



Zukunftskonzepte Elektromobilität

Marktrollen und Wettbewerb, Regulatorischer Rahmen, Flexibilität

Rechtsanwältin Dr. Sabine Schulte-Beckhausen, 18.03.2021

wts

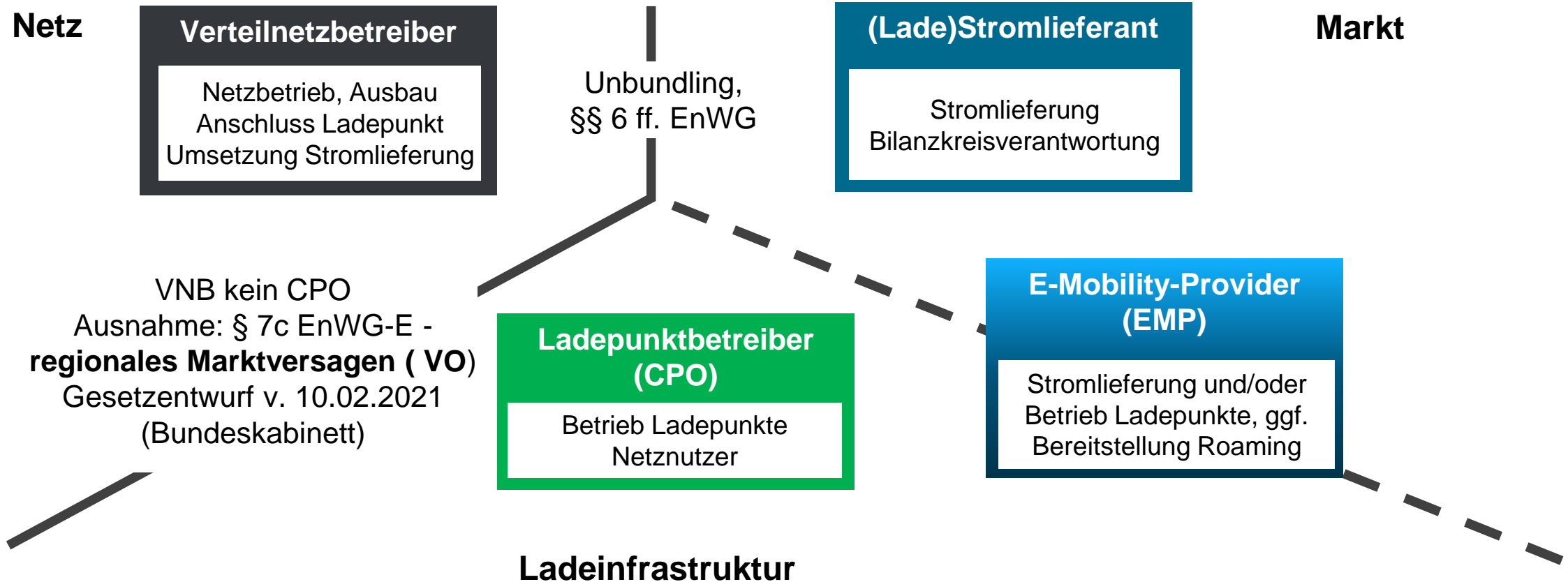
Zukunftskonzepte Elektromobilität: Die vier großen regulatorischen Themen

- 1 Aufbau Ladeinfrastruktur:** Unbundling/Marktrollen, Ordnungsrecht, Ausschreibungen
- 2 „Smart Mobility“:** Intelligente Messsysteme als Voraussetzung für Zukunftsmodelle
- 3 Wettbewerb:** Roaming oder „ladevorgangsscharfe Bilanzierung“?
- 4 Flexibilität:** V2G und V2H, Dynamische Tarife, Lademanagement

1. Errichtung und Betrieb Ladeinfrastruktur: Unbundling/Marktrollen, Ordnungsrecht, Ausschreibungen



Unbundling: Ist die Ladeinfrastruktur Teil des Stromnetzes?



> Ladepunkt: kein Netz i.S.d. EnWG, sondern Energieanlage/Verbrauchseinrichtung. VNB grundsätzlich kein Ladepunktbetreiber.

Marktrolle: Welche Rolle hat der „Charge Point Operator“?






