



# Betriebliche Elektromobilität

DIHK-Leitfaden 2024

**DIHK**

Deutsche  
Industrie- und Handelskammer

 **Gemeinsam Mobil**

## Impressum

### Ansprechpartner in der DIHK

#### Dr. Sebastian Bolay

Bereichsleiter Energie, Umwelt, Industrie

#### Louise Maizieres

Referatsleiterin Wasserstoff, Wärme und alternative Antriebe

#### Dr. Niclas Wenz

Referatsleiter Strommarkt, erneuerbare Energie und nationaler Klimaschutz

### Herausgeber und Copyright

#### © Deutsche Industrie- und Handelskammer

Berlin | Brüssel

Fachbereich Energie, Umwelt, Industrie

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

#### DIHK Berlin

Postanschrift: 11052 Berlin | Hausanschrift: Breite Straße 29 | Berlin-Mitte  
Telefon: 030 20308-0 | Telefax: 030 20308-100

#### DIHK Brüssel

Vertretung der Deutschen Industrie- und Handelskammer bei der Europäischen Union  
19 A-D, Avenue des Arts | B-1000 Bruxelles  
Telefon: +32 2 286-1611 | Telefax: +32 2 286-1605

@ [info@dihk.de](mailto:info@dihk.de)

🌐 [www.dihk.de](http://www.dihk.de)

#### Grafik

Friedemann Encke, DIHK

#### Bildnachweis

© Getty Images

#### Stand

Juni 2024

## Leitfaden betriebliche Elektromobilität



Betriebliche e-Ladekonzepte gewinnen immer mehr an Bedeutung, sowohl aufgrund der steigenden Anzahl von Elektrofahrzeugen auf den Straßen als auch aufgrund politischer Ziele und betrieblicher Klimaschutzstrategien zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Für Unternehmen jeglicher Größe stellt die Umstellung auf Elektromobilität jedoch oft eine Herausforderung dar, weil die rechtlichen Fallstricke auch nach Wegfall der EEG-Umlage weiter enorm sind.

Dieser Leitfaden dient als Handreichung, um die Umstellung auf betriebliche Elektromobilität in der Unternehmenspraxis einordnen zu können. Dabei kann dieser Leitfaden eine Rechtsberatung des jeweiligen Einzelfalls nicht ersetzen. Dies gilt auch für Anwendungsfälle, in welchen Strompreisprivilegien zu berücksichtigen sind und ein Austausch mit dem Zollamt zu empfehlen ist. Aus diesem Grund finden Sie auch abschließend einen Exkurs zum Thema Strompreisprivilegien im Kontext betrieblicher e-Ladekonzepte.

Der Leitfaden ist in verschiedene Anwendungsbereiche aufgeteilt und legt den Fokus auf batterieelektrische Kraftfahrzeuge. Er richtet sich an Unternehmen, die ihre Flotte auf Elektromobilität umstellen möchten oder Mitarbeitern<sup>1</sup> und Kunden eine Ladeinfrastruktur bereitstellen möchten. Dabei werden sowohl die rechtlichen Regelungen als auch die praktische Umsetzung beleuchtet und anhand von Beispielen verdeutlicht. Es wird darauf eingegangen, wie sich die Umsetzung einer betrieblichen e-Ladeinfrastruktur je nach Standort und Art der Nutzung der Fahrzeuge unterscheiden. So gelten beispielsweise für Ladevorgänge von Fuhrpark- und privaten Fahrzeugen von Mitarbeitern am Unternehmensstandort andere Regelungen als für Dienstwagen an öffentlicher Ladeinfrastruktur beziehungsweise am heimischen Ladepunkt.

Die Anwendungsfälle beschreiben jeweils eine explizite Nutzung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur. Bei den meisten Unternehmen können mehrere Anwendungsfälle relevant werden. Bei der Umsetzung der jeweils individuellen Ladelösung sind daher die Hinweise aus mehreren Anwendungsfällen kombiniert zu beachten.

Dabei liegt der Fokus auf nachfolgenden Aspekten:

#### • Versteuerung des Ladestroms:

Die aus dem Stromnetz bezogene elektrische Energie unterliegt Steuern und Abgaben. Bei der Abgabe an Elektrofahrzeuge gelten in einzelnen Fällen abweichende Regelungen.

#### • Geldwerter Vorteil von Ladestrom:

Die an Arbeitnehmer abgegebene Ladeenergiemenge wird als geldwerter Vorteil gewertet und muss entsprechend versteuert werden. Diese Regelung soll sicherstellen, dass die Vergünstigung für das Laden von Elektrofahrzeugen nicht als steuerfreies Gehalt an Arbeitnehmer ausgezahlt wird. Dabei handelt es sich um eine steuerliche Regelung, die für Arbeitgeber relevant ist, die ihren Mitarbeitern kostenlos oder vergünstigt Strom zum Laden von Elektrofahrzeugen zur Verfügung stellen.

#### • Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung:

Um elektrische Energie an Elektroautos eichrechtskonform abgeben und verrechnen zu können, sind aufgrund der wechselnden Nutzer zusätzlich zum geeichten Stromzähler weitere technische Vorkehrungen zu treffen. Dies gilt i. d. R. nicht, wenn der Ladepunkt nur durch Fahrzeuge desselben Unternehmens oder Verbrauchers genutzt wird.

#### • Datenschutz:

Durch den Betrieb der Ladeinfrastruktur und die messtechnische Erfassung der geladenen Energie entstehen Daten, welche unter den Gesichtspunkten der gültigen Datenschutzbestimmungen zu bewerten sind.

#### • Ladesäulenverordnung (LSV):

Die Ladesäulenverordnung regelt die einheitliche und barrierefreie Errichtung sowie den Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge. Die Verordnung gilt für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland.

#### • Weitere Bestimmungen:

Wenn relevant, werden in den einzelnen Anwendungsfällen weitere Bestimmungen beleuchtet.

Sollten Ihnen beim Lesen Unklarheiten auffallen, sind wir über einen entsprechenden Hinweis dankbar. Nun wünschen wir Ihnen neue Erkenntnisse oder die Bestätigung bisheriger Einschätzungen bei der Lektüre.

Ihr

DIHK-Energieteam

<sup>1</sup> Zur besseren Lesbarkeit verwendet der Leitfaden den generischen Maskulin. Die verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich im Folgenden – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Elektromobilität am Unternehmensstandort</b> .....	<b>5</b>
Anwendungsfall 1: Laden von firmeneigenen Flotten- und Dienstfahrzeugen .....	6
Anwendungsfall 2: Laden von Elektrofahrzeugen an gemieteten Firmenstandorten .....	8
Anwendungsfall 3: Laden von firmeneigenen Flotten- und Dienstfahrzeugen mit eigenerzeugtem Strom .....	11
Anwendungsfall 4: Laden von Mitarbeiterfahrzeugen (Schenkung) .....	14
Anwendungsfall 5: Laden von Mitarbeiter- und Kundenfahrzeugen (Abrechnung) .....	17
<b>Elektromobilität außerhalb des Unternehmensstandortes</b> .....	<b>20</b>
Anwendungsfall 1: Laden von Dienstwagen bei Mitarbeitern zu Hause .....	21
Anwendungsfall 2: Laden von Dienstwagen an öffentlicher Infrastruktur .....	24
<b>Betreiben von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf dem Betriebsgelände</b> .....	<b>26</b>
Anwendungsfall: Ladepunkte anbieten und Ladestrom verkaufen .....	27
<b>Exkurs: Strompreisprivilegierungen – Ergänzende Hinweise für Betriebe</b> .....	<b>29</b>

## Elektromobilität am Unternehmensstandort



Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektromobilität wird der Bedarf, diese Fahrzeuge künftig auch am Unternehmensstandort zu laden, steigen. Bei Auswahl, Aufbau und Betrieb von e-Ladeinfrastruktur sind dabei je nach Anwendungsfall verschiedene rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten.

Folgende Anwendungsfälle für Elektromobilität am Unternehmensstandort (Betriebsgelände) werden in diesem Leitfaden detailliert betrachtet:

- Laden von firmeneigenen Flotten- und Dienstfahrzeugen
- Laden von firmeneigenen Flotten- und Dienstfahrzeugen mit eigenerzeugtem Strom
- Laden von Mitarbeiterfahrzeugen (Schenkung)
- Laden von Mitarbeiterfahrzeugen (Abrechnung)
- Laden von Kunden- und Gästefahrzeugen
- Laden von Elektrofahrzeugen an gemieteten Firmenstandorten.

## Anwendungsfall 1: Laden von firmeneigenen Flotten- und Dienstfahrzeugen



Der Unternehmensstandort hat einen Stromzähler, die Ladeinfrastruktur wird dort angeschlossen. Es werden ausschließlich firmeneigene Fahrzeuge geladen. Es werden keine Fremdfahrzeuge (bspw. Mitarbeiter oder Kunden) geladen.

