

# Effiziente Mobilität Kompakt - Überblick Recht zum Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur

Herzlich willkommen zum Webinar

Bitte schalten Sie Ihr Mikrofon auf stumm, die Kamera aus und nutzen Sie die Chatfunktion!



# Kurzprofil BBH-Gruppe



Die BBH-Gruppe besteht aus der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH), der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der Unternehmensberatung BBH Consulting (BBHC), dem Quartiergestalter BBH Immobilien und der BBH Solutions.

Unser besonderes Kennzeichen ist der interdisziplinäre Beratungsansatz, der sich durch die Zusammenarbeit von Rechtsanwäl\*tinnen, Wirtschaftsprüfer\*tinnen, Steuerberater\*tinnen sowie Ingenieur\*tinnen, Wirtschaftsexpert\*tinnen und IT-Fachleuten auszeichnet.

Zusammen entwickeln wir für Sie passgenaue Lösungen für alle Unternehmenslagen.

- ▶ rund 600 Mitarbeiter\*tinnen
- ▶ über 4.000 Mandanten

# Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält\*innen, Wirtschaftsprüfer\*innen und Steuerberater\*innen – sowie weitere Expert\*innen in der BBH-Gruppe. Wir betreuen über 4.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastrukturwirtschaft.

BBH ist bekannt als „die“ Stadtwerke-Kanzlei. Wir sind aber auch viel mehr. In Deutschland und auch in Europa. Die dezentralen Versorger, die Industrie, Verkehrsunternehmen, Investoren sowie die Politik, z.B. die Europäische Kommission, die Bundesregierung, die Bundesländer und die öffentlichen Körperschaften, schätzen BBH.

- ▶ rund 250 Berufsträger\*innen in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt & Brüssel
- ▶ registrierte Interessenvertretung – Lobbyregister beim Deutschen Bundestag – R000790

# Dr. Christian de Wyl



Rechtsanwalt Dr. de Wyl berät im Bereich Netz und Vertrieb. Gesellschaftsrecht, Vertragsgestaltung, Entflechtung, Elektromobilität sowie die Betreuung von Kooperationen runden sein breites Spektrum ab.

- ▶ Geboren 1963 in Bremen
- ▶ 1983 bis 1988 Studium der Rechtswissenschaften in Marburg
- ▶ 1989 bis 1990 zivilrechtliche Promotion und Assistent an der Uni Marburg, Stipendiat der hess. Graduiertenförderung
- ▶ Ab 1994 fünfjährige Tätigkeit als Syndikusanwalt einer Großbank in Frankfurt/ Main
- ▶ Seit 1999 Rechtsanwalt und seit 2002 Partner bei BBH
- ▶ Aufsichtsrat der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der BBH Consulting AG und der BBH Solutions AG
- ▶ Dozent an der TU Berlin

**Rechtsanwalt · Partner**

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · Tel +49 (0)30 611 28 40-20 · [christian.de.wyl@bbh-online.de](mailto:christian.de.wyl@bbh-online.de)

# Katharina Schubert



Katharina Schubert ist als Rechtsanwältin im Schwerpunkt für Stadtwerke und Industrieunternehmen im Bereich des Energievertragsrechts, der E-Mobilität sowie im allgemeinen Zivilrecht tätig.

- ▶ Geboren 1993 in Almaty, Kasachstan
- ▶ Verheiratet, 1 Kind
- ▶ Studium der Rechtswissenschaften in Hamburg, Paris und Bremen, mit Ausbildungsstationen in Wirtschaftskanzleien in Paris und Moskau
- ▶ 2011 bis 2020: Wissenschaftliche Mitarbeiterin in einer international tätigen Wirtschaftskanzlei in Hamburg
- ▶ Referendariat beim OLG Rostock mit Stationen u. a. beim Thüringer Oberlandesgericht und der Bundeswehr
- ▶ Seit 2022 Rechtsanwältin bei BBH Erfurt

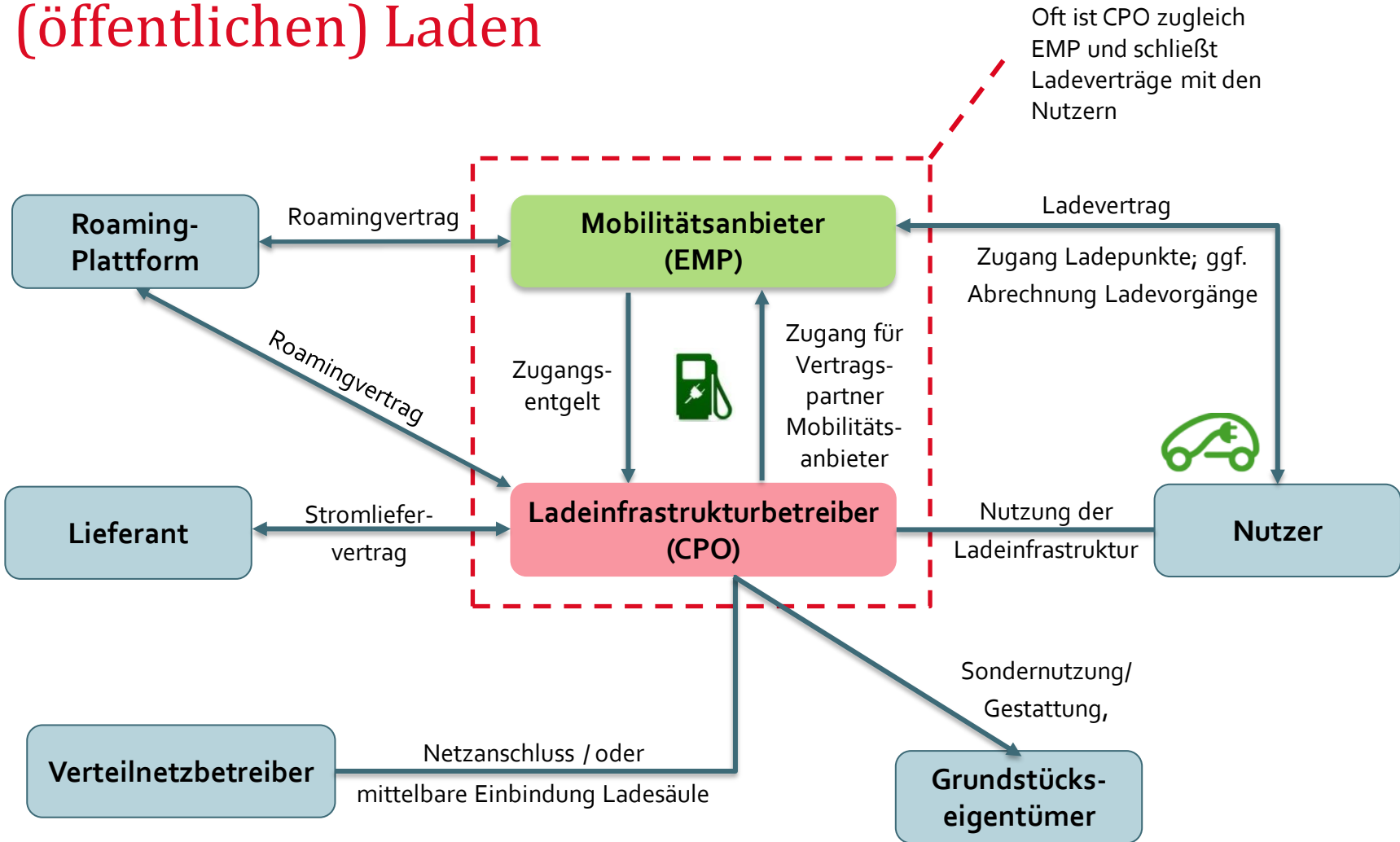
## Rechtsanwältin

99084 Erfurt · Regierungsstraße 64 · Tel +49 (0)361 64 41 68-225 · [katharina.schubert@bbh-online.de](mailto:katharina.schubert@bbh-online.de)

# Agenda

1. **Allgemeines / Marktrollen der Elektromobilität**
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. Abrechnung von Ladevorgängen
7. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel

# Ladeinfrastruktur – Marktrollen beim (öffentlichen) Laden



# LSV - Überblick

- ▶ LSV regelt techn. Vorgaben, punktuellen Laden, Bezahlungsmöglichkeiten, Anzeige BNetzA für LI, die öffentlich zugänglich ist
- ▶ Konkretisierung des Begriffes der **öffentlichen Zugänglichkeit**
  - „[...]der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, **es sei denn, der Betreiber hat am oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt; der Personenkreis wird nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunkts von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird [...].“**
  - Beschränkung auf Geschäftszeiten steht öff. zugängl. nicht entgegen
  - Parkhaus (+), Besucherparkplatz Flughafen (+), Supermarkt (+), Mehrfamilienhaus (-), Mitarbeiterparkplatz (-), Hotel (-)



