
E-Mobility

Rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen für
den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur

Baker Tilly Online-Seminar | 29. März 2022





Agenda



01

Rechtlicher Rahmen zum Aufbau der Ladeinfrastruktur

02

Steuerliche Aspekte der Ladeinfrastruktur

03

Förderungen

01

Rechtlicher Rahmen zum Aufbau der Ladeinfrastruktur



Rechtlicher Rahmen



Vertragsrecht

- Vertragliche Beziehungen
 - Eigentümer
 - CPO
 - EMP
 - Roaming Plattform
 - Lieferant
 - Kunde
 - Netzbetreiber
- Vertriebsmodelle
- Öffentlicher Raum vs. privater Raum



Regulierung

- EnWG
 - Strombezug der Ladepunkte steht dem Letztverbrauch gleich, § 3 Nr. 25 EnWG (Achtung: Bislang abweichende Behandlung unter dem EEG)
 - Kundenanlage
 - Netzanschluss, § 19 NAV
 - § 14a EnWG
 - Abrechnung (PAngV)
- LSV, MsbG, MessEG
- Straßenrechtliche Vorgaben



Ordnungsrecht

- GEIG
 - Verpflichtung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur
 - Unterscheidung zwischen Wohngebäuden und Nicht-Wohngebäuden
 - Unterscheidung zwischen Neubau und Renovierung
- § 554 BGB
- § 20 WEG