An Marktrolle hängen Umlagen/Steuern sowie Compliance-Pflichten:

- **EnWG:** CPO = Letztverbraucher – Nutzer: keine Marktrolle
- **EEG:** CPO = Elektrizitätsversorgungsunternehmen – Nutzer: Letztverbraucher
- **StromStG:** = CPO Stromversorger? ...es kommt drauf an

> Zuordnung der Marktrolle des CPO im Energiewirtschaftsrecht, im EEG und im Stromsteuerrecht nicht deckungsgleich.

Rechtliche Vorgaben: Wer baut wo und wie die Ladeinfrastruktur?

Regelung	Stand	Adressat	Gegenstand
Ladesäulenverordnung (LSV)	17.3.2016, <i>Novelle angekündigt</i>	Betreiber öffentlicher Ladepunkte / CPO	Technische Anforderungen / Interoperabilität 
Gebäudeenergiegesetz (GEIG)	03/2021	Gebäudeeigentümer - Wohngebäude - Nichtwohngebäude	Errichtung Mindestanzahl Ladepunkte / Vorbereitung Verkabelung 
Schnellladegesetz (SchnellLG)	Entwurf v. 10.2.2021	CPO / EMP / Investoren	Errichtung Schnellladenetze / Aus- schreibung ab Sommer 2021. Errichtung i.A. des Bundes 

> Masterplan Ladeinfrastruktur (Bundesregierung): Fokus auf Errichtung und Ausstattung von Ladeinfrastruktur

2. „Smart Mobility“

Intelligente Messsysteme als Voraussetzung für Zukunftsmodelle



Smart Mobility: Welche Regeln gelten für Messsysteme an Ladepunkten?

§ 48 MsbG - Übergangsvorschrift

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. (...)

Aktuelle Rechtslage:

Regel: Derzeit grundsätzlich noch keine Einbauverpflichtung von intelligenten Messsystemen für Zählpunkte der Elektromobilität.

Ausnahme: Nutzer erhält am Zählpunkt vermindertes Netzentgelt für steuerbare Verbrauchseinrichtung (§ 14a EnWG), dann Pflichteinbau fall gem. MsbG

PRAXIS: ...Markt schneller als die Regulierung

- > Übergangsfrist seit dem 1. Januar 2021 abgelaufen
- > Trotzdem noch keine generelle Einbaupflicht für intelligente Messsysteme an Ladepunkten

Stand Marktanalyse gem. § 30 MsbG: BSI, 30.10.2020 V.1.2. zu Ladeeinrichtungen

BSI Marktanalyse „Feststellung der technischen Möglichkeiten zum Einbau intelligenter Messsysteme“

- » **Ziel:** zukünftige Integration des Smart-Meter-Gateways in die Ladeinfrastruktur mit
 - › sicherem **Authentisierungsverfahren**
 - › sicherem **Abrechnen** von Ladevorgängen
 - › sicherer **Administration und Betrieb** der Ladepunkte
 - › datenschutzkonformer **Messwertverarbeitung**, und
 - › vertrauenswürdiger **Kommunikationsinfrastruktur**
- » Erarbeitung Technischer Eckpunkte **Anfang 2021** nach Abstimmung mit Fachkreisen, dann Vorlage an Ausschuss Gateway-Standardisierung des BMWi
- » Aktuell: noch keine Markterklärung des BSI für den Spezialfall Ladeinfrastruktur

> Integration Ladesäuleninfrastruktur für E-Mobile in das intelligente Stromnetz : Bestandteil der BMWi-BSI-Roadmap (Stufen)
> Im April 2021 will BSI Eckpunkte zu Smart Grids, Smart Mobility und Smart Metering / Submetering vorstellen

Exkurs: OVG Münster zur BSI-Markterklärung v. 31.1.2020

OVG Münster hält im Eilverfahren die Markterklärung des BSI (Allgemeinverfügung) für rechtswidrig.

