

DIHK-Merkblatt Elektromobilität

Elektrofahrzeuge im Unternehmen rechtssicher laden

E-Mobilität
2018



DIHK

Deutscher
Industrie- und Handelskammertag

Elektromobilität ist in der Wirtschaft [stark im Kommen](#): Fast jedes fünfte Unternehmen hat sich bereits ein oder mehrere E-Fahrzeuge angeschafft bzw. ist gerade in der Einführung. Knapp ein weiteres Viertel der Betriebe denkt über eine Anschaffung nach. Welche Optionen für alternative Antriebe zur Verfügung stehen, hat der DIHK in einem [Merkblatt](#) zusammengeführt.

Der Betrieb von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ist für Unternehmen jedoch mit vielen Rechtsfragen verbunden. Diese betreffen vor allem die Zahlung der EEG-Umlage sowie die Stromsteuerpflicht. Dieses Merkblatt will einen ersten Überblick über rechtliche Fallstricke bieten und damit die Entscheidungsfindung erleichtern. Es kann und will eine Rechtsberatung im Einzelfall aber nicht ersetzen.

Was sind Elektrofahrzeuge?

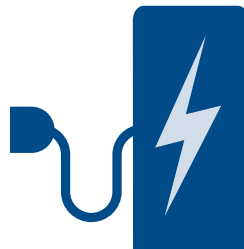
Elektrofahrzeuge im Sinne des § 2 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) sind elektrisch betriebene Fahrzeuge, wobei das EmoG zwischen drei Typen des Elektrofahrzeugs differenziert:

- **Reine Batteriefahrzeuge:** Reine Batteriefahrzeuge verfügen ausschließlich über einen Elektromotor. Die Batterie im Fahrzeug wird über das Stromnetz aufgeladen. Die aus dem Englischen stammende Abkürzung BEV (Battery Electric Vehicle) ist mittlerweile gängig für reine Batteriefahrzeuge.
- **Hybridelektrofahrzeuge:** Hybridelektrofahrzeuge sind mit einem Verbrennungsmotor und einem Elektromotor ausgestattet. Ist die Batterie von außen aufladbar, spricht man von einem Plug-In-Hybrid Electric Vehicle, kurz PHEV. Nur dann handelt es sich um ein Elektrofahrzeug im Sinne des EmoG.
- **Brennstoffzellenfahrzeuge:** Brennstoffzellenfahrzeuge erzeugen elektrische Energie aus den Energieträgern Wasserstoff durch eine Brennstoffzelle. Die erzeugte elektrische Energie wird dabei entweder direkt mithilfe des Elektrobetriebs umgewandelt oder in einer Batterie zwischengespeichert. Betankt wird das Fahrzeug an Wasserstofftankstellen.



Welche Anwendungsfälle gibt es beim Betrieb von Ladesäulen?

Ladesäulenbetreiber	Unternehmen				Externer Dienstleister (Ladeinfrastruktur)	
	Strom aus Eigenerzeugung bzw. Eigenversorgung ¹		Strombezug Netz		Strombezug Netz ²	
Fahrzeughalter	Kunden, Fremdfirmen, Mitarbeiter	Unternehmen	Kunden, Fremdfirmen, Mitarbeiter	Unternehmen	Kunden, Fremdfirmen, Mitarbeiter	Unternehmen
Stromlieferung i. S. EEG	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
EEG-Umlage	100 %	0 % bis 100 % ³	100 %	100 % (über Gesamtrechnung)	100 %	
Stromsteuerpflicht⁴	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	
KWK-Umlage	Nein	Nein ⁵	Ja	Ja	Ja	
Netzseitige Umlagen	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	



¹ Zur Unterscheidung zwischen Eigenerzeugung und Eigenversorgung s. DIHK-Faktenpapier <https://www.dihk.de/themenfelder/innovation-und-umwelt/info/faktenpapiere>.

² Zur Abgrenzung einer Kundenanlage von einem geschlossenen Verteilnetz s. Merkblatt des DIHK <https://www.dihk.de/themenfelder/innovation-und-umwelt/energie/energiewende/service/merkblatt-anlagen-verteilnetze>.