### Abrechnung

Es gibt keine gesonderte Verrechnung des Ladestroms. Der Ladestrom wird als Teil der Strombeschaffung eingekauft. Die Ableitung erfolgt am Netzanschlusspunkt des Unternehmens.

### Eigenstromerzeugung

Keine Eigenstromerzeugung (siehe zur Eigenstromerzeugung Anwendungsfall 3).

### Nutzerkreis

- Flottenfahrzeuge
- Dienstwagen

## Rechtliche Rahmenbedingungen

### Stromsteuer und Umlagen

Alle Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, § 19 StromNEV-Umlage oder OffshoreNetzumlage, werden mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgegolten. Es gibt keine gesonderten Steuern oder Abgaben auf Ladeenergie. Nutzt das Unternehmen die Besondere Ausgleichszahlung (BesAR) darf auch der Ladestrom aufgrund der Personenidentität zwischen Fahrzeughalter und Ladestationsbetreiber angerechnet werden. Gleiches gilt für eine reduzierte § 19 StromNEV-Umlage. Im Gegensatz dazu sind Steuerentlastungen im Rahmen des Stromsteuergesetzes (StromStG) nicht auf den Ladestrom anwendbar. Eine Drittstromabgrenzung<sup>2</sup> ist dann zwingend erforderlich.

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Dies ist ausschließlich beim Aufladen von Privatfahrzeugen von Mitarbeitern zu beachten und somit für diesen Anwendungsfall irrelevant.

### Geldwerter Vorteil Dienstwagen zur Privatnutzung

Dienstwagen zur Privatnutzung sind durch die Mitarbeiter als geldwerter Vorteil nach der 1%-Regel zu versteuern. Dies gilt auch für Elektrofahrzeuge. Jedoch wird in diesem Fall der Bruttolistenpreis (BLP- Fahrzeuglistenpreis inkl. Sonderausstattung und MwSt.) nach

folgendem Schema zur Berechnung des geldwerten Vorteils reduziert: BLP < 60.000 €: 25 % / BLP > 60.000 €: 50 %

In der Praxis beträgt somit der zu versteuernde geldwerte Vorteil 0,25 % bzw. 0,5 % vom BLP. Diese Regelung ist bis zum 31.12.2030 in Kraft.

Die Regelung zur Besteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (0,03%-Regel) ist davon nicht berührt. Hier wird der BLP in voller Höhe angesetzt.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung finden beim unternehmensinternen Laden von Elektrofahrzeugen keine Anwendung. Die Messung erfolgt am Netzanschlusspunkt des Unternehmens, nicht an den Ladeeinrichtungen. Damit können die Wallboxen, eichrechtskonform sein, müssen dies aber nicht.

### Datenschutz

Datenschutzrechtlich ergeben sich in der Regel keine speziellen Aspekte aus der Versorgung von elektrischen Flottenfahrzeugen am Standort. Bei der Verwendung von Ladekarten, App-Autorisierungen oder Mitteln zur Verwaltung von Ladevorgängen kann eine Einzelfallprüfung des verwendeten Systems notwendig werden.

### Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte finden keine Anwendung, sofern die unternehmenseigenen Ladepunkte nicht öffentlich zugänglich sind (z. B. über Zugangsbeschränkungen und/oder entsprechende Beschilderung).

## Umsetzungsmöglichkeiten

Für diesen Anwendungsfall sind folgende technische Umsetzungsmöglichkeiten denkbar:

- Ladeeinrichtungen ohne Zähler: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und ohne digitale Anbindung oder Abrechnungsmöglichkeiten verwendet werden.
- Ladeeinrichtungen mit einfachen, nicht geeichten Zählern: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und die geladene Energiemenge erfassen. Eine Abrechnungsmöglichkeit ist über diese Energieerfassung nicht zulässig.
- Ladeeinrichtungen mit Service-Betreiber: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und deren Einsatzbereitschaft von einem beauftragten Anbieter über einen Wartungs- und Servicevertrag sichergestellt wird. Der Anbieter überwacht die Ladeeinrichtungen über ein Onlinesystem, übernimmt jedoch keine Abrechnung der Ladeenergie.
- Gemietete Ladeinfrastruktur: Die Ladeeinrichtungen werden gemietet, weitere Aspekte entsprechen dem vorherigen Punkt.

## Beispiel

Am unternehmenseigenen Standort eines Beispielunternehmens befindet sich ausschließlich die eigene Produktion und Verwaltung. Von dort werden mit Lieferfahrzeugen die Filialen und Kunden beliefert. Das Unternehmen hat seinen eigenen Netzanschluss mit Stromzähler und einen Stromtarif. Am Standort werden firmeneigene Fahrzeuge (Lieferfahrzeuge und personenbezogene Dienstwagen) eingesetzt. Die Fahrzeuge parken auf dem privaten Grundstück des Unternehmens.

Die unternehmenseigenen Fahrzeuge sollen nach und nach durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden. Dafür soll eine eigene Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Das Unternehmen möchte den Energieverbrauch der einzelnen Fahrzeuge für interne Zwecke protokollieren.

Da das Unternehmen ausschließlich unternehmenseigene Fahrzeuge laden möchte, entscheidet es sich für ein System aus mehreren Ladepunkten ohne geeichte Zähler. Die Ladepunkte werden über die reguläre Hauptverteilung des Unternehmens mit Energie versorgt. Ein eigener Energiezähler wird nicht installiert. Die Ladepunkte bieten eine Benutzeroberfläche, über welche die historischen Energieverbräuche zu Informationszwecken abgerufen werden können. Durch die feste Zuordnung der Fahrzeuge zu den Stellplätzen und Ladepunkten kann das Unternehmen in regelmäßigen Abständen Informationen zum Energieverbrauch je Fahrzeug über die Benutzeroberfläche abrufen.

<sup>2</sup> Für weitere Informationen zur Drittstromabgrenzung siehe: [BAFA Hinweisblatt zur Strommengenabgrenzung für das Antragsjahr 2023](#) sowie [BAFA Merkblatt für Landstromanlagen 2023](#)

## Anwendungsfall 2: Laden von Elektrofahrzeugen an gemieteten Firmenstandorten



Ein Unternehmen hat seinen Standort gemietet. An diesem sollen Elektrofahrzeuge des Unternehmens, private Fahrzeuge von Mitarbeitern und/oder Fahrzeuge von Kunden geladen werden. Die Ladeinfrastruktur wird vom Vermieter des Standorts oder einem Dritten betrieben.

### Abrechnung

keine/Schenkung, Pauschale, Energiemenge, Zähler des jeweiligen Mieters

### Eigenstromerzeugung

Nicht differenzierend

### Nutzerkreis

Nicht differenzierend

## Rechtliche Rahmenbedingungen

### Stromsteuer und Umlagen

Alle Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, § 19 StromNEV-Umlage oder Offs-hore-Netzzumlage, werden mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgegolten, sofern das Unternehmen seinen eigenen Hauptstromzähler und Stromtarif bei einem Stromanbieter hat. Dies gilt auch, wenn der Netzanschluss der Liegenschaft mit anderen (Unternehmen oder Privatpersonen) geteilt wird und/oder das Unternehmen den Strom direkt am Großhandelsmarkt einkauft und/oder verkauft.

Wenn jedoch der Vermieter den Ladestrom seinen Mietern verkauft, gilt dieser als Stromlieferant und ist zur Erfassung der Drittmengen verpflichtet. Darüber hinaus haben Stromlieferanten (oder Elektrizitätsversorgungsunternehmen) sich im Marktstammdatenregister zu registrieren und jährlich Daten an die Bundesnetzagentur zu liefern. Zusätzlich muss der Anteil einzelner Energieträger und Informationen über die Umweltauswirkungen (CO<sub>2</sub>-Emissionen etc.) bereitgestellt werden.<sup>3</sup>

Hingegen gibt es keine gesonderten Steuern oder Abgaben auf Ladeenergie.

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Dies ist ausschließlich beim Aufladen von Privatfahrzeugen von Mitarbeitern zu beachten und somit für diesen Anwendungsfall irrelevant.

### Geldwerter Vorteil Dienstwagen zur Privatnutzung

Dies ist für diesen Anwendungsfall unerheblich.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Je nach Mess- und Verrechnungsprinzip kann eine eichrechtskonforme Messung und Abrechnung erforderlich sein.

Wenn die Energiemengen innerhalb desselben Unternehmens (z. B. aus statistischen Gründen) verrechnet werden, ist keine eichrechtliche Messung und Abrechnung erforderlich.

