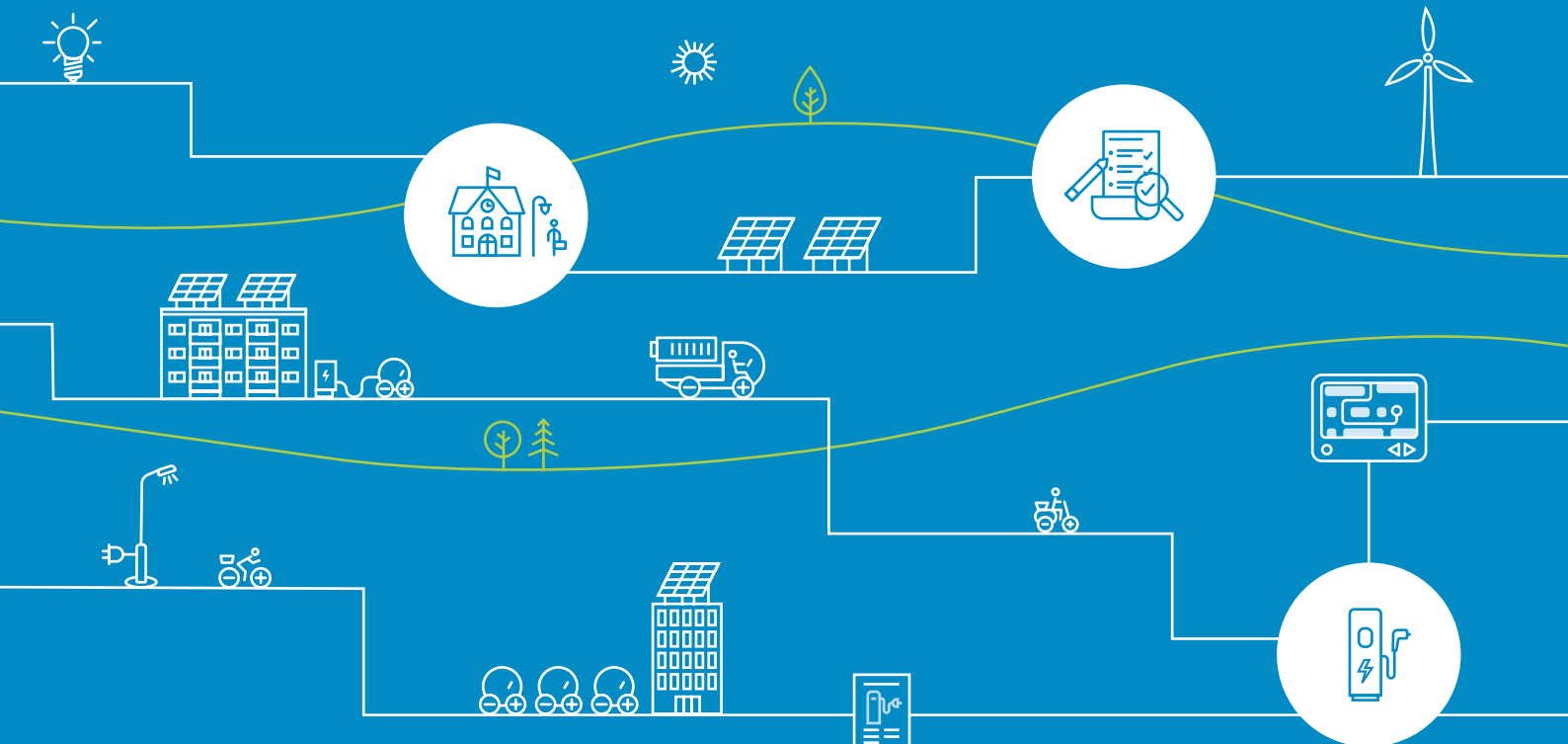


# Handlungshinweise für die Errichtung und den Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Kommunen

Kurzzusammenfassung eines juristischen Leitfadens



# Handlungshinweise für die Errichtung und den Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Kommunen

Kurzzusammenfassung eines juristischen Leitfadens

[www.thega.de](http://www.thega.de)

[www.maslaton.de](http://www.maslaton.de)



**Nutzen Sie die  
Onlineversion der Broschüre!**

Hier können Sie die Inhalte in  
digitaler Form nachlesen oder  
an Interessierte weiterleiten.

**[www.thega.de/elektromobilitaet](http://www.thega.de/elektromobilitaet)**

## Vorbemerkung

Diese Broschüre stellt eine Kurzzusammenfassung eines umfangreichen Leitfadens über die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen für die Schaffung und den Betrieb einer Ladeinfrastruktur durch Kommunen dar.

Die Kurzzusammenfassung geht im ersten Kapitel zunächst auf die Markt- und Regulierungsmodelle sowie auf die rechtlichen Rahmenbedingungen beim Errichten und Betrieb von öffentlichen Ladesäulen ein. Diesbezüglich wird auch die

Nutzung von E-Dienstwagen/ Poolfahrzeuge näher beleuchtet. Im zweiten Kapitel liegt ein besonderer Schwerpunkt bei der Erzeugung und Verwendung von selbsterzeugtem (Solar-)Strom zum Betrieb der Ladeinfrastruktur und die damit verbundenen Vorteile.

Die Langfassung des Leitfadens wurde durch die Landesenergieagentur Thüringen (ThEGA) an die MASLATON Rechtsanwalts-gesellschaft in Auftrag gegeben. Die Kurzfassung des Leitfadens ist als Onlineversion verfügbar.

## Inhalt

### I. Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

.....	4
1. Bedeutung und Anforderung öffentlicher Ladeinfrastruktur	4
2. Markt- und Regulierungsmodelle	4
3. Rechtliche Rahmenbedingungen	6
3.1. Errichtung von Ladesäulen	6
3.2. Betrieb von Ladesäulen	6
4. E-Dienstwagen für Mitarbeiter	8
5. Ladestrom für Mitarbeiter der Kommune	8
6. Anbieten von Ladestrom an Dritte	10
7. Anrechnung der Treibhausgas-minderungsquote (THG-Quote)	11

### II. Elektromobilität und Eigenstromversorgung

.....	12
1. Eigenstromversorgung	12
2. Eigenversorgungsanlage	13
3. Elektromobilität und PV	15
Literaturverzeichnis	16
Kontakt	
Impressum	18

# I.

# Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

## 1. Bedeutung und Anforderung öffentlicher Ladeinfrastruktur

Kommunen stellen in der Regel den gemeindlichen Straßenraum zur Verfügung. Sie stellen bei öffentlich eingerichteten Ladeinfrastrukturen den öffentlichen Raum zur Verfügung. Sie sind Genehmigungsbehörden für Ladeinfrastrukturen und straßenrechtliche Privilegien (Sondernutzung) oder auch direkt selbst Betreiber von Ladeinfrastrukturen.

Für die Planung einer Ladeinfrastruktur sind die Anforderungen an die Ladeinfrastruktur von besonderer Bedeutung.

Nach den Nutzungsanforderungen wird allgemein nach den folgenden Arten der Ladeinfrastruktur unterschieden:

### Grund- oder Basis-Ladeinfrastruktur

→ d. h. die Beladung des Fahrzeugs bei längerer Stehzeit, wodurch die Errichtung von Schnellladestationen nicht erforderlich ist

### Tankstellen-Ladeinfrastruktur

→ d. h. öffentliches schnelles Laden mit kurzen Standzeiten

### Ergänzungsladeinfrastruktur

→ d. h. Laden „auf dem Weg“, z. B. auf öffentlichen Parkflächen von Einzelhandelsgeschäften

## 2. Markt- und Regulierungsmodelle

Grundsätzlich soll in Deutschland und der Europäischen Union die öffentliche Ladeinfrastruktur (öLIS) getrennt vom regulierten Verteilernetz betrieben werden. Betreiber der öLIS kann ansonsten grundsätzlich „Jedermann“ sein. Die Grenzen finden sich im Kartellrecht wieder. In der Praxis bestehen zwischen den Stromlieferanten häufig Ladeverbände oder übergreifende Strukturen. Diese Strukturen können derartig gestaltet sein, dass der Ladekunde physisch den Strom an der konkreten Ladesäule bezieht, der Ladevorgang aber virtuell einem anderen Stromlieferanten zugerechnet wird. Dieser andere erhält die Zahlung für den Strom.