³ Höhe der EEG-Umlage ist abhängig vom Status der Anlage: Keine Umlage wird fällig für Bestandsanlage, 20 Prozent für modernisierte Bestandsanlagen, 40 Prozent für neue regenerative Anlagen und 100 Prozent für sonstige neue Anlagen. Bei neuen KWK-Anlagen gilt derzeit vorübergehend eine Umlage in Höhe von 100 Prozent.

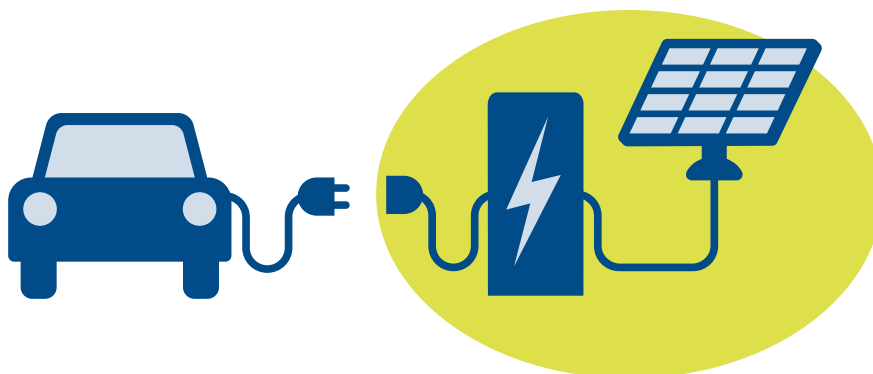
⁴ Hiervon unabhängig besteht für Unternehmen des produzierenden Gewerbes die Möglichkeit, Steuerentlastungen nach §§ 9b, 10 StromStG für Ladevorgänge im Rahmen des „innenbetrieblichen Verkehrs“ in Anspruch zu nehmen. Dies gilt für elektrisch betriebene Fahrzeuge, die nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind sowie elektrisch betriebener Fahrräder, die jeweils ausschließlich auf dem Betriebsgelände eingesetzt werden,

⁵ Ausnahme hiervon: Falls für die Erhebung der KWK-Umlage der Übertragungsnetzbetreiber zuständig ist.

Die folgenden Erläuterungen gehen detaillierter auf die Anwendungsfälle beim Betrieb von Ladesäulen ein:

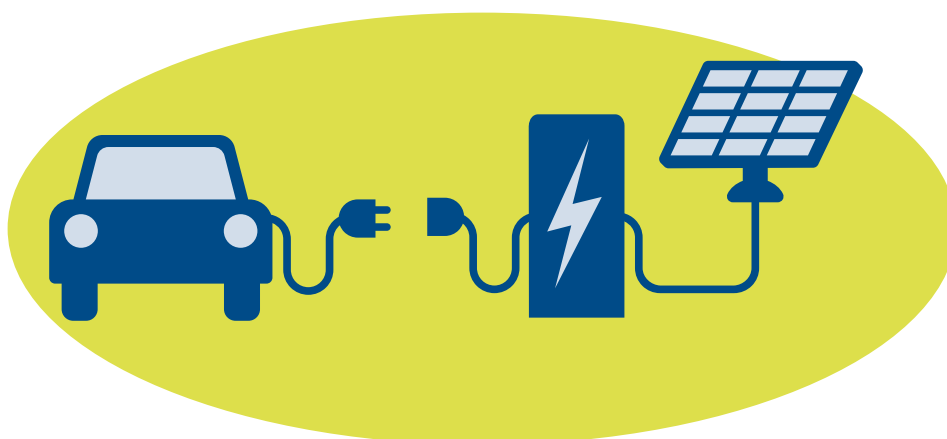
Fall 1: Eigenerzeugung, Fahrzeughalter und Ladesäulenbetreiber nicht identisch

Sofern der Unternehmer die Ladesäule selbst betreibt und den Strom selbst erzeugt, zum Beispiel durch eine Photovoltaikanlage, ist zu differenzieren welches Fahrzeug an der Ladesäule lädt. Sind Ladesäulenbetreiber und Fahrzeughalter nicht identisch (z. B. laden auch Kunden, Fremdfirmen oder Pkw der Mitarbeiter) liegt eine Stromlieferung i. S. des EEG vor (siehe unter Weitergehende Hinweise). Zudem müssen 100 Prozent EEG-Umlage gezahlt werden. Wird der Strom aus Ökostromanlagen (z. B. durch eine Photovoltaikanlage) oder Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu zwei Megawatt bereitgestellt, entfällt allerdings die Stromsteuerpflicht.



