

**IKEM**

WORKING PAPER

**Stromabrechnung  
in Elektrischen  
Straßensystemen  
(ERS)**

Dezember 2021

Giverny Knezevic  
Benjamin Grosse  
Matthias Hartwig

IKEM Working Paper Nr. 6

## **Stromabrechnung in Elektrischen Straßensystemen (ERS)**

Giverny Knezevic  
Benjamin Grosse  
Matthias Hartwig

Dieses Working Paper entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Projektes „AMELIE 2 – Abrechnungssysteme und -methoden von elektrisch betriebenen Lkw, sowie deren interoperable Infrastrukturen im europäischen Kontext“.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie

### Zitiervorschlag:

Knezevic, Giverny; Grosse, Benjamin; Hartwig, Matthias: Stromabrechnung in Elektrischen Straßensystemen (ERS). IKEM Working Paper, 2021.

DOI: 10.5281/zenodo.5667887

Dezember 2021

IKEM – Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V.

Magazinstraße 15-16  
10179 Berlin

+49 (0) 30 408 18 70-10  
info@ikem.de

Weitere Informationen zu Projekten und Publikationen des IKEM unter [www.ikem.de](http://www.ikem.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Executive Summary</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Stromfluss im ERS</b>	<b>3</b>
3.1	Spannungsebene	3
3.2	Netzanschlusspunkte	3
3.3	Abrechnung der Verlustenergie	3
<b>4.</b>	<b>Abgabepflichtigkeit und Ermäßigungen</b>	<b>4</b>
<b>4.1</b>	<b>Netzentgelte</b>	<b>4</b>
4.1.1	Grundlagen	4
4.1.2	Entrichtung von Netzentgelten im Rahmen von ERS	6
4.1.3	Netzentgelte im Regelbetrieb	6
4.1.4	Netzentgelte im Markthochlauf	8
4.1.5	Individuelle Netzentgelte	8
<b>4.2</b>	<b>EEG-Umlage</b>	<b>10</b>
4.2.1	Umlagepflichtigkeit im ERS	11
4.2.2	Umlagepflichten	11
4.2.2.1	Erfassungs- und Abgrenzungspflicht	11
4.2.2.2	Mitteilung und Zahlung an den Übertragungsnetzbetreiber	12
4.2.3	Festlegung der Umlagepflichtigkeit des ERS-Betreibers im EEG	12
4.2.4	Begrenzung der EEG-Umlage nach der Besonderen Ausgleichsregelung	13
4.2.4.1	Einpassung von ERS in System der Ausgleichsregelung	13
4.2.4.2	Besondere Mess- und Schätzregeln für besondere Ausgleichsregelung	15
4.2.4.3	Beihilferechtlicher Genehmigungsvorbehalt	15
<b>4.3</b>	<b>KWKG-Umlage</b>	<b>15</b>
<b>4.4</b>	<b>Offshore-Netzumlage</b>	<b>16</b>
<b>4.5</b>	<b>§19 StromNEV-Umlage</b>	<b>17</b>
<b>4.6</b>	<b>AbLaV-Umlage</b>	<b>17</b>
<b>4.7</b>	<b>Konzessionsabgabe</b>	<b>18</b>
<b>4.8</b>	<b>Stromsteuer</b>	<b>19</b>
4.8.1	Steuererhebung und Steuerschuldner	19
4.8.2	Regelsteuersatz und Steuerermäßigungen	20
4.8.2.1	Regelsteuersatz	20
4.8.2.2	Steuervergünstigungen	20
4.8.2.2.1	Obligatorische Steuervergünstigung	20
4.8.2.2.2	Fakultative Steuerermäßigungen	20
<b>4.9</b>	<b>Umsatzsteuer</b>	<b>21</b>
<b>4.10</b>	<b>Vorbild des Lieferantenrahmenvertrags</b>	<b>21</b>

## 1. Executive Summary

Unter Beachtung des vorgestellten Akteursmodells<sup>1</sup> ergeben sich eine Reihe von unterschiedlichen Zahlungspflichten für die einzelnen Preisbestandteile des Strombezugs. Die vorgeschlagenen Anpassungen zielen dabei zunächst primär auf eine Anpassung des EnWG und der Aufnahme von ERS-Akteuren<sup>2</sup> in die Letztverbraucherdefinition, was von den AMELIE 2-Projektpartnern und den Workshopteilnehmern der „AG Abrechnungssysteme“ sowie innerhalb von Expertenbefragungen als sinnvoller Ansatz angesehen wird. Daraus ergeben sich weitere Gesetzesanpassungen, welche aber für eine kurzfristige Umsetzung der Strommengenabrechnung im ERS nicht unmittelbar zwingend sind.

Durch die Anpassung der Letztverbraucherdefinition können dem ERS vorgelagert anfallende Netzentgelte und die damit verbundenen Preisbestandteile (Konzessionsabgabe, KWKG-, §19 StromNEV-, AbLaV- und Offshore-Umlage) durch den ERS-Betreiber an den Netzbetreiber abgeführt werden. Bezüglich der Netzentgelte wird zusätzlich eine Anpassung der gesetzlichen Vorgaben zur Entgeltermittlung vorgeschlagen, um den tatsächlichen Gegebenheiten des ERS Rechnung zu tragen.

Die EEG-Umlage und Stromsteuer sollten durch Anpassungen des EEG bzw. der StromStV ebenfalls vom ERS-Betrei-

ber abgeführt werden. Ansonsten ergäbe sich nach derzeitiger Rechtslage eine Abgabepflicht für die Mobilitätsanbieter oder den jeweiligen ERS-Stromanbieter. In Anlehnung an einen Lieferantenrahmenvertrag könnten die Abgabepflichten nach StromStG und EEG auch durch eine vertragliche Vereinbarung auf den ERS-Betreiber gelegt werden.

Um den Strompreis für ERS-Akteure zu reduzieren, können bereits nach derzeitiger Rechtslage diverse gesetzliche Ermäßigungsmöglichkeiten genutzt werden (Individuelle Netzentgelte, Konzessionsabgabe). Andere Ermäßigungen müssten erst im Wege von Gesetzesanpassungen geschaffen werden. Dabei ist insbesondere auf die Bedeutung einer neu zu schaffenden besonderen Ausgleichsregelung im EEG für ERS und auf den bestehenden Änderungsbedarf der Energiesteuerrichtlinie hinzuweisen, die auch nach dem aktuellen Reformvorschlag der Europäischen Kommission keine Steuerermäßigung für Strom vorsieht, der in elektrische Straßensysteme für LKW fließt.

1 IKEM, Akteursmodell für die Finanzierung und Abrechnung elektrischer Straßensysteme (ERS), 2020, abrufbar unter: [https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816\\_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676](https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

2 ERS = Electric Road Systems; Innerhalb AMELIE 2 liegt der Fokus der Betrachtung auf dem Betrieb von Oberleitungs-LKWs.

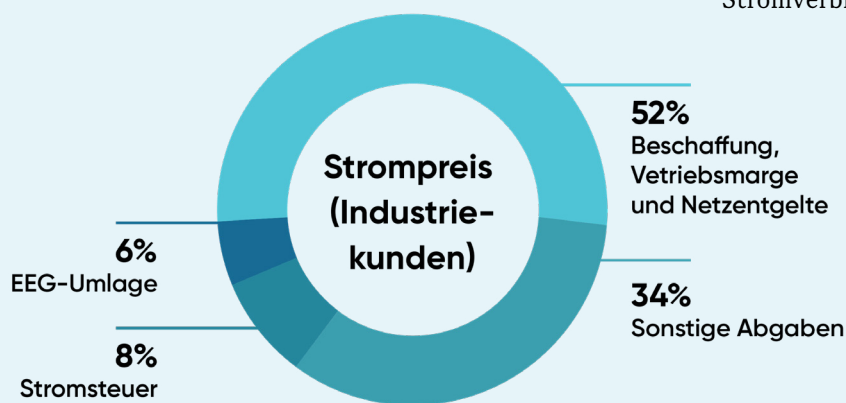
## 2. Einleitung

Der Strompreis für Endkunden setzt sich im deutschen Strommarkt einerseits aus den Kosten für die Stromerzeugung, Messung, den Vertrieb und Transport zusammen, andererseits sind diverse staatlich regulierte Steuern, Abgaben, Umlagen und Entgelte auf den Strompreis zu entrichten.

Prinzipiell sind die folgenden Strompreisbestandteile und ihre Abrechnung zu prüfen:

- **Steuern:** Stromsteuer, Umsatzsteuer
- **Umlagen:** EEG-Umlage, KWKG-Umlage, § 19 Strom-NEV-Umlage, Offshore-Umlage, AbLaV-Umlage
- **Entgelte:** Netzentgelte, Konzessionsabgabe

Den größten Kostenblock machen beim Industriekunden regelmäßig die Strombeschaffung, Netzentgelte, EEG-Umlage und die Stromsteuer aus.<sup>3</sup>



Im Rahmen des vorgeschlagenen Akteursmodells müssen grundsätzlich die genannten Abgaben entrichtet werden. Aufgrund der Definition der ERS-Akteure als Letztverbraucher<sup>4</sup> im Sinne des Energiewirtschaftsgesetzes<sup>5</sup> (EnWG) soll im Folgenden ein Vorschlag gemacht werden, wer für das ERS die Netzentgelte und die damit verbundenen Abgaben (KWKG-, Offshore-, § 19 Strom-NEV-, AbLaV-Umlage und Konzessionsabgabe) abführen soll. In Frage kommen dabei die drei ERS-Akteure (Mobilitätsanbieter, ERS-Nutzer und ERS-Betreiber) oder die Stromanbieter, die weiterhin dem EnWG unterliegen. Weiterhin wird vorgeschlagen, wer die Stromsteuer, EEG-Umlage und Umsatzsteuer entrichten soll.

Der Großteil der Strompreisbestandteile weist diverse Ermäßigungstatbestände auf. Reduzierungsmöglichkeiten ergeben sich beispielsweise aus Klimaschutzgründen (EEG-Umlage, Stromsteuer) oder daraus, dass ein Anschluss an höhere Netzebenen als an das Niederspannungsnetz erfolgt (Konzessionsabgabe, Netzentgelte). Auch der Zeitpunkt des Stromverbrauchs kann insoweit eine Rolle spielen (Individuelle Netzentgelte). Für ERS gibt es derzeit keine gesetzlichen Reduzierungsmöglichkeiten. Für einen erfolgreichen Markthochlauf und Regelbetrieb von ERS weist die Strompreisreduzierung allerdings ein hohes Förderpotential auf, da dadurch die wirtschaftliche Attraktivität von ERS aus Speditionssicht erheblich gesteigert werden kann. Die folgenden Überlegungen sollen insoweit als Grundlage für die Ausarbeitung einer Förderstrategie fungieren, indem verschiedene Gesetzesanpassungen vorgeschlagen werden, die in der Lage sind, den Strompreis für ERS angemessen zu kalkulieren.

3 BDEW, Strompreisanalyse Juni 2021, Folie 25, abrufbar unter: [https://www.bdew.de/media/documents/BDEW-Strompreisanalyse\\_no\\_halbjaehrlich\\_Ba\\_online\\_10062021.pdf](https://www.bdew.de/media/documents/BDEW-Strompreisanalyse_no_halbjaehrlich_Ba_online_10062021.pdf) (zuletzt abgerufen 20.10.2021).

4 IKEM, AMELIE - RED – Abrechnungssysteme und -methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren interoperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 40, abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 20.09.2021).

5 Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 84 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist.

### 3. Stromfluss im ERS

Zunächst sollen Vorüberlegungen bezüglich der Stromversorgung und des Datenflusses im ERS angestrengt werden, da diese die Grundlage für die rechtlichen Überlegungen zur Abgabepflichtigkeit und den Ermäßigungsmöglichkeiten darstellen. Dabei wird darauf eingegangen auf welcher Spannungsebene das ERS angeschlossen wird, welche Bedeutung den Netzanschlusspunkten (NAP) an den Unterwerken nach dem Akteursmodell zukommt und auf welche Weise die Verlustenergie im ERS abgerechnet werden soll.

#### 3.1. Spannungsebene

Die Stromversorgung des Electric Road Systems (ERS) oder eHighway wird durch einen Anschluss an das vorgelagerte Netz der allgemeinen Versorgung über Netzanschlusspunkte (in der Regel auf der Ebene der Mittelspannung) ermöglicht. Der NAP bildet den Ort der technischen Verbindung des Entnahmepunktes vom ERS und dem vorgelagerten Netz.<sup>6</sup> Das Stromnetz ist in verschiedene Spannungsebenen aufgliedert, die Höchstspannung, die Hochspannung, die Mittelspannung und die Niederspannung. Aus technischer Perspektive ist davon auszugehen, dass der Anschluss des ERS primär über die Mittelspannung, d.h. zwischen ca. 10 kV und 60 kV erfolgen wird. Dies erscheint sinnvoll, da ähnlich große Verbraucher, wie z.B. große Industriebetriebe, ebenfalls in der Mittelspannung angeschlossen sind. Zudem sind in den bisherigen Pilotprojekten das Fahr- bzw. Ladestromnetz (der Streckenabschnitte mit einer Oberleitungsinfrastruktur) auf Mittelspannungsebene angeschlossen. Langfristig ist außerdem ein Anschluss des Fahr- und Ladestromnetzes auf Ebene des Hochspannungsnetzes oder höher für besonders hochfrequente oder lastintensive Abschnitte vorstellbar.

