

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung

HESSEN



Strom bewegt

Elektromobilität Hessen

Wege der Mitnutzung von privater Ladeinfrastruktur

Tipps - Hinweise - Umsetzung





Leise, sauber, anspruchslos in der Wartung – der Elektromotor hat viele Vorteile. Als Autoantrieb eröffnet er ganz neue Möglichkeiten. Eine davon ist, dass E-Autofahrer ihr Eigenheim mit einer Ladestation ausstatten und sich damit vom Tankstellennetz weitgehend unabhängig machen. Natürlich kann man die private Ladesäule auch Freunden, Nachbarn oder weiteren Dritten zur Verfügung stellen und damit dazu beitragen, dass sich die E-Mobilität schneller durchsetzt. Aber was muss dabei beachtet werden? Wer darf den privaten Ladepunkt mitnutzen? Welche Abrechnungsmodalitäten sind zu berücksichtigen, welche technischen Bestimmungen einzuhalten?

Antworten gibt diese Broschüre, mit der wir den Gedanken der Mitnutzung unterstützen möchten. Ich würde mich freuen, wenn wir Zweifel ausräumen und Sie in Ihrem Vorhaben bestärken können. Jeder zusätzliche, frei verfügbare Ladepunkt hilft, die Elektromobilität noch attraktiver zu machen.

A handwritten signature in blue ink that reads "Tarek Al-Wazir". The signature is fluid and cursive.

Tarek Al-Wazir
Hessischer Minister für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Inhalt

1



Einleitung 3

Zentrale Definitionen und Dokumente 5

1.1 Fahrzeugtypen 6

1.2 Ladeeinrichtungen 7

2



Anwendungsfälle 9

2.1 Szenario: „Freunde und Bekannte“ 11

2.2 Szenario: „Jedermann“ 13

2.3 Szenario: „Sharing-Community“ 18

2.4 Szenario: „Privates Aufladen eines
Firmenwagens“ 20

3



Wichtige rechtliche Regelungen 21

3.1 (Mit-)Nutzung und Bekanntmachung
von privaten Ladeeinrichtungen 22

3.2 Anwendungsgebiet und Implikationen
der Ladesäulenverordnung 22

3.3 Abrechnung des Ladevorgangs 24

3.4 Versteuerung von Einnahmen 25

3.5 Versteuerung von Erstattungen des
Arbeitgebers 26

3.6 Installation und Betrieb öffentlich-
zugänglicher Ladeeinrichtungen 27

Abkürzungen, Quellenverzeichnis 29

Geschäftsstelle Elektromobilität 30

Impressum 31

2

Einleitung

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge werden immer beliebter. Die Zahl von gewerblich und privat genutzten Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen wächst zusehends an. Neben dem besonderen Fahrspaß ist Elektromobilität auch ein Mittel zur Vermeidung von klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des Verkehrs. Elektrofahrzeuge sind lokal emissionsfrei, leise und wartungsarm.

Damit wächst auch der Bedarf nach einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, die für jeden Fahrzeugnutzer verfügbar ist. Die Menge an Ladepunkten in Deutschland wächst derzeit stark an. In diesem Zusammenhang haben sich bereits viele Halter von Elektrofahrzeugen entschlossen, eigene Strom-Ladepunkte auf ihren Privatgrundstücken zu installieren.

Diese privaten Ladepunkte werden von den Besitzern üblicherweise ausschließlich für den eigenen Bedarf genutzt. Sie könnten aber auch anderen E-Fahrzeugnutzern zugänglich gemacht werden. In dieser Broschüre gehen wir auf vier mögliche Szenarien zur Mitnutzung ein (siehe Kapitel 2.1 bis 2.4).

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an jene Privatpersonen, die auf ihrem eigenen Grundstück Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge installiert haben oder dies planen und diese Lademöglichkeiten auch anderen Nutzern von Elektrofahrzeugen zur Verfügung stellen möchten.

Hier stellen sich die folgenden Fragen:

- Soll der Ladepunkt nur für einen **engen Kreis von Freunden, Nachbarn und Bekannten** zugänglich sein?
- Soll der Ladepunkt einer **Community** (festgelegter Mitgliederkreis) zugänglich sein?
- Soll der Ladepunkt gar für **jedermann** (die allgemeine Öffentlichkeit) zugänglich sein?
- Soll die Bereitstellung **kostenfrei oder gegen Vergütung** erfolgen?
- Soll der **Firmenwagen des eigenen Arbeitgebers** an dem privaten Ladepunkt aufgeladen werden?

Für jeden Anwendungsfall sind für diese Besitzer von privaten Ladepunkten unterschiedliche gesetzliche Regeln und Vorgaben zu beachten (siehe Kapitel 3.1. bis 3.6.).

Der Leitfaden gibt hierzu einen Überblick und erleichtert so die Orientierung für all jene, die mit dem Gedanken spielen, ihre bestehende oder geplante Ladeinfrastruktur über den eigenen Bedarf hinaus anderen Personen zur Nutzung anzubieten.

Technische Details und die Anschlussbedingungen von Fahrzeug und Ladepunkt werden hier nicht vertieft. Ausführliche allgemeine Informationen finden Sie zum Beispiel in der Broschüre „Elektromobilität für private Nutzer“¹ unserer Broschürenreihe.