Fall 2: Eigenerzeugung, Fahrzeughalter und Ladesäulenbetreiber identisch

Betreibt der Unternehmer die Ladesäule selbst und erzeugt auch den Strom selbst, zum Beispiel durch eine Photovoltaikanlage und sind Ladensäulenbetreiber und Fahrzeughalter identisch (nur die Betriebsflotte des Unternehmens), greift das Eigenversorgungsprivileg. Es liegt keine Stromlieferung i. S. des EEG vor. Es fällt abhängig von der Einstufung der Anlage eine EEG-Umlage in Höhe von 0 bis 100 Prozent an⁶. Bei einer PV-Anlage, die nach dem 1. August 2014 in Betrieb ging, sind es zum Beispiel 40 Prozent EEG-Umlage. Wird der Strom aus Ökostromanlagen (z. B. durch eine Photovoltaikanlage) oder sonstigen Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu zwei Megawatt bereitgestellt, entfällt die Stromsteuerpflicht. Gelegentliches vereinzelt Laden eines Fremdfahrzeuges führt nicht dazu, dass das Unternehmen wie in Fall 1 zum Stromlieferanten wird. Eine Bagatellgrenze gibt es dafür allerdings nicht⁷.

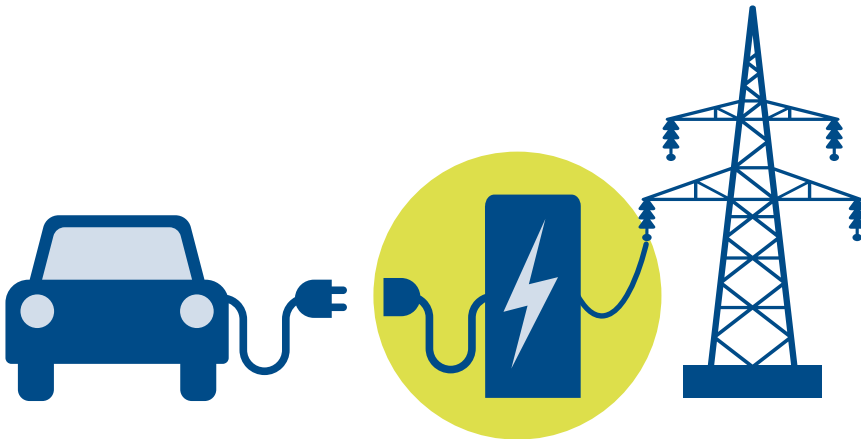


⁶ Höhe der EEG-Umlage ist abhängig vom Status der Anlage: Keine Umlage wird fällig für Bestandsanlage, 20 Prozent für modernisierte Bestandsanlagen, 40 Prozent für neue regenerative Anlagen und 100 Prozent für sonstige neue Anlagen. Bei neuen KWK-Anlagen gilt derzeit vorübergehend eine Umlage in Höhe von 100 Prozent.

⁷ Vgl. zu dieser Frage auch den Leitfaden Eigenversorgung der Bundesnetzagentur. Demnach ist ein zwischenzeitlicher Stromverbrauch in geringfügigem und untergeordnetem Umfang durch E-Fahrzeuge von Gästen möglich, ohne dass daraus eine Abgrenzungspflicht entsteht. Klar ist: Laden Mitarbeiter ihre Autos, handelt es sich in jedem Fall um eine Stromlieferung, da dieser Vorgang regelmäßig stattfindet und die Strommengen nicht geringfügig sind.