Voraussetzungen für Markterklärung gem. § 30 MsbG lägen nicht vor:

- › Die laut BSI verfügbaren 3 Messsysteme seien nicht nach § 24 MsbG zertifiziert, auch nicht zertifizierbar.
- › Anforderungen des § 22 MsbG nicht erfüllt, weil erforderliche Interoperabilität der intelligenten Messsysteme nicht vorliege
- › Berufung des BSI auf eigene technische Richtlinie „Anlage VII der Technischen Richtlinie TR-03109“ rechtswidrig, da Abweichung von gesetzlichen Vorgaben durch untergesetzlichen Technische RL
- › RL auch formell rechtswidrig wegen fehlender Anhörung im Ausschuss „Gateway-Standardisierung“

s. OVG Münster : 21 B 1162/20 (I. Instanz: VG Köln 9 L 663/20)

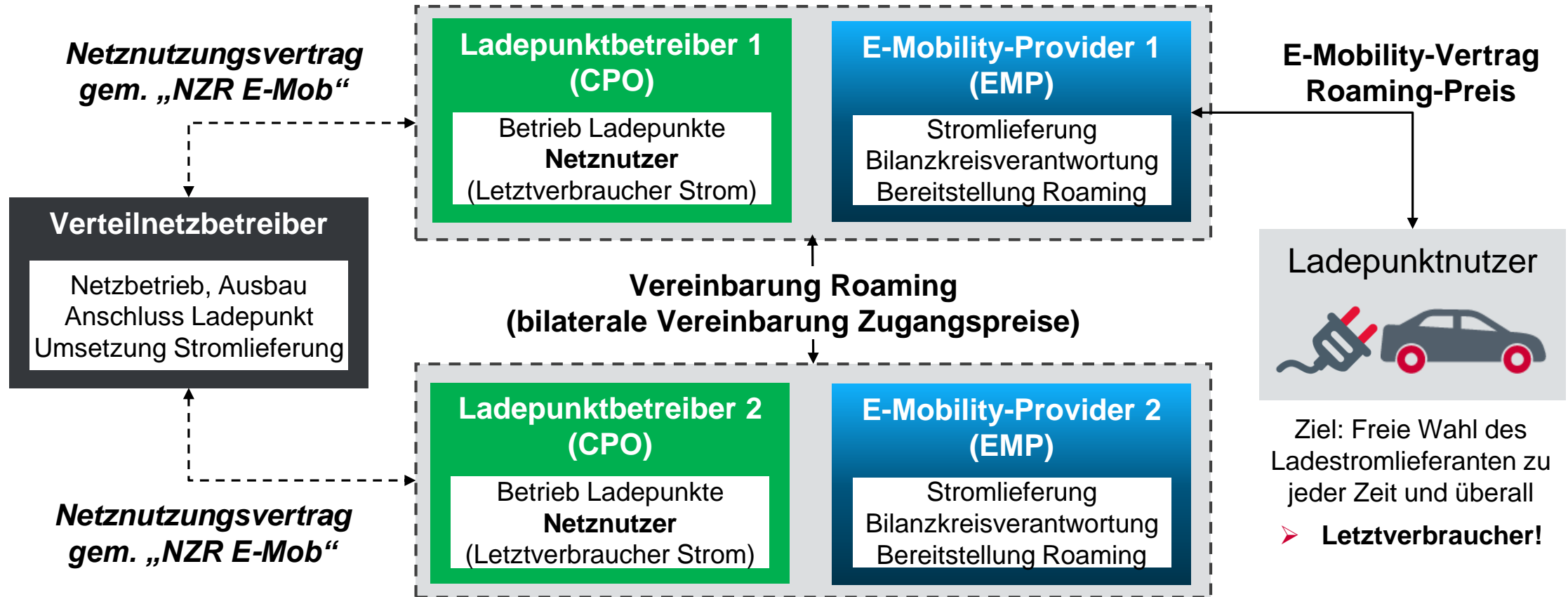
> Entscheidung im Eilverfahren, nicht rechtskräftig. Folge: kein verpflichtender Einbau intelligenter Messsysteme im Rahmen Roll-Out (betrifft Betreiber von Stromerzeugungsanlagen) – daher kein Verwendungsverbot für andere Messsysteme

3. Wettbewerb:

Roaming oder „ladevorgangsscharfe Bilanzierung“?