#### 3.2 Netzanschlusspunkte

Die Verteilung des Stromes erfolgt über das Netz der allgemeinen Versorgung bis zu den Netzanschlusspunkten, die sich an den Unterwerken befinden, wo die Spannung über einen Transformator an die des Fahr- bzw. Ladestromnetzes angepasst und der Strom in die Oberleitungen eingespeist wird. An jedem der Unterwerke entlang der ERS – Infrastruktur ist ein RLM-Zähler<sup>7</sup> angebracht. Dieser misst den durchschnittlichen Leistungsbezug in 15min-Intervallen, der in das ERS eingeleitet wird. Pro ERS-Streckenabschnitt sind aus Gründen der Versorgungssicherheit mindestens zwei NAP vorhanden. Nach der vorgeschlagenen Regulierung bildet der NAP die Grenze, ab dem das EnWG nicht mehr angewendet wird. Der Energiebezug im ERS soll dann durch eine neu zu schaffende Verordnung zur Regulierung von Energieanlagen für Elektrische Straßensysteme (EESV)<sup>8</sup> eigens reguliert und auf die spezifischen Aspekte im entwickelten Akteursmodell angepasst werden.<sup>9</sup> Bis zum NAP, an welchen die Netzbetreiber (physisch) und mehrere Stromlieferanten (bilanziell) den Strom liefern, ist das EnWG anwendbar. Das ERS und seine Akteure werden dabei als Letztverbraucher aufgefasst, weshalb entsprechend die Abgaben aus den vorgelagerten Netzebenen hier anfallen.

#### 3.2. Abrechnung der Verlustenergie

Verlustenergie ist die Energie, die bei der Übertragung elektrischer Energie verloren geht, da sie z.B. in Wärme umgewandelt wird. Die Höhe der Verluste (d.h. die Verlustenergiemenge) lässt sich im ERS über die Bilanzsumme errechnen. Die an den Unterwerken befindlichen Stromzähler messen die ins ERS eingespeiste Energie. Die Summe dieser eingespeisten Energie kann schließlich der ERS-Betreiber ermitteln und mit der Summe der durch die ERS-Nutzer bezogenen, dezentral erfassten Energie-

6 Regulierungskammer Bayern, FAQ, S. 13, abrufbar unter: [https://www.regulierungskammer-bayern.de/fileadmin/user\\_upload/landesregulierungsbehoerde/dokumente/2015-08-13-FAQ\\_\\_\\_19\\_Abs\\_\\_2\\_StromNEV\\_Haeufig\\_gestellte\\_Fragen.pdf](https://www.regulierungskammer-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesregulierungsbehoerde/dokumente/2015-08-13-FAQ___19_Abs__2_StromNEV_Haeufig_gestellte_Fragen.pdf) (zuletzt abgerufen am 28.10.2021).

7 RLM = Registrierende Leistungsmessung.

8 IKEM, AMELIE – RED – Abrechnungssysteme und –methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren in-te-roperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 28, abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

9 IKEM, Akteursmodell für die Finanzierung und Abrechnung elektrischer Straßensysteme (ERS), 2020, S. 29, abrufbar unter: [https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816\\_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676](https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

mengen abgleichen. Nach derzeitiger Rechtslage können nur die entstandene Verlustenergie und andere Positionen, die man im weitesten Sinne dem Systembetrieb der ERS-Infrastruktur zurechnen kann (Verluststrom), im Rahmen der Betriebskosten der Infrastruktur über die Maut abgerechnet werden. Als Teil der Bundesfernstraße ist das ERS über die Wegekosten im Rahmen der Mautgebühr finanzierbar. Die Mautgebühr setzt sich gemäß Art. 2 lit. b Wegekostenrichtlinie<sup>10</sup> (WK-RL) aus der zurückgelegten Wegstrecke, dem Fahrzeugtyp einer Infrastrukturgebühr und/oder einer Gebühr für externe Kosten zusammen. Die Infrastrukturgebühren beruhen gemäß Art. 7 Abs. 1 WK-RL auf dem Grundsatz der Anlastung von Infrastrukturkosten. Diese müssen sich an den Baukosten sowie den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Unter Betriebs-, Bewirtschaftungs- und Mauteinzugskosten fallen sämtliche übrigen Kosten des Infrastrukturbetreibers, darunter die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbundenen Bewirtschaftungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten. Die Einbeziehung der gesamten Stromkosten in die Wegekosten ist jedoch nach den Art. 7b ff. WK-RL ausgeschlossen, da Art. 7b ff. WK-RL die Kostenkomponenten einer Mautgebühr vorrangig und abschließend regelt. Aufwände, die durch den Energiebezug der Nutzer (Fahr- und Ladestrom) verursacht werden, können daher nicht über die Wegekosten abgerechnet werden. Eine eindeutige Einbeziehung des Kostenfaktors Verlustenergie, inklusive der mit der Abrechnung verbundenen Serviceleistungen als Teil der Maut, kann nur durch eine Klarstellung innerhalb der Wegekostenrichtlinie erfolgen.

## 4. Abgabepflichtigkeit und Ermäßigungen

Im Folgenden sollen sämtliche Entgelte, Umlagen und Steuern, die den Gesamtstrompreis im ERS ausmachen, im Einzelnen untersucht werden. Zum einen wird herausgearbeitet wer welche Abgaben bezüglich des ERS zu entrichten hat. Zum anderen welche Preisermäßigungsmöglichkeiten die jeweiligen Gesetze und Verordnungen für ERS nach derzeitiger Rechtslage vorsehen bzw. welche Gesetzesänderungen in Betracht gezogen werden könnten, um neue Ermäßigungen zu schaffen. Aufgrund der Besonderheiten der Netzentgeltermittlung soll der Analysefokus auf diese gelegt werden.

Die Höhe der Netznutzungsentgelte hängt dabei von der Spannungsebene, zeitlichen Verbrauchs-Parametern und der Effizienz des genutzten vorgelagerten Netzes ab. Auch die Konzessionsabgabe variiert regional. Die übrigen Strompreisbestandteile sind hingegen für alle Kunden im deutschen Stromnetz gleich hoch und unabhängig von der zeitlichen oder räumlichen Dimension des Verbrauchs. Dies gilt allerdings nur soweit keine Vergünstigungstatbestände Anwendung finden.

Weiterhin soll an dieser Stelle eine begriffliche Klarstellung erfolgen: Die Gesamtheit des Stroms, der in das ERS fließt, soll im Folgenden als ERS-Strom bezeichnet werden. Der Strom, der in die ERS-Infrastruktur fließt und über die Maut abgerechnet wird (vgl. 3.3) wird als Verluststrom bezeichnet und der Strom, der durch die ERS-Nutzer verbraucht wird, wird im Folgenden Fahr- und Ladestrom genannt.

### 4.1 Netzentgelte

#### 4.1.1 Grundlagen

Netzentgelte haben (je nach Abnahmefall) einen großen Einfluss auf die Stromkosten für Endkunden. So machen Sie für Haushaltskunden teilweise den größten Einzelposten aus. Für Groß- und Industriekunden bestehen diverse Reduktions- und Ausnahmetatbestände, die zu einer deutlichen Reduktion beitragen können. Je nach Kunde

<sup>10</sup> Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. L 187/42.



sind die Netzentgelte für ca. 13–23 % der Stromkosten verantwortlich.<sup>11</sup> Nach der Legaldefinition in § 1 StromNEV<sup>12</sup> sind Netzentgelte die Entgelte für den Zugang zu den Elektrizitätsübertragungs- und den Elektrizitätsverteilernetzen. Entgeltspflichtig sind entweder die Letztverbraucher oder die Stromlieferanten als Netznutzer.<sup>13</sup> Grundsätzlich schließen die Letztverbraucher einen Netznutzungsvertrag<sup>14</sup> mit den Netzbetreibern ab. Die Netzentgelte sind an den jeweiligen Netzbetreiber zu entrichten, an dessen Anschlusspunkt die Stromübernahme erfolgt. Sie umfassen die Kosten für Transport, Verteilung und Abrechnung der Energie. Ein Sonderfall des Netznutzungsvertrags ist der Lieferantenrahmenvertrag.<sup>15</sup> Dieser trägt dem Umstand Rechnung, dass der Stromlieferant eine Vielzahl an Endverbrauchern unter gleichartigen Bedingungen beliefert. Die Letztverbraucher müssen dann keinen eigenen Netznutzungsvertrag mit dem Netzbetreiber abschließen. Bei Bestehen eines Lieferantenrahmenvertrags stellt der Stromlieferant die Netzentgelte den Letztverbrauchern in Rechnung und leitet sie dann an den Netzbetreiber weiter.<sup>16</sup>

Die Ermittlung der Höhe der allgemeinen Netzentgelte richtet sich nach § 21 EnWG i.V.m. der StromNEV. § 21 EnWG normiert Vorgaben für die Ermittlung der Entgelte für den Netzzugang und beruht auf europarechtlichen Vorgaben.<sup>17</sup> Netzzugang meint ein Nutzungsrecht an Versorgungsleitungen, die in fremdem Eigentum stehen.<sup>18</sup> Die Netzentgelte

variieren in den Spannungsebenen der Hoch- Mittel- und Niederspannung und werden von einer zur nächsten Spannungsebene gewälzt, sodass schlussendlich der Endkunde alle Netzkosten zu tragen hat.<sup>19</sup> Eine sog. G-Komponente (Generation = Erzeugung), also ein Netzentgelt für Einspeiser, ist in Deutschland nicht vorgesehen.<sup>20</sup> Die Entgeltbildung erfolgt aufgrund einer Anreizregulierung, vgl. § 21a EnWG i.V.m. ARegV. Die Anreizregulierung stellt eine sog. Methodenregulierung dar, d.h. es werden nur die Methoden ex ante vorgegeben, nach denen die Entgelte seitens der Netzbetreiber festzusetzen sind. Die konkrete Festsetzung erfolgt demnach nicht durch die Bundesnetzagentur.<sup>21</sup> Teil der Anreizregulierung ist die Festsetzung von Erlösobergrenzen für die Stromnetzbetreiber.<sup>22</sup> Dieser Regulierungsmechanismus hat zum einen das Ziel das Informationsdefizit zwischen Unternehmen und Regulierungsbehörden abzubauen und zum anderen soll ein effizienzsteigerndes Verhalten der Netzbetreiber gefördert werden.<sup>23</sup>

Von entscheidender Bedeutung für die Bestimmung der Netznutzungsentgelte ist auch, ob eine Abnahme im Niederspannungsnetz mit bis zu 100.000 kWh erfolgt oder darüber, vgl. § 17 Abs. 6 StromNEV. Bei bis zu 100.000 kWh im Niederspannungsnetz, sind die Netzentgelte lediglich über einen Arbeitspreis (in ct/kWh) in Rechnung zu stellen. In allen anderen Fällen beruht das Netzentgelt auf einer Aufteilung in Arbeitspreis (in ct/kWh) und (Jahres)-Leis-

11 Haushaltskunden = 23,5%, BDEW, Strompreisanalyse Juni 2021, Folie 22, abrufbar unter: [https://www.bdew.de/media/documents/BDEW-Strompreisanalyse\\_no\\_halbjaehrlich\\_Ba\\_online\\_10062021.pdf](https://www.bdew.de/media/documents/BDEW-Strompreisanalyse_no_halbjaehrlich_Ba_online_10062021.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021); Industriekunden = 13,83 % (Gesamtpreis 19,09 ct/kWh davon Netzentgelte: 2,64 ct/kWh), vgl. BNetzA, Stromnetzentgelte im Bundesschnitt 2021 weitgehend konstant, abrufbar unter: [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/20210114\\_Netzentgelte.html](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/20210114_Netzentgelte.html) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021) und BDEW, Strompreisanalyse Juni 2021, Folie 25, abrufbar unter: [https://www.bdew.de/media/documents/BDEW-Strompreisanalyse\\_no\\_halbjaehrlich\\_Ba\\_online\\_10062021.pdf](https://www.bdew.de/media/documents/BDEW-Strompreisanalyse_no_halbjaehrlich_Ba_online_10062021.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

12 Stromnetzentgeltverordnung vom 25. Juli 2005 (BGBl. I S. 2225), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3229) geändert worden ist.

13 Wagner in: Theobald/Kühling/Hartmann, EnWG, § 20 Rn. 21.

14 Vgl. § 20 Abs. 1a S. 1, § 24 StromNZV.

15 Vgl. § 20 Abs. 1a S. 2, § 25 StromNZV.

16 Laubenstein in: BerlKommEnR, StromNZV, § 3 Rn. 4.

17 Vgl. Art. 59 Abs. 7 Richtlinie 2019/944/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni. 2019 mit gemeinsamen Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Änderung der Richtlinie 2012/27/EU (ABl. 158 S. 125) (Elektrizitätsbinnenmarkttrichtlinie), wonach es den Regulierungsbehörden obliegt, die Methoden zur Berechnung für den Anschluss an und den Zugang zu den nationalen Netzen, einschließlich der Tarife für die Übertragung und die Verteilung festzulegen.

18 Theobald/Kühling/Missling, StromNEV § 1 Rn. 8ff.

19 Groebel in: Britz/Hellermann/Hermes, EnWG, § 21 Rn. 81.

20 Vgl. § 15 Abs. 1 S. 2 StromNEV; Mohr in: BerlKommEnR, EEG, § 2 Rn. 79.

21 Groebel in: Britz/Hellermann/Hermes, EnWG, § 21a Rn. 2.

22 Maier-Rigaud/Heller/Hanspach, NZKart 2019, 650 (658).

23 Säcker/Meizenbach in: BerlKommEnR, EnWG, § 21 Rn. 42.



tungspreis (in €/kW<sub>max,a</sub>).<sup>24</sup> Für diese Verbrauchsstellen sind für die Bestimmung der Netznutzungsentgelte daher Daten über die Jahresarbeit in kWh (Arbeitspreis), den höchsten Leistungsmittelwert des Abrechnungszeitraums in kW (Leistungspreis) und die Jahresnutzungsdauer (für ggf. vorliegende Reduktionstatbestände) notwendig. Daher ist bei diesen Kunden eine leistungsgemessene Abnahme zwingend notwendig. Die angewandte Berechnungsmethode der StromNEV hat zur Folge, dass Netznutzer mit einer geringen Benutzungsstundenanzahl einen verhältnismäßig niedrigen Leistungspreis, aber hohen Arbeitspreis zu entrichten haben. Netznutzer, die dagegen eine hohe Benutzungsstundenanzahl aufweisen, müssen einen relativ hohen Leistungspreis und einen niedrigen Arbeitspreis entrichten.<sup>25</sup>

#### 4.1.2 Entrichtung von Netzentgelten im Rahmen von ERS

Grundsätzlich werden je Entnahmestelle Netznutzungsentgelte entrichtet.<sup>26</sup> Bei ERS-Pilotprojekten existierte bisher nur ein Entnahmepunkt (eine Entnahmestelle muss aus mindestens einem physikalischen Entnahmepunkt bestehen) am Unterwerk, wodurch die Berechnung der zu entrichtenden Netzentgelte in den Pilotprojekten unproblematisch war. Die ERS-Infrastruktur wird in den Piloten von nur einem Stromlieferanten beliefert, wodurch dieser die Netzentgelte zentral (im Rahmen eines Lieferantenrahmenvertrags) abführen konnte. Einen Mobilitätsanbieter gibt es ebenfalls noch nicht.