Wenn hingegen die geladenen Energiemengen zwischen unterschiedlichen Unternehmen (z. B. Vermieter zu Mieter oder zwischen einzelnen Mietern) fließen, ist eine geeignete Messung erforderlich. Sofern der Nutzer dem Ladevorgang eindeutig zugeordnet werden kann, reicht der Einsatz sog. MID-Zähler (Zähler mit Konformitätsbewertung nach Messgeräte-Richtlinie) aus.

Wenn hingegen nicht eindeutig nachgewiesen werden kann, wer wann welchen Ladevorgang durchgeführt hat, ist der Einsatz einer eichrechtskonformen Ladeinfrastruktur notwendig. Dabei werden die Ladevorgänge manipulationssicher den jeweiligen Nutzern zugeordnet und (digital) protokolliert.

### Datenschutz

Beim Laden von Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass keinerlei dem Nutzer zuordenbare Nutzungsdaten erhoben, gespeichert und/oder verarbeitet werden. Das Erheben personenbezogener Daten zu Abrechnungszwecken ist durch die Datenschutzgrundverordnung zugelassen und gilt damit als gesetzlich gerechtfertigt. Eine darüber hinausgehende Erhebung und/oder Verarbeitung personenbezogener Daten, die aus betrieblichen Gründen notwendig ist, bedarf vorab der Zustimmung der betroffenen Person (Datenschutzvereinbarung).

### Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte finden keine Anwendung, sofern die Ladepunkte nicht durch einen unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis genutzt werden. Bei den Mitarbeitern, Mietern o. ä. handelt es sich um einen eingeschränkten Nutzerkreis. Bei Gästen, Kunden o. ä. kommt es auf die jeweilige Fallgestaltung an (z. B. privater Ladepunkt bei Genehmigung/Registrierung und/oder entsprechende Beschilderung).

### Weitere Bestimmungen

BGB: Im Gegensatz zu Privatpersonen, denen das Recht auf Errichtung eigener Ladeinfrastruktur im Bürgerlichen Gesetzbuch zugesprochen wird, gibt es für Unternehmen aktuell keine direkte rechtliche Handhabe gegenüber dem Vermieter zum Bau von Ladeinfrastruktur.

GEIG: Nach dem "Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität" können Mieter von Wohn- und Nichtwohngebäuden verpflichtet sein, bei im Gebäude befindlichen oder an das Gebäude angrenzenden Stellplätzen Ladeinfrastruktur vorzusehen. Dies gilt vor allem bei der Neuerrichtung sowie bei der Renovierung des jeweiligen Gebäudes. Diese Regelung gilt auch bei Mischnutzung des Gebäudes.

## Umsetzungsmöglichkeiten

Für diesen Anwendungsfall sind mindestens folgende technische Umsetzungsmöglichkeiten denkbar:

### Ladeeinrichtungen ohne Zähler:

Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und ohne digitale Anbindung oder Abrechnungsmöglichkeiten verwendet werden. Dabei werden alle Ladepunkte über den dem Unternehmen zugeordneten Haupt-

<sup>3</sup> Handelt es sich dabei um Strom aus einer Erzeugungsanlage durch den Vermieter, während die Ladesäule durch das Unternehmen als Mieter betrieben wird, fallen auf den eigenerzeugten Strom mangels Netzdurchleitung keine netzbezogenen Abgaben und Umlagen oder Netzentgelte an.

stromzähler versorgt und mit dem Energieversorger abgerechnet. Diese Variante kann zum Laden der firmeneigenen Fahrzeuge, auch Dienstwagen, genutzt werden. Sofern die Ladeenergie kostenlos oder pauschal abgegeben wird, kann die Infrastruktur ohne geeichte Zähler auch zum Laden von privaten Mitarbeiterfahrzeugen und/oder Gästefahrzeugen genutzt werden.

### Ladeeinrichtungen mit geeichten Zählern (z. B. MID):

Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und die geladene Energiemenge erfassen. Die Ladepunkte werden über den Hauptstromzähler des Unternehmens versorgt und die Energie mit dem Energieversorger abgerechnet. Eine Abrechnungsmöglichkeit ist über diese Energieerfassung nur dann zulässig, wenn direkt nachvollziehbar wird, welcher Mitarbeiter oder Gast welchen Ladevorgang durchgeführt hat. Zum Beispiel über fest zugeordnete Stellplätze und Dokumentation.

Ladeinfrastruktur, welche nach geltendem Eichrecht aufgebaut ist: Wenn also zusätzlich zur geeichten Zählung der Energiemengen die Zuordnung der Mitarbeiter oder Gäste zum Ladevorgang durch ein manipulationssicheres System gewährleistet ist. Mit Hilfe eines digitalen Verrechnungssystems werden die einzelnen Ladevorgänge erfasst und dem jeweiligen Mitarbeiter oder Gast in Rechnung gestellt.

### Beispiel

Ein Unternehmen nutzt seinen gemieteten Standort zur Herstellung seiner Produkte. Zu den Mietobjekten gehören neben den Produktionsgebäuden auch dem Unternehmen zugeordnete Stellplätze. Neben diesem Unternehmen können auch andere Unternehmen in dieser Liegenschaft Stellplätze gemietet haben. Alle Unternehmen haben ihren eigenen Stromzähler und Tarif und teilen sich den Netzanschluss der Liegenschaft.

Das Unternehmen möchte nun gerne Ladeinfrastruktur zur Nutzung für seine unternehmenseigenen Fahrzeuge und die der Mitarbeiter aufbauen. Im Gegensatz zum privaten Recht (BGB) gibt es für gewerbliche Mieter keine direkte rechtliche Handhabe gegenüber ihrem Vermieter zum Aufbau solcher Infrastruktur. Jedoch ist der Vermieter bei umfangreichen Renovierungen des Standortes aufgrund des GEIG dazu verpflichtet, Ladeinfrastruktur nachzurüsten.

Das Unternehmen überzeugt den Vermieter des Standortes, eine umfangreiche Ladeinfrastruktur nachzurüsten. Dabei übernimmt dieser den Betrieb der Ladepunkte und rechnet die geladenen Energiemengen mit seinen Mietern monatlich ab.

## Anwendungsfall 3: Laden von firmeneigenen Flotten- und Dienstfahrzeugen mit eigenerzeugtem Strom



Der Unternehmensstandort hat einen gemeinsamen Stromzähler für die Liegenschaft und die Ladeinfrastruktur. Die Erzeugungsanlage speist in das Unternehmensnetz zur teilweisen Eigennutzung über einen Erzeugungszähler ein. Es werden ausschließlich firmeneigene Fahrzeuge geladen.

### Abrechnung

Es gibt keine gesonderte Verrechnung des Ladestroms, der Ladestrom wird als Teil der Strombeschaffung eingekauft sowie über die eigene Erzeugungsanlage beigestellt.

### Eigenstromerzeugung

Eigenstromerzeugung am Unternehmensstandort. Hierbei spielt es keine Rolle, ob der Strom aus einer konventionellen oder einer Erneuerbaren-Anlage stammt.

### Nutzerkreis

- Flottenfahrzeuge
- Dienstwagen

## Rechtliche Rahmenbedingungen

### Stromsteuer und Umlagen

Alle Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, §19 StromNEV-Umlage oder Offshore-Netzzumlage, werden mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgegolten. Dies gilt jedoch nicht für die privilegierte Eigenstromerzeugung, die ohne Versorgerstatus des Unternehmens nicht an Dritte abgegeben werden darf. Eine Ausnahme besteht für eigene Erzeugungsanlagen bis 2 MW. Hierbei können Unternehmen eine Erlaubnis beim Zollamt mit dem Formulare 1410 als eingeschränkter bzw. „kleiner“ Versorger beantragen und Strom aus der Eigenstromerzeugung auch ohne Versorgerstatus und Stromsteuer an Dritte weitergeben.<sup>4</sup>

Zu beachten ist zudem, dass es für energieintensive Unternehmen, die von reduzierten Umlagen und Abgaben profitieren, Besonderheiten bei der Drittmengenabgrenzung zu berücksichtigen gibt. Durch den Wegfall der EEG-Umlage entfällt die Pflichtabgrenzung der EEG-Umlage auf Eigenverbrauch und Drittmengen, was die Nutzung von eigenerzeugtem Strom wesentlich

<sup>4</sup> Das Formular zum Antrag für eingeschränkte Versorger finden Sie beim [Hauptzollamt](#)

erleichtert. Dies gilt jedoch nur, wenn das Unternehmen nicht von der Umlagen- und Abgabenerleichterung energieintensiver Unternehmen bei den Strompreislagen (KWK-, §19 StromNEV- und Offshore-Netzumlage) profitiert. In diesem Fall ist entweder eine Abgrenzung mittels vollumfänglicher Viertelstundenzählung oder per gewillkürter Nachrangregelung notwendig, sofern Erzeuger und Verbraucher nicht dieselben Unternehmen sind.<sup>5</sup>

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Dies ist ausschließlich beim Aufladen von Privatfahrzeugen von Mitarbeitern zu beachten und somit für diesen Anwendungsfall irrelevant.