1



Zentrale Definitionen und Dokumente

1.1 Fahrzeugtypen

1.2 Ladeeinrichtungen

1.1

Fahrzeugtypen

Innerhalb der Gruppe von Elektrofahrzeugen gibt es unterschiedliche Antriebskonzepte, die nicht alle eine externe Stromversorgung und somit Zugang zu Ladeeinrichtungen benötigen.

Regelmäßige externe Aufladungen benötigen:

- rein batterieelektrische Fahrzeuge (battery electric vehicles, BEV),
- von außen aufladbare Hybride (plug-in hybrid electric vehicles, PHEV) und
- batterieelektrische Fahrzeuge, die über einen zusätzlichen Verbrennungsmotor zur Verlängerung der Reichweite, einen sogenannten Range Extender verfügen (range extended electric vehicle, REEV). Dieser lädt nur die Batterie und wirkt nicht direkt auf den Antrieb.

Im Unterschied dazu verfügen die übrigen Varianten von Hybridfahrzeugen (hybrid electric vehicle, HEV) nicht über eine Möglichkeit zur externen Stromzufuhr.



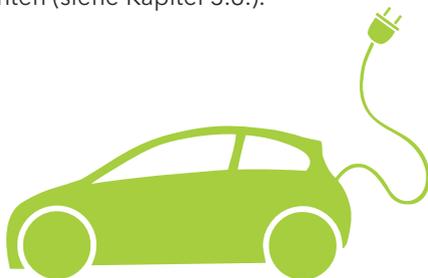
Nicht nur bei den Elektrofahrzeugen, sondern auch bei den Ladeeinrichtungen und Lademodi gibt es Unterschiede. Im Wesentlichen lassen sich Ladeeinrichtungen für die Normalladung mit Wechselstrom (alternating current, AC) und für die Schnellladung mit Gleichstrom (direct current, DC) unterscheiden.

Zudem variiert die Ladezeit der einzelnen Ladevorgänge. Die Ladezeit ist abhängig von der jeweiligen Batterie des E-Fahrzeugs und der Ladeleistung der installierten Ladeeinrichtung.

Im privaten Bereich lassen sich verschiedene Lademodi unterscheiden (siehe Abbildung Seite 4). Privat werden hauptsächlich Ladeeinrichtungen zum Normalladen genutzt. AC-Ladesäulen mit bis zu 22 kW sind im privaten Bereich zwar theoretisch möglich, aber eher unüblich.

Für die Verwendung ein- bzw. dreiphasiger Steckdosen wird der Lademodus 2 empfohlen (siehe Abbildung Seite 4). Dabei ist in der Ladeleitung zum Fahrzeug eine Steuer- und Schutzeinrichtung integriert (In-Cable and Protection Device - IC-CPD). Auch Wallboxen (üblicherweise bis 11 kW Ladeleistung) werden im privaten Umfeld eingesetzt.

Bei der Installation und dem Betrieb von öffentlich-zugänglichen Ladeeinrichtungen sind unbedingt die entsprechenden technischen Vorgaben zu beachten (siehe Kapitel 3.6.).



ÜBERSICHT LADEMODI



	AC-Laden Schuko/CEE	AC-Laden Schuko/CEE	AC-Laden Wallbox (home&public)	AC-Laden „Intelligente Ladesäule“	Induktives Laden	DC – Schnellladung
Lade- modus	1	2	3		5	4
Abrech- nungs- verfahren	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja
Leistung	max. 1 ph 16 A (3,7 kW) max. 3 ph 16 A (11 kW)/3 ph 32 A (22 kW) SAE 2 ph 80 A		max. 1 ph 16 A (3,7 kW) max. 3 ph 63 A (43,5 kW) SAE 2 ph 80 A		2...5 kW	DC low ≤ 38 kW DC high ≤ 170 kW
Ladezeit	Einige Stunden, abhängig von der Kapazität des HV-Speichers im Fahrzeug					≤ 30 min.
Lade- stromkreis	Ladekabel ist „Teil des Fahrzeugs“	Ladekabel inkl. IC-CPD & „low level“ Control Pilot Funktion	Wallbox inkl. „low level“ Control Pilot Funktion	Ladestation inkl. „high level“ PLC- Kommunikation/ Netzwerkzugang	Kommunikation Wireless	Ladestation inkl. „high level“ PLC- Kommunikation/ Netzwerkzugang
Kommuni- kation	keine	Control Pilot	Control Pilot	Power Line Kommunikation, Control Pilot (PWM), RFID, GSM, 3G/4G	Wireless	Power Line Kommunikation

Die verschiedenen Lademodi mit ihren Spezifika.

[Quelle: Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität, 2017]

2



Anwendungsfälle

- 2.1 Szenario: „Freunde und Bekannte“
- 2.2 Szenario: „Jedermann“
- 2.3 Szenario: „Sharing-Community“
- 2.4 Szenario: „Privates Aufladen eines Firmenwagens“

Im Folgenden werden vier unterschiedliche Nutzungsszenarien dargestellt, in denen private Ladeeinrichtungen von ihren Besitzern an andere Personen zur Nutzung bereitgestellt werden können.