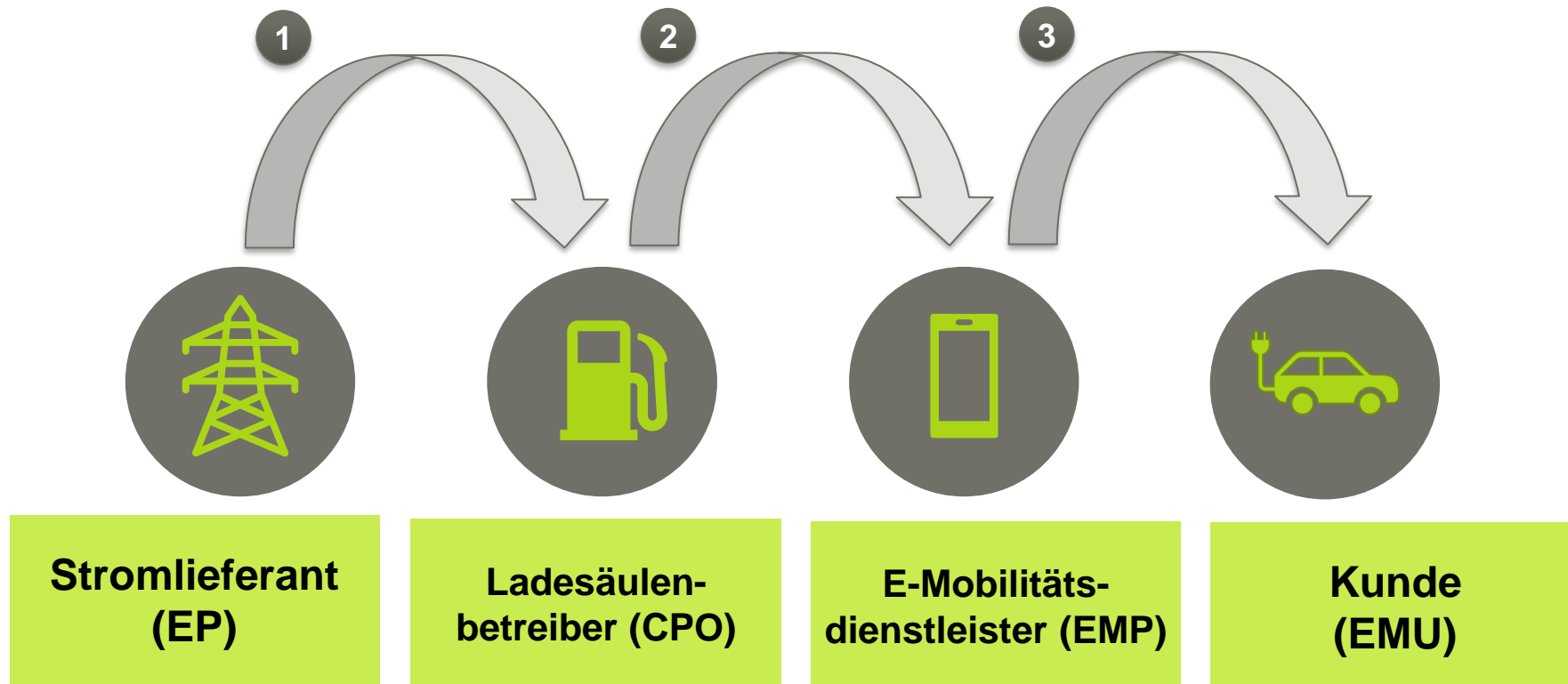
02

**Steuerliche Aspekte der
Ladeinfrastruktur**



Steuerliche Aspekte der Ladeinfrastruktur – Umsatzsteuer

Ausgangslage | Darstellung eines Ladevorgangs



Einzelfallbetrachtung anhand konkreter Verträge, da unterschiedliche Fallgestaltungen möglich



Umsatzsteuerliche Sicht

Ladevorgang – Lieferung oder sonstige Leistung



- Pro Lieferung
 - Elektrizität wird im UStR wie ein körperlicher Gegenstand behandelt
 - Leistung liegt hier in der Lieferung von Strom
- Pro Dienstleistung
 - Leistung enthält unter anderem Dienstleistungselemente

„Entscheidung“ durch Mehrwertsteuerausschuss



- Herrschende Auffassung (Frankreich, Teile der Kommission)
 - Ladevorgang gilt als Warenlieferung und Reihengeschäft (vgl. Darstellung Ladevorgang)
- Kommission
 - Stromlieferant erbringt Stromlieferung an CPO
 - CPO erbringt Stromlieferung direkt an Kunde
 - EMP erbringt Dienstleistungen zum Teil an CPO, zum Teil an Kunde
- Unklare Entscheidungslage des EuGH
 - Frage, inwieweit Rechtsprechung zu Tankkarten (EuGH, Vega International) auf E-Ladevorgang angewandt werden kann



Umsatzsteuerliche Sicht



Steuerliche Risiken

- CPO und EMP sind bei Annahme einer Lieferung in der Regel Wiederverkäufer
 - Anwendung des Reverse-Charge-Verfahrens nach § 13b Abs. 2 Nr. 5 lit. b) UStG
 - Keine Anwendung des Reverse-Charge-Verfahrens bei sonstigen Leistungen
- Ort der Leistung kann sich bei ausländischen Kunden unterscheiden

