Elektromobilität in der Logistik – rechtliche Herausforderungen

Um ihren CO2-Ausstoß zu verringern, setzt die Logistikbranche immer mehr auf Elektromobilität. Nicht nur die ESG -Regulatorik wie die Berichtspflichten sind die Ursache hierfür, auch die Kunden und Auftraggeber verlangen nachhaltige Transportwege und grüne Logistik. Für Logistikunternehmen bedeutet das: Sie brauchen E-Fahrzeuge und eine robuste, überall verfügbare Ladeinfrastruktur.

Elektromobilität benötigt ausreichend Lademöglichkeiten

Eine der größten Herausforderungen bei der Dekarbonisierung von Flotten im Güterverkehr ist die Sicherstellung eines umfassenden Netzwerks von Lademöglichkeiten. Logistikunternehmen brauchen einerseits Lademöglichkeiten für alle LKW der Flotte an ihren Standorten und andererseits Ladesäulen entlang der Routen, also insbesondere an den Autobahnen und Logistikknotenpunkten in Deutschland. Sie können entweder öffentlich zugängliche Ladesäulen oder eigene Ladeinfrastruktur nutzen, die auf dem Betriebsgelände errichtet werden kann. Auf den Aufbau eines nicht-öffentlichen Ladesäulennetzes haben die Unternehmen durch die Steuerung ihrer Investitionen einen Einfluss. Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladesäulen für LKW obliegt dagegen den Energieversorgern.

Unterschiedliche rechtliche Anforderungen für öffentliche und nicht-öffentliche Ladesäulen

Die Abgrenzung zwischen öffentlicher und nicht-öffentlicher Ladesäule erfolgt anhand ihres Nutzerkreises. Öffentliche Ladesäulen können von jedermann angefahren und zum Tanken von Strom genutzt werden. Nicht-öffentliche Ladesäulen dagegen stehen nur einem begrenzten Nutzerkreis zur Verfügung. Für die Nutzung privater und öffentlicher Ladesäulen gelten unterschiedliche rechtliche Anforderungen.

- Nicht-öffentliche Ladesäulen: Diese Ladesäulen befinden sich auf einem abgeschlossenen Gebiet, zu dem nur eine gewisse, bestimmbare Personengruppe Zugang hat. Sie befinden sich oft auf einem umzäunten Betriebsgebiet mit Zufahrtskontrolle. Der Betrieb einer solchen Ladesäule unterliegt grundsätzlich weniger strengen regulatorischen und technischen Anforderungen. Die Vorschriften zur technischen Sicherheit greifen nur in Verbindung mit § 49 Abs. 1 EnWG und § 30 MsbG, und die Vorgaben des Mess- und Eichrechts sind nicht einschlägig.

- Öffentliche Ladesäulen: Solche Ladesäulen müssen technische Anforderungen wie die Möglichkeit des „ad-hoc-Ladens“ einhalten. Zudem bestehen Melde- und Anzeigepflichten gegenüber der Bundesnetzagentur gemäß § 5 LSV. Die Messeinrichtungen müssen den Vorgaben des Messrechts entsprechen und die eichrechtlichen Vorgaben gemäß §§ 1 Nr. MessEG, 1 Abs. 1 Nr. 6 MessEV sind einzuhalten. Außerdem muss die Möglichkeit der Kartenzahlung bestehen.

Einordnung der Ladeinfrastruktur als Kundenanlage oder reguliertes Netz

Möchte ein Unternehmen Ladeinfrastruktur auf eigenen Grundstücken errichten, sollte es sich mit der aktuellen

BGH-Rechtsprechung zu Kundenanlagen auseinandersetzen. Denn die wesentliche Frage beim Betrieb der Stromverteilinfrastruktur an einem Standort ist, ob es sich bei dieser um eine unregulierte Kundenanlage oder ein reguliertes Netz handelt. Sofern ein regulierungsbedürftiges Netz vorliegt, treffen den Betreiber weitere regulatorische Verpflichtungen, die auch auf den Jahresabschluss Auswirkungen haben. Der BGH hatte die Grenzen des Kundenanlagebegriffs enger gefasst, nachdem der EuGH entschieden hatte, dass die bisherige deutsche Regelung nicht mehr mit den unionsrechtlichen Vorgaben vereinbar ist. Für Logistikunternehmen folgt aus dieser Rechtsprechung, dass die Planung der Errichtung von Ladesäulen auf den Standorten auch von einer regulatorischen Prüfung der Stromverteilinfrastruktur begleitet werden sollte.

Der Eigenbetrieb von Ladesäulen in der Logistik bietet Vorteile

Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur an den eigenen Standorten haben die Unternehmen diverse Gestaltungsoptionen. Die Wahl der richtigen Option hängt unter anderem davon ab, ob nur die eigene Flotte mit Strom betankt werden soll, oder ob auch Strom an verbundene Unternehmen bzw. Dritte an der Ladesäule verkauft werden soll. Ausgehend von dieser Wertung und verbunden mit der Frage der öffentlichen Zugänglichkeit der Ladesäule folgen die regulatorischen Anforderungen an den Betrieb.

Außerdem sollte sich das Logistikunternehmen die Frage stellen, ob es die Ladesäulen selbst betreiben oder einen Dienstleister damit beauftragen will.

- Eigenbetrieb: Der Eigenbetrieb bietet finanzielle Vorteile, da das Unternehmen selbst die Kontrolle über die Stromkosten für die Ladevorgänge der LKW behält. Gleichzeitig können über einen gruppenweiten Einkauf des Stroms bzw. durch Eigenproduktion weitere Vorteile bei den Tankkosten generiert werden. Der Verkauf von Strom an den Ladesäulen an verbundene Unternehmen oder Dritte erfolgt nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen, ohne dass weitere regulatorische Vorgaben zu beachten sind.

- Dienstleister: Die Zusammenarbeit mit einem Dienstleister bietet den Vorteil, dass die energiewirtschaftliche Expertise nicht selbst im Unternehmen aufgebaut werden muss, sondern eingekauft werden kann. Hierbei lässt sich aber nochmals differenzieren, ob der Dienstleister nur in bestimmten Bereichen, etwa bei der Abwicklung von Zahlungen oder der Messung der verkauften Strommengen tätig wird, oder selbst als Betreiber der Anlage nach außen auftritt.

Individuelle Prüfung und Bewertung nötig

Die Herausforderung der Dekarbonisierung von Logistikunternehmen liegt nicht nur im Austausch der Flotte, sondern vor allem in der Ladeinfrastruktur. Der Eigenbetrieb von Ladesäulen bietet Unabhängigkeit und finanzielle Vorteile. Allerdings ist nicht immer eindeutig, welche gesetzlichen Anforderungen im Einzelfall erfüllt sein müssen. Dies sollte vor Errichtung der Ladeinfrastruktur sorgfältig geprüft werden. Der jeweilige Standort einer Ladesäule sollte individuell bewertet werden, ob er die Merkmale einer Kundenanlage oder die eines Netzes erfüllt. So können die damit einhergehenden Regulatorien eingehalten und Fehler vermieden werden.

Ansprechpartner:

Marc Goldberg
Tel: +49 211 4155597 976
marcgoldberg@kpmg-law.de

Hendrik Burbach
Tel: +49 211 4155597 684
hburbach@kpmg-law.com