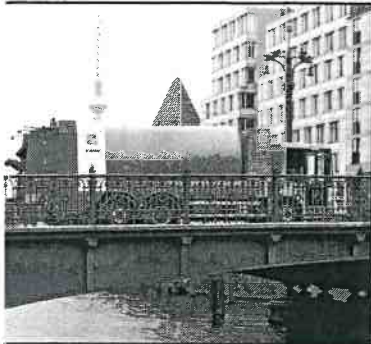


17. Jahrgang



AbfallR

Zeitschrift für das Recht der Abfallwirtschaft

Herausgeber

Prof. Dr. Martin Beckmann
Dr. Martin Dieckmann
Dr. Christoph Klages
Prof. Dr. Wolfgang Klett
Dr. Regina Michalke
Dr. Frank Petersen
Dr. Peter Queitsch
Prof. Dr. Alexander Schink
Prof. Dr. Clemens Weidemann

Herausgeberbeirat

Thomas Buch
Dr. Rainer Cosson
Miryam Denz-Hedlund
Prof. Dr. Martin Dippel
Dr. Manuela Eichholz
Dr. Jürgen Fluck
Prof. Dr. Walter Frenz
Prof. Hartmut Gaßner
Dr. Ralf Gruneberg
Prof. Dr. Hans D. Jarass
Prof. Dr. Gottfried Jung
Prof. Dr. Hans-Joachim Koch
Jens Loschwitz
Dr. Stefan Paetow
Dr. Holger Thärichen
Prof. Dr. Andrea Versteyl
Dr. Helge Wendenburg

*Marcus Göbel, Matthias v. Kaler und
Ralf Reuter*

Elektromobilität im Betrieb

Sonderdruck

DER JURISTISCHE VERLAG

lexxion

6 2018

Marcus Göbel, Dr. Matthias v. Kaler und Ralf Reuter*

Elektromobilität im Betrieb

Viele Unternehmen, auch solche der Entsorgungswirtschaft, denken darüber nach, ihre Flotte ganz oder teilweise auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Dies gilt insbesondere für Betriebe, deren Fahrzeuge keine weiten Strecken zurücklegen, sodass die sogenannte Reichweitenangst nicht entstehen kann. Die Anschaffung von Elektromobilen und der Aufbau einer Ladeinfrastruktur auf dem Betriebsgelände haben vielfältige rechtliche und steuerliche Implikationen. So müssen beispielsweise die Vorgaben des Energierechts, des Mess- und Eichrechts und des Datenschutzrechts beachtet werden. In steuerlicher Hinsicht (Lohn-, Kraftfahrzeug- und Umsatzsteuer) können sich Vorteile gegenüber konventionellen Fahrzeugen ergeben. Die Stromsteuer fällt nur in bestimmten Konstellationen an. Des Weiteren können Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr Vorrechte gegenüber konventionellen Fahrzeugen eingeräumt werden. Schließlich gibt es Förderprogramme, aus denen Betriebe unter bestimmten Voraussetzungen Fördermittel beziehen können.

I. Energierechtliche Vorgaben

Beim Laden von Elektromobilen sind die verschiedenen Rechtsbeziehungen aus energierechtlicher Sicht näher zu betrachten. Wenn der Ladesäulenbetreiber die Nutzung der Ladesäule Dritten überlässt, können diese Dritten als Letztverbraucher angesehen werden. Der Ladesäulenbetreiber gibt dabei Strom, den er entweder von einem Stromlieferanten bezogen oder selbst erzeugt hat, an einen Letztverbraucher ab und kann dadurch zum Elektrizitätsversorgungsunternehmen werden. Zudem gibt es Fälle, in denen der Ladesäulenbetreiber rechtlich begünstigten Strom bezieht oder erzeugt, sodass auch dieser privilegierte Strom des Ladesäulenbetreibers über die Ladesäulen an nicht privilegierte Dritte abgegeben werden kann. Die vorgenannten Umstände machen es daher erforderlich, im Einzelfall die Rechtsbeziehungen aus energierechtlicher Sicht genau zu betrachten.

1. Betrieb von Ladesäulen nach dem Energiewirtschaftsgesetz

Fraglich ist, wie die Nutzer der Ladesäulen, die ihre Fahrzeuge laden, und die Betreiber der entsprechenden Ladesäulen energiewirtschaftlich einzuordnen sind und welche Konsequenzen sich daraus ergeben. Pflichten, die mit der Marktrolle eines Energieversorgungsunternehmens i.S.d. Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) verbunden sind, wären insbesondere die Stromkennzeichnung und die Platzierung bestimmter weiterer Angaben auf Rechnungen an Letztverbraucher (§§ 40, 42 EnWG).

Als Letztverbraucher i.S.d. EnWG ist gemäß § 3 Nr. 25 EnWG jede natürliche oder juristische Person anzusehen, die Energie für den eigenen Verbrauch kauft; auch der

Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch i.S.d. Gesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich. Folge dieser Gleichstellung des Ladesäulenbetreibers mit einem Letztverbraucher sollte sein, dass der Ladesäulenbetreiber nicht als Energieversorgungsunternehmen nach § 3 Nr. 18 EnWG einzuordnen ist. Zwar könnte der Ladesäulennutzer, der sein Fahrzeug lädt, auch als derjenige, der Energie für den eigenen Verbrauch kauft, und damit ebenfalls als Letztverbraucher i.S.d. § 3 Nr. 25 EnWG anzusehen sein. Dagegen spricht allerdings, dass nach den Zielen des EnWG – u.a. Sicherstellung des Wettbewerbs bei der Versorgung mit Elektrizität – die Begriffe Letztverbraucher und Energieversorgungsunternehmen auch dazu dienen, die entsprechenden Rechte und Pflichten der jeweiligen Marktrolle zu erkennen. Aus diesem Grund sollte es grundsätzlich nur beim Ladesäulenbetreiber zu einem Letztverbrauch i.S.d. EnWG kommen. Die Rechte und Pflichten des Ladesäulennutzers bemessen sich dagegen nur nach den zivilrechtlichen Vereinbarungen mit dem Ladesäulenbetreiber.

Bislang nicht eindeutig rechtlich geklärt ist allerdings, welchen Einfluss der Betrieb von Ladestationen auf einem Betriebsgelände auf den Status von Kundenanlagen haben kann. Weiterhin zu prüfen ist daher, ob der Ladesäulenbetreiber über eigene Netze Kunden mit Energie versorgt und ggf. ein sog. „geschlossenes Verteilnetz“ i.S.d. § 110 EnWG vorliegt. Dann wäre der Ladesäulenbetreiber grundsätzlich denselben regulatorischen Vorgaben unterworfen, die für Verteilnetzbetreiber gelten, insbesondere dem sog. buchhalterischen Unbundling. Diese Problematik stellt sich jedoch dann nicht, wenn das Netz als Kundenanlage im Sinne von § 3 Nr. 24a und 24b EnWG qualifiziert werden kann. Für die Einordnung als Kundenanlage müssen sich die fraglichen Energieanlagen (i.) auf einem räumlich zusammenhängenden Gebiet befinden, (ii.) mit einem Energieversorgungsnetz oder einer Erzeugungsanlage verbunden sein, (iii.) für die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs bei der Versorgung mit Elektrizität unbedeutend sein und (iv.) jedermann zum Zwecke der Belieferung der an sie angeschlossenen Letztverbraucher im

* Die Autoren sind für die PricewaterhouseCoopers Legal AG Rechtsanwaltsgesellschaft als Rechtsanwälte (Dr. Matthias v. Kaler und Ralf Reuter) und Rechtsanwalt/Steuerberater (Marcus Göbel) tätig.

