

Rechtsfragen rund ums Laden

Die rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Elektroautos – insbesondere zum Laden – sind nicht unbedingt jedem verständlich und nachvollziehbar.



Fotos: Dani Heyne | Autoflotte

Die Stromer werden immer exotischer. Strom brauchen sie alle. Der Strombezug hält einige rechtliche Fallstricke parat.

Es gibt beispielsweise die Ladesäulenverordnung (LSV), die hier das nationale Verwaltungsverfahren zur Umsetzung und Sicherstellung der Vorgaben des AFIR regelt. AFIR 2026: Seit dem 8. Januar 2026 gelten neue EU-Vorgaben für öffentliche Ladepunkte mit den verpflichtenden Kommunikationsstandards ISO 15118-2 und ISO 15118-20.

Dies nur, um Beispiele zu nennen, die dazu dienen sollen, das erklärte Ziel der Verkehrspolitik – 15 Millionen E-PKW (nicht mehr aktuell) und 1 Million Ladepunkte (Stand der Politik) – bis 2030 in Deutschland zu erreichen.

Damit die E-Mobilität optimal genutzt werden kann, sind einheitliche Standards beim Laden und Bezahlen entscheidend.

Die europäische Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), die im April 2024 in Kraft getreten ist, macht hierzu wichtige Vorgaben. Die AFIR adressiert alle Verkehrsträger und umfasst damit Ladeinfrastruktur für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Tankinfrastruktur für Wasserstoff-, Erdgas- und Landstromversorgung. Ziel der Verordnung ist es, den Aufbau von öffentlich zugäng-

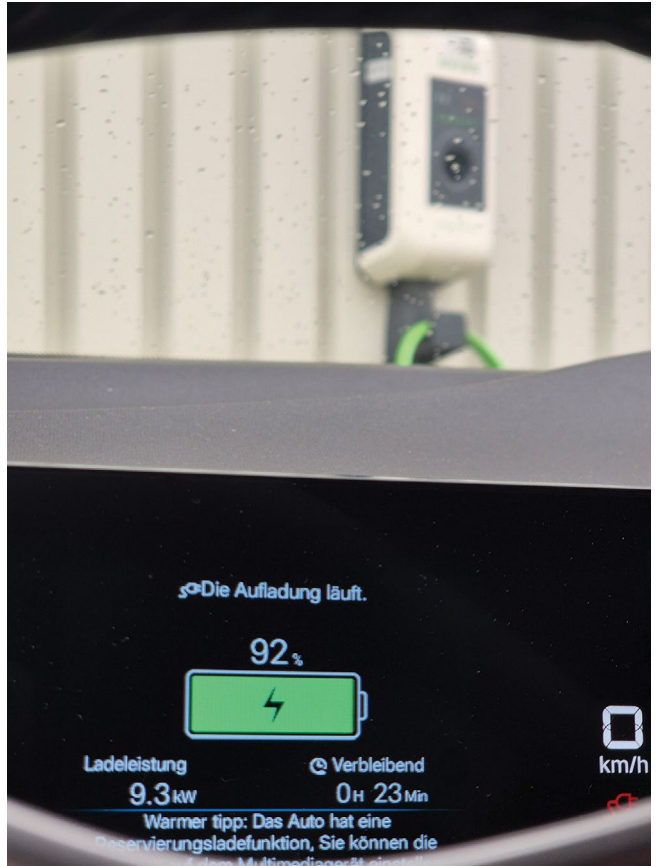
licher Ladeinfrastruktur in der gesamten EU zu beschleunigen und zu vereinheitlichen. Dabei geht es vor allem um Vorgaben für die Dichte des europäischen Ladenetzes entlang der Hauptverkehrsachsen.

Das alles klingt gut, kommt aber noch lange nicht beim E-Auto-Fahrer und seinen täglichen Problemen an, da es nichts aussagt über Rahmenbedingungen etwa beim Laden am Arbeitsplatz oder an Miet- und Eigentumswohnungen.

Wallboxen in Mehrfamilienhäusern und am Arbeitsplatz sind immer noch nicht die Regel. Die Durchset-



Blockiergebühren sind nicht nur hier ein Thema.



Eine private Wallbox muss die Strommenge nachweisen.

zung des Rechtsanspruchs auf Ladefrastruktur ist oft herausfordernd. Die Abstimmung mit dem Arbeitgeber, dem Vermieter oder innerhalb der Eigentümergemeinschaft führt oft zu Diskussionen bis hin zu Streitigkeiten über die Kosten und die Finanzierung der passenden Ladetechnik.

