewissen Konstellationen ich selbst sein, ansonsten ist das der Stromlieferant für das Haus. Bei einem extra Anschlusspunkt für die LI kann auch ein anderer, zusätzlicher Stromlieferant beauftragt werden.

Charge Point Operator (CPO)

So werden Betreiber genannt, die das Management der LI als Dienstleistung professionell betreiben. Viele Energie- und Mobilitätsdienstleister, aber auch Ladetechnik-Hersteller bieten solche Dienste für die verschiedensten Konstellationen von privater, öffentlicher und halböffentlicher LI an.

Ladenetz-Betreiber

Sie stellen öffentlich nutzbare Ladesäulen auf, verwalten diese und geben die Zugänge für ihre Kunden frei. Das geschieht meistens über RFID-Karten, mit denen dann an allen Säulen dieses Betreibers geladen werden kann. Die Voraussetzung ist eine Registrierung der Nutzer, abgerechnet wird auf vertraglicher Basis.

E-Mobility Service Provider

Sie bündeln die Netze einzelner CPOs und sorgen über Roaming-Verträge dafür, dass der Zugang registrierter Nutzer auch zu Säulen anderer Ladenetz-Betreiber gewährleistet ist. Beispiele sind Hubeject (Intercharge) und Ladeverbund.de mit derzeit ca. 175 angeschlossenen Stadtwerken.

Der Betreiber als Knotenpunkt im Beziehungsgeflecht.

Betreiber

Gesetzliche Definition der LSV II: Betreiber ist, wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt.

Betrieb bedeutet die Verwaltung bzw. das Management der Ladestelle. Das beinhaltet den technischen Aspekt (Service, Fernwartung, Sicherheitsprüfung), den organisatorischen Aspekt (Remote, Ausgabe von Schlüsseln, RFID-Karten usw.), den abrechnungstechnischen Aspekt (Rechnung, Preisgestaltung), und die Kundenbeziehung (Nutzerkreis, Kundenadministration)

Der Begriff des Betreibers spielt im Zusammenhang dieses Beitrags eine zentrale Rolle, weil er der Adressat etlicher Pflichten ist. Er muss für die Abgrenzung und Messung der Strommengen, die an der Ladestelle „verbraucht“ werden, sorgen. Er hat evtl. das Hauptzollamt über die Weitergabe des Stroms zu informieren und jährliche Meldung zu erstatten. Er ist dafür verantwortlich, dass die gesetzlichen Vorgaben zum Baurecht sowie ggf. diejenigen der Ladesäulen-Verordnung eingehalten werden. Im Falle der öffentlichen Zugänglichkeit ist die Bundesnetzagentur über Inbetriebnahme und Außerbetriebsetzung der LI in Kenntnis zu setzen. Und er ist es, der, abhängig von der Ladeleistung, ggf. dem zuständigen Netzbetreiber die LI anzuzeigen bzw. dem Energielieferanten die energetische Situation mitzuteilen hat.

Der Hotelier als Betreiber der LI

Der Hotelier hat grundsätzlich die Möglichkeit, die Ladestelle selbst zu betreiben, aber auch die, den Betrieb auszusourcen. Dabei gibt es eine Menge von „Mischformen“.

Oft werden drei- oder vierstufige „Modelle“ angeboten, von der rein technischen Ebene über Inkludierung des Backends bis zum IT-gesteuerten Vollservice mit Energiemanagement, Bezahl-Abwicklung und Anbindung an das Ladeanbieter-Roaming. Es gibt sozusagen schlüsselfertige Lösungen, aber die Details sind fast immer individuell auszuhandeln. Dazu gleich mehr.

Zunächst ist der Hotelier der Betreiber, denn er ermöglicht den Zugang, stellt den Strom und trägt das wirtschaftliche Risiko. Er ist z.B. der Ansprechpartner, wenn es mit dem Laden nicht klappt.