### Geldwerter Vorteil Dienstwagen zur Privatnutzung

Dienstwagen zur Privatnutzung sind durch die Mitarbeiter als geldwerter Vorteil nach der 1%-Regel zu versteuern. Dies gilt auch für Elektrofahrzeuge. Jedoch wird in diesem Fall der Bruttolistenpreis (BLP – Fahrzeuglistenpreis inkl. Sonderausstattung und MwSt.) nach folgendem Schema zur Berechnung des geldwerten Vorteils reduziert: BLP < 60.000 €: 25 %/BLP > 60.000 €: 50 %

In der Praxis beträgt somit der zu versteuernde geldwerte Vorteil 0,25 % bzw. 0,5 % vom BLP. Diese Regelung ist bis zum 31.12.2030 in Kraft.

Die Regelung zur Besteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (0,03%-Regel) ist davon nicht berührt. Hier wird der BLP in voller Höhe angesetzt.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung finden bei unternehmensinternen Laden von Elektrofahrzeugen gegenüber den Fahrzeugnutzern keine Anwendung. Eine Ablesung und Abrechnung erfolgt dafür am Netzanschlusspunkt gegenüber der Firma. Werden Privilegien zur Strompreisentlastung, etwa im Rahmen des Energiefinanzierungsgesetzes (EnFG), beansprucht, ist eine Drittmengenabgrenzung auch weiterhin notwendig.

### Datenschutz

Datenschutzrechtlich ergeben sich in der Regel keine speziellen Aspekte aus der Versorgung von elektrischen Flottenfahrzeugen am Standort. Bei der Verwendung von Ladekarten, App-Autorisierungen oder Mitteln zur Verwaltung von Ladevorgängen kann eine Einzelfallprüfung des verwendeten Systems notwendig werden.

### Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte finden keine Anwendung, sofern die unternehmenseigenen Ladepunkte nicht öffentlich zugänglich sind (z. B. über Zugangsbeschränkungen und/oder entsprechende Beschilderung).

### Umsetzungsmöglichkeiten

Es wird auf die Umsetzung der Ladeinfrastruktur eingegangen. Umsetzungsmöglichkeiten zur Stromerzeugung und eventuelle Schnittpunkte, wie z. B. die Optimierung des Eigenverbrauchs, werden hingegen nicht betrachtet.

Für diesen Anwendungsfall sind folgende technische Umsetzungsmöglichkeiten denkbar:

- Ladeeinrichtungen ohne Zähler: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und ohne digitale Anbindung oder Abrechnungsmöglichkeiten verwendet werden.
- Ladeeinrichtungen mit einfachen, nicht geeichten Zählern: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und die geladene Energiemenge erfassen. Eine Abrechnungsmöglichkeit ist über diese Energieerfassung nicht zulässig.
- Ladeeinrichtungen mit Service-Betreiber: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versor-

gen und deren Einsatzbereitschaft von einem beauftragten Anbieter über einen Wartungs- und Servicevertrag sichergestellt wird. Der Anbieter überwacht die Ladeeinrichtungen über ein Onlinesystem, übernimmt jedoch keine Abrechnung der Ladeenergie.

- Gemietete Ladeinfrastruktur: Die Ladeeinrichtungen werden gemietet, weitere Aspekte entsprechen dem vorherigen Punkt.

### Beispiel

Am unternehmenseigenen Standort des Unternehmens befinden sich vorzugsweise firmeneigene Fahrzeuge (Servicefahrzeuge und Dienstwagen). Von dort werden die Kunden mit den Servicefahrzeugen angefahren. Das Unternehmen hat seinen eigenen Netzanschluss mit Stromzähler und Stromtarif. Zudem verfügt das Unternehmen über eine eigene PV-Anlage, deren produzierte Energie im Unternehmen selbst verbraucht wird und überschüssige Energie mittels eigenem Einspeisetarif verkauft wird. Dabei wird die produzierte Energiemenge mithilfe eines eigenen Erzeugungszählers gezählt und mit dem Hauptzähler verrechnet.

Die unternehmenseigenen Fahrzeuge sollen nach und nach durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden. Dafür soll eine eigene Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Die Elektrofahrzeuge sollen auch mit dem selbst produzierten Strom geladen werden. Die von den einzelnen Fahrzeugen geladenen Energiemengen sollen zur internen Dokumentation gezählt und gemessen werden.

Das Unternehmen installiert deshalb eine einfache Ladeinfrastruktur mit mehreren Ladepunkten ohne dem Eichrecht unterliegenden Energiezählern. Die Ladepunkte bieten eine Benutzeroberfläche, über welche die historischen Energieverbräuche zu Informationszwecken abgerufen werden können. Durch die feste Zuordnung der Fahrzeuge zu den Stellplätzen und Ladepunkten kann das Unternehmen in regelmäßigen Abständen Informationen zum Energieverbrauch je Fahrzeug über die Benutzeroberfläche aufrufen.

<sup>5</sup> Für weitere Informationen zur Eigenversorgung siehe [BNetzA-Leitfaden zur Eigenversorgung](#).

## Anwendungsfall 4: Laden von Mitarbeiterfahrzeugen (Schenkung)



Die Mitarbeiter laden ihre privaten Fahrzeuge am Unternehmensstandort ihres Arbeitgebers. Der Arbeitgeber verschenkt den Strom an seine Mitarbeiter.

### Abrechnung

Das Unternehmen verschenkt die zum Laden der Privatfahrzeuge benötigte elektrische Energie an seine Mitarbeiter. Der Ladestrom wird als Teil der Unternehmens-Stromrechnung eingekauft bzw. über die eigene Erzeugungsanlage beigestellt.

### Eigenstromerzeugung

Die folgenden Ausführungen sind unabhängig davon zu beachten, ob es eine Eigenversorgungsanlage gibt oder nicht.

### Nutzerkreis

- Mitarbeiter

## Rechtliche Rahmenbedingungen

### Stromsteuer und Umlagen

Alle Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, § 19 StromNEV-Umlage oder Offshore-Netzumlage, werden mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgegolten. Es gibt keine gesonderten Steuern oder Abgaben auf Ladeenergie. Der Betreiber der Ladesäule wird in diesem Fall trotz der Weiterlieferung nicht zum energierechtlich regulierten Versorgungsunternehmen (EVU), da er im Hinblick auf den Betrieb der Ladesäule als Letztverbraucher gilt (vgl. § 3 Nummer 25 EnWG).

Sollte es eine Eigenstromanlage geben, siehe zusätzlich die Ausführungen unter Anwendungsfall 2. Werden Steuerentlastungen im Rahmen des Stromsteuergesetzes (StromStG) genutzt, siehe Ausführungen unter Anwendungsfall 1.

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Nach § 3 Nummer 46 EStG sind vom Arbeitgeber gewährte Vorteile beim Aufladen von Elektrofahrzeugen an ortsfesten Ladeeinrichtungen des Arbeitgebers bis einschließlich 31.12.2030 von der Einkommenssteuer befreit. Dies gilt auch für Leiharbeiter am Betrieb der Leihfirma, jedoch nicht am Standort des leihenden Unternehmens.

Es gilt zu beachten, dass die Ladeinfrastruktur nicht von Dritten betrieben werden darf, siehe Kapitel "Laden an durch Dritte betriebene Infrastruktur am Standort". Das heißt, dass das Unternehmen die Kosten für die geladenen Energiemengen direkt an

den Stromanbieter bezahlt.

Sofern das Unternehmen über mehrere Standorte verfügt, ist es irrelevant, welchem Standort der Mitarbeiter zugeordnet ist. Der Ladestrom muss nicht versteuert werden, unabhängig vom Standort.

### Geldwerter Vorteil Dienstwagen zur Privatnutzung

Dienstwagen zur Privatnutzung sind durch die Mitarbeiter als geldwerter Vorteil nach der 1%-Regel zu versteuern. Dies gilt auch für Elektrofahrzeuge. Jedoch wird in diesem Fall der Bruttolistenpreis (BLP – Fahrzeuglistenpreis inkl. Sonderausstattung und MwSt.) nach folgendem Schema zur Berechnung des geldwerten Vorteils reduziert: BLP < 60.000 €: 25 %/ BLP > 60.000 €: 50 %

In der Praxis beträgt somit der zu versteuernde geldwerte Vorteil 0,25 % bzw. 0,5 % vom BLP. Diese Regelung ist bis zum 31.12.2030 in Kraft.