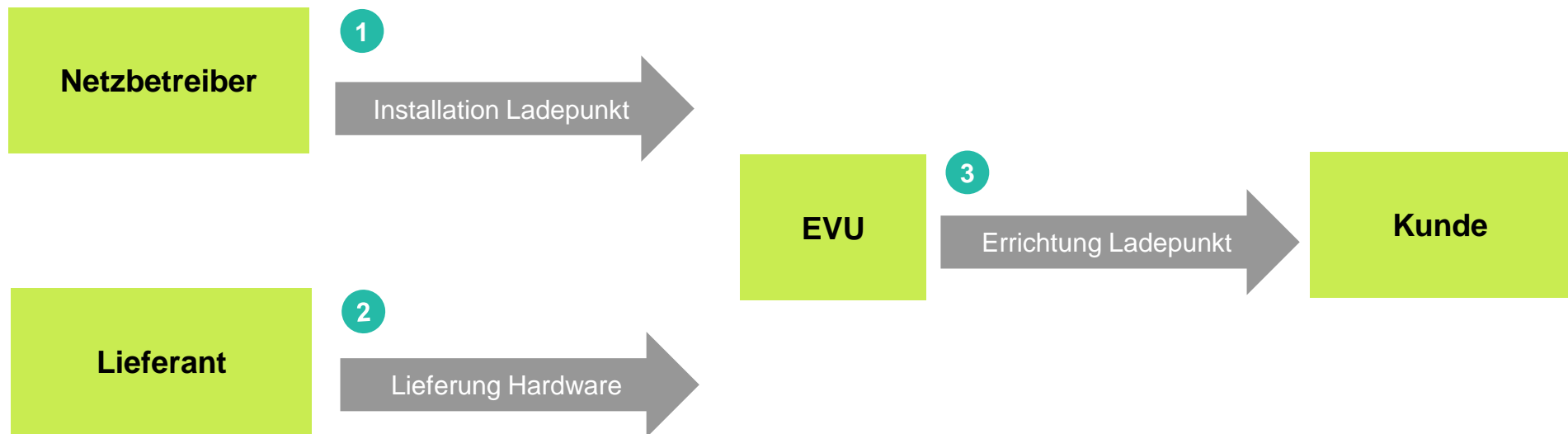


Mögliche Folgen

- Unrichtiger Steuerausweis nach § 14c UStG
- Nicht erkannte Fälle von Reverse-Charge
- Rechnungskorrektur
- Zinsschaden nach § 233a AO
- Verwaltungsaufwand



Umsatzsteuerliche Aspekte bei der Errichtung von Ladepunkten



- 1 Installation stellt nach h.M. eine Bauleistung dar → Reverse-Charge-Verfahren, sofern EVU Bauleister ist (Formular USt 1 TG)
- 2 Steuerbare und steuerpflichtige Lieferung, bei Lieferung aus EU igE
- 3 Steuerbare und steuerpflichtige Lieferung → nach derzeit h.M. Reverse-Charge-Verfahren, sofern Kunde Bauleister ist (Formular USt 1 TG)



Ertragsteuern

Bilanzielle Behandlung der Ladesäule



- **Betriebsvermögen** bei betrieblicher Nutzung
- **Betriebsvorrichtung**, sofern Geschäftszweck die Lieferung von Strom ist
- Bei fremden Gebäuden → **Mietereinbau**, Grundsätze über die Betriebsvorrichtung sind anzuwenden
- Keine Betriebsvorrichtung → **Gebäudebestandteil**?
- Im **Parkbereich** nach h.M. einheitlicher Nutzungs- und Funktionszusammenhang
- u.U. sogar Erhaltungsaufwand?



Ertragsteuern – Abschreibung von Ladesäulen

Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung



- Die Vereinheitlichung für Abschreibung der Ladeinfrastruktur wird durch das BMF **geprüft**
- Derzeit ist die E-Ladestation in den amtlichen AfA-Tabellen noch **nicht explizit** aufgeführt
- Bisher i.d.R. 10 Jahre für mobile Batterieladestationen nach AfA-Tabellen
- FM Thüringen, Erlass v. 15.03.2021: 6-10 Jahre Nutzungsdauer

§ 7c EStG

- Sonderabschreibung im Jahr der Anschaffung in Höhe von 50% der Anschaffungskosten für rein elektrische **Lieferfahrzeuge** und **Lastenräder**
- Mindest-Transportvolumen von einem Kubikmeter und einer Nutzlast von mindestens 150 kg für Lastenfahrräder
- Regelung kann im Jahr der Anschaffung neben der linearen AfA in Anspruch genommen werden
- Für Anschaffungen im Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2030



Ertragsteuerliche Sicht

Steuerliche Einstufung der einzelnen Bereiche für Fragen der Zusammenfassung im Querverbund



Versorgungsbetrieb

- Versorgungsbetrieb umfasst die Tätigkeiten bis zur Übergabe an **Endkunden**
- Stromlieferant stellt klassische Stromvertriebstätigkeit dar und ist Teil der Stromversorgung
- CPO und EMP sind nur als Versorgung zu werten, wenn ertragsteuerlich eine **Stromlieferung an Kunden** bzw. EMP vorliegt
- Mögliche Erweiterung der technisch-wirtschaftlichen Verflechtung