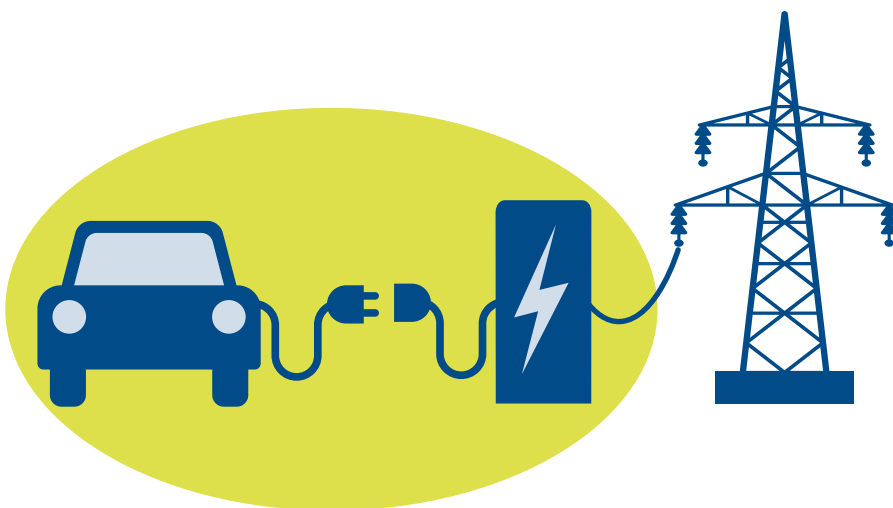
Betreibt der Unternehmer die Ladesäule selbst, wird der Strom jedoch aus dem Netz bezogen, liegt eine Stromlieferung i. S. des EEG dann vor, wenn Kunden, Fremdfirma oder Mitarbeiter Fahrzeughalter der zu ladenden Fahrzeuge sind (siehe unter Weitergehende Hinweise). Die EEG-Umlage fällt dann in voller Höhe an.

**Fall 3:
Strombezug aus dem Netz,
Fahrzeughalter und Lade-
säulenbetreiber nicht
identisch**



Betreibt der Unternehmer die Ladesäule selbst, wird der Strom jedoch aus dem Netz bezogen, liegt eine Stromlieferung i. S. des EEG nicht vor, wenn an der Ladesäule nur Fahrzeuge laden, deren Halter das Unternehmen ist. Die EEG-Umlage fällt in voller Höhe an, diese wird jedoch über die Gesamtrechnung abgerechnet. Gelegentliches vereinzelt Laden eines Fremdfahrzeuges führt nicht dazu, dass das Unternehmen wie in Fall 3 zum Stromlieferanten wird. Eine Bagatellgrenze gibt es dafür allerdings nicht⁸.

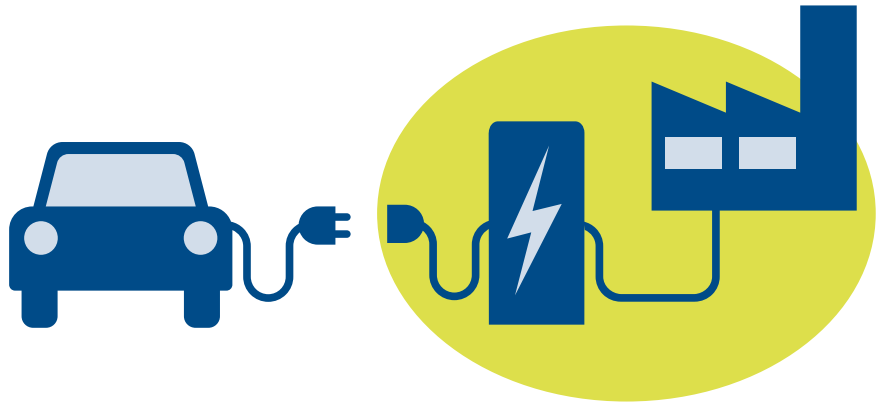
**Fall 4:
Strombezug aus dem Netz,
Fahrzeughalter und Lade-
säulenbetreiber identisch**



⁸ Vgl. zu dieser Frage auch den Leitfaden Eigenversorgung der Bundesnetzagentur. Demnach ist ein zwischenzeitlicher Stromverbrauch in geringfügigem und untergeordnetem Umfang durch E-Fahrzeuge von Gästen möglich, ohne dass daraus eine Abgrenzungspflicht entsteht. Klar ist: Laden Mitarbeiter ihre Autos, handelt es sich in jedem Fall um eine Stromlieferung, da dieser Vorgang regelmäßig stattfindet und die Strommengen nicht geringfügig sind.