Die Regelung zur Besteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (0,03%-Regel) ist davon nicht berührt. Hier wird der BLP in voller Höhe angesetzt.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Sofern die geladenen Energiemengen kostenlos an die Mitarbeiter abgegeben werden, ist eine eichrechtskonforme Messung und Abrechnung der Energiemengen nicht notwendig, sofern keine Strompreisprivilegien in Anspruch genommen werden.

### Datenschutz

Datenschutzrechtlich ergeben sich in der Regel keine speziellen Aspekte aus der Versorgung von elektrischen Privatfahrzeugen der Mitarbeiter am Standort. Bei der Verwendung von Ladekarten, App-Autorisierungen oder Mitteln zur Verwaltung von Ladevorgängen kann eine Einzelfallprüfung des verwendeten Systems notwendig werden.

### Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte finden keine Anwendung, sofern es sich bei den unternehmens-eigenen Ladepunkten um private handelt. Entscheidend ist ein eingeschränkter Nutzerkreis (Mitarbeiter des Unternehmens). Die Kennzeichnung kann sich aus den Umständen ergeben (Schranke, Tor, Pfortner) oder aus einer Beschilderung „privat“. Die Genehmigung muss ein primärer Rechtsakt sein (z. B. Hotelübernachtung, Arbeitgeberbetrieb, Club etc.)

### Umsetzungsmöglichkeiten

Für diesen Anwendungsfall sind folgende technische Umsetzungsmöglichkeiten denkbar:

- Ladeeinrichtungen ohne Zähler: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und ohne digitale Anbindung oder Abrechnungsmöglichkeiten verwendet werden.
- Ladeeinrichtungen mit einfachen, nicht geeichten Zählern: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und die geladene Energiemenge erfassen. Eine Abrechnungsmöglichkeit ist über diese Energieerfassung nicht zulässig.
- Ladeeinrichtungen mit Service-Betreiber: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und deren Einsatzbereitschaft von einem beauftragten Anbieter über einen Wartungs- und Servicevertrag sichergestellt wird. Der Anbieter überwacht die Ladeeinrichtungen über ein Onlinesystem, übernimmt jedoch keine Abrechnung der Ladeenergie
- Gemietete Ladeinfrastruktur: Die Ladeeinrichtungen werden gemietet, weitere Aspekte entsprechen dem vorherigen Punkt.

### Beispiel

Am Sitz des Unternehmens können Mitarbeiter ihre privaten Fahrzeuge an unternehmenseigenen Stellplätzen während der Arbeitszeit abstellen. Der Unternehmensstandort verfügt über einen eigenen Netzanschluss mit Stromzähler und Stromtarif.

Zur Motivation der Mitarbeiter und Förderung der Elektromobilität entscheidet der Unternehmenseigner, dass die Mitarbeiter

ihre privaten Elektrofahrzeuge kostenlos während der Arbeitszeit aufladen können sollen. Dazu soll eine eigene Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Perspektivisch sollen die Fahrzeuge der Mitarbeiter und ggfs. firmeneigene Fahrzeuge mit selbst produziertem PV-Strom geladen werden.

Das Unternehmen entscheidet sich, einfache Ladepunkte ohne eigenen Energiezähler installieren zu lassen und den Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen. Dem Unternehmenseigner ist bewusst, dass nach aktueller rechtlicher Lage nach dem 31.12.2030 die verschenkte Ladeenergie als geldwerter Vorteil von den Mitarbeitern zu versteuern ist und die Energiemengen dann aller Voraussicht nach geeicht und nachvollziehbar gezählt werden müssen.

## Anwendungsfall 5: Laden von Mitarbeiter- und Kundenfahrzeugen (Abrechnung)



Die Mitarbeiter oder Kunden eines Unternehmens laden ihre privaten Fahrzeuge am Unternehmensstandort. Der Arbeitgeber berechnet den Mitarbeitern die geladenen Energiemengen oder stellt seinen Kunden eine Rechnung aus.

### Abrechnung

Das Unternehmen stellt seinen Mitarbeitern und Kunden die zum Aufladen ihrer Fahrzeuge benötigten Energiemengen in Rechnung. Der Ladestrom wird als Teil der Strombeschaffung eingekauft bzw. über die eigene Erzeugungsanlage beigestellt.

### Eigenstromerzeugung

Die folgenden Ausführungen sind unabhängig davon zu beachten, ob es eine Eigenversorgungsanlage gibt oder nicht.

### Nutzerkreis

- Mitarbeiter
- Kunden

## Rechtliche Rahmenbedingungen

### Stromsteuer und Umlagen

Alle Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, § 19 StromNEV-Umlage oder Offshore-Netzumlage, werden mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgegolten. Es gibt keine gesonderten Steuern oder Abgaben auf Ladeenergie. Jedoch gilt zu beachten, dass den Mitarbeitern die geltende Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt wird. Der Betreiber der Ladesäule wird in diesem Fall trotz der Weiterlieferung nicht zum energierechtlich regulierten Versorgungsunternehmen (EVU), da er in Hinblick auf den Betrieb der Ladesäule als Letztverbraucher gilt (vgl. § 3 Nummer 25 EnWG).

Sollte es eine Eigenstromanlage geben, siehe zusätzlich die Ausführungen unter Anwendungsfall 2. Werden Steuerentlastungen im Rahmen des Stromsteuergesetzes (StromStG) genutzt, siehe Ausführungen unter Anwendungsfall 1.

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Nach § 3 Nummer 46 EStG sind vom Arbeitgeber gewährte Vorteile beim Aufladen von Elektrofahrzeugen an ortsfesten Ladeeinrichtungen des Arbeitgebers bis einschließlich 31.12.2030 von der Einkommenssteuer befreit. Dies ermöglicht es, den Mitarbeitern die Ladeenergie subventioniert weiterzugeben.

Sofern das Unternehmen über mehrere Standorte verfügt, ist es irrelevant, welchem Standort der Mitarbeiter zugeordnet ist. Der Ladestrom muss nicht versteuert werden, unabhängig vom Standort.

### Geldwerter Vorteil Dienstwagen zur Privatnutzung

Dienstwagen zur Privatnutzung sind durch die Mitarbeiter als geldwerter Vorteil nach der 1%-Regel zu versteuern. Dies gilt auch für Elektrofahrzeuge. Jedoch wird in diesem Fall der Bruttolistenpreis (BLP – Fahrzeuglistenpreis inkl. Sonderausstattung und MwSt.) nach folgendem Schema zur Berechnung des geldwerten Vorteils reduziert: BLP < 60.000 €: 25 %/BLP > 60.000 €: 50 %

In der Praxis beträgt somit der zu versteuernde geldwerte Vorteil 0,25 % bzw. 0,5 % vom BLP. Diese Regelung ist bis zum 31.12.2030 in Kraft.

Die Regelung zur Besteuerung der Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (0,03%-Regel) ist davon nicht berührt. Hier wird der BLP in voller Höhe angesetzt.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Die Energiemengen, die den Mitarbeitern verrechnet werden, müssen geeicht und nachvollziehbar gezählt werden.

Der Einsatz von eichrechtlich zugelassenen Stromzählern ist in Deutschland vorgeschrieben, wenn Strommengen zur Verrechnung erfasst werden. MID zertifizierte Stromzähler (Zähler mit Konformitätsbewertung nach Messgeräte Richtlinie) reichen hier aus, sofern direkt nachvollziehbar ist, welche Person welchen Ladevorgang durchgeführt hat.

### Datenschutz

Datenschutzrechtlich ergeben sich in der Regel keine speziellen Aspekte aus der Versorgung von elektrischen Privatfahrzeugen der Mitarbeiter am Standort. Bei der Verwendung von Ladekarten, App-Autorisierungen oder Mitteln zur Verwaltung und Abrechnung von Ladevorgängen kann eine Einzelfallprüfung des verwendeten Systems notwendig werden.

### Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte finden keine Anwendung, sofern es sich bei den unternehmenseigenen Ladepunkten um private handelt. Entscheidend ist ein eingeschränkter Nutzerkreis (Mitarbeiter des Unternehmens). Die Kennzeichnung kann sich aus den Umständen ergeben (Schranke, Tor, Pfortner) oder aus einer Beschilderung „privat“). Die Genehmigung muss ein primärer Rechtsakt sein (z. B. Hotelübernachtung, Arbeitgeberbetrieb, Club etc.)