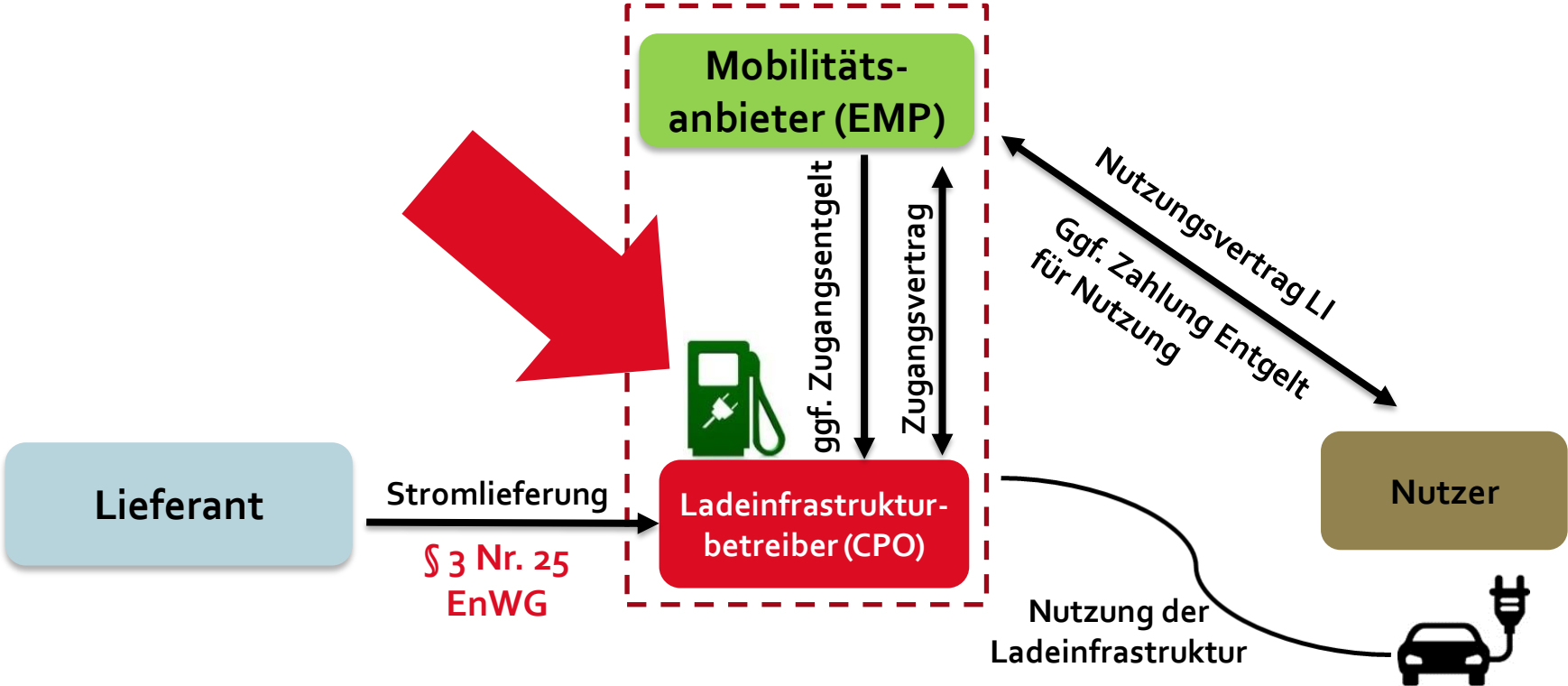
# Welche Ladepunkte sind öffentlich zugänglich?

- ▶ Infopapier des BMWK (abrufbar unter [www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)):

Durch die Anpassung der Definition wird nun klargestellt, dass **keine physischen Barrieren wie z.B. Poller oder Schranken erforderlich sind**, um den Ladepunkt als nicht öffentlich zugänglich einzustufen. Es genügt, wenn der Betreiber den Zugang zum Ladepunkt mit Hilfe einer **deutlich sichtbaren Beschilderung oder Kennzeichnung auf einen klar abgrenzbaren, bestimmten Personenkreis beschränkt**. Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber bei Bedarf individuell identifizieren kann. Dies ist typischerweise bei einer Mitgliedschaft, einer Anmeldung oder Registrierung sowie bei einem Arbeitsverhältnis der Fall.

Aktuell sind Besucherparkplätze z.B. an Firmen, Arztpraxen oder Hotels grundsätzlich als öffentlich zugänglich einzustufen und müssen sämtliche Anforderungen der Ladesäulenverordnung erfüllen. Dies kann ggf. dazu führen, dass die betreffenden Stellen darauf verzichten, Ladesäulen zu errichten. Durch die neue, **pragmatische Lösung** kann der Zugang nun vergleichsweise **niederschwellig** geregelt werden. Dadurch wird der Aufbau von Ladepunkten insb. an den genannten Orten attraktiver. Die Neuregelung ist eine **wesentliche Verbesserung zum status quo** und kann dazu beitragen, dass mehr Ladepunkte errichtet werden.

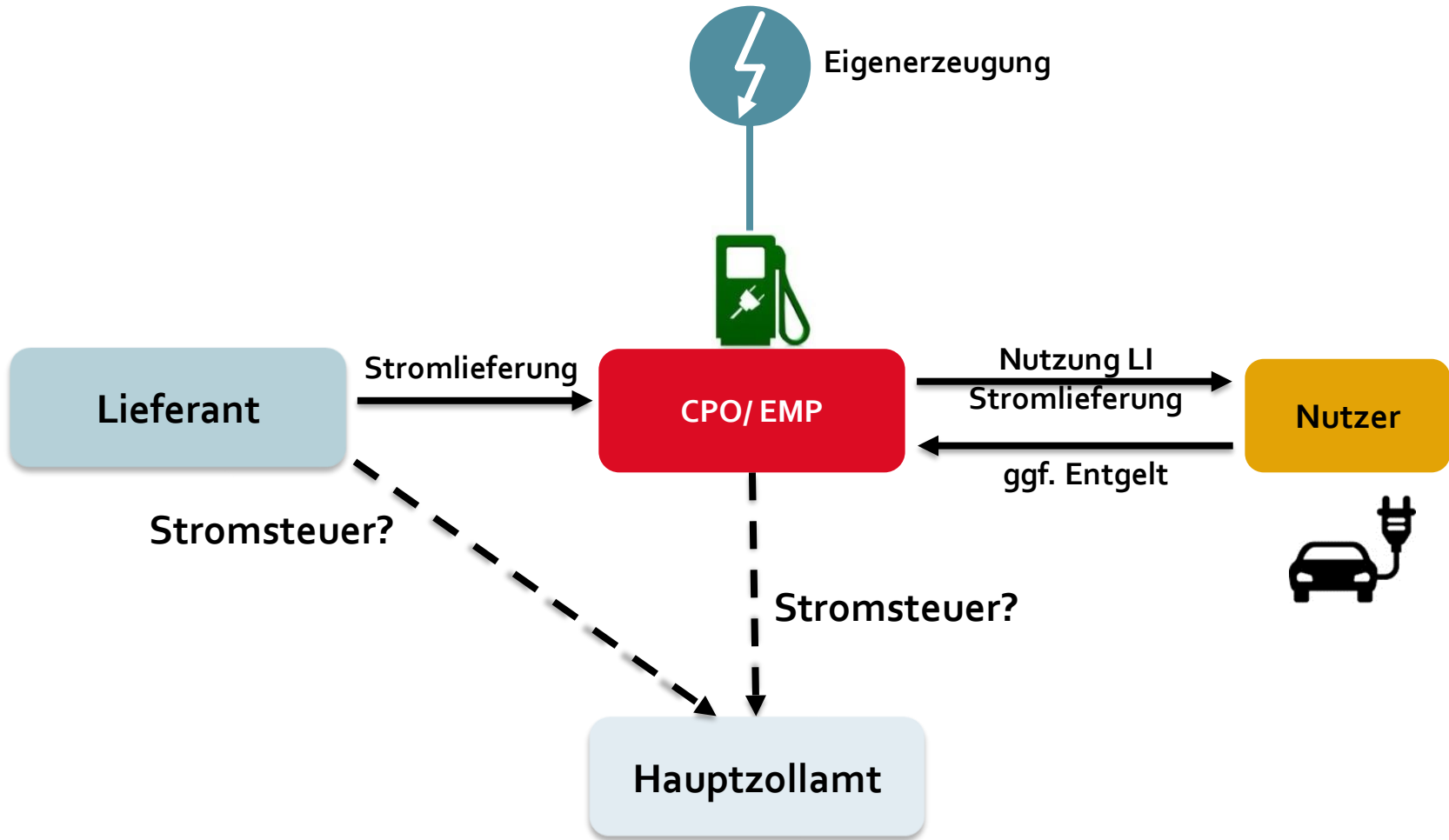
# Lieferant i. S. d. EnWG



# Einordnung von Ladevorgängen - Wer ist Lieferant i. S. d. EnWG?

- ▶ § 3 Nummer 25 EnWG: **Ladesäulen** (bzw. deren Betreiber) als **Letztverbraucher**:
  - *„auch der **Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich**“.*
  - Aus der **Begründung** zu § 3 Nr. 25 EnWG:  
*„Die energiewirtschaftsrechtlichen **Pflichten** gelten **im Verhältnis zwischen dem Energielieferanten bzw. Netzbetreiber und dem Ladepunktbetreiber**, nicht jedoch zwischen dem Ladepunktbetreiber und Elektrofahrzeugnutzer.“*
- ▶ **Betreiber ist kein Lieferant i. S. d. EnWG!**
  - Keine Anzeige nach § 5 EnWG, keine Rechnung nach § 40 EnWG, keine Vertragsinhalte nach § 41 EnWG, keine Stromkennzeichnung...