Hinzu kommen häufig, wenn erst einmal das grundsätzliche „ob“ einer Lademöglichkeit geklärt ist, Fragen nach Vorgaben bei der Umsetzung sowie der (freien) Wahl des Stromlieferanten oder des Betreibers.

Laden beim Arbeitgeber

Grundsätzlich ist der Arbeitgeber nicht dazu verpflichtet, dem Arbeitnehmer eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz für das Elektroauto bereitzustellen. Wenn ein Arbeitgeber in seinem Betrieb eine Wallbox oder La-

desäule bereitstellt, die auch von den Arbeitnehmern genutzt werden darf, um das E-Auto während der Arbeitszeit aufzuladen, ist darauf zu achten, wie das Laden während der Arbeitszeit im Detail geregelt ist.

Der Arbeitgeber kann neben der Abrechnung der Stromkosten auch Stand- und Blockiergebühren für zu langes Laden veranschlagen. Immerhin könnten die Mitarbeiter ja ansonsten bis zu acht Stunden plus Überstunden an den Ladesäulen parken, auch wenn das Fahrzeug längst komplett geladen ist. Also ist unbedingt zu klären, wie lange das Fahrzeug auf dem Ladeplatz stehen darf.

Auch sollte man sich im Vorhinein darüber informieren, wie das Aufladen abgerechnet wird. Ist für Mitarbeiter etwa ein kostenfreies oder vergünstigtes Laden möglich? Seit 2017 ist das kostenlose oder vergünstigte

Aufladen des E-Autos beim Arbeitgeber steuerfrei. Arbeitgeber dürfen ihren Mitarbeitenden das kostenlose oder vergünstigte Laden privater Elektro- (BEV) und Plug-in-Hybride-Autos (Phev) auf dem Betriebsgelände ermöglichen, ohne dass dafür Lohnsteuer anfällt, wenn der Arbeitgeber die Leistung zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt.

Rechtsgrundlage ist § 3 Nr. 46 Einkommensteuergesetz (EStG), gültig bis 31. Dezember 2030. Der steuerfreie Ladestrom ist eine weitere Steuervergünstigung für BEV und Phev. Dabei kommt es nicht darauf an, ob es sich um ein Privat- oder Firmenfahrzeug handelt. Nähere Anwendungsregelungen hat das Bundesministerium der Finanzen im Schreiben vom 11.11.2025, GZ: IV C 5 – S 2334/0087/014/013, getroffen.

Laden zu Hause

Schwieriger ist die Erstattung privat getragener Stromkosten. Neu ab 2026 ist vor allem das Thema Strompreispauschale für das Aufladen des Dienstwagens zu Hause. Steht einem Arbeitnehmer ein Dienstwagen auch zur privaten Nutzung zur Verfügung, so muss er dafür einen geldwerten Vorteil versteuern. Dabei sind Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge begünstigt, das heißt, der geldwerte Vorteil ist geringer als bei Verbrennern.

Seit dem 1.1.2026 bleibt es dabei, dass die Erstattung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen Stromkosten einen steuerfreien Auslagenersatz nach § 3 Nr. 50 EStG darstellt. Zur Ermittlung der Höhe des steuerfreien Auslagenersatzes haben sich aber die Grundsätze geändert. Monatliche Pauschalen dürfen nicht mehr steuerfrei gezahlt werden; stattdessen ist der tatsächliche Stromverbrauch zu ermitteln und nachzuweisen. Nur die für den konkret nachgewiesenen Verbrauch angefallenen Kosten (Strompreis aus individuellem Stromvertrag oder die aus Vereinfachungsgründen zulässige Strompreispauschale nach dem vom Statistischen Bundesamt halbjährlich veröffentlichten Gesamtstrompreis) dürfen steuerfrei erstattet werden.

Mit BMF-Schreiben vom 11. November 2025 beendete das Bundesministerium der Finanzen die bisherigen pauschalen Monatsbeträge zum Laden von Dienstwagen zu Hause ab 2026. Mit diesem Schreiben konkretisiert die Finanzverwaltung die steuerlichen Rahmenbedingungen für das elektrische Aufladen von Elektro- und Hybridfahrzeugen im Betrieb des Arbeitgebers sowie für die zeitweise Überlassung betrieblicher Ladevorrichtungen an Mitarbeiter (Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 46 EStG). Die bisher gültigen Pauschalen dürfen letztmalig für die Erstattung von Ladekosten verwendet werden, die vor dem 1.1.2026 gezahlt werden.