### Umsetzungsmöglichkeiten

Für diesen Anwendungsfall sind folgende technische Umsetzungsmöglichkeiten denkbar:

- Ladeeinrichtungen mit geeichten Zählern (z. B. MID): Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welche die Fahrzeuge mit Energie versorgen und die geladene Energiemenge erfassen. Eine Abrechnungsmöglichkeit ist über diese Energieerfassung nicht nur dann zulässig, wenn direkt nachvollziehbar wird, welcher Mitarbeiter welchen Ladevorgang durchgeführt hat. Zum Beispiel über fest zugeordnete Stellplätze.
- Ladeinfrastruktur, die nach geltendem Eichrecht aufgebaut ist: Wenn also zusätzlich zur geeichten Zählung der Energiemengen die Zuordnung des Mitarbeiters zum Ladevorgang durch ein manipulationssicheres System gewährleistet ist. Mit Hilfe eines digitalen Verrechnungssystems werden die einzelnen Ladevorgänge erfasst und den jeweiligen Mitarbeitern zugeordnet.
- Ladeeinrichtungen mit Betreibern: Ein System aus mehreren Ladeeinrichtungen, welches die Fahrzeuge mit Energie versorgt und über einen eigenen Hauptzähler verfügt. Der Betreiber trägt die auf diesem Zähler aufgelaufenen Stromkosten und verrechnet sie direkt an die Mitarbeiter weiter. Diese gehen mit dem Betreiber einen Vertrag ein.
- Gemietete Ladeinfrastruktur: Die Ladeeinrichtungen werden gemietet, weitere Aspekte entsprechen dem vorherigen Punkt.

### Beispiel

Ein Unternehmen stellt seinen Mitarbeitern oder Kunden Stellplätze für ihre privaten Fahrzeuge zur Nutzung während der Besuchs-

und Arbeitszeit zur Verfügung. Der Unternehmensstandort verfügt über einen eigenen Netzanschluss mit Stromzähler und Tarif.

Das Unternehmen baut zu diesem Zweck eine umfangreiche Ladeinfrastruktur am Parkplatz für die Belegschaft und Kunden auf. Die Ladepunkte verfügen über geeichte MID-Zähler (Zähler mit Konformitätsbewertung nach Messgeräte Richtlinie). Um die Verwaltung der Ladevorgänge zu vereinfachen, wird zusätzlich ein automatisches Abrechnungssystem installiert, welches die Ladedaten von den jeweiligen Ladepunkten aufzeichnet, den Mitarbeitern oder Kunden zuordnet und diesen in Rechnung stellt. Die Mitarbeiter bekommen eine monatliche Übersicht über ihre Ladevorgänge und Kosten. Das Unternehmen behält die Stromkosten inkl. Mehrwertsteuer vom Nettogehalt des Mitarbeiters ein. Kunden hingegen erhalten über ein automatisches Abrechnungssystem, welches die Ladedaten von den Ladepunkten aufzeichnet und den jeweiligen Kunden zuordnet direkt eine Rechnung. Dabei ist sichergestellt, dass die Kunden dem Unternehmen namentlich bekannt sind.



## Elektromobilität außerhalb des Unternehmensstandortes



Das Aufladen des elektrischen Dienstwagens zu Hause oder an öffentlichen Stationen kann auch mehr Flexibilität bieten. Die Mitarbeiter können den Dienstwagen über Nacht in der eigenen Garage bzw. auf dem eigenen Parkplatz aufladen oder unterwegs auf Geschäftsreise.

Folgende Anwendungsfälle für Elektromobilität außerhalb des Unternehmensstandorts werden in diesem Leitfaden unterschieden und detailliert betrachtet:

- Laden von Dienstwagen bei Mitarbeitern zu Hause
- Laden von Dienstwagen an öffentlicher Infrastruktur.

## Anwendungsfall 1: Laden von Dienstwagen bei Mitarbeitern zu Hause



Mitarbeiter eines Unternehmens bekommen Dienstwagen gestellt, welche unter anderem am jeweiligen Wohnort der Mitarbeiter geladen werden sollen.

Wenn Unternehmen ihren Mitarbeitern elektrische Dienstwagen zur Verfügung stellen, sollten sie auch dafür Sorge tragen, dass diese geladen werden können. Neben der Möglichkeit, die Dienstwagen an öffentlichen Ladepunkten oder im Unternehmen zu laden, bietet das Laden zu Hause die komfortabelste und häufig auch günstigste Möglichkeit. Jedoch müssen in einem solchen Fall die Verrechnung des geladenen Stroms und die Eigentumsverhältnisse von Ladestation oder Wallbox und der Installation geklärt werden.

Im Wesentlichen kommt es beim Laden von Dienstwagen bei den Mitarbeitern zuhause also auf zwei Aspekte an:

- Besitzverhältnisse der Ladeeinrichtung und der zugehörigen elektrischen Installation
- Bezug des nötigen Ladestroms und Vertragsinhaberschaft des Stromversorgungsvertrags

Bei den Besitzverhältnissen der Ladeeinrichtung können folgende Möglichkeiten unterschieden werden:

- Der Mitarbeiter besitzt die Wallbox oder Ladeeinrichtung selbst.
- Das Unternehmen, also der Arbeitgeber, besitzt die Wallbox oder Ladeeinrichtung.
- Ein Dritter, der vom Arbeitgeber beauftragt wird (z. B. ein Ladeinfrastrukturanbieter), besitzt die Wallbox oder Ladeeinrichtung.
- Ein vierter Anbieter, der unabhängig vom Arbeitgeber und dem jeweiligen Mitarbeiter ist (z. B. ein Vermieter), stellt die genutzte Wallbox oder Ladeeinrichtung zur Verfügung und ist somit Eigentümer der Ladeeinrichtung.

Für den Bezug des nötigen Ladestroms und der Vertragsinhaberschaft des Stromversorgungsvertrags ergeben sich folgende Möglichkeiten:

- Der Mitarbeiter bezieht den Strom für das Laden des Dienstwagens über seinen eigenen Stromtarif und ist damit Vertragsinhaber des Stromversorgungsvertrags, der Arbeitgeber übernimmt daraus die Stromkosten für das Laden des Dienstwagens.
- Der Arbeitgeber schließt mit einem Stromversorger einen separaten Stromversorgungsvertrag für die Ladestation des Dienstwagens ab, und der Arbeitnehmer nutzt diesen Vertrag, um den Dienstwagen zu laden.

- Ein Dritter, der vom Arbeitgeber beauftragt wird (z. B. ein Ladeinfrastrukturanbieter), schließt mit dem Stromversorger einen separaten Stromversorgungsvertrag ab und stellt die Ladeleistung zur Verfügung.
- Ein Vierter, der unabhängig vom Arbeitgeber und Mitarbeiter ist (z. B. ein Vermieter), stellt die Ladeleistung zur Verfügung, und der Mitarbeiter lädt den Dienstwagen an dessen Ladepunkten.

In der Praxis ergibt sich für die meisten Unternehmen die Notwendigkeit, mehrere Lösungen parallel zu betreiben, da je nach Wohnsituation der einzelnen Mitarbeiter nur spezifische Lösungen möglich sind.

## Beispiel

Ein Mitarbeiter eines Unternehmens wohnt in einem Mehrfamilienhaus. Der Vermieter hat eine Ladeinfrastruktur für alle Mieter installieren lassen. Diese wird von einem Anbieter betrieben, welcher monatlich den Ladestrom dem Mitarbeiter in Rechnung stellt.

## Rechtliche Rahmenbedingungen

Die folgenden Hinweise zu den rechtlichen Rahmenbedingungen, welche beim Angebot von Ladeinfrastruktur für Dienstwagenfahrer Anwendung finden, können für Unternehmen als Leitlinie bei der Umsetzungsplanung dienen.

### Stromsteuer und Umlagen

Alle Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, § 19 StromNEV-Umlage oder Offshore-Netzumlage, werden mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgebolten. Es gibt keine gesonderten Steuern oder Abgaben auf Ladeenergie, auch wenn beim Mitarbeiter zu Hause geladen wird.

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Im Gegensatz zum Laden am Standort des Unternehmens ist der an einer Ladeeinrichtung beim Mitarbeiter bezogene und vom Unternehmen ggfs. bezuschusste Strom zum Aufladen eines privaten Elektrofahrzeuges als geldwerter Vorteil einkommensteuerpflichtig. Dies ist unabhängig davon, ob die Mitarbeiter oder das Unternehmen die Stromkosten tragen.

Stromkosten, die zum Aufladen eines zur privaten Nutzung überlassenen Dienstwagens vom Mitarbeiter getragen werden, sind hingegen nicht einkommensteuerpflichtig und können z. B. als Auslagenersatz vom Mitarbeiter geltend gemacht werden.

### Überlassung von Ladeinfrastruktur

Eine zeitweise unentgeltliche oder verbilligte Überlassung von betrieblicher Ladeinfrastruktur beim Mitarbeiter zu Hause ist von der Einkommensteuer befreit. Darunter zählen auch die Aufwände für Installation und Betrieb und Wartung.

Übereignete Ladeinfrastruktur kann mit 25 % pauschal versteuert werden. Dabei werden die Ausgaben des Unternehmens für den Erwerb der Ladeinfrastruktur zugrunde gelegt.

