



N° 01

ELEKTRONIK-ZEIT.DE

E-MOBILITÄT

ISSUE 01 · 2026

Firmenwagen-Lade-Compliance 2026

BMF-Schreiben 11.11.2025, § 3 Nr. 46 EStG und die 34-Cent-Pauschale: Was sich für Fuhrparks ab 2026 ändert.

Marco Amato
Ingenieur, Herausgeber

27. April 2026
v1.3

ISSN 3054-9418
elektronik-zeit.de



Was Sie in 60 Sekunden wissen müssen

Mit dem BMF-Schreiben vom 11. November 2025 entfallen ab 1. Januar 2026 die Lohnsteuer-Pauschalen von 30 und 70 Euro für die Heimladung von Firmenwagen. An ihre Stelle tritt eine kWh-genaue Strompreis-Pauschale von 34 Cent, multipliziert mit der einzeln nachgewiesenen Lademenge. Die Steuerfreiheit für das Aufladen am Arbeitsplatz nach § 3 Nr. 46 EStG bleibt unverändert.

- 01 Die monatlichen Pauschalen von 30 oder 70 Euro für die Heimladung sind seit 1. Januar 2026 nicht mehr anwendbar.
- 02 Stattdessen gilt der Statistik-Strompreis 61243-0001 in Höhe von 34 Cent pro Kilowattstunde für 2026, multipliziert mit der einzeln nachgewiesenen Lademenge.
- 03 Das Laden am Arbeitsplatz bleibt steuerfrei nach § 3 Nr. 46 EStG, sofern es zusätzlich zum geschuldeten Arbeitslohn gewährt wird.
- 04 Die Tarif-Wahl folgt dem Flottenprofil: EnBW Business für DACH-Flotten, UTA eCharge für EU-international, DKV Card +Charge für Mischflotten mit Diesel-Anteil.
- 05 Die THG-Prämie 2026 liegt nach RED-III-Quotenanhebung auf 12,1 Prozent zwischen 220 und 310 Euro pro reinem Elektro-Pkw und Jahr; eine Bündelung über B2B-Vermarkter wird ab etwa 10 Fahrzeugen wirtschaftlich.

STEUERHINWEIS • Keine Steuer- oder Rechtsberatung. Im Zweifel Steuerberater oder Lohnsteuerhilfverein einbinden.

Inhalt

01	Was Sie in 60 Sekunden wissen müssen	2
02	§ 3 Nr. 46 EStG, BMF-Schreiben und 34-Cent-Pauschale	4
03	Fünf B2B-Ladekarten 2026 im strukturellen Vergleich	6
04	Vom Ladevorgang zur Buchung: der Prozess in fünf Stationen	8
05	THG-Prämie für Flotten: Bündelung ab zehn Fahrzeugen	9
06	Wie diese Publikation recherchiert wurde	11
07	Rechtliche Hinweise und Kontakt	12

§ 3 Nr. 46 EStG und das BMF-Schreiben vom 11. November 2025

Die Steuerfreiheit für das Aufladen am Arbeitsplatz nach § 3 Nr. 46 Einkommensteuergesetz besteht seit 2017 und bleibt nach dem aktuellen BMF-Schreiben unverändert. Geändert hat sich ausschließlich die lohnsteuerliche Behandlung selbst getragener Stromkosten der Mitarbeiter, also der Heimladung. Diese Änderung wirkt ab dem 1. Januar 2026 und ist als Vereinfachungsregelung vorerst bis Ende 2030 angelegt.

Was § 3 Nr. 46 EStG regelt

Die Norm stellt das vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte Aufladen eines Elektro- oder Hybrid-Fahrzeugs an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung von der Lohnsteuer frei. Sie erfasst Firmenwagen ebenso wie private Fahrzeuge der Mitarbeiter. Voraussetzung: Der Arbeitgeber gewährt die Leistung zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn. Eine Anrechnung auf bestehende Lohnbestandteile ist nicht zulässig.

Was sich mit dem BMF-Schreiben ändert

Das BMF-Schreiben vom 11. November 2025 ersetzt die bisherigen Pauschalen-Regelungen für selbst getragene Stromkosten. Hintergrund ist die Strompreis-Volatilität der Jahre 2022 bis 2025, die die seit 2017 geltenden Pauschalbeträge ökonomisch nicht mehr abbildete. Die neue Regel ist näher an der tatsächlichen Belastung der Mitarbeiter, verlangt aber im Gegenzug einen Einzelnachweis der Lademenge.