In der zu errichtenden ERS-Infrastruktur würden sich ebenfalls in jedem Unterwerk eine Zählstelle befinden. Im Unterschied zu den Pilotprojekten, wird es jedoch im späteren Basisnetz eine Vielzahl von Unterwerken mit Zählstellen und Entnahmepunkten/Netzanschlusspunkten geben. Dies ist

schon aus technischer Perspektive zwingend notwendig, um eine unterbrechungsfreie Stromversorgung zu gewährleisten. Es ist davon auszugehen, dass diese Unterwerke durch verschiedene Verteilnetze und möglicherweise ebenfalls Regelzonen laufen werden. Zudem liefern nach dem hier zugrunde gelegten Akteursmodell mehrere Stromanbieter den Strom an ein Unterwerk, der wiederum von mehreren Mobilitätsanbietern im Fahr- und Ladestromnetz angeboten wird.<sup>27</sup>

Die Netzentgelte in der ERS – Infrastruktur, unter Zugrundelegung des entwickelten Akteursmodells, schlussendlich vom Netzbetreiber auf die ERS-Nutzer umzulegen, stellt eine Herausforderung dar. Unproblematisch ist dabei lediglich die Erfassung des Energiebezugs pro Unterwerk, da hier geeichte Stromzähler verbaut sind, welche den eingespeisten Strom mess- und eichrechtskonform erfassen. Fraglich ist jedoch, wer netzentgeltspflichtig sein soll und wie die bis zu den Unterwerken angefallenen Netzentgelte auf die ERS-Nutzer aufgeteilt werden sollen.

#### 4.1.3 Netzentgelte im Regelbetrieb

Nach dem Markthochlauf und dem Aufbau eines Kernnetzes gestalten sich die Stromlieferung und der Datenaustausch im ERS nach dem entwickelten Vorzugsmodell.<sup>28</sup> In der zweiten Stufe (Regelbetrieb) soll der vom Lkw bezogene Strom nach kWh abgerechnet werden. Dies ist vorgesehen, wenn ein mess- und eichrechtskonformes Messgerät auf dem Markt erhältlich ist. Ist ein solches Messgerät vorhanden, könnte sich die Zuordnung und Entrichtung der Netzentgelte folgendermaßen gestalten: Da das ERS am Mittelspannungs- oder Hochspannungsnetz angeschlossen wurde, setzen sich die Netzentgelte grundsätzlich sowohl aus dem Leistungs- als auch aus dem Arbeitspreis zusammen. Netzentgeltspflichtig wären die ERS-Akteure als Letztver-

24 Mohr in: BerlKommEnR, EnWG, § 17 Rn. 9.

25 Mohr: BerlKommEnR, StromNEV, § 17 Rn. 9–10.

26 Regulierungskammer Bayern, FAQ, S. 13, abrufbar unter: [https://www.regulierungskammer-bayern.de/fileadmin/user\\_upload/landesregulierungsbehoerde/dokumente/2015-08-13-FAQ\\_\\_\\_\\_19\\_Abs\\_\\_2\\_StromNEV\\_Haeufig\\_gestellte\\_Fragen.pdf](https://www.regulierungskammer-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesregulierungsbehoerde/dokumente/2015-08-13-FAQ____19_Abs__2_StromNEV_Haeufig_gestellte_Fragen.pdf) (zuletzt abgerufen am 28.10.2021).

27 IKEM, Akteursmodell für die Finanzierung und Abrechnung elektrischer Straßensysteme (ERS), 2020, S. 30: „In diesen Bilanzkreis werden alle Energiemengen geführt, die sich keinem Mobilitätsanbieter und seinem Stromlieferanten zuordnen lassen (Rückfallbilanzkreis)“, abrufbar unter: [https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816\\_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676](https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

28 IKEM, Akteursmodell für die Finanzierung und Abrechnung elektrischer Straßensysteme (ERS), 2020, S. 24, abrufbar unter: [https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816\\_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676](https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

braucher im Sinne des EnWG. Insoweit muss einer der drei ERS-Akteure (ERS-Nutzer, Mobilitätsanbieter oder ERS-Betreiber<sup>29</sup>) ausgewählt werden, der die Netzentgelte an den Verteilnetzbetreiber im jeweiligen Netzgebiet entrichtet. Der Stromanbieter im Sinne des Akteursmodells wäre nur dann entgeltpflichtig, wenn ein Lieferrahmenvertrag mit den ERS-Akteuren als Letztverbraucher geschlossen würde.

Zusätzlich muss beachtet werden, dass sich das ERS-Stromnetz ggf. durch verschiedene Netzgebiete und Regelzonen zieht. Die Netzentgelte in den Verteilnetzen der unterschiedlichen Netzgebiete variieren<sup>30</sup>. Bis zur angestrebten Angleichung im Jahr 2023 gilt dies auch für die Netzentgelte der vier Übertragungsnetze.<sup>31</sup> Die Entgeltsystematik der StromNEV und die Netzzugangssystematik der StromNZV<sup>32</sup> beruhen auf der Vorstellung, dass jede Einzellast in jeder Spannungsebene technisch eindeutig einem bestimmten Netzbereich zugeordnet werden muss<sup>33</sup>. Da sich die ERS-Nutzer durch das ERS bewegen, fallen diese als Verantwortliche aus. Weiterhin muss der ERS-Strom dem jeweiligen Verteilnetz zugeordnet werden, an welches das jeweilige Unterwerk oder die jeweiligen Unterwerke angeschlossen sind. Dieses kann durch die an den Unterwerken bestehende Zähler erfolgen. Darüber hinaus werden der Strombezug durch den Lkw in kWh, der Entnahmezeitpunkt sowie der Entnahmeort im ERS-Abschnitt in der OBU des LKWs gespeichert und über das Kommunikationsmodul an den Mobilitätsanbieter weitergeleitet. Hieraus kann allerdings nicht direkt auf die Bezugsmengen je Netzanschlusspunkt (d.h. Unterwerk) geschlossen werden. Der Mobilitätsanbieter leitet die Daten daher an den ERS – Betreiber (Autobahn

GmbH des Bundes<sup>34</sup>) weiter. Die zentrale Stelle beim ERS-Betreiber gleicht diese Informationen mit den Zählerständen an den Unterwerken ab und kann über die Zählerstände die Energieentnahme je Unterwerk und Netzanschlusspunkt für den einzelnen ERS-Nutzer bestimmen. Der Strombezug, der sich nicht den ERS-Nutzern zuordnen lässt, wird als Verluststrom ausgezeichnet. Schließlich wird so ermittelt, in welcher Höhe Netzentgelte an den Verteilnetzbetreiber entrichtet werden müssen.

Es empfiehlt sich entsprechend, in der neu zu schaffenden Verordnung zur Regulierung von Energieanlagen für Elektrische Straßensysteme (EESV)<sup>35</sup> zu regeln, dass der ERS-Betreiber netzentgeltpflichtig ist und die Netzentgelte, die nicht über die Wegekostenrechnung abgerechnet werden, ggü. dem Verteilnetzbetreiber zu entrichten hat. Letzteres könnte auch durch einen Netznutzungsvertrag zwischen Netzbetreiber und ERS-Betreiber geregelt werden. Der ERS-Betreiber würde sowohl die Netzentgelte, die für den Verluststrom anfallen, als auch die Netzentgelte, die für den Fahr- und Ladestrom anfallen, entrichten. Für die Netzbetreiber ist dabei nur wichtig, dass die Netzentgelte für den gesamten ERS-Stromverbrauch entrichtet werden – durch wen genau ist dabei ohne Bewandnis. Die Netzentgelte können dann vom ERS-Betreiber wiederum, im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung bei der Zulassung, auf die Mobilitätsanbieter umgelegt werden, die die Netzentgelte dann in einem letzten Schritt auf die ERS-Nutzer abwälzen. Ein Stromanbieter oder Mobilitätsanbieter sollte dagegen nicht als Sammlungsstelle für die Verbrauchsdaten dienen und die Netzentgelte abführen, da dann ggf. ein Wettbewerbsvorteil

29 Ebd. S. 13.

30 Regionale Unterschiede bei den Netznutzungsentgelten kommen u.a. dadurch zustande, dass jeder Übertragungs- bzw. Verteilnetzbetreiber auf Basis seiner Erlösobergrenze Netznutzungsentgelte für seine Kunden festlegt. Höhere Entgelte in den neuen Bundesländern sind unter anderem auf verstärkte Investitionen in Modernisierungsmaßnahmen zurückzuführen. Weiterhin sind demographische Faktoren (geringere Bevölkerungsdichte, weniger ausgeprägte Industrie, zu einer geringeren flächenbezogenen Nachfrage führen) ausschlaggebend für höhere Netzkosten, vgl. ifo, Regionale Unterschiede der Netzentgelte, 2017, S. 26, abrufbar unter: [https://www.ifo.de/DocDL/ifoDD\\_17-05\\_24-30\\_Hinz.pdf](https://www.ifo.de/DocDL/ifoDD_17-05_24-30_Hinz.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

31 Mohr in: BerKommEnR, EnWG, StromNEV Vorb § 1 Rn. 3a; Verordnung zur schrittweisen Einführung bundeseinheitlicher Übertragungsnetzentgelte, abrufbar unter: [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBL&jumpTo=bgbl118s0865.pdf#\\_bgbl\\_\\_%2F%2F%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl118s0865.pdf%27%5D\\_\\_1628083357556](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBL&jumpTo=bgbl118s0865.pdf#_bgbl__%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl118s0865.pdf%27%5D__1628083357556) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

32 Stromnetzzugangsverordnung vom 25. Juli 2005 (BGBl. I S. 2243), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) geändert worden ist.

33 Klinge in: BerKommEnR, EnWG, § 3a, Rn. 13.

34 Das Akteursmodell schlägt vor, dass in Deutschland diese Rolle durch die Autobahn GmbH ausgefüllt wird. In anderen Mitgliedstaaten nehmen diese Rolle andere Akteure ein.

35 IKEM, AMELIE - RED – Abrechnungssysteme und -methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren in-te-roperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 28, abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

gegeben wäre. Weiterhin bietet sich der ERS-Betreiber als Netzentgeltspflichtiger an, da auch er ohnehin selbst Netzentgelte für den Verluststrom zu entrichten hat.

Um eine gerechte Umlage bzw. Wälzung der Netzentgelte auf die Nutzer zu ermöglichen, sollte weiterhin in der EESV geregelt werden, dass lediglich ein Arbeitspreis bei der Ermittlung der Netzentgelte Anwendung findet. Dies ist darin begründet, dass dadurch neben der bezogenen Energiemenge keine weiteren Informationen zum Wälzen der vorgelagerten Netzentgelte vom ERS-Betreiber auf den ERS-Nutzer notwendig werden. Zudem ist somit auch klar, dass diese Netzentgelte mit dem Energiebezug und somit der Nutzung der vorgelagerten Netzebene zusammenhängen. Eine Leistungskomponente sollte keine Anwendung finden, da diese in der Theorie der Netzentgelte primär Begründung in der notwendigen Dimensionierung der Leitungen zum Endkunden finden. Da die ERS-Infrastruktur allerdings als Teil der Straße angesehen wird und daher gerade nicht durch Netzentgelte finanziert wird, besteht kein Grund in der Erhebung von leistungsbezogenen Netzentgelten. Die arbeitsbezogene Entgeltberechnung stellt vielmehr klar, dass es sich um Netzentgelte der vorgelagerten Netzebenen handelt, die durch alle Nutzer gleich zu tragen sind.

Um eine gleichberechtigte Verteilung der Netzentgelte zu gewährleisten, kommt wiederholt dem ERS-Betreiber eine entscheidende Rolle zu. So verfügt er als „Datensammlungspunkt“ und netzentgeltspflichtiger Betreiber der Unterwerke (und dort vorhandener Zähler) über die Information der Gesamtsumme der im ERS anfallenden Netzentgelte.<sup>36</sup> Ebenfalls erhält er von den Mobilitätsanbietern die Information zu den einzelnen Verbräuchen der ERS-Nutzer. Bei einer Wälzung der vorgelagerten Netzentgelte auf Basis eines Arbeitspreises kann er nun die anfallenden Kosten durch Division der Gesamtnetzentgelte durch die entnommene Arbeit je ERS-Nutzer berechnen und den ERS-Nutzern in Rechnung stellen. Weiterhin kann er die für seine Tätigkeit

(Verluststrom) anfallenden vorgelagerten Netzentgelte durch Differenzbildung (ERS-Strom abzgl. Summe des Fahr- und Ladestroms) ermitteln und selbst begleichen (s.o.).

#### 4.1.4 Netzentgelte im Markthochlauf

Größere Schwierigkeiten wirft das oben skizzierte Vorgehen allerdings dann auf, wenn eine eichrechtlich konforme Messung des Energiebezugs durch den jeweiligen Lkw bzw. ERS-Nutzer nicht erfolgt, sondern im Rahmen des Markthochlaufs der Strom per Streckenabschnitt oder Flatrate verkauft wird.<sup>37</sup> Die Messung der bezogenen Energie in kWh ist Voraussetzung für die Zuordnung der anteiligen Netzentgelte zum jeweiligen ERS-Nutzer. Ist diese Zuordnung nicht möglich, bleibt nur eine pauschalierte Abrechnung. Netzentgeltspflichtig soll hier ebenfalls der ERS-Betreiber sein.