Zudem sollte die Haftung im Schadensfall vor der Installation der Ladeinfrastruktur geklärt sein. Es ist durchaus möglich, einen Haftungsausschluss mit dem Mitarbeiter zu schließen.

### Geldwerter Vorteil Dienstwagen zur Privatnutzung

Bei Dienstwagen zur Privatnutzung sind diese durch den Mitarbeiter als geldwerter Vorteil zu versteuern.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Der Einsatz von eichrechtlich zugelassenen Stromzählern ist in Deutschland vorgeschrieben, wenn Strommengen zur Verrechnung erfasst werden. MID-zertifizierte Stromzähler reichen nicht aus.

Sofern die Ladeenergie pauschal (auch kostenlos) verrechnet wird, ist der Einsatz eichrechtlich zugelassener Stromzähler nicht zwingend erforderlich.

## Datenschutz

Beim Laden von Fahrzeugen der Mitarbeiter ist darauf zu achten, dass keinerlei dem Mitarbeiter zuordenbare Nutzungsdaten erhoben, gespeichert und/oder verarbeitet werden.

Sofern diese Datenerhebung aus betrieblichen Gründen notwendig ist, muss vorab mit den betroffenen Personen eine Datenschutzvereinbarung getroffen werden.

## Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte finden keine Anwendung, sofern die unternehmenseigenen Ladepunkte nicht öffentlich zugänglich sind (z. B. über Zugangsbeschränkungen und/oder entsprechende Beschilderung).



## Anwendungsfall 2: Laden von Dienstwagen an öffentlicher Infrastruktur



Für Unternehmen, die ihre Fahrzeuge häufig auf längeren Strecken einsetzen, kann das Laden an öffentlicher Infrastruktur unter Umständen die einzige Möglichkeit sein, die nötige Reichweite zu erzielen. Auch für Unternehmen, die keine Möglichkeit haben, Ladestationen auf ihrem Firmengelände zu installieren, kann das Laden an öffentlicher Infrastruktur eine wichtige Option sein.

### Abrechnung

Mittels eines Ladestromvertrags bei einem Ladestromanbieter oder ad hoc per Kreditkarte/EC-Karte

### Eigenstromerzeugung

Nicht möglich

### Nutzerkreis

- Flottenfahrzeuge
- Dienstwagen

## Rechtliche Rahmenbedingungen

### Stromsteuer und Umlagen

In diesem Fall beschafft der Elektromobilitätsanbieter bzw. der Ladestationsbetreiber den Strom für den Ladevorgang am Strommarkt. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass die Abgaben und Entgelte korrekt abgegolten werden. Das Unternehmen oder den ladenden Mitarbeiter betreffen diese Regelungen üblicherweise nicht. Mit der Abrechnung der Ladevorgänge muss der Anbieter lediglich die Umsatzsteuer ausweisen und vom Unternehmen einfordern.

### Geldwerter Vorteil von Ladestrom

Das Fahrzeug wird über den Ladestromtarif des Unternehmens geladen, die Energiekosten für den Dienstwagen übernimmt der Arbeitgeber. Dies ist über die pauschale Versteuerung des geldwerten Vorteils bereits abgedeckt.

### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

An öffentlichen Ladepunkten ist die Verwendung von eichrechtskonformen Zählern mit Zusatzeinrichtungen vorgeschrieben. Mit der Abrechnung des Ladestroms erhält das Unternehmen die Möglichkeit, im Zweifelsfall die technisch gesicherten Messdaten vom Anbieter anzufordern, um diese zu prüfen.

### Datenschutz

Bei der Nutzung von Ladekarten und Apps werden Nutzungsdaten und Bewegungsdaten des Mitarbeiters gespeichert und verarbeitet. Der Umgang mit diesen Daten sollte datenschutzrechtlich geklärt werden.

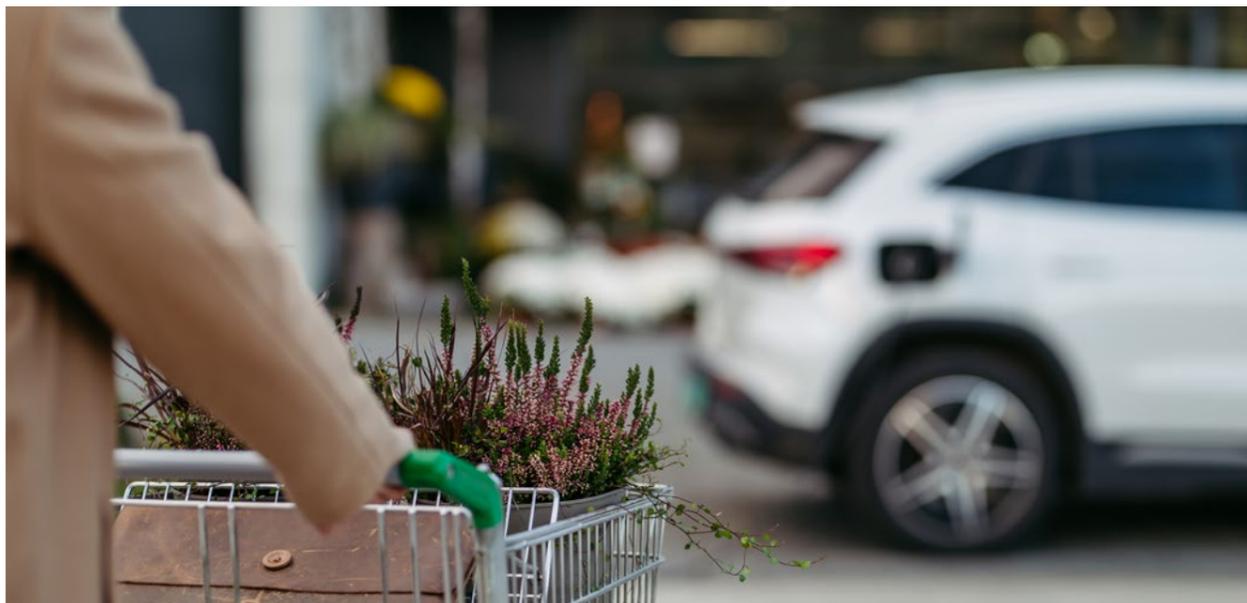
### Hinweise

Aktuell gibt es unterschiedliche Auffassungen, wie die korrekte Versteuerung im Sinne einer Mehrwertsteuer bei Verwendung von EMP-Verträgen (eMobility-Provider, EMP) im Ausland zu handhaben ist. Dies führt dazu, dass einzelne Anbieter den Ladestrom von Ladevorgängen im Ausland mit der deutschen und andere mit der ausländischen Umsatzsteuer in Rechnung stellen.

### Beispiel

Ein Mitarbeiter fährt einen elektrischen Dienstwagen und lädt diesen an öffentlichen Ladepunkten. Zur Abrechnung der Ladevorgänge nutzt der Mitarbeiter über eine Ladekarte oder eine App eines Ladestromanbieters einen entsprechenden Ladestromvertrag. Das Unternehmen ist der Vertragsinhaber und erhält am Monatsende eine Rechnung inklusive Aufstellung der Ladevorgänge vom Anbieter. Nutzt der Mitarbeiter seine privaten Kreditkarten und EC-Karten muss er dies beim Arbeitgeber per Auslagenersatz geltend machen.

## Betreiben von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf dem Betriebsgelände



Immer mehr Unternehmen erwägen, eine eigene Ladeinfrastruktur für ihre Elektrofahrzeuge zu betreiben. Dies kann eine bessere Planung und Verwaltung der Energieversorgung ermöglichen sowie ein attraktives Angebot für Mitarbeiter, Kunden und Gäste darstellen. In diesem Kapitel werden die technischen und rechtlichen Herausforderungen angesprochen, die Unternehmen auch in Bezug auf die rechtlichen Anforderungen beim Betrieb ihrer Ladeinfrastruktur beachten müssen.

Folgende Anwendungsfälle für das Betreiben von öffentlicher Infrastruktur werden in diesem Leitfaden unterschieden und detailliert betrachtet:

- Betreiben der eigenen Ladeinfrastruktur
- Ladepunkte anbieten und Ladestrom verkaufen.

## Anwendungsfall: Ladepunkte anbieten und Ladestrom verkaufen



Das Angebot von Ladedienstleistungen an eine offene Nutzergruppe kann für Unternehmen eine Möglichkeit sein, zusätzliche Einnahmen zu generieren und ihre Investitionen in die Ladeinfrastruktur zu monetarisieren. Es gibt verschiedene Modelle, die für den Verkauf von Ladedienstleistungen an eine offene Nutzergruppe verwendet werden können.