Seit dem 1.1.2026 müssen die geladenen Kilowattstunden (kWh) ge-

nau nachgewiesen werden. Damit endet die bisherige vereinfachte Abrechnungsmöglichkeit für privat getragenen Ladestrom ohne Messung. Für den steuerfreien Auslagenersatz nach § 3 Nr. 50 EStG müssen tatsächliche Strommengen nachgewiesen werden, wenn ein Arbeitnehmer seinen Dienstwagen zu Hause lädt und den Strom selbst bezahlt. Die geladene Strommenge muss über einen gesonderten stationären oder mobilen Stromzähler nachgewiesen werden.

Auch eine dem Arbeitnehmer vom Arbeitgeber zusätzlich zum Arbeitslohn unentgeltlich überlassene oder bezuschusste Ladevorrichtung (Wallbox) für E- oder Plug-in-Fahrzeuge wird steuerlich begünstigt. Die Lohnsteuer hierfür darf nach § 40 Absatz 2 Satz 1 Nr. 6 EStG mit einem Pauschsteuersatz von 25 Prozent erhoben werden. Dies gilt auch, wenn der Arbeitnehmer die Kosten selbst trägt und der Arbeitgeber diese Aufwendungen bezuschusst oder vollständig übernimmt (BMF vom 11.11.2025 Nr. 4.2).

Die Vergünstigung bezieht sich nicht nur auf die Station selbst, sondern auf die komplette Ladeinfrastruktur samt Zubehör und Dienstleistungen. Die Steuervergünstigung bezieht sich allerdings nur auf die Ladevorrichtung, nicht aber auf eine Erstattung der Kosten für den Strom, der später durch die Leitung fließt. Übernimmt der Arbeitgeber jedoch auch die Stromkosten für das private Laden, gilt das als steuer- und beitragspflichtiger Arbeitslohn.

Zusammenfassend: Seit 1.1.2026 müssen Arbeitnehmer die tatsächlich geladenen kWh für das Laden ihres Dienstwagens zu Hause konkret nachweisen, um eine Erstattung der Ladekosten zu erhalten.

Zunächst grundsätzlich: **Mieter** haben seit dem 1.12.2020 das Recht, eine eigene Wallbox zu installieren, sofern ein Stellplatz vorhanden ist. Dies gilt auch in Mehrfamilienhäusern, soweit keine rechtlichen Hindernisse wie Denkmalschutz bestehen.

Voraussetzung hierfür ist die Zustimmung des Vermieters, der diese jedoch in der Regel nicht verweigern

darf. Die Kosten für die Anschaffung und Installation der Wallbox trägt der Mieter, weshalb er die Box beim Auszug mitnehmen darf. Das Ganze ist seit 2020 im „Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz“ (WEMoG) und im „Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz“ (GEIG) geregelt und gilt für Neubau und Sanierungen.

Ein Problem ist die Frage: ob bauliche Veränderungen verlangt werden können? Das ist eine Einzelfallentscheidung. Gemäß § 554 Abs. 1 S. 2 BGB gilt, dass ein Anspruch der Mieter auf Zustimmung zum Einbau jedenfalls dann nicht besteht, wenn die baulichen Veränderungen den Vermietern auch unter Würdigung der Interessen der Mieter nicht zugemutet werden können. Wann der Einbau unter Umständen nicht zumutbar ist, ist aber nirgends geregelt; also gegebenenfalls ein Fall für den Richter.

Auch **Wohnungseigentümer** haben seit dem 1.12.2020 ein Anrecht auf die Installation einer Wallbox an ihrem zur Wohnanlage gehörenden Parkplatz. Dazu bedarf es eines Antrags und einer Zustimmung durch die Eigentümergemeinschaft, die allerdings, ähnlich wie beim Mietverhältnis, in der Regel nicht abgelehnt werden darf.

Geklärt werden muss dann mit der Eigentümergemeinschaft, wie die Abrechnung des Ladestroms erfolgen soll (in der Regel über einen eigenen Stromzähler an der Box oder über den zur Wohnung gehörenden Stromzähler).

Dr. Michael Ludovisy



Dr. Michael Ludovisy
Rechtsanwalt und Rechtsexperte
der Autoflotte.