Geltungszeitraum

Die Vereinfachungsregelung gilt für die Veranlagungszeiträume 2026 bis 2030. Eine Re-Evaluation durch das Bundesfinanzministerium ist für 2030 vorgesehen. Damit ist erstmals seit 2017 ein Statistikwert die Bezugsgröße der Lohnsteuer und nicht mehr eine politisch gesetzte Pauschale.

Strompreis-Pauschale 34 Cent statt 30 oder 70 Euro

Arbeitgeber dürfen ab 2026 nicht mehr pauschal 30 oder 70 Euro pro Monat steuerfrei erstatten. Stattdessen ist die tatsächlich geladene Lademenge in Kilowattstunden mit dem

amtlichen Strompreis von 34 Cent zu multiplizieren und einzeln nachzuweisen. Der Wert von 34 Cent leitet sich aus dem durchschnittlichen Gesamtstrompreis für private Haushalte aus der Statistik 61243 des Statistischen Bundesamtes ab, abgerundet auf volle Cent, und gilt für das gesamte Kalenderjahr 2026.

Herleitung des Wertes

Maßgeblich ist der Verbraucherpreis für Haushaltskunden im ersten Halbjahr 2025, abgerundet auf volle Cent. Die Bezugsgröße bildet das Verbrauchsprofil eines Haushaltes ab, der zusätzlich ein Elektroauto über die Wallbox lädt. Für 2027 wird der Wert auf Basis des ersten Halbjahres 2026 neu festgelegt.

Einzelnachweis-Pflicht

Der Einzelnachweis der geladenen Kilowattstunden ist Voraussetzung für die steuerfreie Erstattung. Geeignet sind: ein geeichter, separater Stromzähler an der Wallbox, ein eichrechtskonformer mobiler Zähler (MID Klasse B) oder die kWh-Aufzeichnung einer Wallbox mit OCPP-Schnittstelle, die Werte automatisch in die Lohnabrechnung übermittelt. Schätzungen oder reine Hochrechnungen aus der Fahrleistung erkennt die Finanzverwaltung nach diesem Schreiben nicht mehr an.

Die Pauschalen entfallen. Ab 2026 zählt nur noch, was tatsächlich geladen wurde – oder die 34 Cent pro Kilowattstunde.

KERNAUSSAGE BMF-SCHREIBEN VOM 11.11.2025

Beispielrechnung

Ein Mitarbeiter fährt jährlich 8.000 Kilometer dienstlich mit einem Verbrauch von 18 Kilowattstunden je 100 Kilometer. Daraus ergeben sich 1.440 Kilowattstunden pro Jahr aus der Heimladung. Multipliziert mit 34 Cent ergibt das eine steuerfreie Erstattung von rund 489 Euro. Zum Vergleich: Die alte 30-Euro-Pauschale lag bei 360 Euro pro Jahr, die 70-Euro-Pauschale bei 840 Euro. Die neue Regelung wirkt damit nutzungsgenauer als die alten Festbeträge.

Migration im Lohnbüro

Lohnabrechnungssysteme sollten bis Mitte 2026 auf kWh-Felder pro Mitarbeiter umgestellt sein. Bei OCPP-fähigen Wallboxen lässt sich die monatliche Auslesung automatisieren. Bei manueller Erfassung empfiehlt sich ein einheitliches Stichdatum, etwa der jeweils erste Werktag des Folgemonats. Geeichte Stromzähler sind kein Standardlieferumfang aller Wallboxen und müssen gegebenenfalls nachgerüstet werden.

Drei Punkte verdienen in der Lohnbuchhaltung besondere Aufmerksamkeit. Erstens die Mess-Toleranz: Die Mess- und Eichverordnung (MessEV) verlangt für Strommessung im geschäftlichen Verkehr Geräte der Klasse B nach MID, Anhang VI; reine Hausstromzähler erfüllen diese Anforderung in der Regel nicht. Zweitens die Übergangsphase im ersten Halbjahr 2026: Die Finanzverwaltung akzeptiert für Januar bis Juni eine plausibilisierte Schätzung auf Grundlage der dienstlichen Fahrleistung, sofern ab 1. Juli 2026 Einzelnachweise vorliegen. Drittens die

Speicherungspflicht: Die monatlichen kWh-Belege gehören in die Lohnkonten. Sie unterliegen der zehnjährigen Aufbewahrungsfrist nach § 147 Abs. 3 AO.