#### 4.1.5 Individuelle Netzentgelte

Für einige Netznutzer erfolgt die Netzentgeltermittlung nicht aufgrund der gesetzlichen Preisfindungsgrundsätze nach den §§ 16 f. StromNEV, sondern durch eine Vereinbarung von individuellen Netzentgelten nach § 19 StromNEV. Grundsätzlich sind die Netzkosten auf die Netznutzer der jeweiligen Netz- oder Umspannebene verursachungsgerecht zu verteilen, vgl. § 16 Abs. 1 S. 1 EnWG.

§ 19 StromNEV enthält einige Sonderformen der Netznutzung, die Ausnahmen vom Grundsatz der Verursachungsgerechtigkeit darstellen und von Relevanz für ERS sein können:

- **§ 19 Abs. 1** StromNEV betrifft solche Letztverbraucher, die eine zeitlich begrenzte (erhöhte) Leistungsaufnahme aufweisen und während der übrigen Zeit eine geringe bzw. keinen Stromverbrauch aufweisen. Für ERS bietet sich diese Privilegierung nicht an, da die Oberleitungen das ganze Jahr über genutzt werden sollen und nicht nur saisonal.

36 Der ERS-Betreiber als Datensammlungspunkt ist hier nicht zu verwechseln mit dem EETS-Anbieter, der als European Electronic Mobility Service (EEMS) (Mobilitätsanbieter) fungieren kann (Single Point of Contact des ERS-Nutzers). Als OBU-Betreiber stellt er die Datendrehscheibe für alle Abrechnungsdaten (Maut/ Strom) dar (Europäische Variante I), vgl. IKEM, AMELIE - RED – Abrechnungssysteme und -methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren interoperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 55, abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

37 IKEM, Akteursmodell für die Finanzierung und Abrechnung elektrischer Straßensysteme (ERS), 2020, S. 21, abrufbar unter: [https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816\\_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676](https://usercontent.one/wp/www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/08/20210816_ERS-Akteursmodelle.pdf?media=1628501676) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

- Durch die Reduzierung der Netzentgelte nach **§ 19 Abs. 2 S. 1** sollen für die Netznutzer Anreize geschaffen werden ihre individuelle Maximallast in allgemein lastschwache Zeiten zu legen, sodass das Stromnetz zu Spitzenlastzeiten entlastet wird. Allgemeine Netzentgelte setzen sich wie bereits aufgezeigt grundsätzlich aus Arbeits- und Leistungsentgelten zusammen. Das individuelle Netzentgelt nach § 19 Abs. 2 S. 1 kann nur bezüglich des Leistungsentgelts reduziert werden, da die Arbeitskosten (Verwaltung, Verlustenergie, Wartung) unabhängig davon entstehen, ob die Stromentnahme zur Netzhöchstlast erfolgt oder nicht.<sup>38</sup> ERS-Lkw laden dynamisch und gleichmäßig über einen längeren Zeitraum an der Infrastruktur. Ihre Ladezeiten verhalten sich vermutlich azyklisch zu den Verbrauchsspitzen im Netz. ERS-Lkw oder batterieelektrische eLkw, die insbesondere nachts an einem Ladepunkt oder mit hoher Ladeleistung an einem Megacharger geladen werden, belasten das Netz erheblich stärker. Durch individuelle Netzentgelte würden insbesondere vollelektrische LKW, die immer auch stationär an einem Ladepunkt geladen werden könnten, einen Anreiz erhalten ihre Batterien wann immer möglich am ERS und nicht an einem Ladepunkt zu laden. Dadurch würde der mengenmäßige Bedarf für den Aufbau von Ladepunkten für Lkw reduziert (mit entsprechenden positiven Kostenwirkungen und besserer Verfügbarkeit der Ladepunkte für herkömmliche eLkw) und ein weiterer Anreiz für den Umstieg auf Oberleitungs-Lkw geschaffen. Der ERS-Betreiber sollte in die Gruppe der nach § 19 Abs. 2 S. 1 StromNEV privilegierten Letztverbraucher aufgenommen werden. In welcher prozentualen Höhe eine Entlastung von den Netzentgelten angebracht ist und in § 19 StromNEV festgesetzt wird, sollte zum Gegenstand von Studien der Netzentlastungseffekte von ERS insbesondere im Vergleich mit rein stationären Ladelösungen gemacht werden. Diese Privilegierungsmöglichkeit müsste auf den Arbeitspreis angepasst werden, wenn die Netzentgelte ohne Leistungspreis ermittelt werden wie unter 4.1.3 vorgeschlagen.
- Nach **§ 19 Abs. 2 S. 2 bis 4** StromNEV müssen die Netzbetreiber auch solchen Letztverbrauchern ein individuelles Netzentgelt anbieten, die eine hohe Benutzungsstundenzahl (7.000 Stunden im Jahr) und einen hohen Stromverbrauch aufweisen (10 Gigawattstunden). Die konkreten Netzentgelte haben den Beitrag der Letztverbraucher zu einer Senkung oder zu einer Vermeidung der Erhöhung der Netzkosten, an die der Letztverbraucher angeschlossen ist, widerzuspiegeln. Die Reduzierung ist die angemessene Gegenleistung für die netzstabilisierende und netzentgeltmindernde Leistung des jeweiligen Großverbrauchers.<sup>39</sup> ERS werden die gesetzlich geforderten Verbrauchswerte wohl nicht erreichen, sodass diese Privilegierungsmöglichkeit nicht in Frage kommt.
- Nach **§ 19 Abs. 3 StromNEV** sind individuelle Netzentgelte auch dann festzulegen, wenn ein Netznutzer sämtliche Betriebsmittel in einer Netz- oder Umspannebene oberhalb der Umspannung von Mittel- zu Niederspannung ausschließlich selbst nutzt. Das Entgelt orientiert sich gem. § 19 Abs. 3 S. 2 an den individuell zurechenbaren Kosten der singulär genutzten Betriebsmittel dieser Netz- oder Umspannebene unter Beachtung der in § 4 dargelegten Grundsätzen der Netzkostenermittlung.<sup>40</sup> Das Entgelt hat sich dann danach zu richten, als sei der Letztverbraucher direkt an die vorgelagerte Netz- oder Umspannebene angeschlossen. Durch die Reduzierungsmöglichkeit des § 19 Abs. 3 soll der Bau von überflüssigen (doppelten) Leitungen vermieden werden und dem Grundsatz der Verursachungsgerechtigkeit der Netzentgelte Rechnung getragen werden. Gleichzeitig leistet der Netznutzer durch die singuläre Netznutzung einen Beitrag zur Deckung der Netzbetreiberkosten für diese Spannungsebene, da keine Stickleitung gebaut werden muss. Ob eine singuläre Nutzung von Betriebsmitteln im konkreten Fall vorliegt, ist anhand einer anschlussbezogenen Betrachtung zu ermitteln, d.h. es ist keine physikalisch-technische Gesamtbetrachtung, z.B. sämtlicher der Netzebene Hochspannung zuzuordnenden Betriebsmittel vorzunehmen. Der typische Anwendungsfall des

38 Mohr in: BerlKommEnR, StromNEV § 16 Rn. 2.

39 Mohr in: BerlKommEnR, StromNEV, § 19 Rn. 18 f.

40 Nach § 4 Abs. 1 sind bilanzielle und kalkulatorische Kosten nur insoweit anzusetzen, als sie den Kosten eines effizienten und strukturell vergleichbaren Netzbetreibers entsprechen.

§ 19 Abs. 3 liegt dann vor, wenn ein einzelner Kunde in der Hochspannungsebene an eine Stickleitung angeschlossen ist, die zur Umspannebene Höchstspannung/Hochspannung führt. Ebenso wie § 19 Abs. 2 enthält § 19 Abs. 3 einen Anspruch des Letztverbrauchers gegenüber dem Netzbetreiber auf Abgabe des Angebots eines individuellen Netzentgelts. Der Netznutzer kann regelmäßig – insoweit anders als bei § 19 Abs. 2 – nicht selbst feststellen, ob die Voraussetzungen des § 19 Abs. 3 vorliegen, da die Einzelheiten der Anschlusssituation nur dem Netzbetreiber bekannt sind. Der Netzbetreiber muss deshalb auf eigene Initiative die entsprechenden Feststellungen zur Anschlusssituation treffen und dem Netznutzer eine Vereinbarung über ein individuelles Netzentgelt anbieten.<sup>41</sup> Für ERS könnte auch diese Sonderform einschlägig sein, da eine Verbindung über höhere Netzebenen erfolgt und ggf. nur die ERS-Akteure die Leitungen und Unterwerke nutzen.

## 4.2 EEG-Umlage

Bei der Lieferung von Strom sind die Vorgaben des Erneuerbare-Energien-Gesetzes-2021<sup>42</sup> (EEG) zu beachten, um durch Entrichtung der EEG-Umlage eine nachhaltige Entwicklung der Energieversorgung zu fördern. Im Jahr 2021 wurde die EEG-Umlage für Haushalts- und Industriekunden auf 6,5 Cent je Kilowattstunde begrenzt<sup>43</sup>. Der EEG-Ausgleichsmechanismus besteht insgesamt aus vier gesetzlich geregelten Stufen, die eine in sich geschlossene Kette von Abnahme- und Vergütungspflichten bilden. Diese gesetzlich konkret geregelte Verpflichtungskette endet bei den Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU)<sup>44</sup>. Umlagepflichtig gegenüber den Netzbetreibern sind i.S.d.

EEG dabei grundsätzlich die EVU.<sup>45</sup> Diese legen die Umlagekosten dann in einer (nicht ausdrücklich vom EEG geregelten) weiteren fünften Phase auf die Letztverbraucher um, indem sie die Umlage in den Strompreis einkalkulieren. Diese letzte „Weiterwälzung“ bestimmt sich zwischen den Parteien allein nach privatvertraglichen Vereinbarungen zur Stromlieferung.<sup>46</sup>

Herauszustellen ist, dass der Letztverbraucherbegriff des EEG von dem des EnWG abweicht.

- Nach dem EnWG<sup>47</sup> liegt ein Letztverbrauch vor, wenn die Energie für den eigenen Verbrauch *gekauft* wird.
- Nach dem EEG<sup>48</sup> ist dagegen jede natürliche oder juristische Person, die Strom *verbraucht*, als Letztverbraucher anzusehen.

Es kommt beim EEG gerade nicht darauf an, ob der Verbraucher den Strom gekauft (oder selbst erzeugt) hat. In bestimmten Konstellationen kann damit die Eigenschaft des Letztverbrauchers im Sinne des EEG und des EnWG auf unterschiedliche Personen fallen.<sup>49</sup> Die folgende rechtliche Einordnung von ERS unter das EEG erfolgt anhand des entwickelten Akteursmodells.<sup>50</sup> Für die folgende Prüfung ist allein die Legaldefinition des Letztverbrauchers nach dem EEG ausschlaggebend unabhängig von der Frage der Anwendbarkeit des EnWG.

41 Mohr in: BerlKommEnR, StromNEV, § 19 Rn. 27 ff.

42 Erneuerbare-Energien-Gesetz vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3138) geändert worden ist.

43 BMWi, Preise: „Für das Jahr 2022 wird die EEG-Umlage auf 6,0 ct/kWh begrenzt“, abrufbar unter: <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Energie/strompreise.html> (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

44 Böhme in: Greb/Boewe, BeckOK EEG, § 56 Rn. 2.

45 Eine Ausnahme findet sich z.B. in § 61 EEG, wonach die Netzbetreiber die Umlage auch direkt von den Letztverbrauchern verlangen können, wenn diese Eigenversorgung betreiben.

46 Böhme in: Greb/Boewe, BeckOK EEG, § 56 Rn. 2.

47 § 3 Nr. 25 EnWG.

48 § 3 Nr. 33 EEG 2021.

49 Lietz in: Theobald/Kühling/Lietz, EEG 2017, § 60 Rn. 14.

50 IKEM, Working Paper: Akteursmodell für die Finanzierung und Abrechnung elektrischer Straßensysteme (ERS), abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2020/12/20201217\\_ERS-Akteursmodelle.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2020/12/20201217_ERS-Akteursmodelle.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.06.2021).



#### 4.2.1 Umlagepflichtigkeit im ERS

Die physikalische Stromlieferung erfolgt durch den Verteilnetzbetreiber über den ERS-Betreiber an die ERS-Nutzer. Nach dem Akteursmodell stellt es sich so dar, dass an ein Unterwerk (inkl. NAP) mehrere Stromlieferanten Strom an das ERS liefern. Die Lieferung erfolgt an die Mobilitätsanbieter, die sich ihre Stromlieferanten frei auswählen können. Nach dem EEG sind die ERS-Nutzer Letztverbraucher gem. § 3 Nr. 33 EEG, da sie Strom verbrauchen. Die Mobilitätsanbieter sind Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) gem. § 3 Nr. 20 EEG, da sie Elektrizität an Letztverbraucher (Fahr- und Ladestrom an ERS-Nutzer) liefern.<sup>51</sup> Dementsprechend sind sie umlagepflichtig, d.h. sie müssen die Umlage abführen. Weiterhin kann sich der ERS-Betreiber einen eigenen Stromlieferanten für den Verluststrom aussuchen und mit diesem einen Stromliefervertrag abschließen. Die Stromlieferanten sind daher ebenfalls EVU im Sinne des EEG und damit auch umlagepflichtig. § 61 EEG ist nicht anzuwenden. Diese Vorschrift bestimmt, dass die Netzbetreiber die Umlage direkt vom Letztverbraucher verlangen können, wenn Eigenversorgung vorliegt oder sonstiger Verbrauch von Strom, der nicht von einem EVU geliefert wird. Beides ist im ERS nicht einschlägig.

#### 4.2.2 Umlagepflichten

Zu den EEG-Umlagepflichten gehören die mess- und eichrechtskonforme *Erfassung* von verbrauchten Strommengen und ggf. deren *Abgrenzung*. Die auf diese Weise ermittelten Werte sind für die Erfüllung der weiteren EEG-Umlagepflichten, nämlich der *Mitteilung* und *Zahlung* zugrunde zu legen.