Wege der Durchleitung diskriminierungsfrei und unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, vgl. § 3 Nr. 24a EnWG. Die Kundenanlage zur betrieblichen Eigenversorgung nach § 3 Nr. 24b EnWG erfordert im Übrigen ein räumlich zusammenhängendes Betriebsgebiet und eine fast ausschließliche betriebliche Versorgung. Besondere Relevanz wird dieses Thema dann erhalten, wenn das Unternehmen einen großen Kundenstamm entwickelt und zu dessen Belieferung auf eigene Stromverteilanlagen zurückgreift.

2. Betrieb von Ladesäulen nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz

Auch wenn die Markttrollen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2017) denjenigen des EnWG ähneln, sind beide nicht deckungsgleich. Spezielle Regelungen zur Elektromobilität sind im EEG 2017 nicht zu finden. Darüber hinaus hat der Gesetzgeber sogar klargestellt, dass die in das EnWG aufgenommene Gleichstellung des Ladesäulenbetreibers mit dem Letztverbraucher nicht auf das EEG übertragbar ist.¹ Aus diesem Grund muss die Einordnung in die Markttrollen des EEG 2017 nach den allgemeinen Regeln erfolgen.

a. Letztverbraucher und EltVU

Letztverbraucher i.S.d. EEG ist gemäß § 3 Nr. 33 EEG 2017 jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht. Nach der wohl überwiegenden Rechtsprechung ist grundsätzlich der Betreiber der Verbrauchseinrichtung als Letztverbraucher i.S.d. EEG einzuordnen.² Diese Auffassung teilt auch die Bundesnetzagentur (BNetzA)³, die neben der tatsächlichen Sachherrschaft auch darauf abstellt, wer die Arbeitsweise eines Stromverbrauchers eigenverantwortlich bestimmt und wer die wirtschaftlichen Risiken trägt.⁴ Folgt man dieser Auffassung, ist nur der Nutzer der Ladesäule, also derjenige, der sein Fahrzeug lädt, Letztverbraucher i.S.d. EEG. Folgerichtig kann dann der Ladesäulenbetreiber nicht ebenfalls Letztverbraucher sein. Vielmehr liegt es nahe, dass er damit zum Elektrizitätsversorgungsunternehmen (nachfolgend EltVU) nach § 3 Nr. 20 EEG 2017 („jede natürliche oder juristische Person, die Elektrizität an Letztverbraucher liefert“) wird.

b. Folgen der Rolle eines EltVU i.S.d. EEG

Neben der Frage, wer verpflichtet ist, die EEG-Umlage im Rahmen der Belieferung eines Letztverbrauchers abzuführen, ist insbesondere dann die Rolle des EltVU näher zu betrachten, wenn die Ladesäule zu einem Betriebsnetz gehört, in dem sich zumindest zeitweise auch vom Ladesäulenbetreiber selbst produzierter EEG-begünstigter Strom (§ 61a f. EEG 2017) befindet. Eine der Voraussetzungen für eine EEG-umlageprivilegierte Eigenversorgung ist die Personeniden-

tität von Stromverbraucher und Stromerzeuger, die bei Unternehmen „gesellschaftsscharf“ gegeben sein muss. Dies bedeutet, dass eine privilegierte Eigenversorgung beim Aufladen von Elektromobilen grundsätzlich nur dann in Betracht kommt, wenn das die Stromerzeugungsanlage betreibende Unternehmen auch die Elektromobile „betreibt“. Wenn der Ladesäulennutzer dagegen personenverschieden ist (z.B. Lieferanten, Gäste, Mitarbeiter mit Privatfahrzeugen), liegt aufgrund dieses Mehrpersonenverhältnisses eine EEG-umlagepflichtige Lieferung vor. Die Folge wäre eine Belastung des selbst erzeugten und von Dritten verbrauchten Stroms mit 100 Prozent der EEG-Umlage (vgl. § 61 Abs. 1 Nr. 2 EEG 2017), für die der Ladesäulenbetreiber verantwortlich wäre.

Zudem muss das eine EEG-Privilegierung geltend machende Unternehmen sicherstellen, für jede Viertelstunde den Nachweis führen zu können, welche Strommengen in der Erzeugungsanlage selbst erzeugt und in der gleichen Viertelstunde selbst verbraucht wurden. Die Zeitgleichheit muss grundsätzlich messtechnisch nachgewiesen werden. Beim Betrieb von Ladesäulen, die mit EEG-umlageprivilegiertem Eigenstrom gespeist werden, kann deren Nutzung durch andere Letztverbraucher daher Einfluss auf den (messtechnischen) Nachweis der Zeitgleichheit haben. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, riskiert das Unternehmen schlimmstenfalls die Belastung auch des selbst erzeugten und verbrauchten Stroms mit 100 Prozent der EEG-Umlage.

Leider regelt das EEG derzeit weder eine diesbezügliche „Bagatellgrenze“, noch eine „Schätzungsbefugnis“. Lediglich nennt die BNetzA in ihrem – rechtlich unverbindlichen – bereits erwähnten Leitfaden zur Eigenversorgung einige Ausnahmen von einem sehr weitreichenden Verständnis des EltVU. Nicht zum „EltVU-Status“ führt danach die kurzfristige und unentgeltliche Energieabgabe z.B. durch für das Unternehmen tätige Dienstleister oder Gäste in geringem Umfang. Auf dieser Grundlage erscheint es begründbar, dass der Betrieb einer Ladesäule, die lediglich in Ausnahmefällen und geringem Umfang zur unentgeltlichen Ladung von Gästefahrzeugen genutzt wird, noch nicht dazu führt, dass das eine Ladesäule betreibende Unternehmen zu einem EltVU wird. Allerdings ist eine solche Bagatellregelung gesetzlich noch nicht geregelt und wurde bislang auch noch nicht gerichtlich bestätigt. Zumindest dann, wenn die Ladung von Drittfahrzeugen diese Bagatellgrenze nicht überschreitet, spricht trotz Fehlens einer ausdrücklichen Regelung viel dafür, dass der Ladesäulenbetreiber den Status eines EltVU i.S.d. EEG nicht erlangt.

1 BT-Drucks. 18/7317 vom 20.1.2016, S. 78.

2 Vgl. OLG Hamburg, Urteil vom 5.7.2016 – 9 U 156/15.

3 Vollständige Bezeichnung: Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen.

4 BNetzA, Leitfaden Eigenversorgung, 2016, S. 24.

Sollte ansonsten eine viertelstundengenaue Messung zur Abgrenzung der Eigenstrommengen bei der Ladesäule nicht erfolgen, ist, um die dargelegten Konsequenzen zu vermeiden, auf eine Drittbeflieferung der Ladesäulen (Fremdbezug eines externen Stromlieferanten) umzustellen.

Problematisch kann der Betrieb einer Ladesäule auch im Zusammenhang mit der Privilegierung nach der Besonderen Ausgleichsregelung der §§ 63 ff. EEG 2017 sein. Durch die Besondere Ausgleichsregelung können insbesondere stromkostenintensive Unternehmen nach den §§ 63 ff. EEG 2017 auf Antrag, der beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) einzureichen ist, eine Begrenzung der EEG-Umlage erreichen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Auch hier gilt, dass die Privilegierung nur für den begünstigten Letztverbraucher gewährt werden kann und Dritte zwingend von der Nutzung des im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung begünstigten Stroms (mit geeichten Messeinrichtungen) auszuschließen sind.

Auf Grundlage des Letztverbraucherbegriffs des EEG erscheint es daher hier sicherer, wenn die Ladesäule ausschließlich von eigenen Elektrofahrzeugen genutzt wird, da deren Stromverbrauch dem antragstellenden Unternehmen als Letztverbrauch zuzurechnen wäre. Sobald auch Fahrzeuge Dritter, z.B. von Mitarbeitern oder Gästen, beladen werden, handelte es sich grundsätzlich um die Verbräuche anderer Letztverbraucher, für die keine Privilegierung nach §§ 63 ff. EEG 2017 geltend gemacht werden darf. In diesem Zusammenhang ist auch auf das „Hinweisblatt Stromzähler“ des BAFA hinzuweisen, in dem auch die Weiterleitung von Strom an Dritte und abzugrenzende Drittmengen thematisiert werden.