Für die Systemumstellung empfiehlt sich ein paralleler Lauf von zwei bis drei Monaten. In dieser Phase werden alte Pauschale und neue kWh-Erstattung gleichzeitig berechnet, ausbezahlt wird nur die kWh-Variante. Diskrepanzen lassen sich so vor dem Echtbetrieb bereinigen. DATEV, SAP und Sage haben für Januar 2026 entsprechende Lohnarten in ihren Standard-Mandanten ergänzt; bei Eigenentwicklungen ist eine neue Lohnart „kWh-Heimladung steuerfrei“, mit kWh-Feld und 34-Cent-Multiplikator anzulegen. Wer 2026 ohne geeichten Zähler in die Lohnabrechnung geht, verschenkt die gesamte Steuerfreiheit der Heimladung.

Fünf B2B-Ladekarten 2026 im strukturellen Vergleich

Die fünf relevantesten B2B-Ladekarten für Firmenwagen-Flotten unterscheiden sich weniger im Preis als in der Roaming-Reichweite, der Sammelrechnungs-Logik und der Integration in bestehende Tankkarten- oder Telematik-Systeme. Eine pauschale Empfehlung gibt es nicht; die Wahl folgt dem Flottenprofil.

ANBIETER	REICHWEITE & STÄRKE	PREIS BRUTTO	B2B-FUNKTION
EnBW Business	mobility+ DACH-Schnellladen, 900.000 Ladepunkte in 17 EU-Ländern	0,39–0,56 €/kWh	Sammelrechnung, Kostenstelle pro Fahrzeug
DKV Card +Charge	Multi-Energy Diesel, Strom, Maut; über 100.000 DE-Ladepunkte	bis 0,82 €/kWh	Tankkarten-Logik, Sammelrechnung
UTA eCharge	EU-weite Einheitstarife, über 500.000 Ladepunkte in 28 Ländern, mit Tesla-Roaming über 1.000.000	einheitlich DACH	Sammelrechnung, Maut-Kombination
Shell Card EV	Roaming-Karte für Geschäftskunden, NewMotion-Erbe	individuell	Integration Shell-Tankkarten
Ionity Business	Korridor-Schnellladen, 5.000+ HPC-Ladepunkte an 700+ Standorten in 24 EU-Ländern	Power 365-Tarif	Sammelrechnung, begrenzte Kostenstelle

Stand: 2026-04-27. Quellen: Q3 (DKV), Q4 (UTA), Q5 (EnBW), Q6 (Shell), Q9 (Ionity). Alle Tarife inklusive Mehrwertsteuer. Re-Check: 2026-07-27.

Was bei der Auswahl wirklich zählt

Drei Kriterien dominieren die Entscheidung. Erstens die geographische Reichweite: Eine reine DACH-Flotte fährt mit EnBW Business günstiger als mit UTA, weil das L-Tarif-Modell den DC-Schnellladepreis auf 0,39 Euro pro Kilowattstunde drückt. Zweitens die Sammelrechnungs-Logik: DKV und UTA bündeln Ladevorgänge im bestehenden Tankkarten-Konto, was die Lohnbuchhaltung schlanker hält. Drittens die Blockiergebühr: DKV erhebt seit 14. Febru-

ar 2026 eine Gebühr von 12 Cent pro Minute ab der 45. Minute, vorher ab der 31. Minute. Wer überwiegend AC-lädt, ist davon häufiger betroffen als reine HPC-Nutzer.

Empfehlung nach Flottenprofil

Reine DACH-Flotten mit hohem Schnelllade-Anteil fahren mit EnBW mobility+ Business L am wirtschaftlichsten. EU-international tätige Außendienst-Flotten profitieren von UTA eCharge wegen der einheitlichen Konditionen über 28 Länder. Mischflotten mit Diesel- und Elektro-Anteil führen DKV Card +Charge in einer einzigen Karte. Iony Business eignet sich als Zweitkarte für Korridor-Vielfahrer; eine Vollabdeckung über Iony allein ist 2026 nicht wirtschaftlich.

Quer zur geographischen Reichweite zählt die Frage nach dem dominanten Ladekanal. Eine Außendienst-Flotte mit 70 Prozent DC-Schnellladen entlang der Autobahn fährt mit einem L-Tarif oder dem Iony-Power-365-Tarif unter dem Strich günstiger als mit dem M-Tarif, obwohl die Grundgebühr höher ist. Eine Pendler-Flotte mit überwiegend AC-Heimladung und gelegentlichem öffentlichen Nachladen rechnet umgekehrt: Hier reicht der S-Tarif ohne Grundgebühr, die Heimladung dominiert die kWh-Bilanz. Faustregel: Ab rund 800 Kilowattstunden öffentlich geladenem Strom pro Fahrzeug und Jahr lohnt der Wechsel in den nächsthöheren Tarif.