##### 4.2.2.1 Erfassungs- und Abgrenzungspflicht

Gem. § 62b Abs.1 S. 1 EEG sind umlagepflichtige Strommengen durch mess- und eichrechtskonforme Messeinrichtungen zu erfassen, sodass eine exakte Bestimmung

des Umlagesatzes erfolgen kann. Ob solche vorliegen, richtet sich nach den Anforderungen des Mess- und Eichrechts. Die Erfassung am Unterwerk erfolgt bereits durch ein mess- und eichrechtskonformes Messgerät. Dabei wird festgehalten welche Gesamtmenge Strom im konkreten ERS-System verbraucht wird. Die Daten liegen dabei regelmäßig dem ERS-Betreiber vor. Er kann bereits heute mess- und eichrechtskonform feststellen, wie hoch sein konkreter Verbrauch für den Betrieb des ERS war. Dagegen ist derzeit noch keine Differenzierung bezüglich der Strommengen, die der einzelne ERS-Nutzer konkret verbraucht hat, möglich. Ein Gleichstromzähler, der den hohen Anforderungen einer langfristigen Verwendung im Lkw genügt, existiert bisher noch nicht auf dem Markt. Die Vibration auf dem Lkw, der geringe Einbauplatz im Lkw, der eine geringe Zählergröße erfordert, der hohe Messungstakt sowie die Anforderungen an Datenübertragung und Ablage im Back-End sind Herausforderungen für die Entwicklung, die beispielsweise die Verwendung von Zählern für Eisenbahnanwendungen ausschließen.<sup>52</sup>

Das Fehlen einer derartigen mess- und eichrechtskonformen Messeinrichtung ist jedoch für die EEG-Pflichterfüllung nicht ausschlaggebend, da am Unterwerk exakt gemessen wird, wieviel Strom insgesamt in die ERS-Infrastruktur fließt und bei jedem der ERS-Akteure der gleiche Umlagesatz anfällt. Für alle im ERS aufkommenden Stromteilmengen, die von den Mobilitätsanbietern und dem Stromlieferant als EVU geliefert werden, kommt ein immer gleicher Umlagesatz von 100% zum Tragen. Eine Abgrenzung gem. § 62b Abs. 2 Nr. 1 EEG wäre sowohl in der Markthochlaufphase als auch im Regelbetrieb nicht notwendig. Die Abgrenzung dient allein dem Zweck, dass etwaige privilegierte Strommengen nicht zu hoch und Strommengen, für die ein höherer Umlagesatz gilt, nicht zu gering angesetzt werden. Im Ergebnis soll vermieden werden, dass unter Umständen zu wenig EEG-Umlage gezahlt wird.<sup>53</sup> Eine Abgrenzung

51 Da hier nicht das EnWG geprüft wird, kann hier von „Stromlieferung im Sinne des EEG“ gesprochen werden. Im Kontext des EnWG sollte der Begriff der Stromlieferung vermieden werden und von „Bereitstellung des Stroms“ durch die Mobilitätsanbieter gesprochen werden, um die Herausnahme des ERS aus der Systematik des EnWG zu verdeutlichen.

52 IKEM, AMELIE - RED – Abrechnungssysteme und -methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren in-te-roperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 66, abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

53 BNetzG, Leitfaden zum Messen und Schätzen bei EEG-Umlagepflichten 2020, S. 13, abrufbar unter: [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen\\_Institutionen/ErneuerbareEnergien/Hinweispaepere/Messen\\_Schaetzen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/ErneuerbareEnergien/Hinweispaepere/Messen_Schaetzen.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

hätte nur zu erfolgen, wenn z.B. bezüglich der ERS-Nutzer verschiedene Umlagesätze im Vergleich zum Verluststrom einschlägig wären.<sup>54</sup>

#### 4.2.2.2 Mitteilung und Zahlung an den Übertragungsnetzbetreiber

Diesbezüglich ist besonders auf die Vereinfachungsmöglichkeit („Mitteilung und Zahlung auf fremde Schuld“) gemäß dem „Leitfaden zum Messen und Schätzen bei EEG-Umlagepflichten“ der Bundesnetzagentur hinzuweisen. Im Ergebnis zahlt hier ein Umlageschuldner für eine nicht abgegrenzte Strommenge zugleich auf die eigene als auch auf die fremde Schuld eines anderen Umlageschuldners. Dabei muss zum einen die ordnungsgemäße Erfüllung der EEG-Umlagepflichten für die Gesamtmenge zuverlässig und rechtssicher gewährleistet sein. Soweit die Umlageschuldner eine Vereinfachung nutzen wollen, müssen sie dafür Sorge tragen, dass alle aufeinander aufbauenden EEG-Umlagepflichten einheitlich auf Basis der erfassten Strommengen erfüllt werden. Insbesondere hat eine verbindliche Mitteilung an die Netzbetreiber zu erfolgen. Zum anderen wird vorausgesetzt, dass die Teilmengen keine geringfügigen Bagatellmengen i. S. d. § 62a Nr. 1-3 EEG sind. Diese Mengen müssten dann nicht messtechnisch erfasst werden. Dies ist bei der Weiterleitung der ERS-Strommengen nicht der Fall, da der Stromverbrauch durch ERS-Nutzer bereits nicht als geringfügig im Sinne des § 62a Nr. 1 angesehen werden kann. Bezüglich der Mitteilungspflicht des Mobilitätsanbieters als EVU nach § 74 Abs. 2 EEG gegenüber dem Übertragungsnetzbetreiber handelt es sich um keine höchstpersönliche Pflicht, so dass der Mobilitätsanbieter für die Mitteilung der Liefermengen grundsätzlich auch die Hilfe anderer Personen (z.B. des Stromlieferanten als weiteres EVU im Verhältnis zum ERS-Betreiber, vgl. unter 4.2.1) in Anspruch nehmen kann. Nach Sinn und Zweck des § 74 Abs. 2 EEG ist die Mitteilung bezüglich der nicht schulderscharf abgegrenzten Gesamtstrommengen ausreichend. Die Vereinfachung kann zwischen Mobilitätsanbieter und Stromlieferant im Rahmen des Stromlieferungsvertrags oder davon gesondert vereinbart werden. Der Stromlieferant teilt dem Übertragungsnetzbetreiber dazu mit, dass die

Vereinfachungen einer „Mitteilung und Zahlung auf fremde Schuld“ genutzt werden, die mitgeteilte Strommenge dementsprechend anteilig weitergeleitete Mengen enthält und die Mitteilung zugleich im Namen und zur Erfüllung der Mitteilungspflicht des Mobilitätsanbieters erfolgt. Auch die Zahlung der EEG-Umlage ist keine höchstpersönliche Pflicht des jeweiligen Umlageschuldners. Der Stromlieferant ist in der Lage für den Mobilitätsanbieter beim Netzbetreiber im Wege der Zahlung auf fremde Schuld gem. § 267 Abs. 1 S. 1 BGB wirksam zu erfüllen. Der Stromlieferant in seiner Rolle als Hilfsperson muss mit dem Willen leisten, die Verpflichtung des Mobilitätsanbieters zu tilgen und dies auch durch eine dem Gläubiger erkennbare Tilgungsbestimmung zum Ausdruck bringen. Konkret teilt er dem Übertragungsnetzbetreiber erneut mit, dass die Vereinfachung einer „Mitteilung und Zahlung auf fremde Schuld“ genutzt wird und die Zahlung insoweit zur Erfüllung der Zahlungspflichten des Mobilitätsanbieters erfolgt. Der Mobilitätsanbieter wird von diesen administrativen Pflichten befreit, sodass die flexible Wahrnehmbarkeit der Mittlerrolle des Mobilitätsanbieters durch verschiedene Unternehmen unterstrichen wird. Letztendlich hat der Mobilitätsanbieter die Umlage an den ERS-Stromanbieter zu zahlen.

#### 4.2.3 Festlegung der Umlagepflichtigkeit des ERS-Betreibers im EEG

Nach derzeitiger Rechtslage wären wie aufgezeigt die Mobilitätsanbieter und der ERS-Stromanbieter umlagepflichtig. Allerdings könnte auch erwogen werden, dass der ERS-Betreiber umlagepflichtig sein soll. Dies könnte konkret im EEG festgelegt werden, damit die Mobilitätsanbieter möglichst frei von administrativen Verpflichtungen wären, um ihre flexible Rolle im ERS zu unterstreichen. Zudem soll nach dem hier vorgeschlagenen Modell der ERS-Betreiber auch die Netzentgelte an die Übertragungsnetzbetreiber abführen, sodass eine Bündelung der Abgabepflichten beim ERS-Betreiber sinnvoll erscheint. Ein Rückgriff auf oben beschriebene Vereinfachungsmöglichkeit wäre dann nicht mehr nötig.

54 BT-Drs. 19/5523, S.81.



#### 4.2.4 Begrenzung der EEG-Umlage nach der Besonderen Ausgleichsregelung

Der derzeitige Status-Quo, wonach ERS dem vollen Umlagesatz unterfallen, sollte im Wege einer Gesetzesänderung begegnet werden, damit in der Markthochlaufphase und ggf. auch im Regelbetrieb konkrete Anreize zur ERS-Nutzung geschaffen werden. Im Sinne der Handlungsempfehlung aus dem AMELIE-RED Gutachten<sup>55</sup> könnte eine Anpassung an die für elektrische Schienenbahnen geltende Ausgleichsregelung gem. §§ 63 Nr. 2, 65 EEG in Frage kommen. Dann könnte der Umlagesatz ebenfalls auf 20 Prozent des regulären Satzes begrenzt werden. Wie bei Schienenbahnen ließe sich die Reduktion auch beim ERS aus verkehrspolitischen Gründen rechtfertigen, da der Gütertransport auf besonders umweltfreundliche Art und Weise wahrgenommen würde und ERS auf den Bezug von Elektrizität angewiesen sind.<sup>56</sup>

In den §§ 63 Nr. 2, 65a EEG ist in diesem Sinne im Wege der letzten EEG-Novelle zusätzlich eine Ausgleichsregelung für Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr eingeführt worden:

##### §65a Abs. 1 EEG:

*Bei Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr erfolgt die Begrenzung der EEG-Umlage nur, sofern sie nachweisen, dass und inwieweit im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb elektrisch betriebener Busse im Linienverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der ins Netz rückgespeisten Energie mindestens 100 Megawattstunden betrug.*

Dementsprechend wäre es nicht systemfremd einen eigenen Paragraphen auch für Elektrische Straßensysteme zu schaffen:

- § 63 EEG „Grundsatz“ wird in Nr. 2 angepasst:
  - “2. nach Maßgabe der §§ 65, 65a und 65c die EEG-Umlage für Strom, der von Schienenbahnen, Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr und **Nutzern von elektrischen Straßensystemen** selbst verbraucht wird, um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schienenbahnen, der Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr und elektrischen Straßensystemen sicherzustellen, [...]“
- Ein neuer 65c EEG wird eingefügt, der sich in seiner Struktur an §§ 65 und 65a EEG orientiert.
- Daneben könnte in § 3 Nr. 19 EEG der Begriff „Elektrische Straßensysteme“ eine eigene Definition erhalten: z.B.: Technische Systeme, die (Personen-/Güter-)Verkehr mit Stromantrieb ermöglichen (Elektromobilität).<sup>57</sup>

##### 4.2.4.1 Einpassung von ERS in System der Ausgleichsregelung

Nach derzeitiger Rechtslage können also u.a. Verkehrsunternehmen, die mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr tätig sind (§ 65a EEG), und Schienenbahnunternehmen (§§ 65, 3 Nr. 40 EEG) einen Antrag auf Begrenzung beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) stellen, vgl. § 66 Abs. 2 EEG<sup>58</sup> Zudem können allein Fahrstrommengen privilegiert werden. Beide Voraussetzungen sind auch bezüglich von ERS gegeben.

55 IKEM, AMELIE - RED – Abrechnungssysteme und -methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren in-te-roperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 33, 52 f., abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

56 BT-Drs. 16/8148, S. 66.

57 IKEM, AMELIE - RED – Abrechnungssysteme und -methoden für elektrisch betriebene Lkw sowie deren in-te-roperable Infrastrukturen im europäischen Kontext, S. 6, abrufbar unter: [https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122\\_Final-Report\\_AMELIE.pdf](https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2021/06/20210122_Final-Report_AMELIE.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

58 Weiterhin sind antragsbefugt: stromkostenintensive Unternehmen, Unternehmen, die Strom bei der elektrochemischen Herstellung von Wasserstoff verbrauchen und landseitig bezogener Strom, der von Landstromanlagen an Seeschiffe geliefert wird und auf Seeschiffen verbraucht wird, vgl. § 63 EEG.