Derzeit befindet sich eine gesetzliche „Bagatellgrenze“ im Gesetzgebungsverfahren eines novellierten EEG, das möglichst noch dieses Jahr im Rahmen des sog. „100-Tage-Gesetzes“ verabschiedet werden soll. Die aktuellen Diskussionen lassen erkennen, dass eine gelegentliche Nutzung von Ladesäulen durch Dritte unter diese geplante gesetzliche Bagatellgrenze fallen soll.

3. Vorgaben der Ladesäulenverordnung

Werden öffentlich zugängliche Ladepunkte geschaffen, sind die Vorgaben der Ladesäulenverordnung (LSV) zu beachten. Die LSV hat ihre Grundlage in § 49 EnWG (Anfor-

derungen an Energieanlagen). Darüber hinaus setzt sie die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁵ um, indem sie verbindliche Vorgaben für Steckdosen und Fahrzeug-Kupplungen für das Laden von Elektromobilen festlegt.

a. Anwendungsbereich

Die LSV gilt nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte. Nach der Legaldefinition in § 2 Nr. 9 LSV ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis tatsächlich befahren werden kann. Nach der Begründung der Verordnung ist die „Zugänglichkeit zum Parkplatz, auf dem sich der Ladepunkt befindet“ maßgeblich; nutzungsbezogene Aspekte, wie z.B. das gewählte Abrechnungssystem, sollen ohne Bedeutung sein.⁶ Wird in einem Betrieb eine Ladesäuleninfrastruktur geschaffen, kann die Anwendung der LSV durch Vorkehrungen vermieden werden, die eine Benutzung der zugehörigen Parkplätze durch Betriebsfremde verhindern (beispielsweise Einfriedung und Zufahrtskontrolle). Wird der Zugang nur einer von vornherein bestimmten oder bestimmbarer Personengruppe eingeräumt, ist der Ladepunkt nicht öffentlich zugänglich.⁷ Sobald jedoch auch Gäste des Unternehmens die mit Ladesäulen versehenen Parkplätze nutzen können, ist von öffentlich zugänglichen Ladepunkten auszugehen.⁸

b. Begriffsbestimmungen

§ 2 LSV enthält einige Legaldefinitionen. Definiert werden unter anderem die Begriffe Elektromobil, reines Batterieelektrofahrzeug, von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug, Energiewandler, Ladepunkt⁹, Schnellladepunkt und Betreiber. Von besonderem Interesse ist die Begriffsbestimmung „Schnellladepunkt“. Darunter ist ein Ladepunkt zu verstehen, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 2 Kilowatt an ein Elektromobil übertragen werden kann.

c. Mindestanforderungen

In § 3 LSV werden Mindestanforderungen an die technische Sicherheit und Interoperabilität aufgestellt. Normalladepunkte mit Wechselstrom müssen danach mindestens Steckdosen oder Steckdosen und Fahrzeugkupplungen, jeweils des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, aufweisen. Schnellladepunkte mit Wechselstrom müssen mindestens mit Kupplungen des Typs 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-2, Ausgabe Dezember 2014, versehen werden. Schließlich müssen Normal- und Schnellladepunkte mit Gleichstrom mindestens über Kupp-

⁵ ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 2.

⁶ BR-Drucks. 507/15 vom 29.10.2015, S. 11.

⁷ So auch die Begründung der Verordnung, BR-Drucks. 507/15 vom 29.10.2015, S. 11.

⁸ So auch Heß/Lietz, ER 2018, 11 (17).

⁹ Der Begriff „Ladesäule“ taucht kurioser Weise lediglich in der Bezeichnung des Gesetzes, nicht aber in seinen Regelungen auf.

lungen des Typs Combo 2 gemäß der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Juli 2012, verfügen.

d. Punktueller Aufladen

§ 4 LSV statuiert eine Verpflichtung des Betreibers von Ladepunkten, Nutzern das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Die Regelung war in der ursprünglichen Fassung der LSV noch nicht enthalten, sondern wurde später eingefügt.¹⁰

Punktuelles Laden bedeutet, dass der Betreiber auch solchen Nutzern, die mit ihm keinen dauerhaften Liefervertrag abgeschlossen haben, das Aufladen an seinen Ladepunkten gestatten muss. Um diese Verpflichtung zu erfüllen, sieht die LSV zwei Varianten vor. In der ersten Variante fordert der Betreiber keine Authentifizierung und die Nutzer erhalten den Strom entweder kostenlos oder bezahlen ihn vor Ort mit Bargeld. In der zweiten Variante wird bargeldlos gezahlt (etwa mittels Kreditkarte oder einer App); hier ist eine Authentifizierung durch die Nutzer erforderlich.

e. Anzeige- und Nachweispflichten

Bei Normal- und Schnellladepunkten ist der Betreiber verpflichtet, den Aufbau und die Außerbetriebnahme anzuzeigen (§ 5 LSV). Für Schnellladepunkte ist zusätzlich die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Abs. 2 bis 4 LSV nachzuweisen, da sie aufgrund der hohen Ladeleistungen ein größeres Gefährdungspotenzial als Normalladepunkte aufweisen.¹¹

Die Regelungen sollen es der Regulierungsbehörde, der BNetzA (§ 2 Nr. 11 LSV), ermöglichen, alle in Deutschland verfügbaren und funktionsbereiten Ladesäulen zu erfassen.¹²

f. Kompetenzen der Regulierungsbehörde

§ 6 regelt die Kompetenzen der Regulierungsbehörde. Sie ist befugt, die Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß § 3 Abs. 2 bis 4 LSV regelmäßig zu überprüfen. Darüber hinaus kann sie den Betrieb von Ladepunkten untersagen, wenn diese technischen Anforderungen nicht eingehalten werden oder ihre Einhaltung nicht nachgewiesen worden ist.

g. Ladepunkte mit geringer Ladeleistung

In § 7 LSV findet sich eine Ausnahmeregelung. Danach sind Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 Kilowatt von den Anforderungen der §§ 3 bis 6 LSV ausgenommen. Für diese Ladepunkte gelten also die Regelungen über die Mindestanforderungen (§ 3 LSV), das punktuelle Aufladen (§ 4 LSV), die Anzeige und Nachweispflichten (§ 5 LSV) und die Kompetenzen der Regulierungsbehörde (§ 6 LSV) nicht.

h. Übergangsregelung

§ 8 LSV enthält eine Übergangsregelung für Alt-Ladesäulen, also Ladepunkte, die vor dem 14.12.2017 in Betrieb genommen worden sind. Sie werden allerdings nicht generell von den Vorgaben der LSV befreit. Vielmehr müssen die Betreiber lediglich nicht das punktuelle Aufladen (§ 4 LSV) ermöglichen.

II. Mess- und eichrechtliche Vorgaben

Beim Betrieb von Ladesäulen sind auch die Anforderungen, die sich aus dem Mess- und Eichrecht ergeben, zu beachten. Das Mess- und Eichrecht schafft die Grundlage dafür, dass das Messergebnis korrekt angezeigt und abgerechnet wird.

1. Mess- und Eichgesetz

Bei Ladesäulen unterliegen der Stromzähler und die Anzeige des Stromzählers als Zusatzeinrichtungen dem Mess- und Eichgesetz (MessEG), vgl. § 3 Nr. 24b MessEG. Insbesondere muss der Nutzer nach dem Ladevorgang überprüfen können, wieviel elektrische Energie er bezogen bzw. – bei Abrechnung nach Zeit – wieviel Zeit der Ladevorgang in Anspruch genommen hat und wie sich der Preis anhand des gemessenen kWh- oder Zeitwerts berechnet.