Die Möglichkeiten reichen vom reinen Bekanntenkreis (Freunde und Nachbarschaft) bis hin zur gewerblichen Nutzung der privaten Ladeinfrastruktur. Auch wird unterschieden, ob die Ladeeinrichtung gegen Vergütung oder kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Schließlich wird der Fall des Aufladens eines elektrisch angetriebenen Firmenwagens des Arbeitgebers an einem privaten Ladepunkt dargestellt und rechtlich geprüft.

In jedem Szenario sind unterschiedliche Vorgaben und Regeln zu beachten. Diese werden hier nur kurz angesprochen. Die ausführliche Beschreibung der Regelungen und Gesetze erfolgt in Kapitel 3.



2.1

Szenario: „Freunde und Bekannte“

Wenn Besitzer von Ladepunkten auf privatem Grund ihre Infrastruktur einem begrenzten Kreis von Personen (z. B. nur Freunden, Bekannten und Nachbarn) zugänglich machen, gibt es abhängig von der Vergütung zwei Varianten.

Wenn die Mitnutzung des Ladepunkts kostenfrei erfolgt, müssen keine besonderen Regeln beachtet werden (Variante 1).

Szenario: „Freunde und Bekannte“

Variante 1 – kostenlos

- **Merkmale**
 - Begrenzter Kreis von Nutzern
 - Kostenfreie Mitnutzung
- **Zu beachtende Regeln und Vorgaben**
 - Keine
- **Siehe Kapitel → 3.1 und → 3.2**

Sollte die Mitnutzung allerdings gegen eine Vergütung erfolgen (Variante 2), sind verschiedene Vorgaben zu beachten:

An dem Ladepunkt muss ein Zwischenzähler angebracht sein, der eine händische Aufschreibung und Abrechnung der Kosten ermöglicht. Sofern die mitnutzenden Freunde und Nachbarn nicht darauf verzichten wollen, muss in diesem Anwendungsfall eine genaue Anzeige und Abrechnung der Messwerte erfolgen. Dabei sind die Vorgaben des Mess- und Eichrechts einzuhalten.

Die Einkünfte (Erträge abzüglich der Aufwendungen) aus der Bereitstellung der Ladeinfrastruktur sind steuerrechtlich relevant. Es handelt sich hierbei im steuerrechtlichen Sinne um eine gewerbliche Tätigkeit, die der Einkommenssteuer unterliegt.



Szenario: „Freunde und Bekannte“

Variante 2 – kostenpflichtig

- **Merkmale**
 - Begrenzter Kreis von Nutzern
 - Kostenpflichtige Mitnutzung
- **Zu beachtende Regeln und Vorgaben**
 - Zwischenzähler erforderlich
 - Vorgaben des Mess- und Eichrechts
 - Steuerrechtliche Vorgaben für Gewerbetreibende
- **Siehe Kapitel → 3.1 bis → 3.4**

2.2

Szenario: „Jedermann“

Soll die private Ladeinfrastruktur zur kostenpflichtigen Mitnutzung für jedermann (allgemeine Öffentlichkeit), also für fremde Dritte gedacht sein, so muss zunächst sichergestellt werden, dass der Ladepunkt auch physisch für fremde Dritte öffentlich-zugänglich ist. Das bedeutet, dass der Ladepunkt für jeden Nutzer eines Elektrofahrzeugs potentiell nutzbar sein muss, sofern dieser nicht gerade belegt ist (freie Zufahrt zu einem Stellplatz).

Ein solcher öffentlich-zugänglicher Ladepunkt ist bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) anzuzeigen¹ und wird dort in einer Tabellenübersicht geführt. Es wird hier darüber hinaus empfohlen, dass der Ladepunkt auf mindestens einer Online-Plattform veröffentlicht wird, um das Angebot allgemein bekannt zu machen.²

Grundsätzlich muss die Ladeinfrastruktur über die Ladeleitung kommunikationsfähig mit dem aufzuladenden Fahrzeug sein, um Informationen über die Betriebszustände auszutauschen.

In diesem Szenario wird davon ausgegangen, dass der private Ladepunkt für fremde Dritte nur kostenpflichtig zur Verfügung gestellt wird. Daher unterliegt die Ladeeinrichtung dem Mess- und Eichrecht. Ein geeichter Zähler ist erforderlich.

¹ Siehe hierzu: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulen/Anzeige_Ladepunkte_node.html

² Zum Beispiel: https://www.strom-bewegt.de/lademap_hessen oder <https://www.lemnet.org/de> oder <https://www.goingelectric.de/>

Sofern das Messergebnis der Ladeeinrichtung nicht vor Ort angezeigt und gespeichert wird, benötigt das Back-End (Anbindung und Verarbeitung in einem Rechenzentrum) ebenfalls eine eichrechtliche Genehmigung bzw. den Einsatz einer Transparenzsoftware, die Teil des Konformitätsbewertungsverfahrens ist. Diese Anforderungen werden derzeit nur von einzelnen Systemanbietern erfüllt, jedoch ist die Zulassung weiterer Systeme absehbar.