Kommunale Ausschreibungen an die Ladesäulenbetreiber sind zulässig. Abrechnungen können u. a. auch direkt vor Ort an der Ladesäule abgeschlossen werden ohne einen vorher bestehenden Stromliefervertrag durch den Kunden.

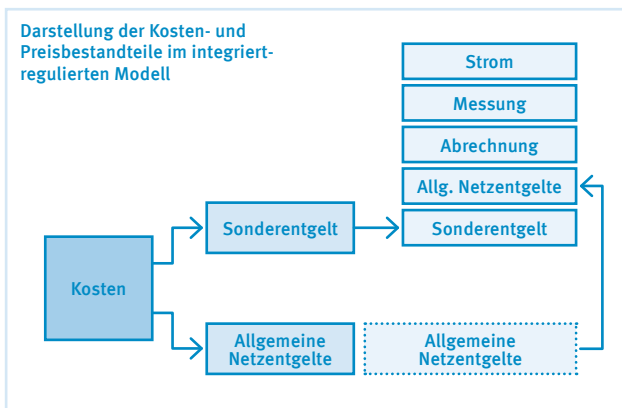
Eine Kommune hat mehrere Handlungsmöglichkeiten den Aufbau einer Infrastruktur für Elektromobilität zu gestalten, darunter zählen:

→ Integriert-reguliertes Marktmodell

→ (Teil-)Wettbewerblicher Betrieb

→ Separiert-reguliertes Marktmodell

## → Integriert-reguliertes Marktmodell

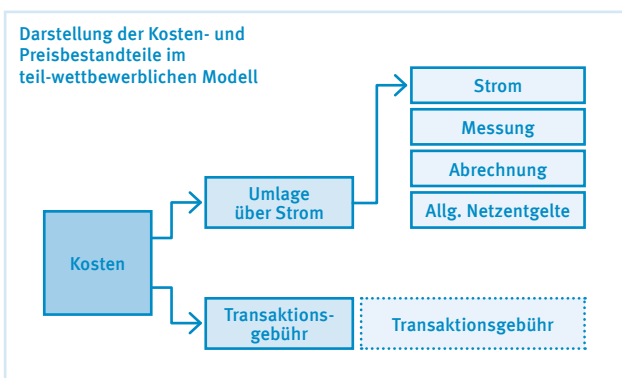


Detaillierte Darstellung siehe: Franz/Fest, in: Boesche/Franz/Gaul. Berliner Handbuch zur Elektromobilität, Freiburg 2013, S. 162

Die öffentliche Ladeinfrastruktur wird als Teil des Elektrizitätsverteilungsnetzes vom Verteilnetzbetreiber (VNB) errichtet und betrieben. Bei diesem Modell kann der VNB nicht zugleich Stromlieferant sein, dies erfolgt durch einen Dritten.

Des Weiteren besteht die Pflicht, einen diskriminierungs-freien Zugang zu gewähren. Die Entgelte für die Bereitstellung werden über Verkaufspreis sowie über Netzentgelte weitergegeben. Die Planungshoheit liegt bei der Gemeinde als zuständige Behörde. Dieses Modell ist nur unter den Voraussetzungen des Art. 33 Abs. 3 der Richtlinie 2019/944 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 möglich.

## → (Teil-)Wettbewerblicher Betrieb



Detaillierte Darstellung siehe: Franz/Fest, in: Boesche/Franz/Gaul. Berliner Handbuch zur Elektromobilität, Freiburg 2013, S. 169

Die Ladeinfrastruktur wird durch einen Dritten (kein VNB) außerhalb des Elektrizitätsverteilnetzes betrieben. Neben dem Betrieb übernimmt dieser Dritte auch die Stromlieferung (zu beachten ist die Obergrenze des EnWG von 100.000 Kunden).

Die Kosten für Errichtung und Betrieb werden über den Strompreis des Ladestroms umgelegt. Die Planungshoheit liegt bei der verkehrs-, bau- und planungsrechtlich zuständigen Behörde. Die Einflussnahme auf Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur ist dabei möglich.

## → Separiert-reguliertes Marktmodell

Das separiert-regulierte Modell ist eine Mischform der vorgenannten Modelle. Hierbei wird die Ladeinfrastruktur getrennt von Elektrizitätsverteilnetzen und Stromlieferanten aufgebaut. In der Regel erfolgen die Errichtung und der Betrieb durch einen Dritten. Die Umsetzung ist

gekennzeichnet durch befristete Vergaben oder Lizenzmodelle. Des Weiteren erfolgt die Regulierung durch Ausschreibung oder öffentliche Förderung. Daraus resultierend besteht die Möglichkeit von Seiten der Kommune, Einfluss auf den Ladestrompreis zu nehmen.

## 3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Errichtung und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur sind von den Kommunen zahlreiche gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Insbesondere wettbewerbliche Vorgaben sollen dabei übermäßige Bevorteilung aufgrund der „Monopol“-Stellung der Kommunen ausschließen.

### 3.1. Errichtung von Ladesäulen

#### 3.1.1. Kartellrecht und Europarecht

Es herrscht ein Kartellverbot nach § 1 GWB. Dies ist relevant, da Gemeinden ein „Monopol“ an öffentlichen Straßen haben. Das Kartellverbot nach Art. 101 Abs. 1 AEUV ist relevant, wenn öffentliche Stellen als „Unternehmen“ auftreten (funktionaler Unternehmensbegriff).

Ausnahmen hinsichtlich wettbewerbsrechtlicher Beschränkungen können unter den gesetzlich benannten Voraussetzungen bestehen. Ein Bagatellfall besteht, sofern ein gemeinsamer Marktanteil der Beteiligten unter 5 % liegt und die erfassten Waren einen Wert von weniger als 40 Mio.€ aufweisen. Zu beachten sei dabei, dass mehrere gleichartige Vereinbarungen bei kumulativen Zusammenwirken zusammen betrachtet werden („Bündeltheorie“).

Eine Ausnahme besteht mit Art. 101 Abs. 3 AEUV – Kartell-Freistellung. Eine solche Einzelfreistellung kann erfolgen, wenn sich aus der Vereinbarung Effizienzgewinne ergeben; Verbraucher an diesen Gewinnen angemessen beteiligt werden; die Wettbewerbsbeschränkung für die Erzielung der Effizienzgewinne unerlässlich ist oder der Wettbewerb nicht ausgeschaltet wird.

#### 3.1.2. Vergaberecht

Kommunen fallen in den Anwendungsbereich des öffentlichen Auftraggebers gem. § 99 Nr. 1 GWB, der wiederum nach § 101 Abs. 1 Nr. 1 GWB Konzessionsgeber ist.

Die Vergabe von Stellplätzen für E-Ladesäulen ist eine Dienstleistungskonzession im Sinne von § 105 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Nach der Entscheidung des VGH München vom 13.07.2018 (Beschluss vom 1307.2018, Az. 8 CE 18.1071) sind Ladesäulen Verkehrsanlagen. Für deren Genehmigung findet das Straßenrecht Anwendung, nicht das Baurecht. Die Straßenrechtliche Zulässigkeit kann durch Sondernutzungserlaubnisse oder öffentlich-rechtliche Verträge hergestellt werden. Für die Ladeinfrastruktur kann aber auch eine Ausnahme von der Sondernutzungserlaubnispflicht durch eine Satzung festgelegt werden (vgl. § 18 Abs. 1 ThürStrG).

Ausnahme besteht im Bagatellfall nach § 106 Abs. 2 Nr. 4 GWB, EU-VO 2019/1828. Der Schwellenwert liegt dort bei 5.350.000,00 €.