Das MessEG ist indes nur anwendbar, wenn die Messgeräte zur Verwendung im geschäftlichen oder amtlichen Verkehr oder zur Durchführung von Messungen im öffentlichen Interesse bestimmt sind (§ 3 Nr. 13 MessEG). Ladesäulen im Betrieb werden regelmäßig unter das Merkmal „Verwendung im geschäftlichen Verkehr“ fallen. Etwas Anderes könnte allenfalls gelten, wenn die Ladesäulen ausschließlich zum Auftanken von Flottenfahrzeugen genutzt werden.

Ist das MessEG anwendbar, gelten auch die vom Regelmittlungsausschuss der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) festgelegten technischen Anforderungen. Dabei handelt es sich um das Dokument 6-A vom 16.3.2017 „Regeln und Erkenntnisse des Regelmittlungsausschusses nach § 46 des Mess- und Eichgesetzes für Messgeräte und Zusatzeinrichtungen im Bereich der E-Mobilität“. Das Dokument enthält in drei Abschnitten „Regeln und technische Spezifikationen für Messgeräte und Zusatzeinrichtungen“, „Regeln und Erkenntnisse über Verfahren der Konformitätsbewertung“ und „Regeln und Erkenntnisse zu den Verwendungspflichten“. Die technischen Anforderungen sind viel-

10 Durch Art. 1 der Verordnung vom 1.6.2017 (BGBl. I S. 1520).

11 Begründung der Verordnung, BR-Drucks. 507/15 vom 29.10.2015, S. 13.

12 Begründung der Verordnung, BR-Drucks. 507/15 vom 29.10.2015, S. 13.

fällig. Sie beziehen sich unter anderem auf die Zuordnung eines Messwerts zu einem bestimmten Messvorgang (Ziffer 1.2.1), die Anzeige des Messergebnisses (Ziffer 1.2.3) und die Genauigkeit von Wechselstrom-Wirkverbrauchsählern, Gleichstromzählern und Uhren (Ziffer 3.1).

2. Messstellenbetriebsgesetz

Zu beachten ist des Weiteren das Gesetz über den Messstellenbetrieb und die Datenkommunikation in intelligenten Energienetzen (Messstellenbetriebsgesetz (MsbG)). Es enthält gemäß seinem § 1 Regelungen zur Ausstattung von Messstellen der leitungsgebundenen Energieversorgung mit modernen Messeinrichtungen und intelligenten Messsystemen, zur Ausgestaltung des Messstellenbetriebs und zur freien Wahl eines Messstellenbetreibers, zur Aufgabentrennung von Messstellenbetrieb, zu technischen Mindestanforderungen an den Einsatz von intelligenten Messsystemen, zur energiewirtschaftlichen Datenkommunikation und zur allgemeinen Datenkommunikation mit Smart-Meter-Gateways sowie zum Datenschutz.

Im MsbG findet sich indes eine wichtige Ausnahmeregelung: Nach § 48 S. 1 MsbG sind Messsysteme, die ausschließlich der Erfassung der zur Beladung von Elektromobilen entnommenen oder durch diese zurückgespeisten Energie dienen, bis zum 31.12.2020 von den technischen Vorgaben des Teils 2 Kapitel 3 ausgenommen. Somit sind Messsysteme von Ladesäulen bis zu dem genannten Datum von den technischen Vorgaben zur Gewährleistung von Datenschutz und Datensicherheit beim Einsatz von Smart-Meter-Gateways (§§ 19 bis 28 MsbG) befreit. Anwendbar ist aber Teil 3 Kapitel 3, also die Regelungen zur Datenkommunikation in intelligenten Energienetzen, sodass Datenschutz erforderlich ist (siehe dazu sogleich unter III.).

III. Datenschutzrechtliche Vorgaben

Der Betrieb von Ladesäulen hat auch datenschutzrechtliche Implikationen. Allerdings ist die Frage, wem die Daten, die beim Betrieb von Ladesäulen entstehen, *gehören*, keine datenschutzrechtliche, sondern eine zivilrechtliche. Diese Frage ist wirtschaftlich von großer Bedeutung, da diese Daten von großem Wert sind, weil sie genutzt werden können, um neue Geschäftsmodelle zu entwickeln oder bestehende zu optimieren. Leider hat der deutsche Gesetzgeber die Frage, wem die Daten zivilrechtlich zuzuordnen sind,¹³ bislang nicht entschieden.

In datenschutzrechtlicher Hinsicht ist zu beachten, dass Daten mit Personenbezug nur genutzt werden dürfen, wenn eine Einwilligung oder eine andere Rechtfertigung gegeben

ist. Bei einer Ladesäule sind personenbezogene Daten beispielsweise Vor- und Nachname sowie Anschrift und Bankverbindung des Nutzers, aber auch der Umfang der Nutzung (Volumina, Häufigkeit).

Etwas unklar ist, in welcher *Form* die Einwilligung erklärt werden kann. § 49 Abs. 2 Nr. 7 MsbG verweist auf § 4a des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG). Allerdings ist diese Regelung am 24.5.2018 außer Kraft getreten. § 4a Abs. 1 S. 3 BDSG bestimmte, dass die Einwilligung der Schriftform bedarf, soweit nicht wegen besonderer Umstände eine andere Form angemessen ist. Die Einwilligung ist nunmehr in § 51 BDSG geregelt, ohne dass ein Schriftformerfordernis statuiert wird. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Einwilligung auch in elektronischer Form erklärt werden kann.

IV. Steuerliche Vorteile

Das Ziel eines jeden Unternehmens wird es sein, sein Vermögen so effizient wie möglich zu nutzen. Vor diesem Hintergrund könnten betriebliche Elektrofahrzeuge, Hybrid-elektrofahrzeuge und Elektrofahrräder zur Privatnutzung durch Mitarbeiter freigegeben werden. Die ergänzende Nutzung verlängert nicht nur die täglichen Einsatzzeiten der vorhandener Flotte, sondern wirkt zusätzlich als Instrument der Mitarbeiterbindung in einer Zeit des Wettbewerbs um Arbeitskräfte. Der Gesetzgeber begünstigt die Überlassung der Fahrzeuge, das Aufladen der Fahrzeuge und die Überlassung von Ladeinfrastruktur in der nachfolgend beschriebenen Weise.

1. Überlassung von Fahrzeugen

Grundsätzlich begründet die Möglichkeit, betriebliche Fahrzeuge – ob mit konventionellem oder alternativem Antrieb – privat zu nutzen, einen lohnsteuerpflichtigen geldwerten Vorteil. Dieser Vorteil ermittelt sich nach den Vorschriften des § 8 Abs. 2 S. 2 i.V.m. § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 des Einkommensteuergesetzes (EStG). Er beläuft sich entweder auf 1 Prozent des inländischen Bruttolistenpreises des Fahrzeugs zuzüglich 0,03 Prozent des Listenpreises für jeden Kilometer der Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte, oder aber der Anteil der Privatnutzung wird über ein ordnungsgemäß geführtes Fahrtenbuch ermittelt, § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 3 EStG.

Beide Berechnungsmethoden führen bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in der Regel allerdings zu erhöhten geldwerten Vorteilen, weil die Listenpreise für Elektro- und Hybridelektromobile derzeit oberhalb der Listenpreise für Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben liegen. Deshalb hat der Gesetzgeber in § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 EStG eine Regelung geschaffen, mit der der Bruttolistenpreis bei Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen (soweit sie als Plug-in-Hybrid-

¹³ Siehe dazu etwa *Stender-Vorwachs/Steege*, NJOZ 2018, 1361 ff.

de extern aufladbar sind) für Zwecke der Steuerberechnung fiktiv reduziert wird. Die Minderung beläuft sich bei im Jahr 2018 angeschafften Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen auf 250 Euro¹⁴ je Kilowattstunde der Batterieleistung. Zusätzlich ist die Minderung im Jahr 2018 auf einen Höchstbetrag von 7.500 Euro¹⁵ begrenzt.