Verzichtet der Hotelier auf die Möglichkeit, Fördergelder vom Bund in Anspruch zu nehmen, ist normalerweise ein Vertrag über den technischen Service der Ladeeinheit sowie ein (ggf. zusätzlicher) Stromliefervertrag das Einzige, was für ihn vonnöten ist. Er bleibt dann der Anlagenbetreiber. Der Hotelier kann das so regeln, wenn er etwa fremden Personen keinen Zugang (z.B. zur eigenen Tiefgarage) erlauben möchte und sich mit einem oder zwei Ladepunkten begnügt. Er ist dann der, der die weitergegebene Energie zu seinen Bedingungen berechnet (verschenkt, Ladepauschale, als Bestandteil einer Parkplatzgebühr, Zeittarif ist nicht geeignet).

Der H. hat in diesem Fall darüber hinaus die Möglichkeit, das mobility-Management an einen Dienstleister zu vergeben. Das bietet die Möglichkeit, die Ladevorgänge online einsehen, speichern und auswerten zu können. Für wenige Euro im Monat pro Ladepunkt kann er die Ladevorgänge (auch verschiedenen priorisierte und/oder bepreiste) zuordnen und am Monatsende die verbrauchten Kilowattstunden mit seinen Einnahmen vergleichen und die entsprechenden Angleichungen vornehmen. Und er kann schließlich die Abrechnung der LI an den Dienstleister übergeben. Viele Energielieferanten bieten zu ihrem Kerngeschäft auch diese Dienste an, bestehen in der Regel aber auf zwei unabhängigen Verträgen, dem über den Strombezug zum einen, dem über die LI-Dienstleistungen zum anderen.

AUCH FÜR NICHT-ÖFFENTLICHE LADESTELLEN GIBT ES FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Will er aber in den Verzeichnissen der öffentlichen Ladepunkte aufscheinen, dann muss er den Zugang unbeschränkt freigeben und dafür sorgen, dass die Ladesäule in der Regel 24/7 genutzt werden kann. Dann muss er auch spontanes (ohne Vertragsbindung) und diskriminierungs-freies (für alle) Laden inklusive Abrechnung sowie die Versorgung mit erneuerbarer Energie ermöglichen. Der eigenständige Betrieb wird dann sehr kompliziert und aufwändig, die Externalisierung des Betriebs ist hier die bessere Wahl. Dann wird auch das Backend vom Dienstleister gemanagt.

Der Hotelier erhält monatlich die Strom-Abrechnung mit Gutschrift der Kosten. Vertraglicher Bestandteil kann dann auch ein Lade- bzw. Lastmanagement sein. Die Li kann sich dabei im Besitz des Hoteliers befinden oder im Besitz des Betreibers. Im zweiten Fall stellt der Hotelier dann lediglich Strom und/oder Zugang.

Er kann auch Ladestellen mit öffentlicher Zugänglichkeit aufstellen (lassen), etwa vor dem Haus, und unabhängig davon zudem eine oder mehrere Ladestellen den Hotelgästen exklusiv vorbehalten. Diese kann er ggf. auch für das Laden von Betriebsfahrzeugen verwenden.

Ladestellen-Management als Dienstleistung

Sowohl Energielieferanten und Stadtwerke als auch Hardware-Hersteller und eMobility-Service-Provider sowie kleinere Netzbetreiber (größere unterliegen dem Unbundling-Prinzip) stellen sich vermehrt als Vollprogramm-Anbieter auf oder bilden Verbünde oder Kooperationen. Es werden passgenaue Lösungen für betriebliche Anwendungen angeboten, manche exakt zugeschnitten auf die Anforderungen von Hotels oder Gaststätten, zum Teil sogar als White-Label Offerten. Die Kooperations-Modelle sind dabei sehr heterogen. Wer letztendlich Ansprech- und Vertragspartner des Hoteliers ist und wer welche Pflichten übernimmt, lässt sich bei der Fülle der Möglichkeiten generell nicht sagen.