### 3.2. Bei dem Betrieb von Ladesäulen

#### 3.2.1. Europarecht

Nach Art. 107 Abs. 1 AEUV gilt das Verbot der unentgeltlichen Gebrauchsüberlassung vom Staat an Private, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Daher muss die Kommune auf die Vertragsgestaltung mit dem Dritten achten. Der Auftrag an einen privaten Dritten muss nach dieser Vorgabe entgeltlich sein. Eine unentgeltliche Überlassung kann zur Einordnung als unzulässige Beihilfe führen. Gleiches gilt übrigens bei einer Überlassung unterhalb marktüblicher Preise.

Im Europarecht sind zwei relevante Richtlinien zu nennen, welche die Vorgaben zur technischen Ausrüstung von öffentlichen Ladeinfrastrukturen geben:

Die AFID-Richtlinie (RL 2014/94/EU) deklariert technische Mindestanforderung und die einzelnen Bestimmung der Beteiligten, wie z. B. Kunde, Betreiber, VNB. Die EPBD-Richtlinie (RL 2018/844/EU) regelt den Ausbau von öffentlichen und nicht öffentlichen Wohn- und Nichtwohngebäuden (Gebäudeeffizienz-Richtlinie).

#### 3.2.2. Energierechtliche Vorgaben

Ladepunkte gelten als Energieanlagen im Sinne von § 3 Nr. 15 EnWG. Der Betreiber der Ladesäule gilt als Letztverbraucher nach § 3 Nr. 25 EnWG, nicht als Energieversorger. Die Vorschriften des EnWG sind nicht im Verhältnis zum Nutzer anzuwenden.

Der Nutzer der Ladeinfrastruktur ist nicht Letztverbraucher im Sinne des EnWG, aber Letztverbraucher im Sinne des EEG. Beide Gesetze sind getrennt voneinander zu betrachten. Die Folge des Letztverbraucherbegriffs des EnWG ist, dass diese Vorschriften keine Anwendung beim Ladekunden finden.

Der Betreiber der Ladesäule ist Elektrizitätslieferant im Sinne des EEG (§ 3 Nr. 20 EEG). Die Unterscheidung ist für die EEG-Umlagepflicht wichtig. Eine enge Kopplung zwischen Netzbetreiber und Energieversorger ist somit unvermeidbar (Netzentgelt, EEG-Umlage).

Bei der Abgabe an Mitarbeiter ist entscheidend, ob der Strom bezogen oder selbsterzeugt ist (aus erneuerbaren Energien). Bei der Eigenversorgung gilt eine Erleichterung der EEG-Umlage und Stromsteuer, ggf. entfallen Netzentgelte sowie Konzessionsabgaben. Die Eigenversorgung ist ausschließlich bei dem Verbrauch durch Angestellte des Anlagenbetreibers (vgl. § 61 Abs. 2, §§ 61a ff., § 61 b Abs. 2 EEG 2021) gegeben.

### 3.2.3. Technikrecht

Innerhalb des Technikrechtes gelten das Mess- und Eichrecht (AFID-Richtlinie 2014/94/EU), die Ladesäulenverordnung (LSV), Verordnung der Niederspannungsanschlüsse (NAV) und das Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende (GDEW). Diese kommen meist nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte zum Tragen.

### 3.2.4. Baurechtliche Vorgaben

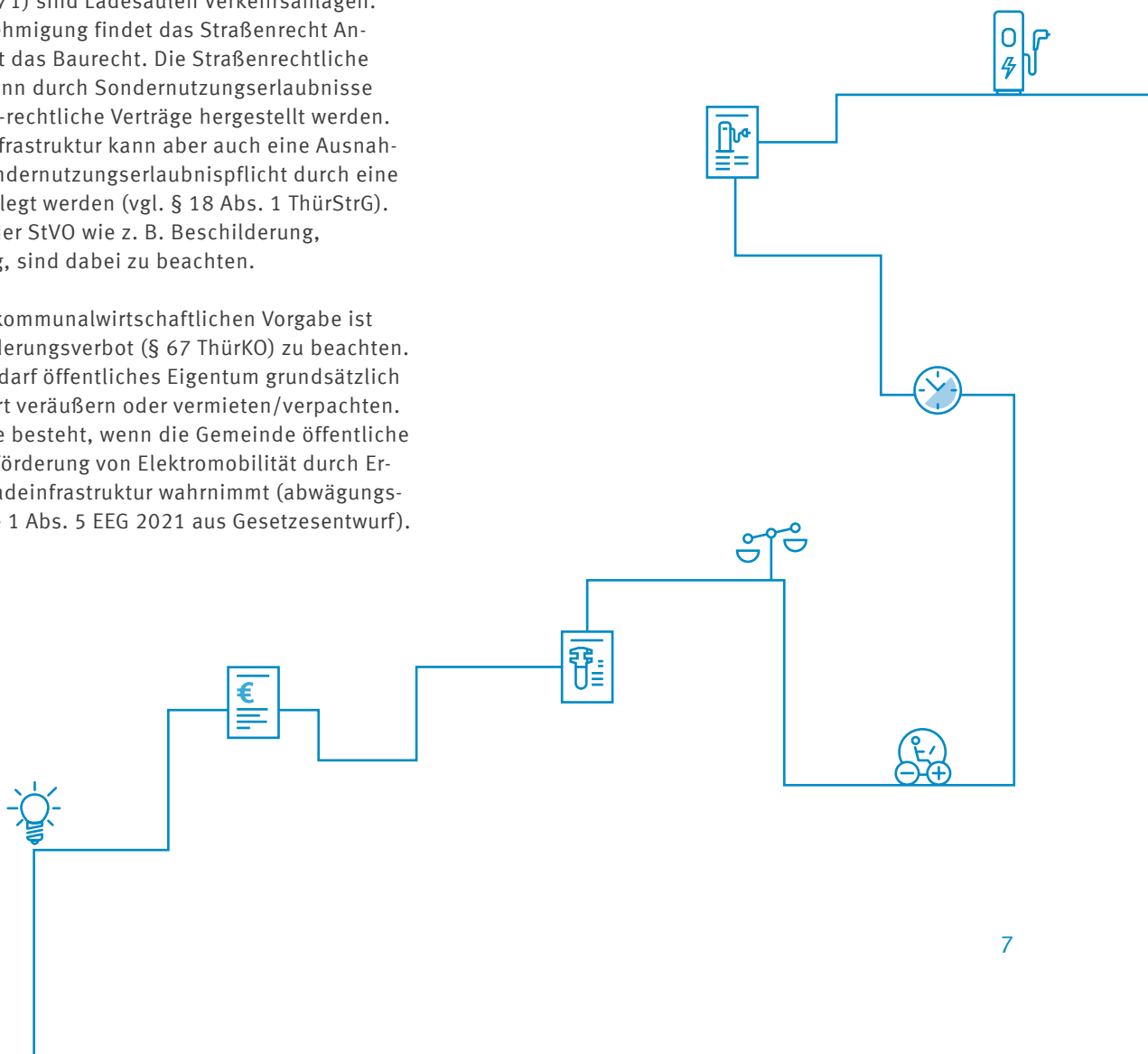
Innerhalb der baurechtlichen Vorgaben gilt, dass die Errichtung im Wege einer Befreiung unbedenklich ist. Im Rahmen der Bauleitplanung von Gemeinden ist die Elektromobilität als Abwägungsbelang nach § 1 Abs. 6 Nr. 7, Nr. 9 BauGB für die eigene Verkehrspolitik zu nutzen.

Innerhalb der straßenrechtlichen Vorgaben ist die Einordnung umstritten. Nach der Entscheidung des VGH München vom 13.07.2018 (Beschluss vom 13.07.2018, Az. 8 CE 18.1071) sind Ladesäulen Verkehrsanlagen. Für deren Genehmigung findet das Straßenrecht Anwendung, nicht das Baurecht. Die Straßenrechtliche Zulässigkeit kann durch Sondernutzungserlaubnisse oder öffentlich-rechtliche Verträge hergestellt werden. Für die Ladeinfrastruktur kann aber auch eine Ausnahme von der Sondernutzungserlaubnispflicht durch eine Satzung festgelegt werden (vgl. § 18 Abs. 1 ThürStrG). Die Vorgaben der StVO wie z. B. Beschilderung, Kennzeichnung, sind dabei zu beachten.