Beispiel:

Der Arbeitgeber stellt dem Arbeitnehmer ein Dienstfahrzeug zur Verfügung, das dieser auch privat nutzen darf. Das Fahrzeug wurde im Jahre 2018 angeschafft und zugelassen. Der Bruttolistenpreis beträgt 45.000 Euro; die laufenden Kosten des Arbeitgebers summieren sich auf monatlich 1.000 Euro. Die dienstliche Nutzung des Arbeitnehmers beläuft sich auf 30.000 km im Jahr; die Privatnutzung umfasst 11.000 km. Für seinen Weg zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte hat der Arbeitnehmer eine einfache Entfernung von 25 km zurückzulegen. Als Alternative hierzu stellt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein Elektrofahrzeug mit einer Batteriekapazität von 20 kWh zur Verfügung. Der Bruttolistenpreis des Fahrzeugs soll unverändert 45.000 Euro betragen.

Lösung:

Nach der 1-Prozent-Regelung hat der Arbeitnehmer einen geldwerten Vorteil in Höhe von monatlich 450 Euro zuzüglich eines geldwerten Vorteil für die Wegstrecke Wohnung – erste Tätigkeitsstätte in Höhe von monatlich 337,50 Euro zu versteuern. Erhält der Arbeitnehmer stattdessen ein Elektrofahrzeug oder ein extern aufladbares Hybridelektrofahrzeug mit der Batteriekapazität von 20 kWh, so mindert sich der geldwerte Vorteil auf monatlich insgesamt 700 Euro (400 Euro nach der 1-Prozent-Regelung und 300 Euro aufgrund der Entfernung Wohnung – erste Tätigkeitsstätte).

Weist der Arbeitnehmer den Umfang der Privatnutzung durch ein Fahrtenbuch nach, sinken auch hier die auf den betrieblichen und den privaten Nutzungsanteil zu verteilenden Kosten um den auf die Anschaffung der Batterie entfallenden Anteil. Deshalb vermindert sich der geldwerte Vorteil in Form der Privatnutzung des Arbeitnehmers.

von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7.11.2016¹⁶ für Entlastung gesorgt. Nach der Vorschrift gelten die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährten Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2, zweiter Halbsatz EStG als lohnsteuerfrei, wenn diese Vorteile an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens erlangt werden. Diese Begünstigung gilt auch dann, wenn der Arbeitnehmer ein nicht nur anteilig, sondern ausschließlich privat genutztes Fahrzeug beim Arbeitgeber lädt.¹⁷

Einen Einfluss auf die Geltendmachung der gesetzlich festgelegten pauschalen Kilometersätze (0,30 Euro pro Kilometer, § 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4a S. 2 EStG) soll die Steuerfreiheit nicht haben. Insoweit kann der Arbeitnehmer steuerlich auch dann 0,30 Euro pro gefahrenem Kilometer für Dienstreisen geltend machen, wenn er den hierfür verwendeten Strom lohnsteuerfrei beim Arbeitgeber tankt.¹⁸ Zudem braucht der Arbeitgeber bei der lohnsteuerfreien Abgabe des Stroms keine Aufzeichnungen im Lohnkonto des Arbeitnehmers zu führen.

Zeitlich ist die Möglichkeit des lohnsteuerfreien Aufladens von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen zunächst auf den Zeitraum vom 1.1.2017 bis zum 31.12.2020 begrenzt.

Die dem Arbeitnehmer durch das Laden bei einem Dritten oder an der privaten Ladevorrichtung entstehenden Stromkosten, kann der Arbeitgeber gegebenenfalls nach § 3 Nr. 50 EStG als Auslagenersatz erstatten, wenn der Arbeitnehmer den Strom ausschließlich für dienstliche Fahrten einsetzt. Der Auslagenersatz erfolgt durch individuellen Nachweis der dem Arbeitnehmer entstandenen Kosten. Wird dieser Nachweis nicht geführt, darf der Arbeitgeber die Kosten in gewissen Grenzen auch pauschal erstatten. Die Höhe der erstattbaren Kosten beträgt 20 Euro für Elektrofahrzeuge und 10 Euro für Hybridelektrofahrzeuge je Monat, wenn eine zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber besteht. Ohne gesonderte Lademöglichkeit beträgt die maximale Höhe des pauschalen lohnsteuerfreien Auslagenersatzes 50 Euro für Elektro- und 25 Euro für Hybridelektrofahrzeuge.¹⁹

2. Aufladen der Fahrzeuge

Um seinen Elektro- oder Hybridelektro-Dienstwagen zu laden, kann der Arbeitnehmer eine Ladevorrichtung des Arbeitgebers, die Anlage eines Dritten oder auch seine eigene private Ladevorrichtung nutzen. Dabei ist die vom Arbeitgeber vorgenommene Erstattung der Stromladekosten lohnsteuerpflichtig, wenn der Arbeitnehmer die Energie von einem Dritten oder über seine private Stromladesäule bezieht. Für den unentgeltlich vom Arbeitgeber abgegebenen Strom hat der Gesetzgeber demgegenüber mit der Einführung des § 3 Nr. 46 EStG durch das Gesetz zur steuerlichen Förderung

3. Bereitstellen von Ladeinfrastruktur

Darüber hinaus kann der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer die betriebliche Ladevorrichtung auch unentgeltlich oder

14 Der Betrag mindert sich um jeweils 50 Euro pro Jahr bis zum Jahr 2022.

15 Der Betrag mindert sich bis zum Jahr 2022 auf 5.500 Euro.

16 BGBl. I S. 2498; BStBl. 2016 I, S. 1211.

17 BMF-Schreiben vom 14.12. 2016, BStBl. 2016 I, S. 1446, Rz. 11.

18 BMF-Schreiben vom 14.12.2016, BStBl. 2016 I, S. 1446, Rz. 27.

19 BMF-Schreiben vom 26.10.2017, BStBl. 2017 I, S. 1439, zu Rz. 19a.

verbilligt überlassen. Einen lohnsteuerpflichtigen geldwerten Vorteil begründet diese Überlassung nicht. Dies gilt selbst dann, wenn der Arbeitnehmer die Ladevorrichtung ausschließlich privat oder für die Erzielung von Einkünften aus anderen Einkunftsarten verwendet.²⁰ Von der lohnsteuerfreien Bereitstellung der Anlage umfasst ist die Bereitstellung der gesamten Ladeinfrastruktur einschließlich Aufbau, Wartung und Betrieb.²¹ Übereignet der Arbeitgeber die Ladevorrichtung an den Arbeitnehmer, kommt eine Lohnsteuerfreiheit allerdings nicht in Betracht. Es steht dem Arbeitgeber aber frei, den durch die unentgeltliche oder verbilligte Übereignung gewährten Vorteil pauschal in Höhe von 25 Prozent des Vorteils zu versteuern, § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG. Die Möglichkeit der Pauschalierung besteht auch dann, wenn der Arbeitnehmer die Anlage selbst finanziert, hierfür aber einen Zuschuss seines Arbeitgebers erhält.