- Potentielle Antragssteller müssen demnach „Unternehmen“ im Sinne des § 3 Nr. 47 EEG sein. Dies ist jeder Rechtsträger, der über einen nach Art und Umfang in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt, der unter Beteiligung am allgemeinen Wirtschaftsverkehr nachhaltig mit eigener Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird.<sup>59</sup> Sowohl der ERS-Betreiber (nach dem Akteursmodell wäre dies die Autobahn GmbH des Bundes) als auch die ERS-Nutzer (z.B. Speditionen) nähmen als juristische Personen am allgemeinen Wirtschaftsverkehr teil und wären daher als Unternehmen gem. § 3 Nr. 47 EEG anzusehen. Auch die Tatsache, dass die Autobahn GmbH dem Bund ganzheitlich gehört, ist unbeachtlich. Da auch kommunale Eigenbetriebe mitumfasst sind,<sup>60</sup> muss gleiches für alle Gebietskörperschaften gelten, die Unternehmen halten.
- Eine weitere Voraussetzung, die sowohl Schienenbahnunternehmen (65 EEG) als auch Verkehrsunternehmen (65a EEG) erfüllen müssen, um als antragsberechtigt zu gelten ist, dass die an der *betreffenden Abnahmestelle* selbst verbrauchte Strommenge *unmittelbar für den Fahrbetrieb verbraucht* wurde. Abnahmestelle ist in den §§ 65 und 65a jeweils im Abs. 7 Nr. 1 EEG als die Summe aller Verbrauchsstellen für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr bzw. im Linienverkehr legaldefiniert. Damit werden wegen ihrer fehlenden Ortsgebundenheit sämtliche elektrischen Lokomotiven und Linienbusse als eine Abnahmestelle betrachtet. Die jeweiligen Unternehmen können daher einen einzigen Antrag für sämtliche für den Fahrbetrieb verbrauchte Strommengen stellen.<sup>61</sup> Innerhalb des ERS sind die Infrastruktur der elektrischen Straßensystem und die

O-LKWs als Abnahmestellen einzuordnen. Zum Fahrstrom gehören u.a. der Strom zum Antrieb der Fahrzeuge und zum Betrieb ihrer sonstigen elektrischen Anlagen, Beleuchtung, Heizung, Klimatisierung oder Steckdosen für Fahrgäste, soweit sich die Anlagen in den Fahrzeugen befinden.<sup>62</sup> Da der ERS-Betreiber Strom für die ERS-Infrastruktur verbraucht und die ERS-Nutzer den Strom zum Fahren mit den LKWs verwenden, liegt jeweils Fahrstromverbrauch im Sinne des EEG vor. Nicht erfasst sind nach derzeitigem Stand dagegen z.B. die Strommengen in Werkstätten, Verwaltungs- wie Bürogebäuden der jeweiligen Unternehmen oder die Entnahme von Strom zum Betrieb von Wasserstoff-Produktionsanlagen (z.B. Elektrolyse) zur Betankung von Fahrzeugen mit Wasserstoff als Treibstoff.<sup>63</sup>

Es ist festzustellen, dass die ERS Akteure sich prinzipiell reibungslos in das System der 63 ff. EEG einfügen und grundlegende Kriterien erfüllen (Unternehmen mit Fahrstromverbrauch). Dennoch müssten spezielle Antragsvoraussetzungen für ERS geschaffen werden. So müsste insbesondere eine Entscheidung bezüglich eines Mindestfahrstromverbrauchs für ERS getroffen werden. Für Schienenbahnen und Elektrobusse wurden jeweils eigene Grenzen festgelegt, ab denen eine EEG-Umlagebegrenzung erfolgen kann, wobei rückgespeicherter Strom jeweils keine Berücksichtigung in der Berechnung finden darf.<sup>64</sup> Ein solcher Mindestverbrauch für ERS könnte insbesondere in der Markthochlaufphase niedrig gehalten bzw. zunächst vollständig aufgehoben werden. Speditionen könnten die eigenen Flotten dann Stück für Stück anpassen und müssten nicht gleich vollständig umrüsten, um die Mindestvoraussetzungen erreichen zu können. Andererseits könnte

59 BAFA, Merkblatt für Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen 2021, S. 8, abrufbar unter: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar\\_merkblatt\\_ebusse.html](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar_merkblatt_ebusse.html) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

60 Todorovic in: Baumann/Gabler/Günther, EEG, § 65, Rn. 6; BAFA, Merkblatt für Schienenbahnen 2021 zu den gesetzlichen Regelungen nach §§ 63 ff. Erneuerbare-Energien-Gesetz 2021, S. 3, abrufbar unter: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar\\_merkblatt\\_schienebahnen.html](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar_merkblatt_schienebahnen.html) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

61 Todorovic in: Baumann/Gabler/Günther, EEG, § 65, Rn. 9.

62 BAFA, Merkblatt für Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen 2021, S. 13, abrufbar unter: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar\\_merkblatt\\_ebusse.html](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar_merkblatt_ebusse.html) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021), BAFA, Merkblatt für Schienenbahnen 2021 zu den gesetzlichen Regelungen nach §§ 63 ff. Erneuerbare-Energien-Gesetz 2021, S. 12, abrufbar unter: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar\\_merkblatt\\_schienebahnen.html](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar_merkblatt_schienebahnen.html) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

63 Für Strom, der zur Herstellung von „Grünem Wasserstoff“ verbraucht wird, wurde speziell der neue § 69b EEG 2021 eingefügt, der jedem Unternehmen eine Umlagenreduzierung auf Null gewährt, vgl. BT-Drs. 19/25326, 29.

64 Für Elektrobusse mindestens 100 Megawattstunden, vgl. § 65a, für Schienenbahnen mindestens 2 GWh, vgl. § 65 EEG; Schuster in: Greb/Boewe, BeckOK EEG, § 65 Rn. 3.

gerade ein Mindestverbrauch dazu führen, dass Speditionen dazu angehalten werden zu Beginn der Hochlaufphase ihre Fahrzeugflotte schneller umzustellen.

#### 4.2.4.2 Besondere Mess- und Schätzregeln für besondere Ausgleichsregelung

Die Akteure hätten im Falle einer besonderen Ausgleichsregelung zusätzlich den § 62b Abs. 6 EEG zu beachten.<sup>65</sup> § 62b Abs. 6 EEG sieht vor, dass die Mess- und Schätzregeln (62b Abs. 1-5), die grundsätzlich nur für die Erhebung der EEG-Umlage gelten, analog für den Nachweis der Voraussetzungen der besonderen Ausgleichsregelung anzuwenden sind.<sup>66</sup> Und zwar insoweit nicht die besonderen Modifikationen des § 62b Abs. 6 Nr. 1-4 zu beachten sind. Insbesondere § 62b Abs. 6 Nr. 1 EEG ist zu beachten. Nr. 1 besagt, dass durch den Antragsteller selbstverbrauchte Strommengen von an Dritten weitergeleitete Strommengen abzugrenzen sind, auch wenn der Umlagesatz bei beiden gleich war. Nr. 1 erweitert dadurch den Anwendungsbereich von § 62b Abs. 1 S. 2 EEG, der keine Abgrenzung bei gleichen Umlagesätzen verlangt (vgl. 4.2.2.1).<sup>67</sup> Diese Norm hat keine Auswirkung für ERS, da die potentiellen Antragsteller (ERS-Betreiber, ERS-Nutzer) jeweils keinen Strom weiterleiten, sodass auch keine Abgrenzung verlangt wird. Unabhängig davon trifft die Antragsteller weiterhin die Pflicht Strommengen mit unterschiedlicher EEG-Umlagebelastung abzugrenzen.<sup>68</sup> Da jedoch der gesamte Strom, der in das ERS fließt privilegiert ist, muss auch nach § 62b Abs. 6 Nr. 1 EEG keine Abgrenzung erfolgen.

#### 4.2.4.3 Beihilferechtlicher Genehmigungsvorbehalt

Zusätzlich ist bei Beantragung einer solchen Ausgleichsregelung der beihilfenrechtliche Genehmigungsvorbehalt der Europäischen Kommission zu beachten, vgl. § 105 Abs. 2 EEG. Erfolgt die Genehmigung aus Brüssel, entfällt der Vorbehalt und die Regelungen können rückwirkend zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes angewendet werden.<sup>69</sup> Bezüglich der EEG-Umlagenbegrenzung für Elektrobusse (§§ 63 Nr. 2, 65a EEG) läuft derzeit noch das Genehmigungsverfahren, sodass im Hinblick auf ERS diese Entwicklungen besonders verfolgt werden sollten.<sup>70</sup> Allerdings ist hier nicht von einer Genehmigungsversagung seitens der Kommission auszugehen, aufgrund des klimafördernden Aspektes der Elektrobusse.

### 4.3 KWKG-Umlage

Die KWKG-Umlage dient der Förderung des aus Kraft-Wärme-Kopplung erzeugten Stroms. Mit der Umlage wird die Differenz zwischen der Vergütung, die an die Betreiber von Kraft-Wärme gekoppelten Anlagen entrichtet wird und dem Erlös, den die Übertragungsnetzbetreiber mit dem Strom an der Börse erzielen, ausgeglichen<sup>71</sup> § 26 KWKG<sup>72</sup> verfolgt den Zweck eine rechtssichere Weiterwälzung der KWK-Förderung auf den Letztverbraucher nach dem Verursacherprinzip zu gewährleisten und damit die Entlastung sowohl der Energieversorger als auch bestimmter Letztverbrauchergruppen herbeizuführen.<sup>73</sup> Die Netzbetreiber sind berechtigt, die Kosten bei der Berechnung der Netzentgelte als Aufschlag in Ansatz zu bringen, soweit der Letztverbraucher selbst den Netznutzungsvertrag mit dem Netzbetreiber abgeschlossen

65 § 62b Abs. 6 würde sich dann z.B. auf den neuen 65c EEG beziehen, sodass die Mess- und Schätzregelungen auch dort modifiziert werden.

66 Gabler in: Baumann/Gabler/Günther, EEG, § 62b, Rn. 56.

67 BT-Drs. 19/5523, 87; Gabler in: Baumann/Gabler/Günther, EEG, § 62b, Rn. 59.

68 Gabler in: Baumann/Gabler/Günther, EEG, § 62b, Rn. 59.

69 BMWi, FAQ zur beihilfenrechtlichen Genehmigung der EU-Kommission für das EEG 2021 am 21.09.2021, abrufbar unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/FAQ/EEG-2021-FAQ/faq-beihilferechtlichen-genehmigung-eu-kommission.html> (zuletzt abgerufen am 15.06.2021).

70 BAFA, Merkblatt für Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen 2021, S. 5, abrufbar unter: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar\\_merkblatt\\_ebusse.html](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/bar_merkblatt_ebusse.html) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

71 Clearingstelle, Wie hoch ist die KWKG-Umlage?, abrufbar unter: <https://www.clearingstelle-eeg-kwkg.de/haeufige-rechtsfrage/188> (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

72 Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz vom 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2498), das zuletzt durch Artikel 88 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist.

73 Topp in: BerIKommEnR, KWKG, § 26 Rn. 9.

hat. Wenn ein Stromlieferant den Endkunden zu einem einheitlichen Preis mit Strom beliefert, der die Netznutzung umfasst (Lieferrahmenvertrag), kommt es nicht zum Abschluss eines Netznutzungsvertrages mit dem Letztverbraucher. In diesen Fällen wird der KWK-Kostenanteil über den Strompreis weitergegeben, vgl. § 26 Abs. 2 KWKG.<sup>74</sup>

§ 2 Nr. 17 KWKG definiert den Letztverbraucher wie das EEG. Demnach ist jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht, Letztverbraucher. Dementsprechend wären die ERS-Nutzer und der ERS-Betreiber Letztverbraucher i.S.d. KWKG. Der ERS-Betreiber ist netzentgeltspflichtig ggü. dem Netzbetreiber (s. 4.1.3.), sodass die KWKG-Umlage als Aufschlag auf die Netzentgelte ebenfalls durch den ERS-Betreiber entrichtet werden sollte. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass gem. § 26c KWKG die Regelung zum Messen und Schätzen des 62b EEG entsprechend anzuwenden ist, sodass auf die Ausführungen bzgl. der EEG-Umlage verwiesen werden kann (s. 4.2.2 Umlagepflichten).

Eine Begrenzung der KWKG-Umlage erfolgt nach derzeitiger Rechtslage für Schienenbahnen, deren Jahresverbrauch an einer Abnahmestelle mehr als 1 GWh beträgt. In § 27c Abs. 1 KWKG ist ein Selbstbehalt normiert, d.h. die KWKG-Umlage wird nicht für die erste GWh begrenzt. Für diese fällt folglich die volle Umlage an, die sich nach § 26 KWKG bemisst.<sup>75</sup> Die KWKG-Umlage darf höchstens 0,04 Cent/kWh<sup>76</sup> bzw. 0,03 Cent/kWh<sup>77</sup> betragen und wird entsprechend § 26 Abs. 1 KWKG als Aufschlag auf die Netzentgelte erhoben. Daraus folgt zunächst, dass die nach § 27c begrenzte KWKG-Umlage weiterhin an die Netzentgelte gekoppelt bleibt und nicht als eigenständige Umlage erhoben wird.<sup>78</sup>

Im EEG findet sich zusätzlich zu der Umlagenbegrenzung für Schienenbahnen auch eine besondere Ausgleichsregelung zu Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr (vgl. 4.2.4). Eine Entsprechung im KWKG gibt es allerdings für Verkehrsunternehmen nach § 65a EEG nicht. Sollte ein neuer 65c EEG für ERS eingefügt werden, sollte das KWKG einen (dynamischen) Verweis auf diesen enthalten, sodass auch die KWKG-Umlage für ERS begrenzt werden könnte.

#### 4.4 Offshore-Netzumlage

§ 17e EnWG sieht eine verschuldensunabhängige Entschädigungspflicht der Übertragungsnetzbetreiber zugunsten der betroffenen Offshore-Anlagenbetreiber vor. Die Entschädigungshöhe ist jeweils auf 90 % der entgangenen EEG-Einspeisevergütung begrenzt. Die Pflicht zur Entschädigung wegen verzögerter Netzanbindung besteht bei Betriebsbereitschaft der Windenergieanlage auf See ab dem verbindlich festgesetzten Fertigstellungstermin der Netzanbindung. Die Haftung umfasst neben länger anhaltenden Störungen der Netzanbindung und der Verzögerung ihrer Herstellung auch betriebsbedingte Wartungsarbeiten.<sup>79</sup> Zweck dieses Belastungsausgleichs ist es, die Risiken der Offshore-Anbindung nicht einseitig den Offshore-Anbindungsverpflichteten Übertragungsnetzbetreibern aufzubürden und diese übermäßig zu belasten, sondern die entstehenden Kosten gleichmäßig auf alle Übertragungsnetzbetreiber zu verteilen und letztlich auf den Letztverbraucher abzuwälzen.<sup>80</sup> § 17f Abs. 1 S. 3 EnWG bestimmt, dass die Kosten, die sich aus dem Belastungsausgleich ergeben anteilig auf die Netzentgelte aufgeschlagen werden können, d.h. auch diese Kosten sind an die Netzentgelte gekoppelt und sollten durch den ERS-Betreiber entrichtet werden. Der Kostenwälzmechanismus ist in der Verordnung zur Berechnung der Offshore-Netzumlage näher geregelt.<sup>81</sup> Für den Aufschlag sind die §§

<sup>74</sup> Topp in: BerlKommEnR, KWKG, § 26 Rn. 14.