Innerhalb der kommunalwirtschaftlichen Vorgabe ist das Verschleuderungsverbot (§ 67 ThürKO) zu beachten. Die Gemeinde darf öffentliches Eigentum grundsätzlich nicht unter Wert veräußern oder vermieten/verpachten. Eine Ausnahme besteht, wenn die Gemeinde öffentliche Aufgaben der Förderung von Elektromobilität durch Errichtung von Ladeinfrastruktur wahrnimmt (abwägungsrelevant auch § 1 Abs. 5 EEG 2021 aus Gesetzesentwurf).

### 3.2.5. Steuerrechtliche Vorgaben

Aus steuerrechtlicher Sicht muss die Kommune für den Betrieb der Ladeinfrastruktur (ausnahmsweise) die Umsatzsteuer abführen. Begünstigungen für das Laden elektrisch betriebener Kraftfahrzeuge gibt es umsatzsteuerlich nicht. Lohnsteuerlich wird dagegen der unentgeltliche/verbilligte Bezug von Ladestrom begünstigt (§ 3 Nr. 46 EStG). Aus stromsteuerlicher Sicht beträgt die Stromsteuer aktuell 20,50 € pro MWh. Diese fällt für jeden Stromverbrauch an. Stromsteuerliche Begünstigungen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge gibt es ausdrücklich nicht. Stattdessen werden Begünstigungen etwa für die sog. „kleinen Versorgern“ (elektrischen Nennleistung von bis zu 2 MW) sowie dem ÖPNV und besonderen Transportfahrzeugen gemäß § 9 c Abs. 1 StromStG gewährt.



## 4. E-Dienstwagen für Mitarbeiter



Die private Nutzung eines Dienstwagens, die vom Arbeitgeber gewährt wird, ist ein Nutzungsvorteil und damit als Lohn (§ 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EStG) anzusehen. Das heißt, er ist bei der Veranlagung der Lohnsteuer anzusetzen, die der Arbeitgeber für den Arbeitnehmer einzubehalten und abzuführen hat. Das gilt auch für Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool.

Die private Nutzung kann durch das Führen eines Fahrtenbuches, in dem alle privaten und dienstlichen Fahrten aufgezeichnet werden (§ 8 Abs. 2 Satz 4 EStG), dokumentiert werden.

Die andere Möglichkeit ist die pauschale Bewertung (§ 8 Abs. 2 Satz 2 EStG in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG). Elektrisch betriebene Fahrzeuge werden bei der Besteuerung unterschiedlich begünstigt. Für die Höhe der Begünstigung ist jeweils nach dem Anschaffungsjahr der Fahrzeuge zu unterscheiden. Im Zuge des Klimapaktes 2030 gilt für angeschaffte Fahrzeuge zwischen 01.01.2019-31.12.2030, dass nur noch  $\frac{1}{4}$  der Bemessungsgrundlage bei der Firmenwagenbesteuerung anzusetzen ist. Diese Steuervergünstigungen gelten teilweise auch für PHEV (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Halbsatz 2 EStG).

Besonderheiten existieren bei Poolfahrzeugen. Dabei sind im Gegensatz zur einfachen Nutzungswertbesteuerung bei den an Arbeitnehmer persönlich überlassenen Dienstwagen einige Spezifikationen bei der Ermittlung dieses Nutzungsvorteils zu beachten. Was damit zusammenhängt, dass es sich dabei um unterschiedliche Fahrzeuge (mit unterschiedlichen Listenpreisen, mit oder ohne Begünstigung) handeln kann.

Bei der Pauschalmethode ist zunächst für jedes Dienstfahrzeug 1 % des Listenpreises zu ermitteln. Dadurch

ermittelte Beträge unterschiedlicher Dienstfahrzeuge sind zu addieren. Diese Summe ist durch die Anzahl der Arbeitnehmer zu teilen. Der Betrag, der sich daraus ergibt, ist für jeden Arbeitnehmer anzusetzen. Grundsätzlich können auch bei der Benutzung von Fahrzeugen aus dem Fahrzeugpool durch (nutzungsberechtigte) Arbeitnehmer die tatsächlichen Fahrten gemäß § 8 Abs. 2 Satz 4 EStG einzeln bewertet werden (Fahrtenbuch-Methode).

Neben der Pauschal-/Fahrtenbuchmethode kann auch die Entfernungspauschale angewandt werden. Um die Entfernungspauschale zu ermitteln, ist der Listenpreis des Dienstwagens mit 0,0003 (= 0,03 % des Listenpreises) und der Anzahl an Entfernungskilometern zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte oder alternativ dem Ort im Sinne von § 9 Abs. 4a Satz 3 EStG zu multiplizieren, vgl. § 8 Abs. 2 Satz 2 EStG. Bei BEV und PHEV ist der Listenpreis entsprechend der einschlägigen Begünstigung zu mindern. Beim Fahrzeugpool müssen zunächst jeweils die (aufgrund der Begünstigung als Elektrofahrzeug geminderten) Listenpreise der einzelnen Poolfahrzeuge mit 0,0003 multipliziert werden. Diese ermittelten Werte sind zu summieren. Diese Summe ist dann durch die Anzahl der nutzungsberechtigten Arbeitnehmer zu teilen. Anschließend ist der sich daraus ergebende Wert bei jedem Arbeitnehmer mit dessen individueller Anzahl an Entfernungskilometern (s. o.) zu multiplizieren.

Besonderheiten gibt es beim Leasing. Die Berechnungen nach der 1 %-Methode gelten auch beim Leasingvertrag. Maßgeblich ist hierbei immer der Listenpreis. Aufgrund der Pauschalierung bei der Berechnung kommt es bei der 1 %-Methode auf die Leasingraten nicht an. Besonderheiten ergeben sich aber bei der Fahrtenbuchmethode und beim Leasing der Batterie statt des Fahrzeugs (insbesondere bei Anschaffung bis 31.12.2018).

## 5. Ladestrom für Mitarbeiter der Kommune

Gemäß § 3 Nr. 46 EStG werden „zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 4 S. 2 zweiter Halbsatz an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung“ steuerfrei gestellt. Der gewährte Vorteil muss dabei nicht als Lohn versteuert werden. Die Zurverfügungstellung des Ladestroms bzw. Überlassen einer betrieblichen

Ladevorrichtung zu ortsüblichen Preisen ist kein geldwerter Vorteil, wodurch es zu Begünstigung von Elektrodienstfahrzeugen kommt. Grundsätzlich ist die private Nutzung von Dienstwagen als Lohn anzusehen. Dies gilt auch bei Fahrzeugen aus einem Fahrzeugpool.

Plug-in-Hybride (PHEV) und Elektrofahrzeuge (BEV) werden unterschiedlich bei ihrer Besteuerung begünstigt.

Im Hinblick auf den zeitlichen Rahmen gilt die Steuerbefreiung bis zum 31.12.2030 gemäß § 52 Abs. 4 Satz 14 EStG.



	<b>Alternative 1</b> Aufladen beim Arbeitgeber	<b>Alternative 2</b> Überlassung betrieblicher Ladeeinrichtung
<b>Definition der Steuerbefreiung</b>	Steuerfrei gestellt werden die „Vorteile für das elektrische Aufladen [...] an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes)“	Steuerfrei gestellt werden die Vorteile „für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung“
<b>Begünstigte</b>	→ Arbeitnehmer (§ 19 EStG) und → Leiharbeiternehmer (Strom im Betrieb des Entleihers bezogen) <b>NICHT</b> → Geschäftsfreunde, Kunden	
<b>Leistender</b>	→ Arbeitgeber → verbundenes Unternehmen <b>NICHT</b> → Dritter / Arbeitnehmer	→ Arbeitgeber <b>NICHT</b> → Dritter / Arbeitnehmer

### Laden beim Arbeitgeber

Die Leistung (Stromaufladen) wird vom Arbeitgeber zweck- oder verwendungsgebunden geleistet und nicht vom Arbeitgeber im Lohnkonto aufgezeichnet.