4. Elektrofahrräder

a. Aufladen von Elektrofahrrädern

Neben dem lohnsteuerfreien Laden von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen können auch Elektrofahrräder lohnsteuerfrei beim Arbeitgeber aufgeladen werden. Das gilt nach Auffassung der Finanzverwaltung nun nicht mehr nur für verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeuge geltende Fahrräder²², sondern auch für alle anderen elektrisch betriebenen Fahrräder.²³

b. Bereitstellen von Elektrofahrrädern

Bei Fahrrädern unterscheiden das Gesetz und auch die Finanzverwaltung zwischen Fahrrädern, die verkehrstechnisch als Kraftfahrzeug gelten und deshalb einer Zulassung bedürfen (Motor unterstützt Geschwindigkeiten von über 25 km/h) und Fahrrädern, die diese Kriterien trotz integrierter Motorunterstützung nicht erfüllen. Gilt ein Fahrrad nicht als Kraftfahrzeug, beläuft sich der lohnsteuerpflichtige Vorteil des Arbeitnehmers auf 1 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrrads. Eine zusätzliche Versteuerung für das Zurücklegen der Strecke zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte wird nicht vorgenommen. Unterstützt ein Elektromotor das Fahrrad auch über eine Geschwindigkeit von 25 km/h hinaus, finden die vorgenann-

ten Kriterien für die Versteuerung von Kraftfahrzeugen Anwendung.

5. Aktuelle Entwicklungen

Eine weitere Förderung der Elektromobilität ist durch eine Änderung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 und 3 EStG infolge des Gesetzes zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vorgesehen. Demnach soll bei einer Anschaffung von Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugen nach dem 31.12.2018 und vor dem 1.1.2022 nur die Hälfte des Listenpreises für die Ermittlung des geldwerten Vorteils des Arbeitnehmers angesetzt werden. Dies würde faktisch dazu führen, dass die 1-Prozent-Regelung für den benannten Übergangszeitraum und im Sinne der Förderung der Elektromobilität zu einer 0,5-Prozent-Regelung umqualifiziert würde. Käme stattdessen die Fahrtenbuchmethode zur Anwendung, würde lediglich die Hälfte der Anschaffungskosten des Elektro- oder Hybridelektrofahrzeugs in die auf die betriebliche und die private Nutzung aufzuteilenden Gesamtkosten einfließen. Eine zusätzliche Minderung der Anschaffungskosten um die Anschaffungskosten der Batterie soll zwischen 2019 bis 2022 für die in diesem Zeitraum angeschafften Fahrzeuge allerdings entfallen.²⁴

In seiner Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes²⁵ hat der Bundesrat die vorgeschlagene Änderung des § 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG, aber auch auf die geschätzten Steuerminderungen in Höhe von 1,97 Milliarden Euro im Zeitraum 2019 bis 2022 verwiesen. Darüber hinaus sollten nach Einschätzung der Länderkammer die Steuervorteile für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge zusätzlich auf die nicht als Kfz zugelassenen Elektrofahrräder (Pedelects) und Fahrräder ohne Elektroantrieb ausgeweitet werden. Dadurch könnte es „in den Ballungszentren und ihren Randzonen zu einer Entlastung des Verkehrs und zu einer Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastung“ kommen. Ob und in welcher Weise der Bundestag der gesetzlichen Änderung zustimmt bleibt abzuwarten.

V. Stromsteuerliche Situation

Fraglich ist auch nach dem Stromsteuergesetz (StromStG), wer im Bereich der Elektromobilität als Letztverbraucher und als Versorger zu qualifizieren ist. Auch hier ergeben sich steuerliche Konsequenzen, die im Folgenden näher dargestellt werden.

1. Versorgerstellung des Ladesäulenbetreibers

Grundsätzlich lässt jedes Leisten von Strom den Leistenden zum Versorger und regelmäßig – bei Entnahme zum Ver-

20 BMF-Schreiben vom 14.12.2016, BStBl. 2016 I, S. 1446, Rz. 21.

21 BMF-Schreiben vom 14.12.2016, BStBl. 2016 I, S. 1446, Rz. 20.

22 So schon das BMF-Schreiben vom 14.12.2016, BStBl. 2016 I, S. 1446, Rz. 10.

23 BMF-Schreiben vom 26.10.2017, BStBl. I 2017, S. 1439, zu Rz. 10.

24 BR-Drucks. 372/18 vom 10.8.2018.

25 BR-Drucks. 372/18 vom 21.9.2018.

brauch – auch zum Steuerschuldner der Stromsteuer werden (§§ 2 Nr. 1, 5 Abs. 2 StromStG). Da eine steuerpflichtige Entnahme auch im Fall der Ladung eines Elektrofahrzeugs stattfindet, ist von besonderer Bedeutung, ob der Ladesäulenbetreiber allein durch das Beladen von Fahrzeugen Dritter zum Versorger werden kann. Ferner ist zu klären, wer als Letztverbraucher anzusehen ist und welche Folgen dies haben könnte.

Ausnahmen von dem gesetzlichen Grundsatz, dass jedes Leisten von Strom für die Versorgerstellung statusbegründend ist, sind in der Stromsteuer-Durchführungsverordnung (StromStV) geregelt. Eine Ausnahme für die Elektromobilität findet sich in § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StromStV. Wer ausschließlich nach § 3 StromStG zu versteuernden Strom (Regelsteuersatz) bezieht und diesen ausschließlich zur Nutzung für die Elektromobilität als Letztverbraucher leistet, gilt nicht als Versorger, sondern als Letztverbraucher. Dies gilt jedoch nur dann, wenn ausschließlich von einem im Steuergebiet ansässigen Versorger bezogener Strom geleistet wird.

Sollte der Betreiber der Ladesäule seinen Strom nicht von einem Versorger beziehen, sondern selbst erzeugen, greift die vorgenannte Ausnahme nicht. In diesem Fall kann der Anlagenbetreiber mit der Stromabgabe an der Ladesäule durchaus zum Versorger werden, wenn nicht andere Sondervorschriften eingreifen. Auch greift die Ausnahmenvorschrift nicht, wenn der Strom nicht zum Regelsteuersatz zu versteuern ist, sondern steuerfrei ist oder einem ermäßigten Steuersatz unterliegt, beispielsweise für Oberleitungsbusse oder Schienenbahnen.

Da es sich bei § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StromStV um eine spezielle Ausnahme vom Versorgerstatus handelt, die zudem eine ausschließliche Belieferung zu Zwecken der Elektromobilität erfordert, kann diese Ausnahmeregelung keine Anwendung für Unternehmen finden, die bereits aus anderen Gründen Versorger sind.

2. Entnahme von Strom an der Ladesäule als Letztverbraucher

Neben der Frage, wer Versorger und Steuerschuldner ist, ist weiterhin zu bestimmen, wer den Strom tatsächlich entnimmt. Denn Personen, die den Strom nutzen, haben grundsätzlich die Möglichkeit, einen Steuerentlastungsanspruch, beispielsweise nach den §§ 9b, 10 StromStG, geltend zu machen. Zu klären ist daher, wer bei Ladesäulen als Letztverbraucher bzw. Nutzer des Stroms anzusehen ist. Auf die o.g. Fiktion des Letztverbrauchers zum Zwecke der Vermeidung der Versorgerstellung ist nicht abzustellen, wie § 1a Abs. 2 S. 2 StromStV zeigt, der den Verbrauchern weiterhin die Möglichkeit der Steuerentlastung aufzeigt.

Der Bundesfinanzhof (BFH) stellt im Zusammenhang mit den §§ 9b, 10 StromStG zur Ermittlung des entlastungsberechtigten Unternehmens (und damit des Stromverbrau-

chers) im Wesentlichen auf den Realakt der Stromentnahme ab. So hatte das oberste Finanzgericht in seinem Urteil vom 25.9.2013²⁶ zu entscheiden, welchem Rechtsträger Stromverbräuche (stromsteuerrechtlich: die Stromentnahme) zuzuordnen sind. Der BFH hat entschieden, dass „einem Unternehmen des Produzierenden Gewerbes [...] für die Strommengen keine Steuerbegünstigung zu[steht], die auf dem Betriebsgelände von Mitarbeitern eines anderen, rechtlich selbstständigen Unternehmens zur Erfüllung eines mit diesem Unternehmen abgeschlossenen Werkvertrags verbraucht werden“. Vertragliche oder wirtschaftliche Erwägungen sind für die vom BFH vorgenommene realaktbezogene steuerliche Betrachtung nicht entscheidend. Vielmehr wird von der Rechtsprechung nur auf die kleinste, rechtlich selbstständige Einheit abgestellt, die den Strom entnimmt.