### Rechtliche Aspekte

#### Stromsteuer und Umlagen

In den meisten Fällen werden die Abgaben und Umlagen, wie Stromsteuer, Konzessionsabgabe, Messstellenbetrieb und Messungsentgelt, Netznutzungskosten, KWKG-Umlage, § 19 StromNEV-Umlage oder Offshore-Netzumlage, mit der allgemeinen Stromrechnung des Unternehmens abgegolten.

Wenn jedoch das Unternehmen am Standort zusätzlich eine Stromerzeugungsanlage betreibt und diese Energie über Unternehmensgrenzen hinweg verteilt wird, ist auf eine korrekte Zählung und Abrechnung zu achten. Dies gilt vor allem, wenn die Ladeenergie an einen offenen Nutzerkreis verkauft wird. Entsprechend sind in diesem Fall die Anwendungsfälle 3 zur Eigenstromerzeugung sowie der Anwendungsfall 5 bezüglich des Verkaufs von Ladestrom zu beachten.

#### Geldwerter Vorteil

Dieser Aspekt hat keine Relevanz für den Anwendungsfall.

#### Eichrechtskonforme Messung und Abrechnung

Immer, wenn Energie über Unternehmensgrenzen hinweg verbrauchsbasiert verrechnet wird, ist der Einsatz von eichrechtlich zugelassenen Stromzählern vorgeschrieben, wenn Strommengen zur Verrechnung erfasst werden. MID-zertifizierte Stromzähler reichen in der Regel nicht aus.

Wenn die Abrechnung der Energiemengen hingegen nicht verbrauchsbasiert erfolgt (z. B. über Pauschalen), sind keine eichrechtlich zugelassenen Stromzähler notwendig.

#### Datenschutz

Beim Bezahlen von Ladestrom bzw. generell beim Laden von Elektrofahrzeugen an Ladestationen werden Daten verarbeitet. Beim Betrieb von öffentlichen Ladepunkten müssen die geltenden Datenschutzbestimmungen, insbesondere im Umgang mit den

Abrechnungs- und Kundendaten, berücksichtigt und eingehalten werden.

### Ladesäulenverordnung (LSV)

Die Anforderungen der LSV an öffentlich zugängliche Ladepunkte müssen beachtet werden. Die LSV beinhaltet neben Begriffsklärungen, die technische Ausstattung, Zugänglichkeit und den Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Dies betrifft vor allem Themen wie Stecksystem, Wartung und Sicherheit und ganz besonders die Bezahlung. Es gilt zu beachten, dass vor allem bei der Bezahlung mit der zweiten Ladesäulenverordnung dem Thema ad-hoc-Laden weitreichender Fokus eingeräumt wird.

So müssen z. B. seit dem 01.07.2023 alle neuen öffentlichen Ladepunkte mit Debit- oder Kreditkarte bezahlbar sein.

### Weitere Bestimmungen

#### Prüfung nach DGUV 3

Nach Vorschrift 3 der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sind Ladereinrichtungen ortsfeste und Ladekabel ortsveränderliche elektrische Betriebsmittel und sind somit mindestens einmal jährlich durch den Betreiber (das Unternehmen) zu prüfen.

#### Handel mit THG-Zertifikaten

Die an öffentlich zugänglichen Ladepunkten geladenen Energiemengen können am THG-Zertifikate-Markt angeboten und verkauft werden. Es gilt zu beachten, dass diese Einnahmen als Betriebseinnahmen gelten und als Teil des Gewinns zu versteuern sind.

## Exkurs: Strompreisprivilegierungen – Ergänzende Hinweise für Betriebe

- **Besondere Ausgleichsregelung:** Die Besondere Ausgleichsregelung nach §§ 28 ff. EnFG ist eine Ausnahmvorschrift, wonach insbesondere stromkostenintensive Unternehmen, aber auch weitere Berechtigte, bspw. Schienenbahnen oder Unternehmen, die Wasserstoff herstellen, eine Begrenzung der KWK-Umlage und der Offshore-Netzumlage erreichen können.
- **Auf Antrag begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)** hierbei abnahmestellenbezogen die genannten Umlagen für diejenigen Strommengen, welche von stromkostenintensiven Unternehmen selbst verbraucht werden. Die Begrenzung erfolgt nach den Regelungen des EnFG abnahmestellenbezogen. Dies bedeutet, dass grundsätzlich auch die Strommengen, welche das Unternehmen für die Elektromobilität nutzt, von der Umlagereduzierung betroffen sind, da die Privilegierung für den gesamten an einer Abnahmestelle selbstverbrauchten Strom des Unternehmens (die Begrenzung gilt dabei nur für Strommengen ab 1 GWh/a je Abnahmestelle, vgl. § 31 Nummer 1 EnFG sowie unter Berücksichtigung des Höchstsatzes nach § 31 Nummer 3 EnFG) gilt. Abzugrenzen wären hiervon in diesem Zusammenhang aber die Strommengen, die nicht durch das Unternehmen selbst, sondern durch Dritte (personenverschiedene Fahrzeughalter) entnommen werden. Letztere wären hier also nicht von der Begünstigung erfasst und müssten von der begünstigten Strommenge daher abgegrenzt werden (z. B. in den beiden letzten oben genannten Fallszenarien).
- **Weitere Reduzierungsmöglichkeiten der KWK- und Offshore-Netzumlage:** Nach §§ 21 ff. EnFG kommen für bestimmte „Sonderfälle“ bzw. bestimmte Arten von Netzentnahmen weitere Reduzierungen bzw. Befreiungen von der KWK- und der Offshore-Umlage in Betracht. Hierzu der Hinweis, dass die spezielle Umlagereduzierung nach § 21 Absatz 3 i. V. m. Absatz 1 EnFG für Ladepunkte nur für Fälle der Rückspeisung in das Netz durch das Elektrofahrzeug (bidirektionales Laden) anwendbar ist. Da bidirektionales Laden bislang in der Praxis nach unserer Wahrnehmung noch kein größeres Thema ist, haben wir diesen Aspekt nicht berücksichtigt.
- **Netzentgelte:** Möglich ist eine Netzentgeltreduzierung für Unternehmen, die unter eine der beiden Ausnahmeregelungen aus § 19 Absatz 1 und 2 Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) fallen. In den dort beschriebenen Ausnahmefällen ist die Vereinbarung eines individuellen Netzentgeltes mit dem Netzbetreiber möglich. Voraussetzung ist hierfür, dass eine atypische Netznutzung (§ 19 Absatz 1 StromNEV) oder eine intensive Netznutzung (§ 19 Absatz 2 StromNEV) vorliegt. Berücksichtigt werden hierbei wiederum die vom Unternehmen selbstverbrauchten Strommengen. Auch insoweit wäre also eine Abgrenzung von etwaigen an Dritte weitergegebenen Strommengen erforderlich.
- **§ 19 StromNEV-Umlage:** Unternehmen mit einem Stromverbrauch über 1 GWh/a je Abnahmestelle können bei ihrem jeweiligen Verteilnetzbetreiber eine Reduzierung der StromNEV-Umlage beantragen. Hierbei kommen für Unternehmen mit einem jährlichen Strombezug von 5 GWh/a je Abnahmestelle sowie für Unternehmen des produzierenden Gewerbes bzw. des Schienenverkehrs noch höhere Umlageverringierungen in Betracht. An Dritte weitergeleitete Strommengen dürfen bei der Betrachtung nicht berücksichtigt werden und sind entsprechend abzugrenzen.
- **Steuerentlastung nach § 9a StromStG:** Für zuvor nachweislich versteuerten Strom kann die Stromsteuer erlassen werden für bestimmte Prozesse und Verfahren von Unternehmen des produzierenden Gewerbes im Sinne von § 2 Nummer 3 StromStG. Voraussetzung ist jedoch, dass der Strom für das in § 9a unter Nummer 1 – 3 genannte Verfahren entnommen worden ist. Stromentnahmen für die Elektromobilität fallen hierbei nicht unter die privilegierten Verfahren. Nach § 9a StromStG ist also eine Stromsteuerbefreiung für im Rahmen von Ladevorgängen verbrauchten Strom nicht möglich.
- **Steuerentlastung nach § 9b StromStG:** Hiernach kommt eine allgemeine Steuerentlastung für Unternehmen des produzierenden Gewerbes in Betracht, und zwar für „für betriebliche Zwecke“ entnommenen Strom. Strom, der für Elektromobilität verwendet wird, gilt hierbei allerdings explizit nicht als für betriebliche Zwecke entnommen und ist daher ausdrücklich nicht von der Steuerentlastung umfasst, vgl. § 9 Absatz 1 Satz 4 StromStG. Nimmt ein Unternehmen also die Steuerbegünstigung nach § 9b StromStG für seinen allgemeinen Verbrauchsstrom in Anspruch und greift keine der spezifischen Stromsteuerbefreiungen, wäre der Ladestrom von dem restlichen Betriebsstrom abzugrenzen und hierfür die volle Steuer zu entrichten.