Auch müssen die Preise für einen Ladevorgang nach Preisangabenverordnung (PAngV) an dem Ladepunkt bzw. per App gekennzeichnet werden.

Die Einkünfte aus der Bereitstellung der privaten Ladeinfrastruktur sind als Einkommen steuerpflichtig. Es handelt sich hierbei um eine gewerbliche Tätigkeit (zur Schwelle für die kleingewerbliche Tätigkeit siehe die Ausführungen in Kapitel 3.4).

Sofern die Ladeinfrastruktur öffentlich-zugänglich ist, hat der Betreiber bestimmte technische und rechtliche Vorgaben in Bezug auf die Sicherheit der Anlage zu erfüllen.



Bis zu einer Ladeleistung von 3,7 kW (Variante 1) sind für die Besitzer des Ladepunkts lediglich die Vorgaben des Mess- und Eichrechts zu beachten. Es muss dazu eine Messeinrichtung installiert werden, die entweder selbst die Messwerte anzeigt und speichert oder die ermöglicht, dass über eine gesicherte Verbindung auf ein Drittgerät die Messwerte angezeigt und gespeichert werden.

Die Abrechnung muss auf Grundlage der angezeigten und gespeicherten Daten erfolgen. Die Abrechnung kann lokal (an der Ladesäule, in unmittelbarer Nähe zur Ladesäule, z. B. Kassenhäuschen) oder über ein digitales Abrechnungssystem erfolgen. Eine Anmeldung bei der Bundesagentur ist in diesem Fall nicht erforderlich (sogenannte Bagatellgrenze).

Szenario: „Jedermann“

Variante 1 – bis 3,7 kW

■ Merkmale

- Kostenpflichtige Mitnutzung durch fremde Dritte
- Ladeleistung bis 3,7 kW

■ Zu beachtende Regeln und Vorgaben

- Ladepunkt muss kommunikationsfähig sein
- Öffentlich-zugängliche Ladeeinrichtung
- In Online-Plattform repräsentiert
- Geeichter Zähler mit automatischer Aufschreibung und Abrechnung
- Digitales Abrechnungssystem
- Preiskennzeichnung nach PAngV
- Steuerrechtliche Vorgaben für Gewerbetreibende
- Technische und rechtliche Vorgaben in Bezug auf die Sicherheit der Anlage

■ Siehe Kapitel → 3.1 bis → 3.6

Bei einer Ladeleistung des Ladepunkts von über 3,7 kW (Variante 2) sind weitere Vorgaben der Ladesäulenverordnung (LSV) zu beachten.

Hier ist zunächst sicherzustellen, dass es sich um eine Steckdose bzw. Stecker des Typ-2 handelt, die den EU-Standards genügen. Auch ist es erforderlich, dass der Ladepunkt bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) angemeldet wird. Zudem muss das punktuelle Aufladen (ad hoc Laden) implementiert sein.

Dies bedeutet, dass jedermann ohne Bestehen eines Stromlieferungsvertrages, an jedem öffentlich-zugänglichen Ladepunkt sein Elektrofahrzeug aufladen kann. Das punktuelle Aufladen kann umgesetzt werden durch:

- Verschenken,
- Barzahlung in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt (z. B. Kassenhäuschen, Parkautomat),
- Zahlung mit einer gängigen Karte (EC-, Kreditkarte) in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder
- Zahlung mittels eines gängigen webbasierten Zahlungssystems (PayPal, Sofortüberweisung etc.).

Hierbei muss der Zugang kostenlos sein und die Menüführung auf deutscher und englischer Sprache erfolgen.

Variante 2 – über 3,7 kW

■ Merkmale

- Kostenpflichtige Mitnutzung durch fremde Dritte
- Ladeleistung über 3,7 kW

■ Zu beachtende Regeln und Vorgaben

- Stecker Typ-2
- Öffentlich-zugängliche Ladeeinrichtung
- Anmeldung bei der Bundesnetzagentur
- Punktueller Aufladen nach LSV
- Geeichte Messeinrichtung/Messsystem erforderlich
- Ggf. eichrechtliche Genehmigung des Back-Ends
- Steuerrechtliche Vorgaben für Gewerbetreibende
- Technische und rechtliche Vorgaben in Bezug auf die Sicherheit der Anlage

■ Siehe Kapitel → 3.1 bis → 3.6



2.3

Szenario: „Sharing-Community“

Eine weitere Möglichkeit, einen Ladepunkt anderen Haltern von Elektrofahrzeugen zugänglich zu machen, zielt auf Mitglieder von speziellen Sharing-Communities (z. B. den Mitgliedern eines Vereins, dem der Ladepunktanbieter auch angehört).

In der Regel wird zu erwarten sein, dass der Ladepunkt auf einer Online-Plattform der Sharing-Community veröffentlicht wird.

Grundsätzlich wird hier empfohlen, dass die Ladeinfrastruktur über die Ladeleitung kommunikationsfähig mit dem aufzuladenden Fahrzeug ist, um Informationen über die Betriebszustände auszutauschen.

Sofern die Nutzung des Ladepunkts ausschließlich für die Mitglieder der Sharing-Community verfügbar und kostenfrei ist, sind keine weiteren Regelungen zu beachten (Variante 1).