Fall 5: Externer Dienstleister ist Betreiber der Ladesäule

Sofern ein externer Dienstleister die Ladesäule betreibt, übernimmt dieser die Serviceleistung bezüglich Zugang, Bezahlung und Abrechnung. Die Nutzung von selbsterzeugtem Strom ist grundsätzlich zum Beladen der unternehmenseigenen Fahrzeuge möglich.



Welche Konsequenzen hat die Stromlieferung⁹?

Weitergehende Hinweise

Mit der Einstufung als Stromlieferant (oder Elektrizitätsversorgungsunternehmen) geht eine Reihe von Pflichten nach dem EEG einher:

- Stromlieferanten müssen sich im Marktstammdatenregister der Bundesnetzagentur registrieren (Hinweis: Der Start erfolgt voraussichtlich erst 04.12.2018).
- Stromlieferanten sind zur Zahlung der EEG-Umlage verpflichtet (§ 60 Abs. 1 EEG). Sie müssen sowohl die gesetzlichen Mitteilungspflichten gegenüber den Netzbetreibern (§ 74 Abs. 1 EEG) als auch gegenüber der Bundesnetzagentur (§ 76 Abs. 1 EEG) einhalten.
- Stromlieferanten sind dazu verpflichtet, dem für die Erhebung der EEG-Umlage verantwortlichen Übertragungsnetzbetreiber (ÜNB) alle für eine ordnungsgemäße Abwicklung der EEG-Umlage-Erhebung erforderlichen Angaben mitzuteilen. Die Mitteilungspflicht umfasst sowohl die Basisangaben (§ 74 Abs. 1 EEG) als auch die für die jeweilige Endabrechnung erforderlichen Angaben, insbesondere die an Letztverbraucher gelieferten Strommengen (§ 74 Abs. 2 EEG). Dazu wird folglich eine geeignete Messeinrichtung benötigt.
- Der Stromlieferant muss dem verantwortlichen ÜNB einmal jährlich die Endabrechnung der EEG-Umlage für das vorangegangene Kalenderjahr vorlegen (§ 74 Abs. 2 EEG).
- Stromlieferanten sind darüber hinaus verpflichtet, auch der Bundesnetzagentur jährlich bis zum 31. Mai Daten für das vorherige Abrechnungsjahr zu übermitteln (§ 76 Abs. 1 i.V.m. § 74 EEG).
- Stromlieferanten sind nach § 42 EnWG verpflichtet, auf ihrer Website für den Verkauf von Elektrizität den Anteil einzelner Energieträger anzugeben und Informationen über Umweltauswirkungen (CO₂-Emissionen etc.) bereitzustellen. Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) veröffentlicht regelmäßig umfangreiche Leitfäden zum Thema Stromkennzeichnung.

⁹ Nach EnWG handelt es sich beim Strombezug einer Ladesäule nicht um eine Stromlieferung, so dass sich keine Pflichten aus diesem Gesetz ergeben. So enthält die Gesetzesbegründung zum EnWG folgendes: „Die Nutzung des Ladepunktes durch den Elektrofahrzeugnutzer stellt keinen Strombezug im Sinne des EnWG dar (...).“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7317, S. 78).

Zum Letztverbrauch von Strom gibt es unterschiedliche Regelungen zwischen dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) einerseits und dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG) andererseits. Im EnWG heißt es in § 3 Nr. 25:

„Letztverbraucher: Natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbrauch im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich“

Im EEG findet sich hingegen eine andere Definition (§ 3 Nr. 33):

„Letztverbraucher: jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht“

Von Elektromobilität oder Ladepunkten ist hier also nicht die Rede. Dieselbe Definition wie im EEG findet sich im Übrigen auch im KWKG (§ 2 Nr. 17).