# Stromsteuer

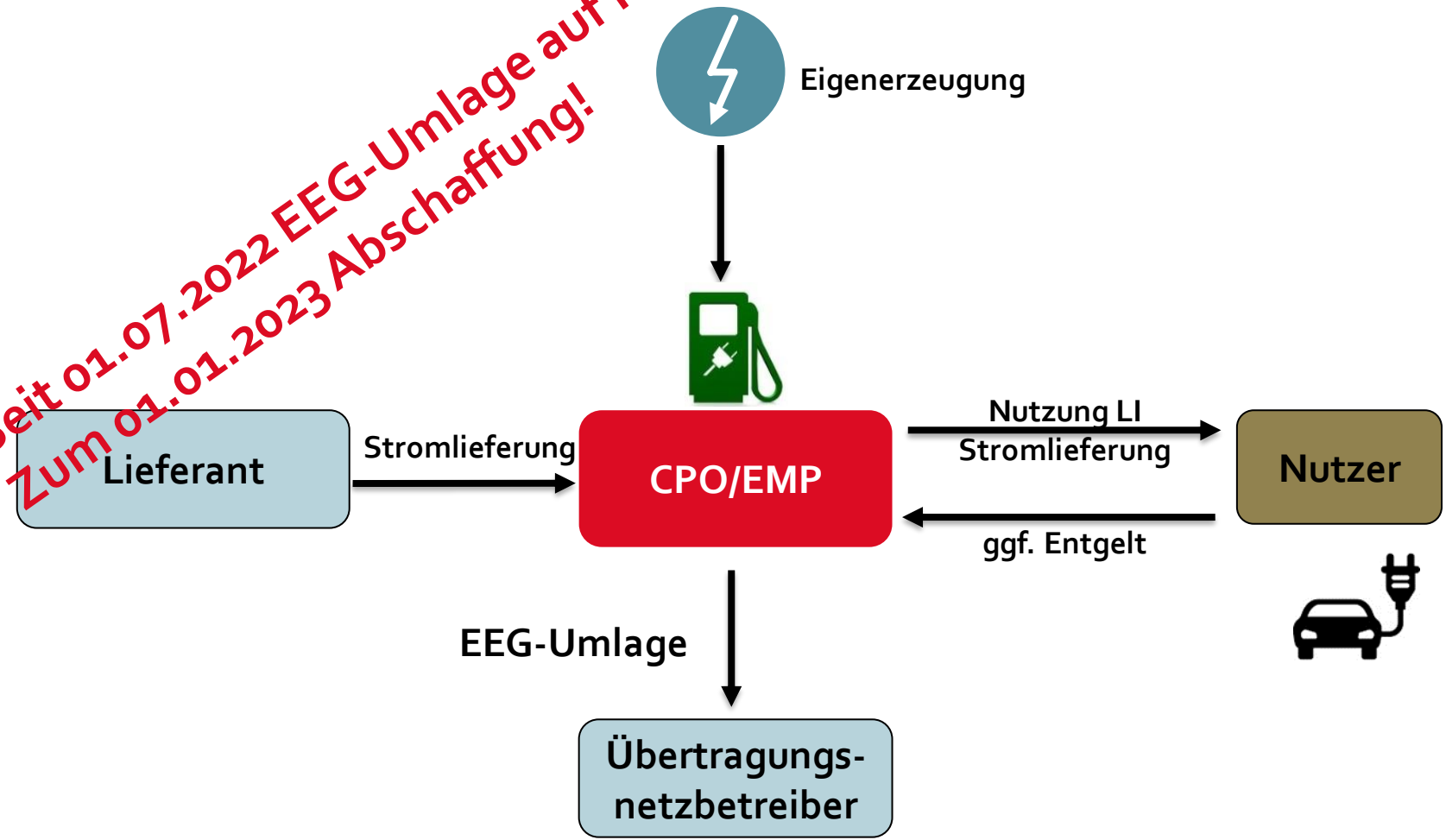


# Wer ist Versorger i. S. d. StromStG?

- ▶ **§ 5 Abs. 1 Satz 1 StromStG:** Wenn vom Versorger geleisteter Strom vom Letztverbraucher entnommen wird
  - **§ 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV:** Ladesäulenbetreiber grds. kein Versorger, wenn:
    - Ladesäulenbetreiber Strom **(ausschließlich) zum Regelsteuersatz** bezieht - damit aber **keine Ausnahme bei Eigenversorgung!** (Gilt auch für **§ 1a Abs. 1a StromStV** – Weiterleitung in der KA)
    - CPO/EMP nicht aus anderen Gründen bereits Versorger
    - Entnahme aus Ladesäule nicht ihrerseits zum ermäßigten Steuersatz erfolgt
  - **§ 1a Abs. 6 StromStV:** Bei Lieferung aus **Eigenerzeugung und Reststrom** in **Kundenanlage** gilt:
    - Strom aus **Eigenerzeugung**  $\leq 2$  MW: Versorgerpflichten bzgl. erzeugten und geleisteten Stroms (Nur Anzeige HZA, § 2 Abs. 3 StromStV, keine Erlaubnis!)
    - **Reststrom** aus dem Netz: Kein Versorgerstatus – „kleiner Versorger“
    - IdR aber keine Zahlung Stromsteuer, da **Befreiung**, z. B. nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG

# EEG-Umlage

Seit 01.07.2022 EEG-Umlage auf Null reduziert!  
Zum 01.01.2023 Abschaffung!



# Agenda

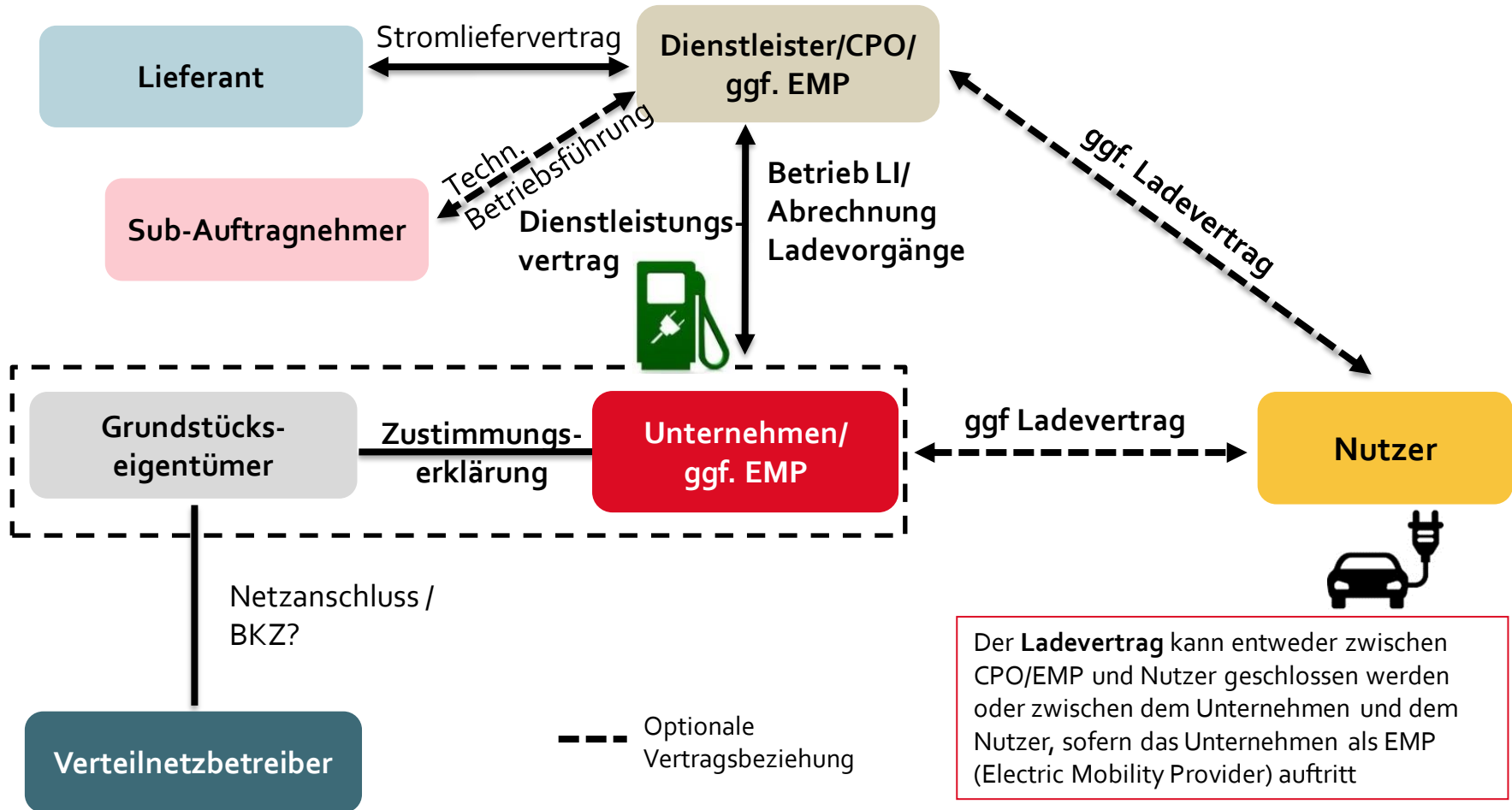
1. Marktrollen der Elektromobilität
2. **Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen**
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. Abrechnung von Ladevorgängen
7. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel

# Dienstleistungsmodelle für Kommunen/ Unternehmen/ in der Wohnungswirtschaft

- ▶ Unternehmen (z. B. Gewerbebetrieb) betreibt selbst bzw. lässt **Ladeinfrastruktur** für Elektrofahrzeuge auf Betriebsgelände von einem Dienstleister betreiben
- ▶ **Versorgung** der Ladeinfrastruktur erfolgt mit **Strom**,...
  - der von einem **dritten Lieferanten** geliefert wird und/oder
  - aus **Eigenerzeugung** stammt
- ▶ **Nutzung** der Ladeinfrastruktur:
  - E-Fahrzeuge von Kunden/Besuchern
  - Laden von Betriebsfahrzeugen (z. B. Gabelstapler, Flottenfahrzeuge)
  - E-Dienstfahrzeuge, die auch privat genutzt werden
  - Privatfahrzeuge der Mitarbeiter für private Fahrten



# Übersicht (mögliche) Vertragsbeziehungen



# Einbindung von Dienstleistern – Checkliste: Wie wird die LI an das **Netz angeschlossen?**

- ▶ Eigener Netzanschluss erforderlich/sinnvoll? idR (-)
- ▶ Reicht die vorhandene Anschlussleistung aus? (kostenpflichtige) Erhöhung vermeidbar durch Lademanagement?
- ▶ Vereinbarung mit Netzbetreiber über Steuerung nach § 14a EnWG?
- ▶ Prüfung elektrische Anlagen: Müssen Leitungen ertüchtigt/neu verlegt werden?
- ▶ Meldung LP an Netzbetreiber; ggf. Zustimmung erforderlich?
- ▶ Zustimmung Grundstückseigentümer?

# Einbindung von Dienstleistern – Checkliste: Wer **betreibt** die Ladeinfrastruktur? Wer ist Eigentümer?



- ▶ Betreiber = maßgeblicher Einfluss; insb. Übernahme des wirtschaftlichen Risikos
- ▶ Dienstleister? Vermieter? Mieter?
- ▶ z. B. DL installiert LI im Auftrag Vermieter; Vermieter wird Eigentümer und überlässt Parkplatz inkl. LI an Mieter
- ▶ Betreiber verantwortlich für Einhaltung gesetzl. Pflichten/techn. Standards; wenn Vermieter Betreiber, dann Beauftragung DL mit techn. Betriebsführung
- ▶ Betreiber generiert THG-Quoten (bei öff. Zugänglicher LI; sonst Fahrzeughalter)
- ▶ Sind LP öffentlich zugänglich? Dann punktuelles Laden...
- ▶ DL als Eigentümer: dingl. Absicherung?

# Einbindung von Dienstleistern – Checkliste: Sonstiges



- ▶ Wer ermöglicht als **EMP** den Zugang zu den Ladestationen? (insbes. bei Nutzung Ladepunkt durch unterschiedliche Nutzer)
  - Vermieter als EMP (P! Gewerbesteuerprivileg)? DL bietet Ladekarten als White Label Lösung
  - Mieter schließen Vertrag mit DL; Abrechnung direkt durch DL ggü Mietern
  - Alternativ: 1:1-Zuordnung Wallbox; Abrechnung Stromlieferung
- ▶ Wie erfolgt die **Strombelieferung** der Ladesäulen?
  - Wenn DL Betreiber: Erstattung Stromkosten an Vermieter? Vermieter wird zum Lieferanten ...
  - Statt dessen: Belieferung Ladestationen über eigene MaLo

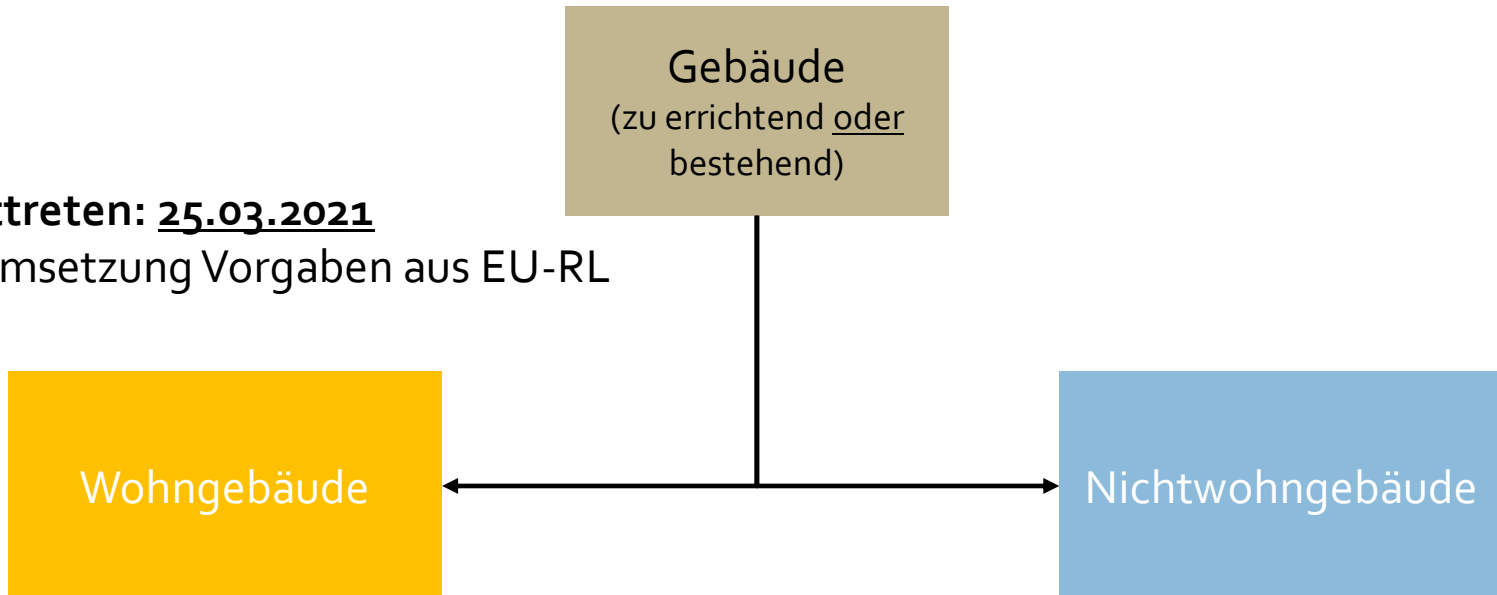
# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. **Aktuelles zum GEIG**
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
7. Abrechnung von Ladevorgängen
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel

# GEIG – Anwendungsbereich

Inkrafttreten: 25.03.2021

Ziel: Umsetzung Vorgaben aus EU-RL



Wohngebäude ist ein Gebäude, das nach seiner Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dient.  
→ einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheime sowie ähnliche Einrichtungen

Nichtwohngebäude ist ein Gebäude, das kein Wohngebäude ist.