Szenario: „Sharing-Community“

Variante 1 – kostenlos

- **Merkmale**
 - Kostenlose Mitnutzung durch Mitglieder einer exklusiven Sharing-Community
- **Zu beachtende Regeln und Vorgaben**
 - Keine
- **Siehe Kapitel → 3.1 und → 3.2**

Sollte eine Vergütung des Ladevorgangs erfolgen (Variante 2), muss die Ladeeinrichtung zunächst den Anforderungen des Mess- und Eichrechts entsprechen. Ein geeichtes Messgerät/Messsystem ist erforderlich. Sofern das jeweilige Messergebnis der Ladeeinrichtung nicht vor Ort angezeigt und gespeichert wird, benötigt das Back-End ebenfalls eine eichrechtliche Genehmigung.

Die Preise für den Ladevorgang müssen nach Preisangabenverordnung gekennzeichnet sein. Nach § 3 PAngV ist beim Verkauf von elektrischer Energie an Verbraucher der Preis in „kWh“ abzurechnen. Daneben sind Preiskombinationen z. B. das zusätzliche Erheben einer Startgebühr oder einer Zeitgebühr möglich.

Die Einkünfte aus der Bereitstellung der privaten Ladeinfrastruktur sind als Einkommen steuerpflichtig. Es handelt sich hierbei um eine gewerbliche Tätigkeit.

Szenario: „Sharing-Community“

Variante 2 – kostenpflichtig

- **Merkmale**
 - Kostenpflichtige Mitnutzung durch Mitglieder einer exklusiven Sharing-Community
- **Zu beachtende Regeln und Vorgaben**
 - Vorgaben des Mess- und Eichrechts
 - Geeichtes Messgerät/Messsystem mit Anzeige und Speicherung (vor Ort oder über Backend)
 - Preisangabe nach PAngV
 - Steuerrechtliche Vorgaben für Gewerbetreibende
- **Siehe Kapitel → 3.1 bis → 3.4**

Szenario: „Privates Aufladen eines Firmenwagens“

Eine weitere Form der Nutzung des eigenen Ladepunkts für Privatleute stellt die Aufladung eines vom Arbeitgeber gestellten Firmenwagens (z. B. privat nutzbare Firmenfahrzeuge oder auch Servicefahrzeuge im Bereitschaftsdienst) dar.

Hier erfolgt kein Stromerwerb, sondern eine Kostenerstattung durch den Arbeitgeber für den vom Arbeitnehmer privat bereitgestellten Strom. Diese Kostenerstattung ist rein steuerlich zu bewerten, da es sich nicht um eine Stromlieferung des Arbeitnehmers an den Arbeitgeber handelt. Die Kostenerstattung erfolgt monatlich, quartalsweise oder am Ende des Jahres und wird nach dem Einkommenssteuergesetz (EStG) behandelt.

Beim Arbeitnehmer wird der Stromfluss lediglich über den privaten Hauszähler bzw. einen Zwischenzähler erfasst, der den Mess- und Eichrechtsanforderungen entspricht.

Szenario: „Firmenwagen“

- **Merkmale**
 - Aufladung des vom Arbeitgeber gestellten Firmenwagens am privaten Ladepunkt
- **Zu beachtende Regeln und Vorgaben**
 - Abrechnung erfolgt monatlich, quartalsweise oder jährlich
 - Stromverbrauch und -kosten werden über den privaten Stromzähler erfasst
 - Steuerrechtliche Vorgaben für Privatleute
- **Siehe Kapitel → 3.1 und → 3.5**

3



Wichtige rechtliche Regelungen

- 3.1** (Mit-)Nutzung und Bekanntmachung von privaten Ladeeinrichtungen
- 3.2** Anwendungsgebiet und Implikationen der Ladesäulenverordnung
- 3.3** Abrechnung des Ladevorgangs
- 3.4** Versteuerung von Einnahmen
- 3.5** Versteuerung von Erstattungen des Arbeitgebers
- 3.6** Installation und Betrieb öffentlich-zugänglicher Ladeeinrichtungen

3.1

(Mit-)Nutzung und Bekanntmachung von privaten Ladeeinrichtungen

Eine Privatperson kann seine eigene Ladestation weiteren Personen zur Verfügung stellen. Sie kann auch den Firmenwagen des eigenen Arbeitgebers aufladen. Der Ladepunkt kann auf öffentlichen (digitalen) Plattformen bekannt gemacht werden.

Soll ein Ladepunkt fremden Dritten zur Verfügung gestellt werden, ist es sinnvoll, die Ladeeinrichtung entsprechend auf den üblichen digitalen Plattformen zu veröffentlichen, um die Allgemeinheit zu erreichen.

3.2

Anwendungsgebiet und Implikationen der Ladesäulenverordnung

Die Ladesäulenverordnung (LSV) findet nur dann Anwendung, wenn es sich um eine öffentlich-zugängliche Ladeeinrichtung mit einer Ladeleistung von über 3,7 kW gemäß § 2 LSV handelt.

Bis zu einer Ladeleistung von 3,7 kW sind auch öffentlich-zugängliche Ladeeinrichtungen vom Anwendungsbereich der LSV aufgrund dieser Bagatellgrenze ausgenommen (Bagatellgrenze).