Die Komplettangebote beinhalten meist Beratung und Planung, den Check der vorhandenen Energie-Infrastruktur, die jeweils geeignete Hardware, die Installation und Wartung (Fernwartung, ggf. Software-Updates oder Reparatur, jährliche Sicherheitsinspektion), Last- bzw. Energiemanagement, sowie die Abrechnung und die Eintragung in Ladeverzeichnisse. Darüber hinaus wird der Hotelier oft bei der Beantragung von Förderungen unterstützt bzw. regelt der Anbieter das Antragsverfahren von sich aus. Intelligente Ladetechnik ist dabei Voraussetzung, der Hotelier kann dann auf Wunsch jederzeit alle Ladevorgänge online steuern, einsehen und zuordnen bzw. von Anfang an bestimmte Abgrenzungen vornehmen, wenn etwa auch eigene Betriebsfahrzeuge aufgeladen oder zwischen Gästen und externen Nutzern unterschieden werden soll.

Kein rechtliches Thema, aber trotzdem wichtig

Die LI ist meist der größte Stromfresser im Haus, sie kann in extremen Fällen die Installation massiv überlasten. Es genügt auch schon, wenn die mit dem Stromlieferanten vereinbarte Jahreshöchstleistung signifikant überschritten wird, auch wenn das nur ein- oder zweimal im Jahr passiert. Dann werden erhebliche Nachzahlungen fällig. Dementsprechend ist es vorrangig festzustellen, welche Reserven der Hausanschluss bietet und welche Verbraucher wann wieviel Energie benötigen. Genügt die installierte Anschlussleistung nicht, muss diese entweder aufgestockt, oder eventuell ein eigener Anschlusspunkt vom Nieder- bzw. Mittelspannungsnetz gesetzt werden.

Dabei ist entscheidend, in welcher Entfernung sich der nächste geeignete Verteiler befindet. Werden Erdarbeiten über eine längere Strecke fällig, können diese Kosten verursachen, die bei 90 Prozent der System-Gesamtkosten liegen. Um das zu vermeiden (beide Fälle), ist ein Last- und/oder Energiemanagement und ein Equipment, das dazu auch die entsprechenden Schnittstellen bereitstellt, so wichtig.

Oft, wenn die Installation trotz Lastmanagement an ihre Grenzen stößt, erweist sich die Anschaffung eines stationären Speichers als die wirtschaftlichste Energieeffizienz- Maßnahme, insbesondere dann, wenn auch Anteile von eigenerzeugtem Strom für die LI in Anspruch genommen werden sollen (z.B. zur Steigerung des Eigenverbrauchs) oder in Kombination mit einer KWK-Anlage. Momentan bewegen sich die Kosten für ein Speichersystem abhängig von der Dimensionierung bei ca. 1.000 EUR pro kWh Speicherkapazität. Nach ca.10 Jahren ist mit einer Amortisation zu rechnen, bei einer Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren. Zudem erhöht sich die Wirtschaftlichkeit bei Erhöhung des Eigenverbrauchs, der Inanspruchnahme von staatlichen Förderungen, und bei höheren Kapazitäten auch durch Netzdienstleistungen. Die Stabilisierung des Netzes vergilt der Stromlieferant nämlich durch einen vergünstigten Stromtarif oder der Zahlung von Prämien. Verstärkt wird dieser Effekt noch, wenn dem Lieferanten bzw. Verteilnetz-Betreiber erlaubt wird, in das Energiemanagement der Anlage steuernd einzugreifen, indem er beispielsweise temporär die Leistung reduziert.

Eichgerecht messen

Jeder Stromzähler misst eichgerecht, solange er nur MID zertifiziert ist, das trifft auf fast alle modernen Systeme zu. Das genügt für den privaten Bereich, aber nicht für den privat-wirtschaftlichen und öffentlichen, wo der Ladestrom auf Rechnung abgerechnet wird. Denn dort kommt es darauf an, die ganze Prozesskette gesetzeskonform auszugestalten. Heißt: Der Ladende muss sehen können, wie viele Kilowattstunden er geladen hat und er muss das auch später noch, bei Erhalt der Rechnung und auch nach Jahren noch, einsehen können. Der Betreiber/Versorger muss ebenso Rechenschaft darüber ablegen können, etwa dem Finanzamt oder der Zollbehörde gegenüber. Jeder Ladevorgang muss genau dokumentiert in der analogen oder digitalen Ablage landen und von dort jederzeit hervorgeholt werden können. Das ist die Krux, die man derzeit noch so umgehen kann:

- man verschenkt den Strom
- man berechnet nur eine Ladepauschale oder eine Parkplatznutzung
- man rechnet über die Ladezeit ab

die letzte Möglichkeit ist aber ungerecht gegenüber „Langsamladern“.