# GEIG - Nichtwohngebäude vs. Wohngebäude

## ▶ Nichtwohngebäude

- Neubau: > 6 Stellplätze innerhalb oder angrenzend an Gebäude (iVa)
- Bestand: > 10 Stellplätze (iVa) + Größere Renovierung i. S. d. § 2 Nr. 5 GEIG + Einbeziehung von Parkplatz oder elektrischer Infrastruktur
- **Einbaupflicht:**
  - mind. 1 Ladepunkt
  - jeder 3. Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur

Nicht  
Stell-  
platz!

## ▶ Wohngebäude

- Neubau: > 5 Stellplätze innerhalb oder angrenzend an Gebäude (iVa)
- Bestand: > 10 Stellplätze (iVa) + Größere Renovierung i. S. d. § 2 Nr. 5 GEIG + Einbeziehung von Parkplatz oder elektrischer Infrastruktur
- **Einbaupflicht:**
  - jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur

Nicht  
Stell-  
platz!

# Vorschlag der EU-KOM zur Änderung der Gebäudeeffizienzrichtlinie

## ▶ Alte RL (Art. 8)

- ▶ Neue Nichtwohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:  
> 10 Stellplätze innerhalb oder angrenzend an Gebäude
  - **Einbaupflicht:** mind. 1 Ladepunkt, jeder 5. Stellplatz mit „Leitungsinfrastruktur“
- ▶ Bestand Nichtwohngebäude:  
> 20 Stellplätze
  - Mitgliedstaaten legen Mindestanzahl von Ladepunkten fest bis 01.01.2025

## ▶ Änderung (Art. 12)

- ▶ Neue Nichtwohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:  
> 5 Stellplätze angrenzend an Gebäude
  - **Einbaupflicht:** mind. 1 Ladepunkt (bei neuen Bürogebäuden 1 Ladestation pro 2 Stellplätze), Vorverkabelung für jeden Stellplatz (gleichzeitige Nutzung aller LP muss möglich sein)
- ▶ Bestand Nichtwohngebäude:  
> 20 Stellplätze
  - **Einbaupflicht:** 1 Ladepunkt pro 10 Stellplätzen bis 01.01.2027



# Vorschlag der EU-KOM zur Änderung der Gebäudeeffizienzrichtlinie

## ▶ Alte RL (Art. 8)

- Neue Wohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:  
> 10 Stellplätze innerhalb oder angrenzend an Gebäude
  - **Einbaupflicht:** für jeden Stellplatz „Leitungsinfrastruktur“

## ▶ Änderung (Art. 12)

- Neue Wohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:  
> 3 Stellplätze angrenzend an Gebäude
  - **Einbaupflicht:** Vorverkabelung für jeden Stellplatz (gleichzeitige Nutzung aller LP muss möglich sein)
- **Alle Ladepunkte müssen zum intelligenten Laden und ggf. zum bidirektionalen Laden fähig sein**
- **Art. 14:** Sicherstellung des Zugriffs auf Daten in Bezug auf Ladepunkte für Eigentümer, Mieter, Verwalter; keine zusätzlichen Kosten

# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. **Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG**
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
7. Abrechnung von Ladevorgängen
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel

# Einbaupflichten für iMS

- ▶ Um welchen Zähler geht es? Abrechnungs- / bilanzierungsrelevant?
- ▶ Ausnahme von Einbaupflicht für LI nach § 48 MsbG Ende 2020 ausgelaufen
- ▶ Keine speziellen **Einbaupflichten** für LI – Einbau richtet sich nach allgem. Vorgaben, d.h.
  - Letztverbraucher mit Jahresverbrauch > 6.000 kWh
  - **Letztverbraucher mit Vereinbarung nach § 14a EnWG**
  - Anlagenbetreiber mit installierter Leistung über 7 kW
- ▶ Müssen **Steuerung und Abrechnung** von Ladevorgängen über das Smart- Meter-Gateway erfolgen?
  - Derzeit im MsbG nicht verpflichtend vorgesehen - Weiterentwicklung **Stufenmodell** durch Task Forces (Leitung: BMWK/BSI)

# BMWK kündigt Überarbeitung des MsbG an

Metering Days

## Bund plant "Neustart" für Smart-Meter-Rollout

**NEUE MÄRKTE** 11.10.2022 13:44 von [Daniel Zugehör](#)

Merkliste [i](#) [drucken](#) [🔄](#)



Eine Pflicht zum Einbau von Smart Metern besteht aktuell nicht. (Foto: EVM)

Fulda (energate) - Das Bundeswirtschaftsministerium arbeitet aktuell an einem "gesetzlichen Neustart" im Rahmen des Messstellenbetriebsgesetzes (MSBG) beim Rollout von Smart Metern. Das sagte Christoph Scholten, Referats-

# MsbG-Novelle: Überblick (1)

- ▶ **Gesetzlicher Rollout-Fahrplan** mit verbindlichen Einbauquoten (10, 50, 95 %) und Zeitrahmen
  - Keine Marktanalyse und Marktverfügbarkeitserklärung mehr
  - Rolloutfrist: „Zieljahr 2030“
  - Entfall „Drei-Hersteller-Regel“ → Tempo bestimmt der innovativste Hersteller
- ▶ **Agiler Rollout**
  - Sofortiger Start bei LV  $\geq 20.000$  kWh/a und AB  $\geq 25$  kW möglich
  - „Aufwändige Funktionen“ (Steuern, Schalten) spätestens ab 2025 über Anwendungsupdates im Zusammenspiel mit Backend-Systemen
- ▶ **BSI nur (noch) zuständig für Standards für das SMGW**
  - Alle weiteren Standards für Steuereinheiten, Ladeeinrichtungen, Wärmepumpen oder energiewirtschaftliche Prozesse vorrangig Aufgabe der Wirtschaft

## MsbG-Novelle: Überblick (2)

- ▶ Gerechtere Kostenverteilung:
  - **Aufteilung zwischen Anschlussnutzer und – neu – Netzbetreiber (Pflichtrollout: € 80) – auch ggü. wMSB!**
  - **Alle iMS werden ¼-stundenscharf bilanziert**
    - VNB erhalten standardmäßig Netzzustandsdaten (bessere Netzausbauplanung, effizienterer Netzbetrieb, genauere Bilanzierung)
- ▶ Beschleunigte Einführung **dynamischer Tarife**
  - **Ab 2026 verpflichtend für alle LF**
- ▶ Digitaler Netzanschluss (**1:n-Metering**)
  - **1 SMGW für mehrere Netzanschlüsse (am „Netznotenpunkt“)**

# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. **Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV**
6. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
7. Abrechnung von Ladevorgängen
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel

# Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV (1)

## ▶ § 19 Abs. 2 Sätze 2 ff. NAV:

„Auch **Ladeeinrichtungen** für Elektrofahrzeuge sind dem **Netzbetreiber** vor deren Inbetriebnahme **mitzuteilen**. Deren Inbetriebnahme bedarf darüber hinaus der **vorherigen Zustimmung** des Netzbetreibers, sofern ihre Summen Bemessungsleistung **12 Kilovoltampere je elektrischer Anlage überschreitet**; [...]. Stimmt der Netzbetreiber nicht zu, hat er den Hinderungsgrund, mögliche Abhilfemaßnahmen des Netzbetreibers und des Anschlussnehmers oder –nutzers sowie einen hierfür beim Netzbetreiber erforderlichen Zeitbedarf darzulegen. Einzelheiten über den Inhalt und die Form der Mitteilungen kann der Netzbetreiber regeln.“

- ▶ Gilt sowohl für **private** als auch **öffentlich zugängliche LI**
- ▶ Netzbetreiber muss **innerhalb von 2 Monaten** Zustimmung erteilen bzw. ablehnen; Bei Ablehnung müssen **Abhilfemaßnahmen** benannt werden



# Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV (2)

- ▶ Maßgeblich für Bestimmung der Bemessungsleistung sind **sämtliche Ladepunkte** in einer Kundenanlage
- ▶ **Aufgabe** für Netzbetreiber: Prozess ausgestalten
  - z. B. Veröffentlichung eigenes **Formular** auf Internetseite
  - Bei Ablehnung: Was sind mögliche Abhilfemaßnahmen?
- ▶ **Sanktionsmöglichkeiten** bei Verstoß gegen Meldepflicht?
  - Spezielle Sanktionsnorm existiert nicht
  - Wird „Wildwuchs“ entdeckt, sollte zunächst zur **Nachholung der Mitteilung** aufgefordert und Anlage überprüft werden
  - Bei **fehlenden Zustimmungsvoraussetzungen** ggf. Betrieb einstellen und Abhilfemaßnahmen erörtern
  - Bei Gefahren, Stromdiebstahl, störenden Rückwirkungen oder Weigerung ist Unterbrechung der Anschlussnutzung denkbar