Der Ladepunkt gilt als öffentlich-zugänglich, wenn er für potentiell jeden Nutzer eines Elektrofahrzeugs zugänglich ist.

Sind beide Bedingungen erfüllt, muss eine Typ-2 Steckdose oder Stecker gemäß EU-Norm IEC 62196-2 eingebaut werden (§ 3 LSV), die Umsetzung der Vorgaben zum punktuellen Laden (§ 4 LSV) beachtet werden und eine Meldung an die Bundesnetzagentur erfolgen (§ 5 LSV).

Das punktuelle Aufladen sieht vier alternative Mindestvorgaben vor, wovon mindestens eine zwingend zu erfüllen ist:

- das Verschenken von Strom,
- die Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe, also nicht zwingend an der Ladeeinrichtung selbst,
- die Nutzung einer gebräuchlichen Karte, wie EC- oder Kreditkarte oder
- das Angebot eines verbreiteten webbasierten Zahlungssystems, wie PayPal oder andere.

Die Bedienung der Ladeeinrichtung muss in deutscher und englischer Sprache erfolgen.

Sofern lediglich ein eindeutig bestimmbarer oder durch Mitgliedschaft gekennzeichnetter Kreis die Einrichtung ebenfalls nutzt, findet die Ladesäulenverordnung keine Anwendung. Dies können zum Beispiel Freunde und Bekannte bzw. Mitglieder einer Sharing-Community sein.



3.3

Abrechnung des Ladevorgangs

Sobald die Mitnutzung der privaten Ladeeinrichtung kostenpflichtig erfolgt, greifen die Pflichten des Mess- und Eichrechts.

Das heißt, dass der Einbau eines konformitätsbewerteten Messgerätes erforderlich ist, welches durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt oder eine private Konformitätsbewertungsstelle zertifiziert wurde und somit den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entspricht.

Sofern das Messergebnis nicht an der Ladeeinrichtung vor Ort direkt angezeigt und abgerechnet werden sollte, muss das abrechnungsrelevante Back-End, also die benötigte technische Zusatzeinrichtung, ebenfalls konformitätsbewertet sein.

Die Speicherung des Messergebnisses kann lokal an der Ladeeinrichtung, im Back-End oder in einer Cloud erfolgen.

Im Falle einer Abrechnung muss sowohl beim Community-Sharing als auch bei öffentlich-zugänglichen Ladepunkten zusätzlich die Preisangabenverordnung beachtet werden. Das heißt, dass der Leistungspreis für die einzelne kWh angegeben und abgerechnet werden muss. Nach § 3 PAngV ist beim Verkauf von elektrischer Energie an Verbraucher der Preis in „kWh“ abzurechnen. Daneben sind Preiskombinationen z. B. das zusätzliche Erheben einer Startgebühr oder einer Zeitgebühr möglich.

Sofern die Stromabgabe nur an einen eingegrenzten Nutzerkreis erfolgt (Freunde und Nachbarn), können die Beteiligten sich auch auf den Verzicht der allgemeinen Anforderungen aus dem Mess- und Eichrecht und der Preisangabe einigen.

3.4

Versteuerung von Einnahmen

Die Ladeleistung darf von privaten Ladepunktbetreibern abgerechnet und anderen Personen in Rechnung gestellt werden.

Sofern eine Abrechnung erfolgt, gelten die Besitzer und Anbieter der privaten Ladeeinrichtungen als Gewerbetreibende und deren Mitnutzer letztlich als Kunden. Dies gilt auch im Falle von eingegrenzten Nutzergruppen (Freunden und Nachbarn).

Gewerbetreibende, deren Jahresumsatz (Summe der umsatzsteuerpflichtigen Betriebseinnahmen) 17.500 € pro Jahr nicht übersteigen, gelten wiederum als Kleingewerbetreibende.

Auf die Einkünfte aus dem gewerblichen Angebot ihrer Ladepunkte zahlen diese Kleingewerbetreibenden gemäß § 15 EStG Einkommenssteuer. Grundlage ist die jährliche private Einkommensteuererklärung, wie sie von Arbeitnehmern eingereicht wird. Dieser wird üblicherweise eine Einnahmen-/Ausgabenaufstellung für die gewerblichen Erträge beigelegt.



Umsatzsteuer, Gewerbesteuer oder andere Unternehmenssteuern müssen Kleingewerbetreibende nicht entrichten.

Gewerbetreibende, die mehr als 17.500 € pro Jahr umsetzen oder freiwillig auf den Status als Kleingewerbetreibende verzichten, unterliegen gemäß dem Umsatzsteuergesetz (UStG) der Umsatzsteuer-Regelbesteuerung. Diese müssen auf ihren Rechnungen gegenüber ihren Kunden Umsatzsteuer ausweisen. Zudem müssen sie beginnend im Jahr der Gründung monatliche Umsatzsteuervoranmeldungen einreichen und einmal im Jahr eine Umsatzsteuererklärung abgeben.

Sobald der Jahresgewinn über rund 25.000 € liegt, ist zudem Gewerbesteuer zu entrichten.