Allerdings ist fraglich, ob eine Entlastung nach §§ 9b, 10 StromStG für Ladesäulen überhaupt genutzt werden kann. Nach dem zum 1.1.2018 geänderten Stromsteuergesetz wird Unternehmen des Produzierenden Gewerbes die Steuerentlastung nach §§ 9b und 10 StromStG nicht mehr für betrieblich genutzten Strom gewährt, der für Zwecke der Elektromobilität verwendet wird.

Nach § 2 Nr. 8 StromStG ist Elektromobilität als das Nutzen elektrisch betriebener Fahrzeuge, ausgenommen schienen- oder leitungsgebundener Fahrzeuge, zu verstehen. Im StromStG findet keine Eingrenzung der „Fahrzeuge“ statt, womit grundsätzlich z.B. auch Elektrofahräder, Flurförderfahrzeuge oder Gabelstapler erfasst wären. Aus diesem Grund wurden in der StromStV, ebenfalls mit Wirkung zum 1.1.2018, einschränkende Regelungen aufgenommen (vgl. § 1c StromStV). Danach gilt als Elektromobilität nur die Nutzung von Batterieelektrofahrzeugen sowie von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (Plug-In-Hybride). Ein Batterieelektrofahrzeug ist als Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) mit einem elektrischen Antrieb anzusehen, dessen elektrischer Energiespeicher von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar ist. Ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit mehreren Antrieben, von denen mindestens einer elektrisch ist und dessen elektrischer Energiespeicher auch von außerhalb des Fahrzeuges aufladbar ist. Keine Elektromobilität im Sinne des Gesetzes ist die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge, die nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind und die ausschließlich auf einem Betriebsgelände eingesetzt werden, sowie elektrisch betriebener Fahrräder, die ausschließlich auf einem Betriebsgelände eingesetzt werden. Für diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge, die nicht unter den Begriff der Elektromobilität fallen, sollen dann weiterhin Steuerentlastungen nach den §§ 9b und 10 StromStG in Anspruch genommen werden können.

26 Az. VII R 64/11.

Soweit „Elektromobilität“ gegeben ist, sieht die StromStV im Rahmen des Stromsteuerentlastungsverfahrens auch Schätzmöglichkeiten vor, wenn die Installation von Mess- oder Zählereinrichtungen einen unverhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Aufwand bewirken würde (§ 17d Abs. 4 StromStV).

3. Prüfung relevanter Stromsteuerbefreiungstatbestände

Da die Ausnahmen des Versorgers weitgehend an den regelversteuerten Strom (§ 3 StromStG) anknüpfen, ist auch zu prüfen, ob Strom, der an einer Ladesäule abgegeben wird, zwingend mit dem **Regelsteuersatz** zu versteuern ist. Grundsätzlich handelt es sich bei der Abgabe von Strom an einer Ladesäule zunächst um geleistete und aus einem Versorgungsnetz entnommenen Strommengen, die der Stromsteuerepflicht unterliegen (vgl. § 5 Abs. 1 StromStG). Insbesondere selbst erzeugter Strom, der an Ladesäulen an Letztverbraucher abgegeben wird, kann in den Fällen des § 9 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 3 StromStG aber von der Stromsteuer befreit sein.

Soweit ein Unternehmen von ihm betriebene Ladesäulen mit eigenerzeugtem Strom aus erneuerbaren Energieträgern i.S.d. § 2 Nr. 7 StromStG versorgt, könnte dieser Strom nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 StromStG von der Stromsteuer befreit sein. Entscheidend ist dabei, dass dieser „grüne“ Strom „aus einem ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern gespeisten Netz oder einer entsprechenden Leitung entnommen wird“. Insbesondere die hier erforderliche „Ausschließlichkeit“, die nach dem Gesetzeswortlaut erfordert, dass das betroffene Netz bzw. die Leitung nur mit „grünem“ Strom gespeist wird, ist in der Praxis selten gegeben. Wird in ein Betriebsnetz neben dem „grünen“, selbst erzeugten Strom auch „grauer“ Strom aus dem Netz bezogen, ist fraglich, ob es sich noch um ein ausschließlich mit „grünem“ Strom gespeistes Netz handelt. Nach neuem Verständnis der Zollverwaltung²⁷ ist der Anwendungsbezug dieser Regelung daher nur noch gering und in den meisten Fällen nicht mehr gegeben.

Als weiterer Befreiungstatbestand für selbst erzeugten und an einer Ladesäule verbrauchten Strom kommt § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG in Betracht. Danach ist Strom steuerfrei, der in Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu zwei MW erzeugt wird und vom Betreiber der Anlage als Eigenerzeuger im räumlichen Zusammenhang zu der Anlage (Radius 4,5 km) zum Selbstverbrauch entnommen wird (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. a) StromStG) oder von demjenigen, der die Anlage betreibt oder betreiben lässt, an Letztverbrau-

cher geleistet wird, die den Strom im räumlichen Zusammenhang (Radius 4,5 km) zu der Anlage entnehmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. b) StromStG).

Im Falle des § 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. a) StromStG ist entscheidend, dass derjenige, der den Strom erzeugt, mit demjenigen identisch ist, der den Strom verbraucht. Damit wäre die Steuerfreiheit zunächst daran geknüpft, dass Betreiber der Ladesäule und Endverbraucher personenidentisch sind. Wie bereits oben dargestellt, sind als Endverbraucher im Sinne des Stromsteuerrechts die Betreiber der Elektromobile anzusehen. Sind diese und der Betreiber der Stromerzeugungsanlage personenverschieden, kommt nur eine Stromsteuerbefreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. b) StromStG in Betracht. Entscheidend ist dabei allerdings, dass an der Leistungsbeziehung bezüglich des Stroms keine weiteren als die in der Regelung genannten Personen beteiligt sind (vgl. § 12b Abs. 4 StromStV), d.h. nur der Anlagenbetreiber und der Letztverbraucher. Wenn dasselbe Unternehmen Betreiber sowohl der Stromerzeugungsanlage als auch der Ladesäule ist und Strom direkt an die Fahrzeugbetreiber abgibt, könnten diese Vorgaben erfüllt sein. In anderen Fällen wäre zu prüfen, ob wegen § 12b Abs. 4 StromStV die Stromsteuerbefreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. b) StromStG noch eingreift.

Hinzuweisen ist aus aktuellem Anlass darauf, dass das Bundesministerium für Finanzen am 19. Oktober einen Referentenentwurf zur Änderung des Stromsteuergesetzes veröffentlicht hat. Wesentlicher Gegenstand des Gesetzesentwurfs sind beihilferechtlich erforderliche Änderungen der Stromsteuerbefreiung für Grünstrom und Strom aus Anlagen bis 2 MW (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 StromStG). Die Steuerbefreiung für Strom aus regenerativen Energiequellen nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 StromStG soll ausgeweitet werden und Strom aus regenerativen Anlagen über 2 MW dann steuerbefreit sein, wenn der Betreiber den Strom zum Eigenverbrauch am Ort der Erzeugung entnimmt. Die Steuerbefreiung für Anlagen bis 2 MW soll in Zukunft nur gelten, wenn die Stromerzeugungsanlage hocheffizient ist. Damit werden die energiesteuerlichen Vorschriften in § 53a Energiesteuergesetz (EnergieStG) und § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG einander angeglichen. Da es sich nur um einen Referentenentwurf handelt, bleibt auch die weitere Entwicklung abzuwarten.