Während das EnWG also den Ladepunkt (die Ladesäule oder die Steckdose) damit als Letztverbraucher definiert, ist der Letztverbraucher im EEG und KWKG das E-Fahrzeug.

Für Elektromobile gelten grundsätzlich die gleichen Kriterien wie für andere Verbrauchsgeräte. Der Halter des E-Fahrzeugs ist grundsätzlich Letztverbraucher im Sinne der Kriterien des Eigenversorgungsleitfadens der Bundesnetzagentur, weil er die Herrschaft über sein Auto ausübt, seine Nutzung selbst bestimmt und auch das wirtschaftliche Risiko trägt. So lange aber einem Unternehmen die Ladesäule, die Kundenanlage und das E-Fahrzeug gehören, handelt es sich um denselben Letztverbraucher. Der Strom kann aus rechtlicher Sicht ohne weitere Restriktionen in Form von Umlagen zur Betankung des Fahrzeugs verwendet werden.

Ein E-Fahrzeug ist im Umkehrschluss also immer dann ein eigenständiger Letztverbraucher, wenn der Halter vom Betreiber der Ladesäule abweicht. Dies gilt z. B. für das private Fahrzeug eines Geschäftsführers eines inhabergeführten Unternehmens genauso wie für Mitarbeiter, Kunden und Dienstleister des Unternehmens. Ob der Strom an der Ladesäule entgeltlich oder kostenlos zur Verfügung gestellt wird, spielt im Übrigen für die Frage Letztverbrauch keine Rolle. In diesen Fällen handelt es sich damit um eine Stromlieferung an Dritte.

Grundsätzlich ist es möglich, Strom in die Sondernetzentgelte (Atypische Netznutzung sowie Bandlast) und die Besondere Ausgleichsregelung (BesAR) einzubeziehen. Voraussetzung dafür ist in jedem Fall, dass die Ladesäule durch einen selbst und nicht durch einen Dritten in einer Kundenanlage betrieben wird.

Die Gesetzesbegründung zum Strommarktgesetz stellt klar: „Soweit ein Letztverbraucher solche Ladepunkte als Teil einer bestehenden Kundenanlage betreibt, ist klargestellt, dass der Strombezug für den Ladepunkt energiewirtschaftlich dem Letztverbrauch des Betreibers der Kundenanlage zuzurechnen ist.“ (Bundestagsdrucksache 18/7317, S. 78). Eine Abgrenzung der Ladesäule ist für die Atypik und die Bandlast damit nicht notwendig.

Entscheidend ist zunächst einmal, dass der Ladepunkt und die übrigen Verbräuche einer Abnahmestelle zuzuordnen sind, da die Besondere Ausgleichsregelung abnahmestellenscharf gewährt wird. Ist dies gewährleistet, können firmeneigene Fahrzeuge dort geladen und die Stromverbräuche in die BesAR einbezogen werden. Inwieweit auch der Stromverbrauch firmenfremder Fahrzeuge einbezogen werden kann, ist rechtlich umstritten. Der DIHK empfiehlt daher, bis zu einer höchstrichterlichen Klarstellung Fremdfahrzeugen an einem solchen Ladepunkt das Laden zu untersagen.

Wo liegt der energierechtliche Anknüpfungspunkt: Beim E-Fahrzeug oder bei der Ladesäule?

Wann ist ein E-Fahrzeug Letztverbraucher von Strom im Sinne von EEG/ KWKG?

Kann der Stromverbrauch an einem Ladepunkt in Sondernetzentgelte und Besondere Ausgleichsregelung des EEG einbezogen werden?

Ansprechpartner beim DIHK

Dr. Sebastian Bolay (bolay.sebastian@dihk.de)

Till Bullmann (bullmann.till@dihk.de)

Mark Becker (becker.mark@dihk.de)

Stand: März 2018