3.5

Versteuerung von Erstattungen des Arbeitgebers

Gemäß § 3 Nr. 50 des EStG sind die Beiträge, die der Arbeitnehmer vom Arbeitgeber erhält, um die Auslagen des Arbeitnehmers für den Arbeitgeber zu ersetzen, steuerfrei. Dies bedeutet, dass die Erstattungen vom Arbeitgeber der vom Arbeitnehmer ausgelegten Stromkosten nicht einkommenssteuerpflichtig sind (siehe hierzu auch das Ergebnispapier Nr.34 der Begleit- und Wirkungsforschung der Schaufenster Elektromobilität). Das Bundesministerium der Finanzen lässt zur Abrechnung auch Pauschalen zu (bei reinen elektrischen Fahrzeugen 20 € pro Monat, wenn es zusätzlich beim Arbeitgeber eine Ladeeinrichtung gibt und 50 € pro Monat, wenn es diese nicht gibt).

Die zusätzliche Installation von betrieblichen Ladepunkten beim Arbeitnehmer durch den Arbeitgeber für Firmenwagen ist steuerlich als Betriebsaufwand voll abzugsfähig, da dies als Aufwand des Arbeitgebers gilt. Dies gilt auch, wenn der Arbeitnehmer für ein verbundenes Unternehmen arbeitet.

Weiterhin gibt es steuerliche Sonderregelungen, wenn der Arbeitgeber die Kosten der Herstellung der privaten Ladeinfrastruktur in Teilen oder vollständig trägt.

Dem Arbeitgeber ist es freigestellt, die Lohnsteuer für geldwerte Vorteile aus der Übereignung der Ladeinfrastruktur nach § 40 Absatz 2 Satz 1 Nr. 6 EStG pauschal mit 25 Prozent zu erheben. Dies gilt auch für die Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und die Nutzung der Ladevorrichtung.

Diese Regelung ist bis zum 31. Dezember 2020 befristet.

Installation und Betrieb öffentlich-zugänglicher Ladeeinrichtungen

Bei der Installation und dem Betrieb von öffentlich-zugänglichen Ladeeinrichtungen sind technische und rechtliche Vorgaben zu beachten. Diese beziehen sich vorrangig auf den ordnungsgemäßen Einbau, die Inbetriebnahme und die regelmäßigen Sicherheitsüberprüfungen. Der Betreiber von öffentlich-zugänglichen Ladepunkten steht in besonderer Verantwortung und kann bei Unfällen unter Umständen haftbar gemacht werden.

Das Bundesverkehrsministerium hat 2017 einen Leitfaden zur rechtssicheren Errichtung und Organisation von Ladeinfrastruktur¹ herausgegeben. Demnach muss bei der Installation der Ladeeinrichtung nach der Technischen Regel für Betriebssicherheit (TRBS) 1203 in Verbindung mit der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln (BetrSichV) „befähigtes Personal“ eingesetzt werden.

Diese Aufgabe darf nur von Elektrofachkräften gemäß der Norm DIN VDE 1000-10 (VDE 1000-10): 2009-01 und keinesfalls von ungelerten und nicht zertifizierten Personen durchgeführt werden. Bei privaten Gebäuden installiert üblicherweise ein kompetenter Elektrofachbetrieb die Wallboxen bzw. Ladeeinrichtungen.

Die VDI-Richtlinie 2166, Blatt 2 erlaubt zum Thema Brandschutz, dass Elektrofahrzeuge in privaten Garagen abgestellt und geladen werden dürfen. Durch den Ladevorgang entstehen keine zusätzlichen Gefahren, wie etwa eine Gasentwicklung. Eine besondere Anordnung oder Dimensionierung der Stellplätze ist aus Sicht des Brandschutzes nicht erforderlich. Ist in der Garage eine spezielle Brandmeldeanlage oder Löschanlage erforderlich, sind die Stellplätze für Elektrofahrzeuge ebenfalls einzubinden.

¹ Siehe hierzu das Quellenverzeichnis auf Seite 29

Die hausübliche Trennstelle zur Freischaltung der Garage ist ausreichend (siehe hierzu auch das Ergebnispapier Nr. 11 der Begleit- und Wirkungsforschung der Schaufenster Elektromobilität).

Nach dem oben genannten Leitfaden des Verkehrsministeriums gelten nach § 3 Absatz 4 der LSV bei Ladestationen, die öffentlich zugänglich sind, § 49 Absatz 1 und § 49 Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG). Dort heißt es, dass Energieanlagen (in diesem Falle Ladepunkte) so zu errichten und zu betreiben sind, dass die technische Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.

Hierbei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Die Einhaltung dieser Regeln wird vom Gesetzgeber vermutet, wenn die diesbezüglichen technischen Regeln des Verbandes der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (VDE) eingehalten werden.

Dem Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten obliegt die regelmäßige Prüfung der Anlage gemäß § 16 der BetrSichV.