Von der Einkommenssteuer befreit ist das Aufladen des Fahrzeugs beim Arbeitgeber nur für folgende Fahrzeugtypen:

				
1. <b>reine Elektrofahrzeuge (BEV)</b>	2. <b>Plug-In-Hybride Fahrzeuge (PHEV)</b> gem. § 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG	3. <b>Elektrofahrräder</b> mit max. 25 km/h	4. <b>Dienstwagen</b> des Arbeitgebers	5. <b>private Fahrzeuge</b> des Arbeitnehmers

### Laden zu Hause

**Wird eine Ladevorrichtung vom Arbeitgeber an den Arbeitnehmer überlassen, gilt:**

Von der Steuer befreit wird nur der Vorteil aus der Überlassung der Ladevorrichtung. In diesem Fall trägt der (Leih-)Arbeitnehmer also keine Miet- oder Leihgebühren für die Überlassung der Ladevorrichtung. Nicht davon umfasst werden Vorteile aus der Übereignung der Ladevorrichtung, wie Stromkosten.

**Ausnahme:** diese Stromkosten werden vom Arbeitgeber erstattet und es handelt sich dabei um ein Dienstfahrzeug, dann sind diese selbst getragenen Auslagen steuerfrei (§ 3 Nr. 50 EStG).

Eine monatliche Pauschalierung ist hierbei möglich.

**Mit zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber:**

- 20 € für BEV
- 10 € für PHEV

**Ohne eine Lademöglichkeit beim Arbeitgeber:**

- 50 € für BEV
- 25 € für PHEV

Wenn aber kein Dienstfahrzeug vorliegt, ist die Erstattung der Stromkosten durch den Arbeitgeber als Arbeitslohn anzusehen.

Die Bereitstellung der gesamten Ladeinfrastruktur, einschließlich Zubehör sowie die in diesem Zusammenhang erbrachten Dienstleistungen (Aufbau / Installation / Inbetriebnahme der Ladevorrichtung / Wartung / Betrieb / für die Inbetriebnahme notwendige Vorarbeiten, z. B. Verlegen eines Starkstromkabels) sind von der Steuer freigestellt.

Die Örtlichkeit kann hierbei jeder andere Standort sein, als der der ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens.

## 6. Anbieten von Ladestrom an Dritte

Das Anbieten des Ladestroms durch die Kommune selbst ist möglich. Für Gemeinden richtet sich die wirtschaftliche Betätigung strikt nach den §§ 71 ff. ThürKO. Die Kommunen dürfen dabei Unternehmen als einen Eigenbetrieb, als kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts oder in den Rechtsformen des Privatrechts gründen. Für die Unternehmensgründung bestehen weitere spezielle Anforderungen wie etwa u. a. die öffentliche Zwecksetzung. Auch das Betreiben von Ladesäulen ist als ein Unternehmen in diesem Sinne zu betrachten, so dass die besonderen Voraussetzungen beachtet werden müssen. Problematisch erscheint dabei insbesondere die Voraussetzung, dass diese Tätigkeit „nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen anderen erfüllt wird oder erfüllt werden kann“ (§ 71 Abs. 2 Nr. 4 ThürKO). Allerdings könne bei dem Betrieb der öLIS diese Voraussetzung entfallen, weil es sich dabei um den Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge handelt (§ 71 Abs. 2 Nr. 4 Satz 2 ThürKO).

Es gelten Anforderungen an das Abrechnungssystem im Rahmen der Beachtung des Mess- und Eichgesetzes. Die Abrechnung muss eichrechtskonform nach §§ 40 ff. EnWG erfolgen. Die genaue und im Anschluss an den Ladevorgang direkt an der Ladesäule überprüfbare Messung des entnommenen Stroms pro kWh muss dabei gewährleistet sein.

### Die Messmöglichkeiten dabei sind:

1. Das Anbringen eines lokalen Speicher- und Anzeigemodells
2. Das Festhalten der Messwerte durch eine digitale Signatur
3. Das Abrechnen nach Ladezeit (umstr.; da nicht direkt von § 1 Abs. 1 S.1 Nr. 6 MessEV erfasst)
4. Ein Kombitarif (kWh + Ladezeit)
5. Session Fee: vereinbarter Festpreis für den jeweiligen Ladevorgang
6. Flatrate: ein festgelegter Preis für einen definierten Zeitraum

Weiterhin ist zu beachten, dass der Ladepunktbetreiber weder Adressat der Lieferantenpflichten nach dem EnWG noch Energieversorger ist und ein Anspruch gegen den zuständigen Verteilnetzbetreiber auf Netzanschluss (§ 17 Abs. 1 EnWG) besteht.

### Die Möglichkeiten zur Identifikation des Nutzers sind dabei vielfältig:



- Smartphone-App
- Intelligente Ladekabel
- RFID-Chip (ggfs. im Mitarbeiterausweis)
- QR-Code auf einem Fahrstrom-Ticket
- Roaming-Verbund
- Gängige karten- oder web-basierende Zahlungsmethoden
- Barzahlung unmittelbar an der Ladesäule

Die Abrechnung mit einer RFID-Karte erfolgt mittels Funketiketten (RFID-Chips) und einer spezifischen ID-Nummer, welche berührungslos an ein Empfangsgerät übermittelt wird. Dabei sind jedoch datenschutzrechtliche Vorschriften zu beachten. Zur Absicherung sollte eine Einwilligung von Arbeitnehmern eingeholt werden. Unzulässig ist dabei die Rundumüberwachung durch die RFID-Karte am Arbeitsplatz.

### Zur Vermeidung von „Überladen“ und dadurch Blockieren der Ladestation gibt es folgende Tipps:

- Höchstparkdauer gilt via Beschilderung (mit entspr. Tarifregelung)
- Einsatz von Backendsystemen (via App oder SMS-Benachrichtigung – Auskunft dient zur Beendigung der Ladung)
- Entsperren der verriegelten Ladekabel (dient als Möglichkeit des Abschleppens des E-Fahrzeugs)
- Verwendung der installierten Parkraumdetektionstechniken

### Anzeige von Ladepunkten:

Pflichten nach Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung (LSV seit dem 17.03.2016)				
	Installation	Anzeige-pflicht	Nachweispflicht	Einheitliche Stecker
<b>Normal-ladepunkt</b> 	Nach Inkrafttreten der LSV	✓	✗	Ab 17.06.2016 ✓
	Vor Inkrafttreten der LSV	✗	✗	✗
<b>Schnell-ladepunkt</b> 	Nach Inkrafttreten der LSV	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Techn. Anforderung nach § 3 II. III LSV</li> <li>• Allg. techn. Anforderungen nach § 49 EnWG, § 3 IV S. 1 LSV</li> </ul>	Ab 17.06.2016 ✓
	Vor Inkrafttreten der LSV	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allg. techn. Anforderungen nach § 49 EnWG, § 3 IV S. 1 LSV</li> </ul>	✗

Quelle: Bundesnetzagentur

## 7. Anrechnung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote)

Es gelten die §§ 37a ff. des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen, werden durch die THG-Quote verpflichtet, Treibhausgasemissionen des von ihnen insgesamt in den Verkehr gebrachten Kraftstoffes prozentual zu senken. Es gilt die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II). Weitere Gesetzesänderungen sind derzeit noch in der Umsetzung. Für das Jahr 2021 (so seit Beginn des Jahres 2020) beträgt die THG-Quote

6 % (vgl. § 37a Abs. 4 Nr. 3 BImSchG von 2020). Durch die Gesetzesänderung soll die THG-Quote in den kommenden Jahren steigen (siehe Tabelle).

Zur Förderung der Elektromobilität soll außerdem die dreifache Anrechnung von Verbrauch von Strom durch Elektromobilität eingeführt werden sowie die Förderung des THG-Quotenhandels. Dies sollte schon jetzt bei Vertragsgestaltungen berücksichtigt werden.