<sup>75</sup> Küper/Goldberg in: BerlKommEnR, KWKG, § 27c Rn. 2f.

<sup>76</sup> § 27c Abs. 1 S. 1 KWKG.

<sup>77</sup> § 27c Abs. 1 S. 2 KWKG.

<sup>78</sup> Küper/Goldberg in: BerlKommEnR, KWKG, § 27c Rn. 5ff.

<sup>79</sup> Kment, EnWG, § 17e Rn. 2f.

<sup>80</sup> Kment, EnWG, § 17f Rn. 4.

<sup>81</sup> Verordnung zur Berechnung der Offshore-Netzumlage und zu Anpassungen im Regulierungsrecht vom 14. März 2019, abrufbar unter: [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBL&start=%2F%2F%2A%5B%40attr\\_id%27bgbl119s0333.pdf%27%5D#\\_\\_bgbl\\_\\_%2F%2F%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl119s0333.pdf%27%5D\\_\\_1631021577910](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBL&start=%2F%2F%2A%5B%40attr_id%27bgbl119s0333.pdf%27%5D#__bgbl__%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl119s0333.pdf%27%5D__1631021577910) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

26a bis 28 und 30 des KWKG entsprechend anzuwenden. Erfolgt also eine Begrenzung der KWKG-Umlage, hat auch eine Begrenzung der Offshore-Umlage zu erfolgen. Dementsprechend ist hier nochmals auf die Notwendigkeit einer Anpassung des KWKG in Bezug auf ERS hinzuweisen.

#### 4.5 §19 StromNEV-Umlage

Gem. § 19 Abs. 1 und 2 können individuelle Netzentgelte vereinbart werden (vgl. 4.1.5). Da diese Netzentgelte niedriger sind als die allgemeinen Netzentgelte, müssen die Übertragungsnetzbetreiber die entgangenen Erlöse den Verteilnetzbetreibern erstatten. Diese Kosten gem. § 19 Abs. 13 und 14 StromNEV können ebenfalls als Aufschlag auf die Netzentgelte anteilig auf die Letztverbraucher umgelegt werden (sog. § 19 StromNEV-Umlage), vgl. § 19 Abs. 2 S. 15 StromNEV. Die über mehrere Stufen erhobene Umlage stellt kein Entgelt für die Netznutzung dar, sondern eine zusätzliche Abgabe, die zwar an den Tatbestand der Netznutzung anknüpft, aber der Kompensation von Mindererlösen dient, die anderen Netzbetreibern aufgrund der Genehmigung von individuellen Netzentgelten entstanden sind.<sup>82</sup> § 19 Abs. 2 S. 15 bestimmt weiterhin, dass die §§ 26, 28 und 30 KWKG entsprechend anzuwenden sind.<sup>83</sup> Es handelt sich um eine statische Verweisung auf das KWKG 2016 und nicht um eine dynamische Verweisung, die auch die neuen Fassungen des KWKG einbeziehen würde. Eine Anwendung auf die Begrenzungstatbestände des KWKG 2021 gibt es daher anders als bei der Offshore-Umlage nicht. Die § 19-Umlagenbegrenzung erfolgt dementsprechend nach dem „veralteten“ System der Letztverbrauchergruppen.<sup>84</sup> Für Letztverbraucher, deren Jahresverbrauch an einer Abnahmestelle mehr als 1 GWh beträgt, darf sich das Netzentgelt für selbstverbrauchte Strombezüge, die darüber hinausgehen, an dieser Abnahmestelle höchstens um 0,05 Cent je Kilowattstunde erhöhen (Letztverbrauchergruppe B). Die ERS-Infrastruktur wird ab einem bestimmten Zeit-

punkt wahrscheinlich diesen Verbrauch erreichen. Da die Abgabe auf die Netzentgelte aufgeschlagen wird, sind diese im ERS ebenfalls durch den ERS-Betreiber an die Netzbetreiber abzuführen. Letztendlich sollte in der StromNEV ein dynamischer Verweis auf das KWKG eingeführt werden, sodass eine Einbeziehung des neu zu schaffenden § 65c EEG ermöglicht wird.

#### 4.6 AbLaV-Umlage

Die Verordnung über Vereinbarungen zu abschaltbaren Lasten (AbLaV<sup>85</sup>) regelt die Pflichten der Übertragungsnetzbetreiber zur Durchführung diskriminierungsfreier und transparenter Ausschreibungen bei der Beschaffung von abschaltbaren Lasten gem. §§ 13 Abs. 6 S. 1 EnWG.<sup>86</sup> Unternehmen der energieintensiven Industrie können durch zeitlich begrenzte Reduzierung ihres Strombezugs zur Stabilität und Flexibilität der Übertragungsnetze beitragen. Der bei Strommangel verfügbar werdende Strom kann dann über die Netzbetreiber der allgemeinen Stromversorgung zugeführt werden. Sie sind nicht nur Verbraucher, sondern auch „Produzent“, für die sie eine angemessene Vergütung verlangen können. § 18 AbLaV regelt den Umlagemechanismus auf die Letztverbraucher sowie des Belastungsausgleichs unter den Übertragungsnetzbetreibern. Alle Letztverbraucher werden für ihren Stromverbrauch pro Energieeinheit einheitlich durch Aufschlag auf die Netzentgelte belastet, vgl. § 18 Abs. 1 S. 2 AbLaV. Auch hier ist dadurch der ERS-Betreiber umlagepflichtig. Die Belastungsgrenzen der KWKG-Umlage bezüglich Schienenbahnen (§ 27c KWKG) sind nicht zu beachten.<sup>87</sup> § 18 Abs. 1 2. Hs. AbLaV verweist insoweit nur auf die §§ 26, 27b, 28 und 30 KWKG in der jeweils geltenden Fassung (dynamischer Verweis). Daher könnte auch bezüglich der AbLaV-Umlage an einen Verweis auf das KWKG gedacht werden, sodass letztendlich eine Verweisung auf den neu zu schaffenden § 65c EEG ermöglicht würde.

82 BerlKommEnR/Mohr, 4. Aufl. 2018, StromNEV § 19 Rn. 37.

83 Die Paragraphen betreffen die Regelungen zur Umlage der KWKG-Kosten (§§ 26 und 28 KWKG) und Vorschriften welche Abrechnungen, Abgaben und Nachweise geprüft werden müssen (30 KWKG).

84 Amprion, § 19 StromNEV-Umlage, abrufbar unter: <https://www.amprion.net/Strommarkt/Abgaben-und-Umlagen/%C2%A719-StromNEV-Umlage/> (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

85 Verordnung zu abschaltbaren Lasten vom 16. August 2016 (BGBl. I S. 1984), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) geändert worden ist.

86 Kindler in: BerlKommEnR, AbLaV, § 1 Rn. 1.

87 Kindler in: BerlKommEnR, AbLaV, § 18 Rn. 1 ff.



## 4.7 Konzessionsabgabe

Konzessionsabgaben sind Entgelte, die Energieversorgungsunternehmen für das Recht zur Nutzung öffentlicher Verkehrswege für die Verlegung und den Betrieb von Stromleitungen an Kommunen entrichten. Die Leitungen dienen dabei der Energieversorgung von Letztverbrauchern im Gemeindegebiet, vgl. § 48 Abs. 1 EnWG. Es handelt sich dabei um privatrechtliche Entgelte, die auf einem Konzessionsvertrag zwischen Gemeinde und EVU basieren, und nicht um hoheitliche Abgaben.<sup>88</sup> Die Konzessionsabgabe ist neben den Netzentgelten der einzig regional variierende Bestandteil des Strompreises<sup>89</sup> Nach § 48 Abs. 3 EnWG sind diejenigen Energieversorgungsunternehmen Abgabenschuldner, denen ein Wegenutzungsrecht nach § 46 EnWG eingeräumt wurde. Das können grundsätzlich nur die Unternehmen sein, die über Stromleitungen verfügen, die Gegenstand eines solchen Konzessionsvertrages sein können<sup>90</sup> Regelmäßig sind das die Netzbetreiber. Dies gilt auch, wenn die Netzbetreiber den Energielieferanten im Rahmen der Entflechtung die Netze zur Belieferung der Letztverbraucher zur Verfügung stellen.<sup>91</sup> Die Konzessionsabgaben können bei der Bestimmung der Erlösobergrenze und damit der zu entrichtenden Netzentgelte einbezogen werden, vgl. § 2 Abs. 6 S. 2 KAV.<sup>92</sup> Letztendlich werden die Konzessionsabgaben entsprechend auf die ERS-Nutzer als Letztverbraucher abgewälzt.

Die Abgabepflicht des § 48 EnWG wird durch die Konzessionsabgabenverordnung<sup>93</sup> (KAV) weiter konkretisiert, indem sie die freie Vertragsgestaltung von Gemeinde und Energieversorgungsunternehmen beschränkt.<sup>94</sup> Die

Abgabenhöhe orientiert sich an Festhöchstbeträgen, die je verbrauchter Kilowattstunde anfallen und nicht überschritten werden dürfen, vgl. § 2 KAV.<sup>95</sup> Das bedeutet, dass Gemeinde und Netzbetreiber grundsätzlich auch niedrigere Beträge vereinbaren dürfen. Die Höhe der Festbeträge richtet sich im Wesentlichen danach, ob der Letztverbraucher einen Tarifkunden- oder einen Sonderkundenvertrag erhält. Tarifkunden sind Kunden, die auf Grundlage von Verträgen nach den §§ 36 und 38 EnWG (Grund- und Ersatzversorgung) beliefert werden, vgl. § 1 Abs. 3 KAV. Die Grund- und Ersatzversorgung dienen der Sicherstellung der Stromlieferung an schutzbedürftige Energieverbraucher zu standardisierten Bedingungen.<sup>96</sup> Eine Versorgung nach den §§ 36, 38 liegt aber nur dann vor, wenn diese in Niederspannung erfolgt.<sup>97</sup> Die Stromversorgung des ERS wird allerdings durch Anschluss an das Mittelspannungsnetz oder höhere Netzebenen über das Unterwerk ermöglicht (vgl. 3.1). Daher erfolgt die Versorgung nicht nach den §§ 36, 38 EnWG, sodass dementsprechend die ERS-Nutzer als Sondervertragskunden gem. § 1 Abs. 4 KAV behandelt werden. § 2 Abs. 3 KAV legt einen Höchstbetrag von 0,11 Cent je kW/h fest, der für die Stromlieferung an Sondervertragskunden verlangt werden kann. Die Beträge liegen insgesamt deutlich unter denen für Tarifkunden, was damit begründet wird, dass für die Stromleitungsverlegung weniger öffentliche Verkehrswege in Anspruch genommen werden als für das Niederspannungsnetz, das vorrangig für Tarifkunden genutzt werde.<sup>98</sup> § 2 Abs. 4 S. 1 KAV verbietet zudem Konzessionsabgaben für Stromlieferungen an Sondervertragskunden, deren Durchschnittspreis einen bestimmten Grenzpreis unterschreitet.<sup>99</sup> Der Grenzpreis ist der Durchschnittserlös, den die Energieversorgungsunternehmen aus der Belieferung mit Strom an sämtliche

88 Kermel in: BerlKommEnR, EnWG, § 48 Rn. 16.

89 BNetzA: Bericht-Netzentgeltsystematik Elektrizität, S. 19, abrufbar unter: [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen\\_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgeltsystematik/Bericht\\_Netzentgeltsystematik\\_12-2015.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgeltsystematik/Bericht_Netzentgeltsystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

90 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 2 Rn. 107.

91 Theobald/Schneider in: Theobald/Kühling, Energierecht, EnWG, § 48 Rn. 29.

92 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 2 Rn. 118.

93 Konzessionsabgabenverordnung vom 9. Januar 1992 (BGBl. I S. 12, 407), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477) geändert worden ist.

94 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 1 Rn. 47.

95 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 2 Rn. 5.

96 Busche in: BerlKommEnR, EnWG, § 36 Rn. 1.

97 Säcker in: BerlKommEnR, EnWG, Vorb. zu § 36, Rn. 16.

98 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 2 Rn. 70.

99 Kermel in: BerlKommEnR, KAV, § 2 Rn. 28.

Sondervertragskunden im Kalenderjahr je Kilowattstunde erzielen.<sup>100</sup> Die Befreiung wird ebenfalls damit gerechtfertigt, dass die Kunden häufig über das Höchstspannungsnetz den Strom beziehen und somit keine gemeindlichen Wege genutzt werden.<sup>101</sup> Dieses Argument gilt ebenso für ERS, da diese an höhere Netzebenen angeschlossen sind. Daher ist grundsätzlich eine Prüfung ratsam, ob der Stromverbrauch der jeweiligen ERS-Anlage die Grenzpreise unterschreitet.

Weiterhin ist zu beachten, dass im ERS selbst keine Konzessionsabgabe anfällt, da das ERS als Teil der Autobahn zu verstehen ist und somit keine Grundlage für eine Konzessionsabgabe auf die ERS-Infrastruktur vorzusehen ist. § 48 EnWG findet keine Anwendung im ERS. Es handelt sich daher lediglich um eine Wälzung der Konzessionsabgabe aus vorgelagerten Netzebenen.