# § 14a EnWG: Neue Festlegungen der BNetzA zu unterbrechbaren Verbrauchseinrichtungen

Neues Festlegungsverfahren eröffnet (BK6-22-300 und BK8-22/010-A) zur Umsetzung § 14a EnWG (NNE-Reduzierung für unterbrechbare VE)

- ▶ Start 1.1.2024: alle VNB und LetztV mit SteuVE (abschließend; Inbetriebnahme ab 2024)
- ▶ SteuVE oder Anschluss
- ▶ Keine Verweigerung NA wg. MB-Überlastung; Netzertüchtigungspflicht
- ▶ Netzentgeltreduzierung zunächst als pauschaler Betrag;
- ▶ Differenziert: *Dynamisches Steuern* (automatisiertes Steuern durch die Systeme, wenn technisch erforderlich) und *Statisches Steuern* (VNB steuert individuell, wenn Engpässe drohen). Zielstellung ist Dynamisches Steuern, übergangsweise Statisches Steuern zulässig.
- ▶ Grds. keine vollständige Unterbrechung zulässig (lediglich Leistungsreduzierung – Sockel von 3,7 kW), Vorrang vor Redispatch 2.0

# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. **E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts**
7. Abrechnung von Ladevorgängen
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel

# Anspruch des Wohnungseigentümers

## ▶ § 20 WEG:

- Grundsätzlich: Anspruch Wohnungseigentümer auf bauliche Veränderung an Gemeinschaftseigentum bzgl. Einbau von LI an seinem Sondereigentum (begrenzt auf das „ob“, nicht „wie“)
  - Anspruch **nicht** begrenzt auf LI für PKWs; auch andere elektrische Fahrzeuge wie z. B. Pedelecs oder elektrische Motorräder umfasst
- **Vor Beginn** der baulichen Veränderung ist Beschluss der Wohnungseigentümergeinschaft notwendig
  - Beschlussinhalt: WEG führt baulich Veränderung selbst aus oder gestattet diese dem Wohnungseigentümer
  - Beschlussfassung mit **einfacher Mehrheit** möglich
- Durchsetzung des Anspruchs per Klage auf gerichtliche Ersetzung nach § 44 Abs. 1 WEG möglich

# Kostentragung in der WEG

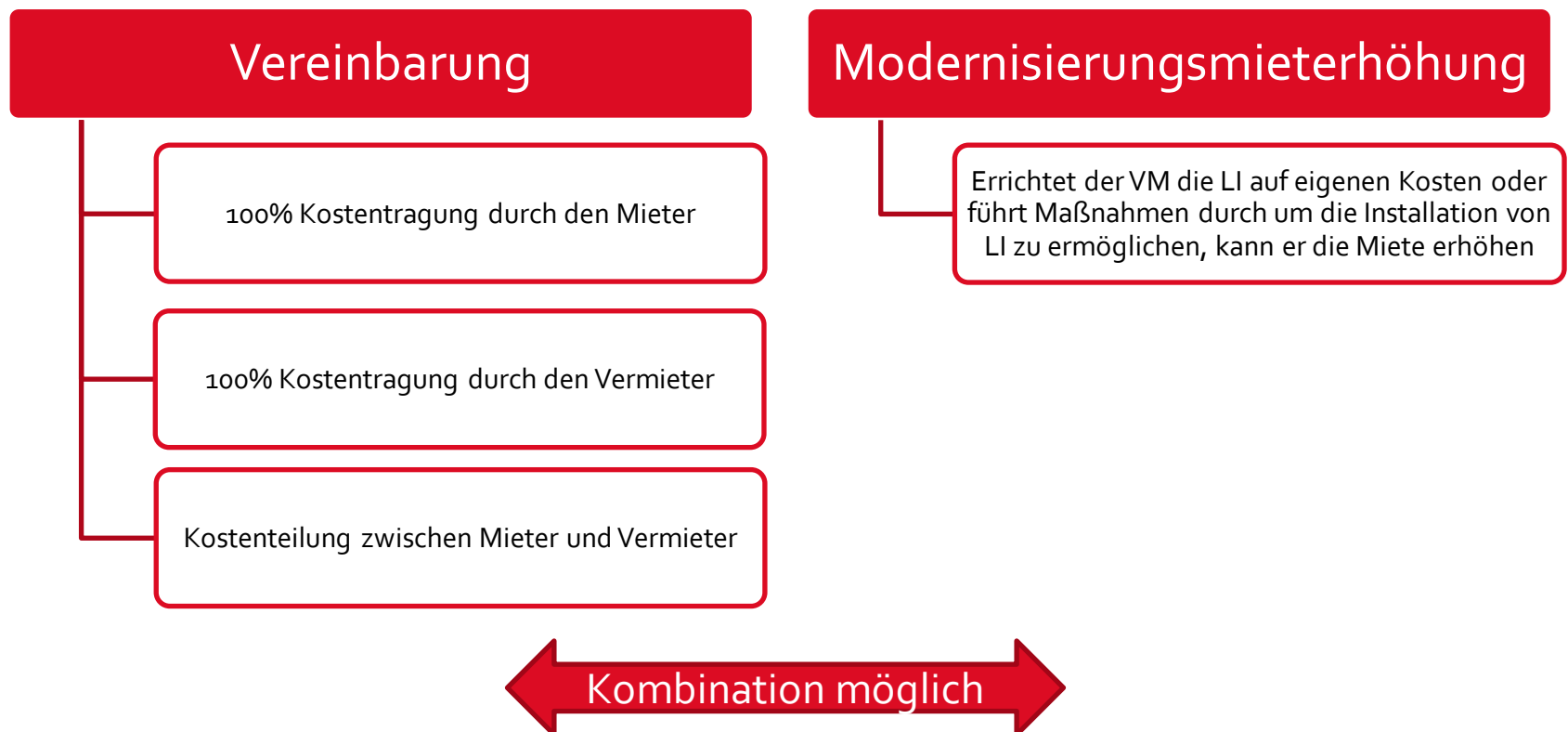
- ▶ § 21 Abs. 1 WEG: bauliche Veränderung **auf Verlangen eines Eigentümers**
  - Grundsatz: Wohnungseigentümer, der bauliche Veränderung wegen LI wünscht, muss die Kosten tragen
    - Im Gegenzug steht aber auch **nur** diesem Wohnungseigentümer die Nutzung zu
    - Andere Wohnungseigentümer können **gegen angemessenen Ausgleich** eine Beteiligung an der Nutzung verlangen
  
- ▶ § 21 Abs. 2 WEG: baul. Veränderung **nicht auf Verlangen eines Eigentümers**
  - Kostenverteilung nach Anteilen an WEG wenn,
    - wenn Beschluss über bauliche Veränderung mit mehr als zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen und der Hälfte aller Miteigentumsanteile beschlossen wurde und Kosten nicht unverhältnismäßig sind oder
    - wenn sich die Kosten innerhalb eines angemessenen Zeitraums amortisieren

# Anspruch für Mieter und Kostentragung - § 554 BGB

- ▶ Grundsätzlich: Anspruch der Mieter auf bauliche Veränderung bzgl. Einbau von LI für E-Fahrzeuge (z. B. PKW, Pedelec, Motorräder)
- ▶ **Erlaubnis** des Vermieters erforderlich (ggf. einklagbar)
  - Vermieter kann Mieter **nur zurückweisen**, wenn bauliche Veränderung nicht zumutbar (Abwägung)
  - Ablehnung z. B. wenn Vermieter selbst LI für Mieter installiert; auch wenn Vermieter den Mieter auf Einbau durch einen vom Vermieter gewählten Kooperationspartner, der Ladestation einbaut und Ladevorgänge abrechnet, verweist? zulässig nach **AG München v. 1.9.2021** (416 C 600/21) Arg: Gleichbehandlung aller Mieter, Vermeidung Überlastung Netzanschluss  
→ **LG München I** v. 23.06.2022 (31 S 12015/21) hat Urteil des AG München aufgehoben!  
→ Rechtslage damit klarer?
- ▶ **Kostentragung und Rückbau** : Mieter trägt – wenn nicht abweichend vereinbart - die Kosten für Anschaffung und Installation der LI und ist bei Auszug zum **Rückbau** verpflichtet
- ▶ **Kein mietvertraglicher Ausschluss** des Anspruchs möglich