Beschlossene Anpassungen der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2028	2030
<b>THG-Quote (CO<sub>2</sub>-Minderung)</b>	6,5 %	7 %	8 %	8 %	10 %	14,5 %	22 %
<b>Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (Obergrenze, energetisch)</b>	4,4 %						
<b>Altspeiseöle und tierische Fette (Obergrenze, energetisch)</b>	1,9 %						
<b>Fortschrittliche Biokraftstoffe (Mindestanteil, energetisch)</b>	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,7 %	1,0 %	1,7 %	2,6 %
	Mengen oberhalb des Mindestanteils werden mit Faktor 2 angerechnet.						
<b>Wasserstoff und PtX-Kraftstoffe</b>	Mengen werden mit Faktor 2 angerechnet (Raffinerien und Straßenverkehr)						
<b>Strom</b>	Mengen werden mit Faktor 3 angerechnet (Strom aus öffentlichen Ladepunkten, private Elektrofahrzeuge, Fahrzeugflotten)						
<b>Luftverkehr</b>	Quote für PtL-Kerosin (energetisch): 0,5 % in 2026, 1 % in 2028, 2 % in 2030						

Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)

# II. Elektromobilität und Eigenstromversorgung

## 1. Eigenstromversorgung

Zur Erzeugung des erforderlichen Stromes können Eigenversorgungsanlagen dienen, die zu einer Kostenersparnis führen. Ein Beispiel wäre die Errichtung einer PV-Anlage. Diese kann bei baurechtlicher Genehmigungsfähigkeit auf die Dachfläche aufgebracht werden und so zur Deckung des Strombedarfs dienen.

### **Der Begriff „Eigenversorgung“ ist nach § 3 Nr. 19 EEG 2021 konkret definiert:**

„[...] der Verbrauch von Strom, den eine natürliche oder juristische Person im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit der Stromerzeugungsanlage selbst verbraucht, wenn der Strom nicht durch ein Netz durchgeleitet wird und diese Person die Stromerzeugungsanlage selbst betreibt,[...]“

### Voraussetzungen

Folgende Voraussetzungen müssen bei der Eigenversorgung gegeben sein:

- Stromerzeugungsanlage/n im Sinne von § 3 Nr. 19, § 61 a EEG 2021 muss vorhanden sein
- Betreiber und Verbraucher müssen personenidentisch sein
- Betreiber hat tatsächliche Herrschaft über die Anlage, bestimmt eigenverantwortliche Arbeitsweise, trägt wirtschaftliches Risiko
- keine Netzdurchleitung
- unmittelbarer räumlicher Zusammenhang

### EEG-Umlage

Der Verbrauch von selbst erzeugtem Strom aus erneuerbaren Energien kann vielfältige Vorteile bieten. Insbesondere entfallen Netzentgelte sowie darauf aufbauende Zuschläge, wenn das Netz der allgemeinen Versorgung nicht in Anspruch genommen wird.

Hinzu kommen Privilegierungen bei der EEG-Umlage und der Stromsteuer. **Der Strompreis enthält in der Regel folgende Bestandteile:**

- Erzeugungs- und Beschaffungskosten
- EEG-Umlage (6,50 ct/kWh)

- Stromsteuer (2,05 ct/kWh)
- Umsatzsteuer
- Abgaben (z. B. Konzessionsabgaben)
- Netznutzungsentgelte
- Aufschläge (z. B. KWK-Umlage)
- Messstellenbetrieb

Grundsätzlich gilt die EEG-Umlage in voller Höhe, auch bei Verbrauch von selbsterzeugtem Strom.

### Jedoch existieren Ausnahmen nach § 61 Abs. 2 EEG 2021 bei Eigenversorgung:

- Kraftwerkseigenverbrauch
- Inselbetrieb
- vollständige Eigenversorgung und keine Zahlungen nach Teil 3 des EEG 2021
- Leistung von höchstens 10 kW bei Verbrauch von höchstens 10 MW pro Jahr
- Leistung von 30 kW bei Verbrauch bis höchstens 30 MWh (§ 61b Abs. 2 EEG 2021)

Des Weiteren gilt das EEG-Umlageprivileg und die Verringerung der EEG-Umlage auf 40 % (§ 61 b Abs. 1 EEG 2021) bei Eigenversorgung gemäß § 3 Nr. 19 EEG 2021.

## Überschussstrom

Die vom Eigenversorger selbst erzeugten und die von ihm selbst verbrauchten Strommengen können nur in der Höhe, in der sie einander „zeitgleich“ (je Viertelstunde) decken, zur Eigenversorgung genutzt werden.

Dadurch ist der im Sinne einer Eigenversorgung genutzte Strom auf den jeweils niedrigeren Wert des selbst

erzeugten und des selbst verbrauchten Stroms je Viertelstunde begrenzt. Der „Überschussstrom“ kann theoretisch überlassen werden, z. B. durch Lieferung und Netzeinspeisung an Letztverbraucher. Dabei besteht ein Anspruch auf Anschluss sowie eine Abnahmepflicht. Die eingespeisten Strommengen können dann nach dem EEG vergütet werden.

## 2. Eigenversorgungsanlage

Ein Genehmigungserfordernis besteht mangels bodenrechtlicher Relevanz bei PV-Anlagen auf Dächern nicht, anders sieht dies bei Freilandanlagen aus (§ 38 Abs. 1 BauGB). Es bestehen möglicherweise Ausnahmen, bspw. bei denkmalgeschützten Gebäuden, in einem Gebiet mit Ensembleschutz, bei Fassadenanlagen oder auf öffentlichen Gebäuden/Veranstaltungsgebäuden. Grundlegend sind immer ortsspezifische Besonderheiten zu beachten.

### Anschluss- und Abnahmepflicht

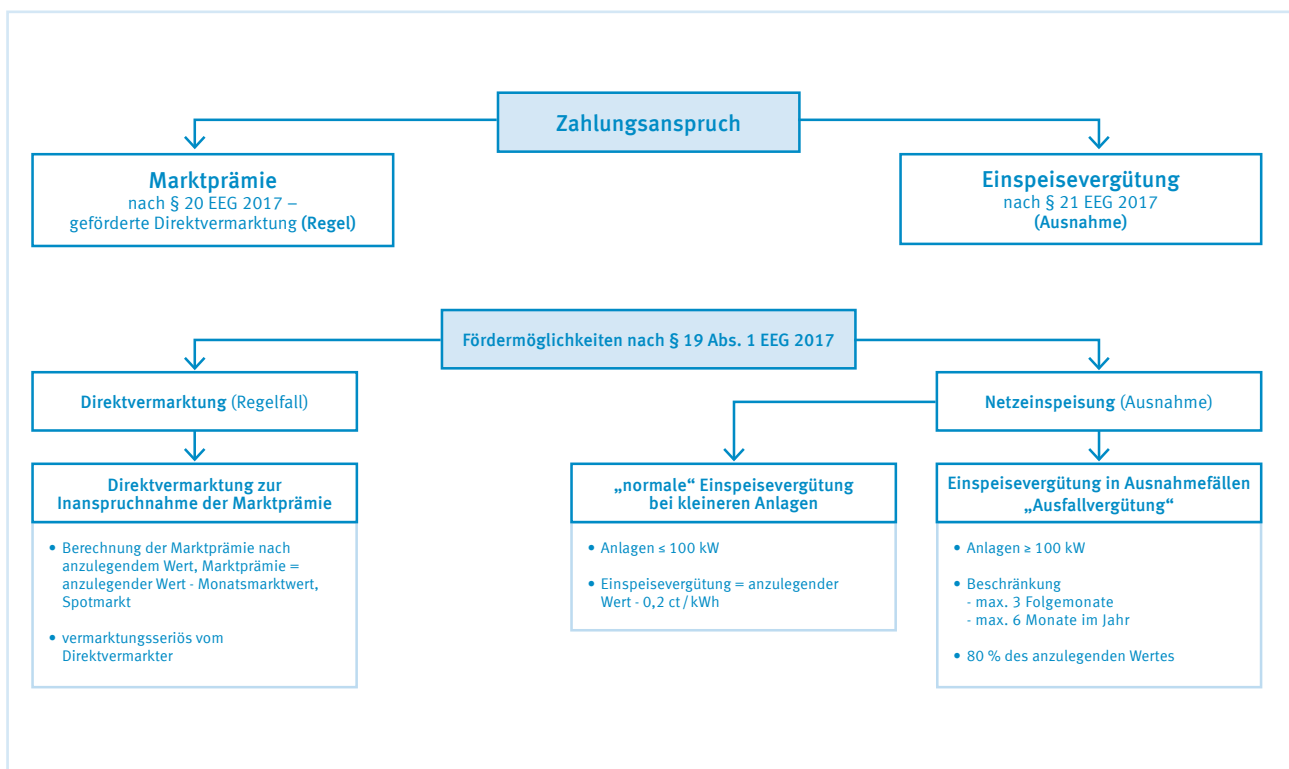
Nach § 8 Abs. 1 EEG besteht eine unverzügliche Anschlusspflicht an das öffentliche Versorgungsnetz im Hinblick auf die Erzeugungsanlage aus erneuerbaren Energien. Der Anschlussanspruch besteht zum nächst gelegenen

günstigsten Verknüpfungspunkt. Unter bestimmten Voraussetzungen besteht zudem ein Anspruch auf Ausbau der Netzkapazität, wenn diese am Verknüpfungspunkt nicht ausreichen sollte.