Wettbewerb am Ladepunkt: Roaming versus freie Wahl des Stromlieferanten



> Über Roaming Zugang für Ladepunktnutzer zu „fremden“ Ladepunkten; Preisgestaltung Roaming B2B, Roaming-Tarife f. Nutzer
 > Bilanziell: Zuordnung Ladestrommengen gem. Letztverbraucherfiktion an CPO, keine Lieferantenwahl an Ladepunkt

Bedeutung der BNetzA-Festlegung BK6-20-160 vom 21. Dezember 2021

„Strom-Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität (NZR-EMob)“

- **Ausgangslage „Beistellung“:**
 - Derzeit keine Abwicklungsprozesse/bilanzielle Zuordnung des Ladestroms für „mobile Letztverbraucher“
 - Lieferantenwechsel (theoretisch) nur gemäß den Fristen der GPKE möglich
 - Einzelzuordnung der Ladevorgänge nur im Rahmen Beistellung (kartellrechtl. Bedenken: Preis/Strommix))
- **Ziel der Regulierung:**
 - Roaming ermöglicht Ladepunktnutzung Dritter, aber keine freie Lieferantenwahl; Abhängigkeit von (nicht regulierten) Roaming-Preiskonditionen (anders im TK-Recht)
 - Möglichkeit für Ladepunktnutzer, den eigenen Ladestromlieferanten zu jedem Ladevorgang „mitzubringen“
 - „Bilanzieller“ Netzzugang für Dritte Lieferanten am Ladepunkt über „NZR E-Mob“
- **Umsetzung:**
 - Verpflichtung Netzbetreiber ab 01.06.2021 zu Mindeststandards für Netzzugang von CPOs
 - Übergabestelle an Ladepunkt: Definition als physischer Übergabepunkt zwischen 2 Bilanzierungsgebieten
 - Errichtung „virtueller Ladestrombilanzkreis“ mit Bilanzkreisverantwortung des CPO

> Nach Konsultation: Neue Netzzugangsregeln E-Mob für CPO freiwillig; konkrete Ausgestaltung bis Ende 2021
> Klärung Künftige Rolle der Roaming-Dienstleister und Regulierung?

4. Flexibilität:

V2G und V2H, Dynamische Tarife, Lademanagement



Dynamic Pricing: BNetzA, Bericht zur Netzentgeltsystematik Elektrizität 2015

Variable Netzentgelte - worum geht es?

- Statische Netzentgeltstruktur ist nicht an sich rasch ändernde Marktsignale gekoppelt
- Bessere Synchronisierung von Lasten mit Erzeugungsangebot
- Beitrag flexibler Nutzer zur Systemstabilität

Varianten de lege ferenda:

- Zeitlich variable Netzentgelte
- Engpassorientierte variable Netzentgelte
- An den Strompreis gekoppelte dynamische Netzentgelte

Gegenargumente BNetzA:

- Netzentgelte für Letztverbraucher und Netznutzer unberechenbar/nicht planbar
- Auswirkung auf Netz nicht absehbar, Gefahr der Übersteuerung im Netz
- Zusätzlicher Netzausbau würde erforderlich
- Sinkende Transparenz für Verbraucher

> Noch Zukunftsmusik: flexible Netzentgelte für flexible Verbraucher – Reformdiskussion läuft seit Jahren
> Derzeitiges Netzentgeltsystem statisch (§ 20 EnWG i.V.m. § 17 ARegV), Festlegung im Voraus, keine unterjährig Anpassung

§ 14a EnWG: Steuerbare Verbrauchseinrichtungen in der Niederspannung

Aktuelle Fassung des § 14 a EnWG:

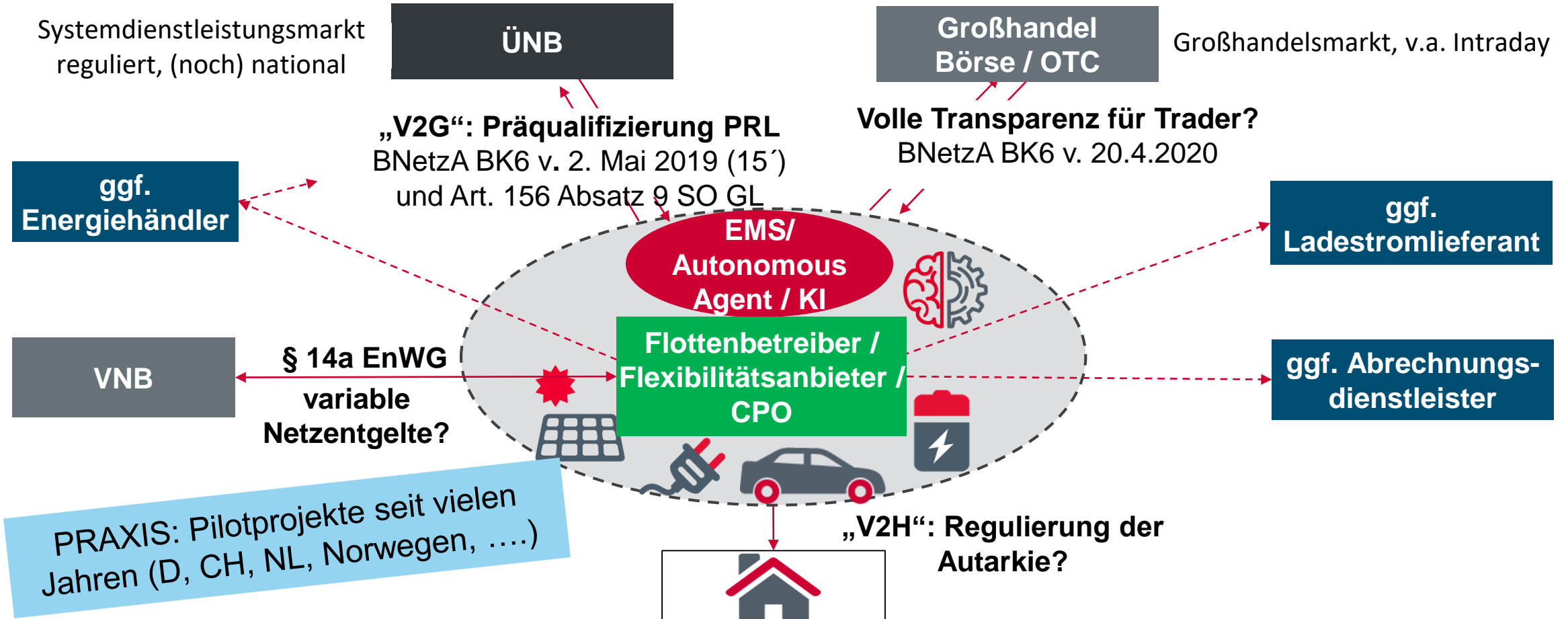
*Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen haben denjenigen Lieferanten und Letztverbrauchern im Bereich der Niederspannung, mit denen sie Netznutzungsverträge abgeschlossen haben, ein **reduziertes Netzentgelt** zu berechnen, wenn mit ihnen im Gegenzug die **netzdienliche Steuerung** von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen, die über einen separaten Zählpunkt verfügen, vereinbart wird. Als steuerbare Verbrauchseinrichtung im Sinne von Satz 1 gelten auch Elektromobile.*

[Verordnungsermächtigung u.a. zur vertraglichen Ausgestaltung und Benennung von dem Netzbetreiber vorbehaltene Steuerungshandlungen und Steuerungshandlungen von Dritten, insbes. dem Lieferanten]

PRAXIS: ...“EVU“-Sperrung ohne individualisierten Bezug zur lokalen Engpasssituation!

- > Ziel der Reform: Bessere Integration flexibler Verbraucher wie E-Autos und Wärmepumpen in des Verteilnetz
- > Mitte Januar 2021: Reform § 14a EnWG gescheitert – Zeitplan: bis Ostern Input an Ministerien

Zukunftsmodell: Vermarktung von Flexibilität aus E-Mobility-Flotten



> Ziel: E-Mobility als Flexibilitätsanbieter. Technische Voraussetzungen (v.a. bidirektionales Laden Messsysteme + Fahrzeuge) vorhanden; Rechtsrahmen v.a. netzseitig im Aufbau.

Dr. Sabine Schulte-Beckhausen

Partnerin, Rechtsanwältin



WTS Legal Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Sachsenring 83
50677 Köln

Tel.: +49 (0) 221 348936-213
Fax: +49 (0) 221 348936-250
Mobil: +49 (0) 173 5661334
sabine.schulte-beckhausen@wts-legal.de

wts