Verkehrsbetrieb

- Tätigkeit muss dem Verkehr dienen
- **Parkraumbewirtschaftung** als ruhender Verkehrsbetrieb
- Ladeinfrastruktur als Teil der Parkierung ist Teil des Verkehrsbetriebs
- Steuerliche Zusammenfassung mit anderen Versorgungs- und Verkehrstätigkeiten



Sonstige Dienstleistung

- Tätigkeiten, die in Folge der Verwendung der Energie beim Endkunden anfallen, sind nicht als Versorgungstätigkeiten einzustufen (Contracting)
- Überwiegt **Dienstleistungscharakter**, insbesondere in der Rolle als EMP, liegt keine Versorgungsleistung vor
- Keine Verrechnung im Querverbund
- Steuerlich erfasst in der sonstigen Sparte



Elektromobilität und Stromsteuer – Definitionen

§ 2 Nr. 8 StromStG - Elektromobilität:

- das Nutzen elektrisch betriebener Fahrzeuge, ausgenommen schienen- oder leitungsgebundener Fahrzeuge

§ 1c Abs. 1 StromStV – Elektromobilität i.S.d. StromStG:

die Nutzung von

1. Batterieelektrofahrzeugen sowie
 2. von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (Plug-In-Hybride).
- Ein Batterieelektrofahrzeug nach Nummer 1 ist ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 des Straßenverkehrsgesetzes mit einem elektrischen Antrieb, dessen elektrischer Energiespeicher von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar ist. Ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug nach Nummer 2 ist ein Kraftfahrzeug mit mehreren Antrieben, von denen mindestens einer elektrisch ist und dessen elektrischer Energiespeicher auch von außerhalb des Fahrzeuges aufladbar ist.

§ 1c Abs. 2 StromStV – Keine Elektromobilität i.S.d. StromStG:

die Nutzung

1. elektrisch betriebener Fahrzeuge, die nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind und die ausschließlich auf einem Betriebsgelände eingesetzt werden, sowie
2. elektrisch betriebener Fahrräder, die ausschließlich auf einem Betriebsgelände eingesetzt werden.



Elektromobilität und Stromsteuer – Versorger

§ 2 Nr. 1 StromStG – Versorger:

- Derjenige, der Strom leistet

§ 1a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StromStV – Ausnahme von der Versorgereigenschaft:

Wer ausschließlich nach § 3 des Gesetzes zu versteuernden Strom bezieht und diesen ausschließlich [...] zur Nutzung für die Elektromobilität [...] als Letztverbraucher leistet, gilt nicht als Versorger, sondern als Letztverbraucher im Sinne des § 5 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes.
Dies gilt jedoch nur dann, wenn ausschließlich von einem im Steuergebiet ansässigen Versorger bezogener Strom geleistet wird.



Elektromobilität und Stromsteuer – Entlastung §§ 9b, 10 StromStG

§ 9b Abs. 1 Satz 4 StromStG, § 10 Abs. 1 Satz 6 StromStG:

- Die Steuerentlastung wird nicht für Strom gewährt, der für Elektromobilität verwendet wird.

§ 17b Abs. 4a StromStV:

Soweit Strommengen, die für die Elektromobilität verwendet wurden, wegen des Nichtvorhandenseins von Mess- oder Zähleinrichtungen nicht ermittelt werden können, ist eine sachgerechte, von einem Dritten nachvollziehbare Schätzung zulässig.

03

Förderungen



Umweltbonus beim Kauf von E-Fahrzeugen

Umweltbonus



Allgemeines

- Antragsteller können Privatpersonen, Unternehmen, Vereine, Körperschaften und Stiftungen sein
- Gefördert wird der Erwerb eines Elektroautos, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenautos sowie entsprechende Gebrauchtfahrzeuge
- Höhe der Förderung abhängig vom Netto-Listenpreis des Fahrzeugs
- Antragstellung bei der BAFA
- Umweltbonus Industrie