## 4.8 Stromsteuer

### 4.8.1 Steuererhebung und Steuerschuldner

Die Einführung einer Stromsteuer in Deutschland erfolgte insbesondere aus umweltpolitischen Erwägungen durch Erlass des Stromsteuergesetzes<sup>102</sup> (StromStG).<sup>103</sup> Erst später mit dem Inkrafttreten der Energiesteuer-Richtlinie (ETD)<sup>104</sup> wurde Strom als harmonisierter Steuergegenstand in allen Mitgliedstaaten einer Besteuerung unterworfen.<sup>105</sup> Die Steuer für Strom entsteht zum Zeitpunkt der Lieferung durch den Verteiler oder Weiterverteiler. Steuerschuldner wird nicht der Letztverbraucher, der den Strom aus dem Versorgungsnetz entnimmt, sondern der davor geschaltete

Energieversorger, vgl. Art. 21 Abs. 5 ETD, § 5 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 StromStG. Damit wird die Zahl der Steuerpflichtigen begrenzt. Für eine *Steuerentstehung* nach § 5 StromStG darf die Entnahme jedoch nicht widerrechtlich stattgefunden haben, da die Steuer in diesem Fall nach § 6 S. 1 StromStG entsteht.<sup>106</sup> Im Anschluss wird die Stromsteuer auf den Letztverbraucher abgewälzt.<sup>107</sup> Stromsteuerrechtlich kommt es für die Steuerentstehung darauf an, dass der Letztverbraucher den Strom zum Verbrauch entnimmt.<sup>108</sup> Letztverbraucher sind danach die ERS-Nutzer und der ERS-Betreiber. Steuerschuldner wären de lege lata die Mobilitätsanbieter und der jeweilige ERS-Stromanbieter, da diese an die Letztverbraucher Strom liefern i.S.d. StromStG.<sup>109</sup> Sie haben die Steueranmeldung abzugeben und die Stromsteuer bei Fälligkeit abzuführen.<sup>110</sup>

Ähnlich wie bei der EEG-Umlage könnte daran gedacht werden, dass der ERS-Stromanbieter die eigenen Steuerpflichten und die der Mobilitätsanbieter erfüllen könnte. Letztendlich sollte die Steuerpflichtigkeit gänzlich auf den ERS-Betreiber umgelegt werden. Es empfiehlt sich die alleinige Steuerschuldnerschaft des ERS-Betreibers in der StromStV<sup>111</sup> festzulegen.

Der ERS-Betreiber kann dann anhand der Zähler an den Unterwerken exakt ermitteln, welche Strommenge an das ERS geliefert wurde und die an die Letztverbraucher umzulegende Steuer durch Abgleich des konkreten Verbrauchs der ERS-Nutzer bzw. des ERS-Betreibers berechnen. Bei der Mengenermittlung gem. § 8 Abs. 4a StromStG ist insbesondere, anders als nach § 62b EEG 2021, keine Messung mit

100 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 2 Rn. 74.

101 Theobald/Templin in: Theobald/Kühling, Energierecht, KAV § 2 Rn. 72.

102 Stromsteuergesetz vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378; 2000 I S. 147), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 30. März 2021 (BGBl. I S. 607) geändert worden ist.

103 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 5, Rn. 1.

104 Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, ABl. L 283, 31; Eng. Energy Taxation Directive (ETD).

105 Milewski in: Möhlenkamp/Milewski, StromStG, § 1, Rn. 1.

106 Milewski in: Milewski/Möhlenkamp, StromStG, § 5, Rn. 6.

107 Möhlenkamp in: Milewski/Möhlenkamp, StromStG, § 5, Rn. 2.

108 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 5, Rn. 19.

109 Auch hier ist der Letztverbraucherbegriff des EnWG nicht zu beachten, sondern allein der des StromStG. Daher kann hier von Stromlieferung durch den Mobilitätsanbieter gesprochen werden.

110 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 5, Rn. 31.

111 Stromsteuer-Durchführungsverordnung vom 31. Mai 2000 (BGBl. I S. 794), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 11. August 2021 (BGBl. I S. 3602) geändert worden ist.



geeichten Zählern erforderlich.<sup>112</sup> Der ERS-Betreiber wäre dann verantwortlich für die Entrichtung sämtlicher Abgaben, Steuern und Entgelte, die für den ERS-Strom anfallen.

## 4.8.2 Regelsteuersatz und Steuerermäßigungen

### 4.8.2.1 Regelsteuersatz

§ 3 StromStG benennt den Regelsteuersatz, der zur Anwendung kommt, soweit nicht eine Steuerbefreiung oder ein ermäßigter Steuersatz anwendbar sind. In Deutschland beträgt dieser 20,50 Euro für eine Megawattstunde (MWh). Damit liegt Deutschland erheblich über den Mindestbeträgen der Richtlinie, die 0,5 bzw. 1 EUR je MWh betragen<sup>113</sup> Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes erfordert eine Festlegung von Mindeststeuerbeträgen, da sich erhebliche Abweichungen zwischen den nationalen Energiesteuerbeträgen als ungünstig erweisen.<sup>114</sup>

### 4.8.2.2 Steuervergünstigungen

Die Richtlinie enthält neben einigen obligatorischen Steuerbefreiungen auch fakultative Steuerbefreiungen sowie Ermäßigungen.<sup>115</sup> Die obligatorischen Befreiungen müssen von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden, die fakultativen Ausnahmen unterliegen keiner Umsetzungspflicht. Bei einer Steuerbefreiung entsteht erst gar keine Steuerpflichtigkeit. Im Falle einer Steuerermäßigung entsteht die Steuer mit einem reduzierten Steuersatz.

#### 4.8.2.2.1 Obligatorische Steuervergünstigung

Obligatorische Steuerbefreiungen gelten für die Stromerzeugung und die Luft bzw. Schifffahrt gem. Art. 14 und Art. 21 Abs. 3 ETD, § 9 Abs. 1, 1a StromStG. Diese sind aufgrund der fehlenden Selektivität keine Beihilfen und entfalten gegenüber den Begünstigten eine unmittelbare und

anspruchs begründende Wirkung<sup>116</sup> Im Kontext von ERS ist § 9 Abs. 1 Nr. 5 StromStG kurz zu beleuchten. Danach ist der Strom von der Stromsteuer befreit, der in Schienenfahrzeugen *erzeugt* und zu begünstigten Zwecken nach § 9 Abs. 2 StromStG *entnommen* wird. Entnimmt ein LKW über die Abnahmestelle Strom aus der Oberleitung, erfolgt keine eigene Erzeugung von Strom durch die LKWs, sodass die Ausnahme ihrem Kern nach nicht auf ERS anwendbar ist. Eine Ausweitung auf elektrifizierte Güterfahrzeuge kommt nicht in Frage.

#### 4.8.2.2.2 Fakultative Steuerermäßigungen

Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten fakultative Steuerermäßigungen für Strom gewähren.<sup>117</sup> Diesbezüglich ist insbesondere auf Art. 15 Abs. 1 lit. e) ETD hinzuweisen, der Ermäßigungen für elektrischen Strom zulässt, der als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, im U-Bahn-, im Straßenbahn- und im Oberleitungsbusverkehr verwendet wird. Von dieser Möglichkeit hat Deutschland mit Einführung des § 9 Abs. 2 StromStG Gebrauch gemacht:

*Strom unterliegt einem ermäßigten Steuersatz von 11,42 Euro für eine Megawattstunde, wenn er im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen oder für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr [...] entnommen wird und nicht gemäß Absatz 1 von der Steuer befreit ist.*

Diese Ermäßigungsmöglichkeiten stellen eine staatliche Beihilfe dar, vgl. § 2a Abs. 3 StromStG.<sup>118</sup> Die Ermäßigungen des § 9 Abs. 2 StromStG sind jedoch eröffnet, soweit nicht bereits eine Befreiung gem. § 9 Abs. 1 StromStG vorliegt.<sup>119</sup> Für ERS würde sich eine Steuerbegünstigung sowohl für die Markthochlaufphase als auch den Regelbetrieb anbieten. Die Regelung von Vergünstigungstatbeständen bedarf bei einer harmonisierten Steuer wie der Stromsteuer einer

112 Möhlenkamp in: Milewski/Möhlenkamp, StromStG, § 8 Rn. 11.

113 Jatzke in: Musil/Weber-Grellet, Europäisches Steuerrecht, II. StromStG, Rn. 2.

114 Kokott in: Das Steuerrecht der Europäischen Union, 1. A., § 8, Rn. 674.

115 Kokott in: Das Steuerrecht der Europäischen Union, 1. A., § 8, Rn. 686.

116 Jatzke in: Musil/Weber-Grellet, Europäisches Steuerrecht, II. Energiesteuer-RL, Rn.9.

117 Kokott in: Das Steuerrecht der Europäischen Union, 1. A., § 8, Rn. 697.

118 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 9, Rn. 104.

119 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 9, Rn. 106.

Rechtsgrundlage im Unionsrecht.<sup>120</sup> Dementsprechend hat zunächst auf europäischer Ebene eine Anpassung der ETD zu erfolgen. Am 14.07.2021 konkretisierte die Europäische Kommission den European Green Deal, indem sie u.a. einen Reformvorschlag für die ETD veröffentlichte.<sup>121</sup> In ihrem Vorschlag hat die Europäische Kommission die Regelung des Art. 15 Abs. 1 lit. e) ETD in den neu gefassten Art. 17 Abs. 1 lit. b) verschoben. Eine Ergänzung bezüglich ERS findet sich darin allerdings nicht. Konkret sollte im neuen Art. 17 Abs. 1 lit. b) die Möglichkeit einer Steuererleichterung für ERS-Strom geschaffen werden. Die Norm sieht bereits eine Ermäßigungsmöglichkeit u.a. für Oberleitungsbusse (engl. „Trolleybuses“) vor, sodass eine Ausweitung auf ERS folgerichtig wäre. Dieser Ansatz erscheint auch konsensfähig, da Mitgliedstaaten, die tatsächlich einen ERS-Markthochlauf erwägen, ein zusätzliches Förderungsinstrument erhalten, die übrigen Mitgliedstaaten dagegen keinem Umsetzungsdruck unterliegen. Jeder Mitgliedsstaat kann dann anhand einer eigenen ökonomischen Einschätzung entscheiden, ob steuerliche Aspekte Teil der ERS-Fördermaßnahmen sein sollen oder andere Förderinstrumente zum Zuge kommen sollen. Die Privilegierung für ERS wäre besonders für den Markthochlauf und somit für die Fälle relevant, in denen der Fahr- und Ladestrom noch nicht zu 100% aus erneuerbaren Energien stammt. Allerdings sollte eine Steuerbegünstigung nur für die Zeit des Markthochlaufs von ERS gelten, da eine unbegrenzte Steuerentlastung von fossilem Strom als Kraftstoff nicht kohärent mit den EU-Klimazielen wäre. Insoweit könnte die ETD einen Hinweis dahingehend beinhalten, dass solche Steueranreize zeitlich begrenzt und an eine Entwicklung hin zu einer Grünstromversorgung gekoppelt sind. Da es sich bei den Begünstigungen allerdings regelmäßig um Beihilfen handelt, werden sie nach der Allgemeinen Grup-

penfreistellungsverordnung<sup>122</sup> ohnehin nur befristet durch die Mitgliedstaaten gewährt.<sup>123</sup> Nach dem neuen Richtlinienvorschlag kann für Strom, der aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, ebenfalls eine Steuerbegünstigung von den Mitgliedstaaten vorgesehen werden. Diesbezüglich ist es zu begrüßen, dass grüner ERS-Strom bereits nach dem Entwurf in seiner jetzigen Fassung steuerlich begünstigt werden könnte.<sup>124</sup>

## 4.9 Umsatzsteuer

Die Umsatzsteuer für Strom wird auf die Gesamtsumme des Strompreises erhoben. Grundsätzlich haben die Mobilitätsanbieter und der ERS-Stromanbieter die Steuer an das Finanzamt abzuführen, da diese als Unternehmer steuerpflichtig sind, vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 1 UstG. Über die Mobilitätsanbieter und den Stromanbieter werden die Kosten an die ERS-Nutzer bzw. den ERS-Betreiber als Letztverbraucher weitergegeben. Allerdings sind die Letztverbraucher ggf. ebenfalls Unternehmer und daher vorsteuerabzugsberechtigt gem. § 15 Abs. 1 UstG.

## 4.10 Vorbild des Lieferantenrahmenvertrags

Bezüglich der Stromsteuer und der EEG-Umlage könnte auch eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen Mobilitätsanbietern und ERS-Betreiber geschlossen werden (z.B. innerhalb des Zulassungsvertrags), wonach der ERS-Betreiber diese Abgaben abzuführen hätte. Ein Änderung der StromStV oder des EEG wären dann nicht notwendig.

120 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 9, Rn. 4.

121 Europäische Kommission, Proposal for a Council Directive, abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision\\_of\\_the\\_energy\\_tax\\_directive\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_energy_tax_directive_0.pdf) (zuletzt abgerufen am 21.09.2021).

122 Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. L 187.

123 Schröder-Schallenberg in: Bongartz/Jatzke/Schröder-Schallenberg, StromStG, § 9, Rn. 104.

124 Vgl. Art. 16 lit. b) des Reformvorschlags. Diese Begünstigungsmöglichkeit findet sich auch bereits in der derzeitigen Fassung der ETD in Art. 15 Abs. 1 lit. b).

## Aktuelle IKEM Working Paper



Hartwig, Matthias; Bußmann-Welsch, Anna; Lehmann, Michael:  
**Leitbilder für den Aufbau von elektrischen Straßensystemen in Europa.**  
IKEM Working Paper Nr. 4, 2020.



Beckers, Thorsten; Gizzi, Florian; Jöhrens, Julius; Liedtke, Gernot:  
**Zentrale Ausgestaltungsfragen hinsichtlich eines Förderregimes für Oberleitungs-Hybrid- LKW (OH-Lkw) – Eine (institutionen-) ökonomische Analyse.**  
IKEM Working Paper Nr. 3, 2019.



Beckers, Thorsten; Gizzi, Florian:  
**Die Bereitstellung von (Basis-)Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im öffentlichen Straßenraum – Eine ökonomische Analyse.**  
IKEM Working Paper Nr. 2, 2019.



Beckers, Thorsten; Gizzi, Florian; Hermes, Georg; Weiß, Holger:  
**Die Bereitstellung der Schnellladeinfrastruktur für die Elektromobilität in Deutschland – Eine ökonomisch-juristische Analyse zentraler Fragestellungen und alternativer Organisationsmodelle.**  
IKEM Working Paper Nr. 1., 2019.

## Weiterführende Informationen

Informationen zu weiteren Projekten und Veröffentlichungen des IKEM sind auf der Homepage des Instituts abrufbar.

[www.ikem.de](http://www.ikem.de)