VI. Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr

Prüft die Geschäftsleitung eines Betriebs die Möglichkeit, ihre Flotte ganz oder teilweise auf Elektrofahrzeuge umzustellen, sollte sie auch berücksichtigen, dass Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr privilegiert werden können und auch tatsächlich bereits häufig privilegiert werden. Grundlage dafür ist das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Nach diesem Gesetz können die Straßenverkehrsbehörden vielfältige Bevorrechtigungen schaffen. So können beispielsweise Parkplät-

²⁷ Vgl. Generalzolldirektion, Informationen der zu den Stromsteuerbefreiungen nach § 9 Absatz 1 Nummer 1 und 3 Stromsteuergesetz (StromStG), Stand: Februar 2017.

ze eingerichtet werden, die nur von Elektrofahrzeugen benutzt werden dürfen. Oder es dürfen Straßen, die für Kraftfahrzeuge gesperrt sind, für Elektrofahrzeuge freigegeben werden. Möglich ist es auch, Elektrofahrzeugen das kostenlose Parken auf an sich gebührenpflichtigen Parkplätzen zu ermöglichen.

VII. Fördermittel

Bei der Entscheidung für oder gegen den Aufbau einer Ladesäuleninfrastruktur sollte auch berücksichtigt werden, dass Fördermittel in Betracht kommen.

1. Bundesprogramm

Der Bund fördert mit rund 300 Millionen Euro bis 2020 den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland. Ziel der Förderung ist ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes LadeNetz für E-Mobilisten. Die Fördermittel werden dabei im Rahmen von Förderaufrufen nach dem Prinzip „first-come, first-served“ vergeben. Gefördert wird allerdings nur die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladesäulen, so dass eine Förderung nach diesem Programm ausscheidet, wenn sich die Geschäftsführung für nicht öffentlich zugängliche Ladesäulen entscheidet. Zudem muss die Ladesäule den in § 3 LSV genannten Vorgaben entsprechen. Der erste Förderaufruf sah beispielsweise die Förderung von Schnelladepunkten bis 100 kW in Höhe von bis zu 40 Prozent und mit bis zu 12.000 Euro pro Ladesäule vor. Allerdings wird der maximale Förderbetrag nur bewilligt, wenn der Zugang zur Ladesäule 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche ermöglicht wird. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen, d.h. Betriebe, die bereits Fördermittel aus einem anderen Programm beziehen, erhalten nicht noch zusätzlich Geld aus dem Förderprogramm des Bundes.

2. KfW-Umweltprogramm

Die KfW unterstützt die Errichtung von Ladesäulen, indem sie günstige Kredite gewährt. Der effektive Zinssatz beträgt

bei diesen Darlehen ab 1,00 Prozent pro Jahr, und es werden Kredite von bis zu 10 Millionen Euro vergeben, deren Laufzeit bis zu 20 Jahre beträgt.

3. Regionale Förderprogramme

Schließlich gibt es auch auf den Ebenen der Länder und Kommunen Förderprogramme, die hier nicht im Einzelnen vorgestellt werden können. Insofern empfiehlt es sich, die Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi)²⁸ zu nutzen.

VIII. Fazit

Ein Betrieb, der sich dazu entschließt, seine Flotte ganz oder teilweise auf Elektrofahrzeuge umzustellen und die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur auf dem Betriebsgrundstück zu errichten, hat bei der Umsetzung dieses Vorhabens eine Fülle von gesetzlichen Vorgaben zu beachten. Allerdings gibt es zugleich im geltenden Recht zahlreiche Privilegierungen von „Elektromobilität“ bis hin zu Regelungen, welche die Gewährung von Fördermitteln ermöglichen. Nach Auskunft der Bundesregierung sind in Deutschland mittlerweile 25.056 Elektro- und 84.675 Hybrid-Fahrzeuge zugelassen, während es 2011 noch lediglich 2.154 Elektro- und 12.622 Hybridfahrzeuge waren.²⁹ Damit hat sich die Zahl der Elektro- und Hybridfahrzeuge in sechs Jahren mehr als versiebenfacht. Allerdings ist Deutschland von dem 2020-Ziel (1 Million Elektrofahrzeuge), das nach Einschätzung der Bundesregierung „als politische Richtgröße nach wie vor gültig“³⁰ ist, noch immer weit entfernt. Dies wirft die Frage auf, ob der Gesetzgeber die rechtlichen und steuerlichen Anreize noch einmal verstärken und die komplexen, teilweise restriktiven Regelungen für eine praxisgerechte Handhabung noch weiter anpassen sollte.

28 www.foerderdatenbank.de.

29 BT-Drucks. 19/1908, S. 48. Die Zahlen beziehen sich auf den 31.12.2017.

30 BT-Drucks. 19/1536, S. 8.



AbfallR

Zeitschrift für das Recht der Abfallwirtschaft

Lexxion Verlagsgesellschaft mbH · Güntzelstraße 63
10717 Berlin · Tel.: 030/81 45 06-0 · Fax: 030/81 45 06-22
info@lexxion.de · www.lexxion.de

ISSN Print 2190-8117 · ISSN Online 2190-8125

Redaktion

Vivian Kessels (verantwortlich) · kessels@lexxion.eu
Tel.: 030/81 45 06-16 · Fax: 030/81 45 06-22

Herstellung

Automatischer Satz durch metiTEC-Software
me-ti GmbH, Berlin

Foto (Titel)

BSR-Archiv

Anzeigen

Natascha Dupré · dupre@lexxion.eu
Tel.: 030/81 45 06-23 · Fax: 030/81 45 06-22
Es gilt die Preisliste Nr. 1/2018.

Vertrieb

Jan Schinner · bestellung@lexxion.eu
Tel.: 030/81 45 06-11 · Fax: 030/81 45 06-22
Bestellung bei jeder Buchhandlung und beim Verlag

Bezugspreise Jahresabonnement 2019*

Printausgabe (inkl. Onlinezugriff auf Entscheidungsdatenbank)	€ 212,-
Einzelheft Print	€ 44,-
Print- + Onlineausgabe (inkl. Onlinezugriff auf Entscheidungsdatenbank und Archiv)	€ 240,-
Onlineausgabe (inkl. Onlinezugriff auf Entscheidungsdatenbank und Archiv)	€ 235,78

* Alle Preise inkl. MwSt, ggf. zzgl. Versand.

Erscheinungsweise

zweimonatlich

Manuskripte

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos, Programme, Datenbanken und Geräte wird keine Haftung übernommen. Mit der Annahme der Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag auch das Vervielfältigungsrecht zu gewerblichen Zwecken, insbesondere im Wege elektronischer Verfahren inklusive CD-Rom. Das Nutzungsrecht umfasst auch die Befugnis zur Einspeicherung von Daten in eine Datenbank. Nachdrucke müssen vom Verlag genehmigt werden. Alle in dieser Zeitschrift erscheinenden Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung jeglicher Art außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.

DER JURISTISCHE VERLAG

lexxion



BESTELL-COUPON

Erscheinungsweise: zweimonatlich

Jahresabonnement Print- und Onlineausgabe
(inkl. Onlinezugriff auf Entscheidungsdatenbank
und Archiv)
€ 240,- (inkl. MwSt. und zzgl. Versandkosten)

Heftumfang: ca. 48 Seiten

Zahlungsweise: per Rechnung

Kündigungsfrist: 6 Wochen zum Ende
des berechneten Zeitraums

ISSN 2190-8117

Ja, ich bestelle ein Abonnement der Zeitschrift

AbfallR

Name/Firma

Straße

PLZ/Ort

E-Mail

Datum/Unterschrift

Lexxion Verlagsgesellschaft mbH
Güntzelstraße 63 · 10717 Berlin
Tel.: 030-81 45 06-0, Fax: 030-81 45 06-22
www.lexxion.eu

DER JURISTISCHE VERLAG

lexxion