Steuerliche Behandlung

- Echter Zuschuss gem. Abschn. 10.2 Abs. 7 UStAE



Umweltbonus beim Kauf von E-Fahrzeugen

Übersicht der Fördersätze (www.bafa.de)

Umweltbonus für Batterieelektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge

	Bundesanteil inkl. Innovationsprämie (Nettolistenpreis unter 40.000 Euro)	Bundesanteil inkl. Innovationsprämie (Nettolistenpreis über 40.000 Euro)	Mindesthaltedauer
Kauf	6.000 EUR	5.000 EUR	6 Monate
Leasinglaufzeit 6-11 Monate	1.500 EUR	1.250 EUR	6 Monate
Leasinglaufzeit 12-23 Monate	3.000 EUR	2.500 EUR	12 Monate
Leasinglaufzeit über 23 Monate	6.000 EUR	5.000 EUR	24 Monate



Fördermittel zum Aufbau der Ladeinfrastruktur

Fördermittel



Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

- Fördervolumen von insgesamt 550 Millionen Euro
- Förderung des Aufbaus benötigter Ladepunkte für geförderte Fahrzeuge (u.a. kommunale und gewerbliche Flotten, Handwerksunternehmen, kleine und mittelständische Unternehmen)
- Förderung von bislang 13.325 Ladepunkten (Stand Dez 21)

Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“

- In dem neu aufgelegten Förderprogramm steht ein Zuwendungsvolumen von 500 Millionen Euro zur Verfügung
- Förderzeitraum 2021 bis 2025
- Förderfähig:
 - Normalladepunkte mit einer Ladeleistung bis zu 22 kW
 - Schnellladepunkte mit einer Leistung mehr als 22 kW
 - Kosten für dazugehörige Netzanschlüsse bzw. Kombinationen aus Netzanschluss und Pufferspeicher



Zusammenfassung und Ausblick

Planungen in der Zukunft



Umfassende Investitionsanreize

- Kraftfahrzeugsteuer, § 3 Nr. 46 EStG (steuerfreie Ladevorgänge am Arbeitsplatz), etc.

Novellierung der Ladesäulenverordnung

- Einheitliches Bezahlungssystem für Ladesäulen
- Zahlung mittels gängiger Debit- und Kreditkarte als Mindeststandard
- Für Ladesäulen, die ab dem 01.07.2023 in Betrieb genommen werden
- Auswirkungen auf die umsatzsteuerliche Behandlung?

Masterplan Ladeinfrastruktur II

- Bis Sommer ist die Neuauflage des „Masterplans Ladeinfrastruktur“ durch Bundesverkehrsministerium geplant
- In der Entwurfsfassung sind 74 Maßnahmen aufgelistet
- Zielsetzung: 15 Millionen Elektroautos und 1 Million öffentlich zugängliche Ladepunkte im Jahr 2030
- Neben klassischen Investitionszuschüssen sind als Instrument auch Ausschreibungen geplant



Ihre Ansprechpartner



Dr. Steffen Knepper

Partner
Rechtsanwalt

+49 211 6901-2303
steffen.knepper@bakertilly.de

Baker Tilly
Cecilienallee 6-7
40474 Düsseldorf

[bakertilly.de](https://www.bakertilly.de)



Enno Thönnnes

Director
Rechtsanwalt, Steuerberater

+49 711 933046-444
enno.thoennes@bakertilly.de

Baker Tilly
Calwer Straße 7
70173 Stuttgart



Ihre Ansprechpartner



Ilkan Dadusut
Senior Manager
Steuerberater

+49 711 933046-445
ilkan.dadusut@bakertilly.de

Baker Tilly
Calwer Straße 7
70173 Stuttgart

[bakertilly.de](https://www.bakertilly.de)



Karin Schlegel, LL.M.
Manager
Tax

+49 711 933046-447
karin.schlegel@bakertilly.de

Baker Tilly
Calwer Straße 7
70173 Stuttgart

Now, for tomorrow

Follow us:      

Baker Tilly
Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf
T +49 211 6901-0
info@bakertilly.de
www.bakertilly.de

© 2022 Baker Tilly