Ferner ist der Netzbetreiber nach § 11 EEG verpflichtet, den gesamten angebotenen Strom aus der erneuerbaren Energie vorrangig abzunehmen, zu übertragen und zu verteilen.

### Vergütung nach EEG 2021

Die nachfolgende Grafik stellt einen Überblick über das grundsätzliche Vergütungssystem des EEG 2021 im Bereich von Gebäude-PV-Anlagen dar.



### Nach § 19 Abs. 1 EEG 2021 gibt es aktuell es im Wesentlichen folgende Fördermöglichkeiten:

- Einspeisevergütung
- Marktprämie
- Mieterstromzuschlag

Maßgeblicher Begriff ist für beide Fördersysteme der sogenannte anzulegende Wert. Der anzulegende Wert wird gesetzlich oder ab einer bestimmten Anlagengröße durch Ausschreibungen bestimmt. Die Höhe der Einspeisevergütung ist der anzulegende Wert abzüglich 0,2 ct pro Kilowattstunde.

Im Bereich der Marktprämie (Direktvermarktung) ist der anzulegende Wert die durch das EEG zugesicherte Vergütung. Die Marktprämie wird bei Direktvermarktung gezahlt. Der Anlagenbetreiber erhält hierbei vom Direktvermarkter den Erlös für den Verkauf des Stroms und vom Netzbetreiber die Marktprämie. Die Marktprämie „füllt“ die Vergütung aus dem Stromverkauf bis zur Höhe des anzulegenden Wertes „auf“. Die Marktprämie ist demnach die Differenz zwischen dem anzulegenden Wert und dem Monatsmarktwert, sodass der Anlagenbetreiber immer den anzulegenden Wert erhält.

### Die Basisvergütung nach § 48 Abs. 1 EEG 2021 beträgt 6,01 ct/kWh. Gebäudeanlagen werden dabei gestaffelt nach installierter Leistung (§ 48 Abs. 2 EEG 2021):

- bis 10 kW 8,56 ct/kWh
- bis 40 kW 8,33 ct/kWh
- bis 750 kW 6,62 ct/kWh

Die Vergütung für Freiflächen ist in § 48 Abs. 3 EEG 2021 geregelt.

Mit Inkrafttreten des EEG 2021 können nun Anlagen ab 300 kW an Ausschreibungen teilnehmen. Wenn keine Teilnahme an Ausschreibung erfolgt, werden nur noch 50 % des erzeugten Stroms gefördert, um die Eigenversorgung indirekt zu fördern.

Die Fördersätze sinken je nach Gesamtzubau nach § 49 EEG 2021 (Degression). Dabei gilt: je stärker der Zubau, desto mehr sinken die Fördersätze. Grundsätzlich beträgt die monatliche Verringerung rund 0,4 %, welche mit dem Zubau steigt und mit abnehmendem Zubau sinkt.

Die Neuerungen durch das EEG 2021 bestehen aus dem Entfallen der EEG-Umlage für Anlagen bis 30 kW und bis 30 MWh pro Jahr (§ 61 b Abs. 2 EEG 2021). Die Möglichkeit der Teilnahme an Ausschreibungen für Anlagen ab 300 kW (§ 22 Abs. 6 EEG 2021) können nun an Ausschreibungen teilnehmen. Ferner erhalten Anlagen von 300 kW bis 750 kW nur noch Förderung auf 50 % des erzeugten Stroms (§ 48 Abs. 5 EEG 2021). Beim Mieterstrommodell kommt es zu Erhöhung der Zuschläge, der Aufnahme des Quartierbezugs und zu Regelungen zum Lieferkettenmodell.

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass zur Förderung von E-Mobilität der Ausbau von Ladeinfrastruktur unabdingbar ist. Die vorgenommenen neuen Änderungen innerhalb des EEG 2021 dienen dabei auch der Förderung des Ausbaus von Eigenversorgungsanlagen. Bereits aufgrund der Vorteile einer Eigenversorgungsanlage ist die Errichtung einer Anlage zur Gewinnung von Strom aus erneuerbaren Energien auch für Kommunen sinnvoll.

### 3. Elektromobilität und PV

Die Verbindung von selbsterzeugtem Strom aus einer Gebäude-PV-Anlage und Ladesäulen für Mitarbeiter und Dritte kann einige Vorteile bieten.

Soweit selbst erzeugter Strom angeboten wird, entfallen bereits viele Kostenbestandteile. Im Wesentlichen fallen neben den eigentlichen Erzeugungskosten an:

- EEG-Umlage
- Stromsteuer und
- Umsatzsteuer

Hinsichtlich der Stromsteuer kann nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 b StromStG für Anlagen bis 2 MW und in räumlicher Nähe (4,5 km) zur Verbrauchsstelle eine Befreiung beantragt werden. Im Bereich der Elektromobilität bestehen außerdem für bestimmte Bereiche noch andere Entlastungsmöglichkeiten.

Wenn der selbsterzeugte Ladestrom zudem den eigenen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt wird, kommen sogar noch die dargestellten Vorteile nach § 3 Nr. 46 EStG sowie die Umlageprivilegierung für Eigenversorgung in Betracht. Soweit der Ladestrom der Eigenversorgung und Dritten zur Verfügung gestellt wird, sind die Vorgaben zur Abgrenzung von Drittstrommengen zu beachten.

Grundsätzlich unterliegen Drittstrommengen und die Eigenversorgung der EEG-Umlage in unterschiedlicher Höhe.

Sie sind daher voneinander durch mess- und eichrechtskonforme Messeinrichtungen (§ 62 b Abs. 1 EEG 2021) abzugrenzen. Soweit Dritte versorgt werden, muss durch entsprechende Zähler eine Erfassung und Abgrenzung stattfinden.

**Ausnahmen bestehen aber nach § 62 b Abs. 2 EEG 2021. Keine Messung muss erfolgen, wenn**

- für die gesamte Strommenge höchster (einschlägiger) EEG-Umlagesatz gezahlt wird (§ 62 b Abs. 2 Nr. 1 EEG 2021) oder
- die Abgrenzung technisch unmöglich oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden wäre und auch eine Abrechnung wirtschaftlich nicht zumutbar ist (§ 62 b Abs. 2 Nr. 2 EEG 2021).

**Wenn diese Ausnahme nach § 62 b Abs. 2 Nr. 2 EEG 2021 vorliegt, dann kann der Verbrauch geschätzt werden (§ 62 b Abs. 3 EEG 2021). An die Schätzung werden jedoch hohe Anforderungen gestellt:**

- sachgerecht und in einer für einen nicht sachverständigen Dritten jederzeit nachvollziehbaren Art und Weise und
- Sicherstellung, dass nicht weniger EEG-Umlage gezahlt wird als bei einer mess- und eichrechtskonformen Messung (worst-case-Betrachtung).

In diesem Bereich bestehen derzeit noch einige Unsicherheiten. **Diesbezüglich hat die Bundesnetzagentur am 08.10.2020 einen Leitfaden zum Messen und Schätzen veröffentlicht, der als Orientierungshilfe dienen kann.** Zusammenfassend kann aber gerade ein solches Modell viele Vorteile bieten.