Sowohl bei der Installation als auch bei der Prüfung der Anlagen müssen die ausgewählten Fachkräfte Befähigungsnachweise auf den Gebieten der PV-Anlagen, Elektromobilität und Energiespeicher vorweisen können. Diese Befähigungsnachweise sollten von den Betreibern vorsorglich zur rechtlichen Absicherung angefordert werden. Zudem sind vom Betreiber folgende weitere Nachweise zu erbringen:

- Erstprüfung nach DIN VDE 0100-600
„Errichten von Niederspannungsanlagen“
- Wiederholungsprüfung nach DIN VDE 0105-100
„Betreiben von Niederspannungsanlagen“
- Wiederholungsprüfung nach DIN VDE 0100-722
„Stromversorgung von Elektrofahrzeugen“
- Regelmäßige Prüfungen nach DGUV V3
- Regelmäßige Prüfungen nach DIN VDE/EN/VdS
- Gefährdungsbeurteilung gemäß § 3 BetrSichV
- Befähigtes Personal gemäß TRBS 1203

Abkürzungen

BetrSichV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EStG	Einkommenssteuergesetz
LSV	Ladesäulenverordnung
PAngV	Preisangabenverordnung
TRBS	Technische Regeln für Betriebssicherheit
UStG	Umsatzsteuergesetz

Quellenverzeichnis

Harendt, Bertram; Mayer, Christian A. (2015): Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität – Ergebnispapier Nr. 11: Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand; http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_11_Rechtliche_Rahmenbedingungen_fuer_Ladeinfrastruktur_im_Nebau_und_Bestand.pdf (Dezember 2015).

Boesche, Katharina V.; Harendt, Bertram; Mayer, Christian A.; Wolf, Catharina (2017): Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität – Ergebnispapier Nr. 34: Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität. Überblick und Handlungserwägungen der Begleit- und Wirkungsforschung zum Schaufenster-Programm Elektromobilität; http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/EP34_Rechtlicher_Rahmen.pdf (Januar 2017).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2017): Prozessleitfaden zur rechtssicheren Errichtung und Organisation von AC-/ DC-Infrastruktur; http://www.starterset-elektromobilitaet.de/content/3-Infothek/3-Publikationen/2-prozesssicherheit-ac-dc-li/now_prozessleitfaden-acdc-infrastruktur_170613.pdf.

Geschäftsstelle Elektromobilität



Die Geschäftsstelle Elektromobilität berät und unterstützt das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung bei der strategischen Ausrichtung und organisatorischen Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in Hessen unter der Dachmarke „Strom bewegt“:

- eLotse: Ausbildungsseminare für Kommunen
- eCoach: Beratung über den Einsatz von Elektrobussen im ÖPNV
- Informationsangebote für den gewerblichen Einsatz
- Unterstützung der Zulieferindustrie über Branchenworkshops, Messebeteiligungen, Marketing
- Modell- und Pilotprojekte
- Landes- und bundesweite Vernetzung

Kontakt:

HA Hessen Agentur GmbH
Hessische LandesEnergieAgentur (LEA)
Geschäftsstelle Elektromobilität
Konradinallee 9, 65189 Wiesbaden



Ansprechpartner:

Ulrich Erven, ☎ 0611 95017-8612
Jürgen Schilling, ☎ 0611 95017-8362
Dr. Tina Knispel-Bings, ☎ 0611 95017-8651

info@strom-bewegt.de

www.landesenergieagentur-hessen.de
www.strom-bewegt.de

Impressum

- Autoren** Dr. Bertram Harendt, Dr. Jan Wolfgang Doser
(Deutsches Dialog Institut GmbH, Frankfurt am Main)
Dr. Katharina Vera Boesche, Rechtsanwältin, Berlin
- Redaktion** Ulrich Erven, HA Hessen Agentur GmbH
- Herausgeber** HA Hessen Agentur GmbH
Hessische LandesEnergieAgentur (LEA)
Konradinallee 9, 65189 Wiesbaden
Telefon 0611 95017-80
www.landesenergieagentur-hessen.de
www.strom-bewegt.de
- Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und die Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die in der Veröffentlichung geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit der Meinung des Herausgebers übereinstimmen.
© Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL)
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de
- Gestaltung** Theißen-Design, www.theissen-design.de
- Druck** Printworld | Klimaneutraler Druck  ClimatePartner
klimaneutral
- Bildnachweis** Jan Michael Hosan (S.17 links)
Volkswagen AG (S.17 rechts)
fotolia.com: Björn Wylezich (S.2 + S.5); pgottschalk (S.6); djama (S.10);
Gerhard Seybert (S.12); marcus_hofmann (S.14); sdecoret (S.2 + S.21);
kegfire (S.23); Pixelot (S.25)
shutterstock.com: S. Hanusch (S.7)
istockphoto.com: simonkr (Cover + S.2 + S.9)
- Vervielfältigung und Nachdruck - auch auszugsweise -
nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.
Oktober 2018, 1. Auflage
- Eventuelle Änderungen oder Ergänzungen werden auf
unserer Website www.strom-bewegt.de veröffentlicht.

Ausschluss Wahlwerbung

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der HA Hessen Agentur GmbH herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl die Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Verzicht auf Geschlechterdifferenzierung

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung von Funktions- bzw. personenbezogenen Bezeichnungen, wie zum Beispiel Teilnehmer/Innen, verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

HESSEN



Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung

Wege der Mitnutzung von privater Ladeinfrastruktur

Tipps - Hinweise - Umsetzung



HESSEN

LANDES
ENERGIE
AGENTUR

HA Hessen Agentur GmbH