Alle Anbieter von Ladehardware arbeiten gerade daran, die ganze Prozesskette eichrechtskonform zu gestalten. Für die Daten-Übertragung benötigen diese ggf. eine Transparenzsoftware oder einen stationären Datenspeicher, sowie eine Konformitätsbescheinigung der PTA Braunschweig.

UNBEDINGT EINEN ANBIETER WÄHLEN, DER EICHGERECHT ABRECHNEN KANN

Tipps für den Hotelier

Erster Schritt: Klarwerden über das, was man will. Privates Laden, öffentliches oder beides? Fördergelder in Anspruch nehmen oder nicht? Eigentum an der Ladeinstallation erwerben, leasen oder leihen? Eine eigene PV- oder KWK-Anlage mit einbeziehen? Die LI privat betreiben (lassen) oder öffentlich zugänglich machen?

Ansprache des Energieversorgers oder Ladeanbieters. Persönlichen Beratungstermin vereinbaren, darin sollten, außer den technischen Grundlagen, alle vertraglichen Modalitäten angesprochen werden:

wie weit reicht die eigene Einflussnahme?

welche Gewichtung von Autarkie und Ökonomie wird angestrebt?

welche Formen des Energiebezugs sind in welchen Konstellationen möglich?

Klärung von Zugangsrechten

Welche (womöglich verschiedenen) Bezahlmöglichkeiten sind möglich?

Wie wird mit wem in wessen Namen abgerechnet?

Wer beantragt ggf. Fördergelder?

Wer erfüllt welche Meldepflichten?

Fazit

Der Betrieb einer LI hat viele Facetten, und viele davon, insbesondere die rechtlichen Anforderungen befinden sich noch in der Entwicklung. Eine generelle Anleitung, wie man am besten vorgehen soll, ist nicht möglich. Aber man kann Grundsatz-Entscheidungen treffen, wie weit man das Angebot jetzt und später gestalten will.

Die einfachste Lösung ist, exklusiv seinen Übernachtungsgästen eine Lademöglichkeit mit niedriger bis mittlerer Leistung anzubieten. Vom reinen Eigenbetrieb bis zur Vollservice-Lösung ist hier so ziemlich alles möglich.

Die öffentliche Zugänglichkeit hoteleigener LI stellt erhöhte Anforderungen, bietet aber auch großes Potenzial. Insbesondere hier ist man in der Regel auf externe Dienstleistungen von Profis angewiesen. Wichtig ist der Dialog, man sollte auf jeden Fall seinen Energieversorger und den Netzbetreiber über sein Vorhaben informieren. Diese sind auch oft die Instanz, die geeignete Dienstleister für den Betrieb kennen. Gute Zusammenarbeit und Kommunikation erhöhen die Erfolgssaussichten.

Einige Beispiele von Unternehmen, die einen Vollservice bieten:

<https://www.enbw.com/geschaeftskunden/smarte-energiedienstleistungen/enbw-smart-mobility/>

<https://www.innogy.com/web/cms/de/3803360/fuer-unternehmen/elektromobilitaet-nutzen/>

<https://www.wallbe.de/konzepte/hotellerie-gastronomie/>
<https://betterspace360.com/de/iq-charger/>
<https://www.connect-gp-joule.de/branchen/gastronomie-und-tourismus/>
<https://www.digital-energysolutions.de/betrieb-abrechnung/>
<https://bike-energy.com/e-mobilitaet-konzepte/hotels-gastronomie/>
<https://has-to-be.com/de/produkte/beenergised-elektromobilitaet/emobility-software/>
<https://eliso.io/leistungen/>
https://www.mobilityhouse.com/de_de/loesungen/loesungen-fuer-hotels-restaurants
<https://www.chargeupyourday.de/sd/hotels/> Mennekes

Text: Werner Köstle