Durch die EEG-Novelle 2021 wurde vieles neu geregelt. Hinsichtlich einiger Regelung bestehen jedoch erhebliche Bedenken. Insbesondere bestehen Zweifel, ob die europarechtlichen Vorgaben eingehalten wurden. Änderungs- und Reparaturgesetze sind bereits veröffentlicht oder in Arbeit.

Weitere Neuregelungen oder Umgestaltungen sind daher zu erwarten.

## Literaturverzeichnis

- Arndt, Tobias: „Zuschüsse“ zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn: BMF bleibt bei steuerzahlerfreundlicher Auslegung, GStB 2013, 295.
- Boesche, Katharina /Franz, Oliver/Fest, Claus /Gaul, Armin: Berliner Handbuch zur Elektromobilität, München 2013.
- Bundesministeriums der Finanzen, Schreiben vom 15.12.2000, BStBl. 2000 I. - IV D 2-S 1551-188/00, B/2-2-337/2000-S 1551 A, S 1551-88/00, Seite 1532.
- Bundesministeriums der Finanzen, Schreiben vom 22.5.2013 - IV C 5 - S 2388/11/10001-02, BStBl. I 2013, Seite 728
- Bundesministeriums der Finanzen, Schreiben vom 05.06.2014 - IV C 6 - S 2177/13/10002, BStBl. 2014 I, Seite 835.
- Bundesministeriums der Finanzen, Schreiben vom 14.12.2016 - IV C 5 - S 2334/14/10002-03, BStBl. I 2016, Seite 1446.
- Bundesministeriums der Finanzen, Schreiben vom 26.10.2017 - IV C 5 - S 2334/14/10002-06, BStBl. I 2017, Seite 1439.
- Bundesministeriums der Finanzen, Schreiben vom 4. April 2018 IV C 5 – S 2334/18/10001, BStBl. I Seite 592.
- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen: Leitfaden zur Eigenversorgung
- Maslaton, Martin / Zschiegner, Andre: Handbuch des Rechts der Photovoltaik, Leipzig 2009.
- Maslaton, Martin: Photovoltaik – Gamechanger der Energiewende?, 1. Auflage 2020.
- Scholtka, Boris /Kneuper, Friedrich: Kooperationsmodell für den lokalen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, IR 2020, 6.
- Uckel, Herbert/ Dressel, Carl-Christian / Noll, Michael: Kommunalrecht in Thüringen Rechtssammlung mit Erläuterungen für die kommunale Praxis, Köln 2016.



# Hat es Ihr Dach auch drauf?

Machen Sie den Sonnencheck! Mit dem Thüringer Solarrechner und wenigen Klicks zur eigenen Solaranlage.



>>> [www.solarrechner-thueringen.de](http://www.solarrechner-thueringen.de)

Bei allen Fragen zu Elektromobilität in Kommunen:



**Maria Ehrich**

Projektleiterin Mobilitäts-  
und Energiekonzepte

Tel. 0361 5603-229

maria.ehrich@thega.de



**Rico Hofmann**

Projektleiter Mobilitäts-  
und Energiekonzepte

Tel. 0361 5603-294

rico.hofmann@thega.de

Weitere Publikationen zum Thema Elektromobilität finden Sie auf:  
**[www.thega.de/elektromobilitaet](http://www.thega.de/elektromobilitaet)**

## Impressum

**Herausgeber:**

Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur GmbH (ThEGA)

Mainzerhofstraße 10, 99084 Erfurt

Tel. 0361 5603-220

info@thega.de

www.thega.de

**Inhaltliche Konzeption:**

MASLATON Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur GmbH (ThEGA)

**Gestaltung und Illustration:**

© ThEGA @ Stephan Schwarz / © Studio Reduzieren

**Stand:**

Oktober 2021

Status- und Funktionsbezeichnungen in dieser Publikation gelten  
jeweils in weiblicher und männlicher Form.

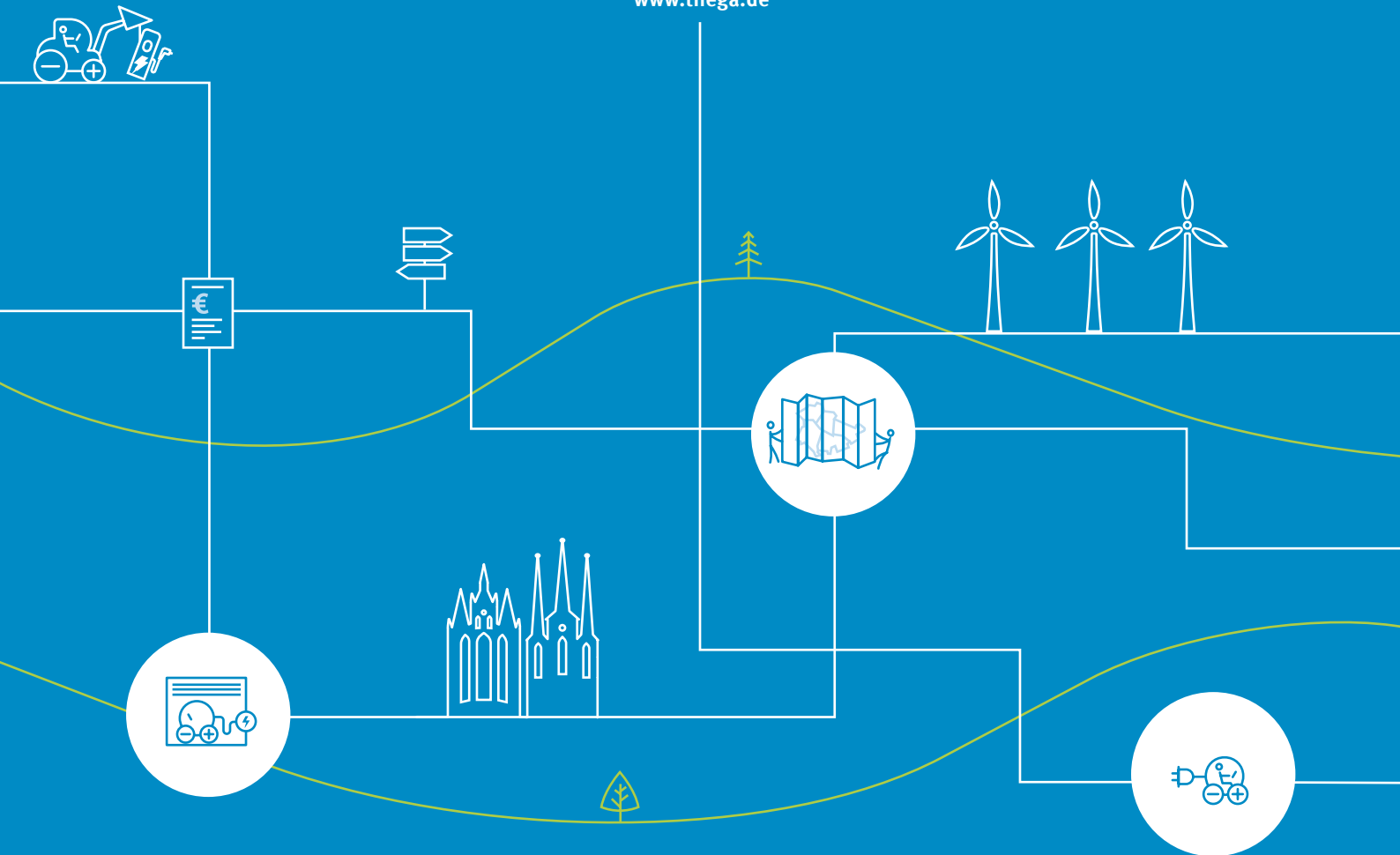
Für wirksamen Klimaschutz und  
eine erfolgreiche Energiewende.

[www.thega.de](http://www.thega.de)



[www.thega.de/twitter](http://www.thega.de/twitter)  
[www.thega.de/facebook](http://www.thega.de/facebook)  
[www.thega.de/newsletter](http://www.thega.de/newsletter)

[www.thega.de](http://www.thega.de)



Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier,  
ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen  
»Blauer Engel«.