# Maßnahmen durch Vermieter – Übersicht

## ► Szenarien der Kostentragung:



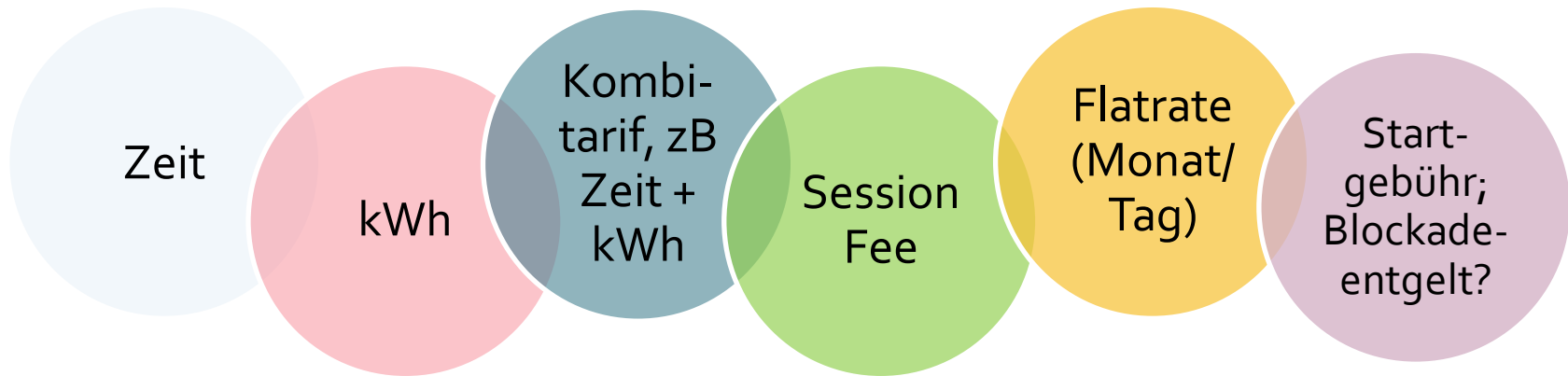
# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
7. **Abrechnung von Ladevorgängen**
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. THG-Quotenhandel



# Welche Ladetarife sind zulässig?

Beispiele für Abrechnungsmodelle:



- ▶ Wahl des Abrechnungsmodells abhängig von...
  - Standort: Öffentl. Straßenraum, Kundenparkplatz, Mitarbeiterparkplatz ...
  - **Eichrechtlichen Anforderungen, PAngV?**
  - Sonstige Aspekte, z. B. Anreiz für Freigabe Parkplatz

# Eichpflicht für Ladeinfrastruktur (1)

- ▶ **Eichpflicht** nach § 31 MessEG i. V. m. § 1 Abs. 1 Nr. 6 MessEV für **„Messgrößen bei der Lieferung von Elektrizität“**
  - Abrechnung nach **kWh**: Eichpflicht (+)
  - Abrechnung nach **Zeit**: Eichpflicht (+) (insb. nach Auffassung Landeseichbehörden/PTB/BMWi)
  - Eichpflicht der Zeit bei **Kombitarif** Zeit und kWh unter Eichbehörden umstritten (ggf. vorherige Abstimmung mit zust. Eichbehörde); u.E. keine Eichpflicht bzgl. der Zeit, wenn Ladestrommengen geeicht nach **kWh** abgerechnet werden und Zeitkomponente nur für Nutzung der Infrastruktur
- ▶ Keine Eichpflicht:
  - Flatrate (nach Auffassung BMWi mind. Monat – aber umstr.)
  - Session Fee

**ABER:**  
dann möglicher Verstoß gegen  
§ 3 PAngV (so ex-BMWi)

# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
7. Abrechnung von Ladevorgängen
8. **Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen**
9. THG-Quotenhandel

# Anspruch des Arbeitnehmers?

## Bislang keine Ladeinfrastruktur

- Kein Anspruch des Arbeitnehmers auf Errichtung von Ladeinfrastruktur

## Ladeinfrastruktur für Flottenfahrzeuge Anspruch auf private Mitnutzung?

- Betriebliche Notwendigkeit für Aufladen der Flotte – kein Anspruch auf Teilhabe zu privaten Zwecken
- Auch nicht, wenn Dienstfahrzeug zusätzlich privat genutzt
- Gleichbehandlungsgrundsatz

# Arbeitgeber stellt eine Ladesäule zur Verfügung

## Was ist zu beachten?

- ▶ Ansprüche der AN aus dem arbeitsrechtlichen Gleichbehandlungsgrundsatz?
  - Verbietet nicht jede Ungleichbehandlung (sachliche Rechtfertigung)
  - Muss der AN eine bestimmte (bedarfsorientierte) Anzahl an Ladesäulen zur Verfügung stellen?
  - Regelung der Ladedauer? – Pflicht das Fahrzeug nach Vollbeladung zu entfernen!
  - Pflicht zur Berücksichtigung unterschiedlicher Arbeitszeiten?
  - Haftungsausschluss bei Schäden?
- ▶ Der Abschluss einer Nutzungsvereinbarung ist zu empfehlen
- ▶ Wirksamer Widerrufsvorbehalt empfehlenswert

# Laden beim Arbeitgeber

- ▶ Der Arbeitgeber (AG) gestattet seinem Arbeitnehmer (AN) die private Nutzung einer betrieblichen Ladesäule.
  - grundsätzlich liegt hierin ein steuerpflichtiger Sachbezug vor, § 8 Abs. 2 EStG
  - Nach **§ 3 Nr. 46 EStG** sind Vorteile, die
    - durch das Laden
    - eines Elektrofahrzeugs
    - an einer ortsfesten, betrieblichen Ladesäule
    - des AG oder eines i. S. d. § 15 AktG verbundenen Unternehmens entstehen und
    - zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Lohn steuerfrei (**befristet bis 31.12.2030**).

# Laden beim Arbeitgeber

- ▶ Was gilt in der Umsatzsteuer?
  - Keine Privilegierung in der Umsatzsteuer – Sachbezug unterliegt der Umsatzsteuer
    - Ist die Weitergabe als Sachbezug bereits bei Bezug der Eingangsleistung bekannt, hat der Vorsteuerabzug zu unterbleiben.
    - Andernfalls ist eine Leistung nach § 3 Abs. 1b Nr. 2 UStG zu versteuern.
      - Anzusetzen ist der Einkaufspreis zzgl. Nebenkosten nach § 10 Abs. 4 Nr. 1 UStG
  - Folge:
    - Wird die Ladesäule ausschließlich dem AN unentgeltlich zur Verfügung gestellt, ist der Vorsteuerabzug hierfür insgesamt ausgeschlossen.
    - Wird die Ladesäule auch von Kunden/Geschäftspartnern entgeltlich genutzt, ist der Vorsteuerabzug nur anteilig zu kürzen.
      - Abgrenzung der Ladevorgänge erforderlich!!!

# Laden beim Arbeitnehmer

- ▶ AG übernimmt die Kosten des AN für das Laden zu Hause.
  - Dieser geldwerte Vorteil ist grundsätzlich steuerpflichtig
- ▶ Ausnahme: Lohnsteuerfreier Auslagenersatz; § 3 Nr. 50 EStG
  - **Pauschaler Auslagenersatz**; vgl. BMF – Schreiben vom 29.09.2020:
    - € 30,00 für Elektro bzw. € 15,00 für Hybrid/Monat, wenn **zusätzliche Lademöglichkeit beim AG** besteht;
    - € 70,00 für Elektro bzw. € 35,00 für Hybrid/Monat; wenn **keine Lademöglichkeit beim AG** besteht;
    - Lademöglichkeit auch bei Überlassung einer Stromtankkarte gegeben
  - **Alternativ: Tatsächlicher Auslagenersatz**
    - Abgrenzung Ladestrom von Haushaltsstrom erforderlich
    - Abrechnung durch Eigenbelege des AN; Kein Vorsteuerabzug des AG



# Laden beim Arbeitnehmer

- ▶ Zur Berechnung des Arbeitgeber-Rückerstattungsbetrages dürfen Messwerte zu Grunde gelegt werden, wenn
  - der Ladestrom mittels eines Messgerätes gemessen wird, welches ausschließlich die an diesen Abnehmer übertragene elektrische Energie erfasst,
  - der Bezug des Ladestroms ausschließlich durch einen einzigen und nicht mehrere Vertragspartner erfolgt,
  - zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ablesungen kein Tarifwechsel stattgefunden hat und
  - das Messgerät den eichrechtlichen Anforderungen entspricht.

# Laden beim Arbeitnehmer

- ▶ Wichtige Erleichterung für die Abwicklung:
  - Monatliche Erstattung durch den AG darf in Form von **Abschlägen** erfolgen auf Grundlage nicht-geeichter Werte ermittelt werden
  - „Schlussrechnung“ auf Basis der geeicht gemessenen Werte
- ▶ AG muss mit AN Übermittlung des Zählerstands vereinbaren
- ▶ BMF-Schreiben vom 05.11.2021 – Stromkosten als **Betriebsausgaben**:
  - Nachweis des betrieblichen Nutzungsanteils durch Aufzeichnungen für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten
  - Einkaufspreis für kWh zzgl. anteiliger Grundpreis
  - Übertragung auf AN/AG – Verhältnis?

# Vorteile im Zusammenhang mit der Ladeinfrastruktur

- ▶ Unentgeltliche **Überlassung der Ladeinfrastruktur** an Arbeitnehmer (d. h. vorübergehend)
  - erfasst auch Zubehör und (Installations-) Dienstleistungen
  - geldwerter Vorteil für AN? Ja, aber steuerbefreit; vgl. § 3 Nr. 46 EStG
  - zunächst befristet bis 31.12.2030 (§ 52 Abs. 4 S. 14 EStG)
  
- ▶ Unentgeltliche **Übertragung der Ladeinfrastruktur** an Mitarbeiter (d. h. Eigentum geht über)
  - geldwerter Vorteil für AN? Ja, entweder
    - Vollversteuerung durch den AN oder
    - Pauschalierung durch den AG mit Steuersatz i. H. v. 25 %; vgl. § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 6 EStG zunächst befristet bis 31.12.2030 (§ 52 Abs. 37c EStG)

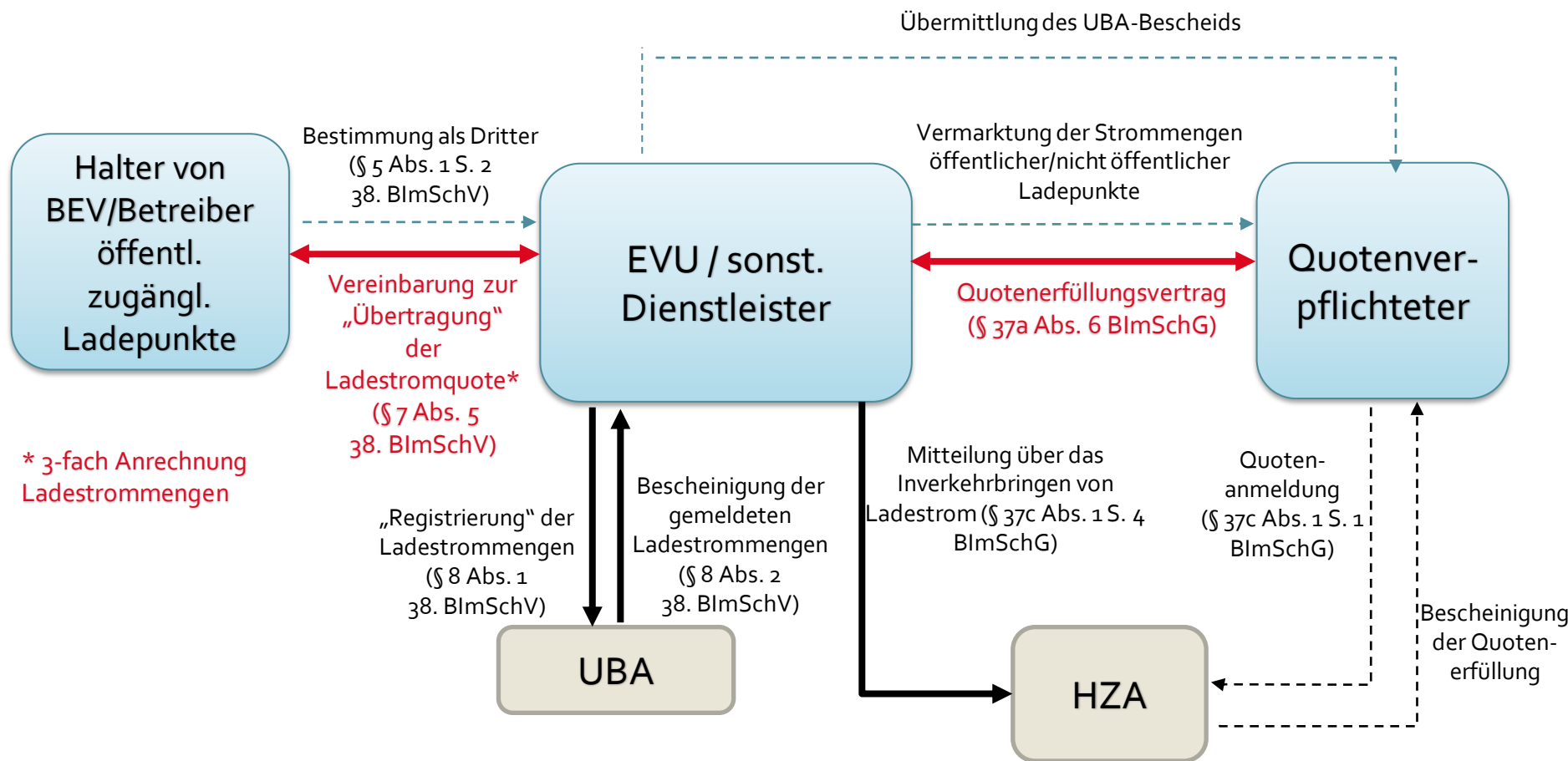
# Agenda

1. Marktrollen der Elektromobilität
2. Ausgestaltung von Dienstleistungsmodellen
3. Aktuelles zum GEIG
4. Einbaupflichten für iMS nach dem MsbG
5. Melde- und Zustimmungspflichten nach der NAV
6. E-Mobilität im Kontext des Miet- und WEG-Rechts
7. Abrechnung von Ladevorgängen
8. Arbeits- und steuerrechtliche Grundlagen
9. **THG-Quotenhandel**

# THG-Quotenhandel im Verkehrssektor

- ▶ **Ziel:** Erhöhung Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2030 auf 28 % (geht über EU-Vorgaben (14 %) hinaus)
- ▶ **Zentrales Instrument:** Verpflichtung zur Treibhausgasminderung durch Inverkehrbringen von emissionsarmen Kraftstoffen (z. B. Ladestrom), § 37 a Abs. 1 i.V.m. Abs. 4 BImSchG
- ▶ **Verpflichtete:** Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen
- ▶ Verpflichteter kann Quotenerfüllung auf **Dritte** übertragen, die Biokraftstoffe oder Ladestrom in Verkehr bringen
- ▶ Seit 01.01.2022: **3-fach-Anrechnung von Ladestrom; Dritter: Betreiber** des Ladepunktes (öff. zugängl. Ladepunkte) bzw. Fahrzeughalter (private Ladepunkte)

# THG-Quotenhandel: Rollen und Aufgaben



Kein EE-Strom erforderlich, aber nach § 5 Absatz 4 38. BImSchV höherer THG-Emissionswert der jeweiligen erneuerbaren Energie anrechenbar, sofern ausschließlich Strom aus Sonnen- oder Windenergie eingesetzt wird, und dieser nicht aus dem Netz entnommen wird, sondern direkt von einer **netzentkoppelten Stromerzeugungsanlage**

# Wer ist Betreiber eines Ladepunkts?

- ▶ **§ 2 Nr. 8 LSV:** „Betreiber [ist], wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände *bestimmenden Einfluss* auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt“.
  - Betreiber muss nicht Eigentümer des Ladepunktes sein (z.B. Unternehmen errichtet Ladepunkte und überlässt diese einem Dienstleister zum Betrieb auf eigenes wirtschaftliches Risiko); auch Durchführung technischer DL / Backend-Anbindung nicht entscheidend
  - z.B. Privatperson mit Wallbox am Stellplatz; Unternehmen, das Ladestationen für Flottenfahrzeuge betreibt;
- ▶ Nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte:
  - **Im Sinne der 38. BImSchV** (in den Augen des UBA): der **Halter eines batterieelektrischen Fahrzeuges**
  - **Folgen:**
    - Nachweis der Installation einer Wallbox/Ladesäule **nicht** erforderlich
    - Fahrer batterieelektrischer Dienstwagen können **nur mit Zustimmung des Arbeitgebers** am Quotenhandel teilnehmen (dann geldwerter Vorteil, realistischer wird AG Quoten selbst vermarkten)
      - Ähnliche Konstellation u.U. bei Leasing-Fahrzeugen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Christian de Wyl, BBH Berlin  
Tel +49 (0)30 611 28 40-20  
christian.dewyl@bbh-online.de

[www.die-bbh-gruppe.de](http://www.die-bbh-gruppe.de)  
[www.bbh-blog.de](http://www.bbh-blog.de)

Katharina Schubert, BBH Erfurt  
Tel +49 (0)361 644 168-225  
katharina.schubert@bbh-online.de

[twitter.com/BBH\\_online](https://twitter.com/BBH_online) · [instagram.com/die\\_bbh\\_gruppe](https://www.instagram.com/die_bbh_gruppe)