FLOTTENPROFIL	ERSTKARTE	ZWEITKARTE
DACH-Außendienst, lastig	HPC- EnBW Business L	Iony Business
EU-international, ≥3 Länder	UTA eCharge	EnBW Business M
Mischflotte Diesel und E	DKV Card +Charge	EnBW Business S
Pendler, AC-Heimladung	EnBW Business S	–

Vom Ladevorgang zur Buchung: der Prozess in fünf Stationen

Ein prüfungsfester Abrechnungs-Workflow verbindet Karten-Ausgabe, Heimladungs-Nachweis und Sammelrechnungs-Verbuchung in fünf klar trennbaren Stationen. Jede Station erzeugt einen Buchungssatz oder ein Beleg-Dokument, das im Falle einer Lohnsteuer-Außenprüfung vorzulegen ist.

Schritt 1: Ladekarte ausstellen

Den Halter, also die Firma, trägt die Ladekarte als Inhaber. Den Fahrer hinterlegt das Provider-Portal als Nutzer, identifiziert über RFID-Tag oder App-Profil. Eine Karte pro Mitarbeiter ist Pflicht für eine saubere Kostenstellen-Zuordnung.

Schritt 2: Lade-Profile pflegen

Im Backend von DKV, UTA, EnBW oder Shell pflegt der Fuhrparkmanager pro Fahrzeug die Kostenstelle und den Berechtigungsumfang. Limits pro Tag oder pro Tankvorgang sowie geographische Sperren lassen sich dort setzen.

Schritt 3: Heimladung dokumentieren

Der geeichte Stromzähler an der heimischen Wallbox liefert den monatlichen Auslesestand. Bei OCPP-fähigen Wallboxen erfolgt die Übergabe an die Lohnabrechnung automatisch. Bei manueller Erfassung füllt der Mitarbeiter einen einheitlichen Beleg pro Monat aus.

Schritt 4: Sammelrechnung verbuchen

Die monatliche Sammelrechnung des Anbieters fließt direkt in die Finanzbuchhaltung. Der Vorsteuerabzug ist bei betrieblicher Nutzung möglich. Eine DATEV- oder SAP-Schnittstelle der Provider-Plattform reduziert manuelle Kontierung.

Schritt 5: THG-Prämie einreichen

Einmal pro Kalenderjahr und Fahrzeug stellt der Halter den Antrag auf die Treibhausgasmin-
derungs-Prämie. Die Halter-Bescheinigung dient als Nachweis. Die Auszahlung erfolgt 2026
typischerweise erst nach 14 bis 28 Wochen Bearbeitungszeit beim Umweltbundesamt, danach
binnen zwei Wochen durch den B2B-Vermarkter. Fünf Stationen, fünf Belege: Die Lohnsteu-
er-Außenprüfung verlangt jeden einzelnen, und alle fünf gehören in dieselbe Mandantenakte.

220 bis 310 Euro pro Pkw und Jahr: Bündelung ab zehn Fahrzeugen lohnt sich

Die Treibhausgasminderungs-Prämie ist 2026 ein verlässlicher Zusatzertrag von 220 bis 310 Euro pro reinem Elektro-Pkw und Jahr. Hintergrund ist die Anhebung der THG-Minderungs-Quote auf 12,1 Prozent durch die Umsetzung der EU-Richtlinie RED III, die den Quotenpreis am freien Markt deutlich gestützt hat. Marktführende Vermarkter zahlen 2026 bis zu 320 Euro Festbetrag aus; B2B-Vermarkter bündeln und vermarkten die Quote zentral.

Antragsberechtigung

Antragsberechtigt ist der Halter laut Zulassungsbescheinigung Teil II. Bei Firmenwagen ist das die Firma selbst. Hybrid-Fahrzeuge sind ausgeschlossen. Die 38. BImSchV reserviert die Quote für rein batterieelektrische Fahrzeuge der Klassen M1, N1-N3, M3 sowie L. Reine Elektro-Lkw fallen unter ein gesondertes Quotensystem.

Buchhalterische Behandlung

Die THG-Prämie zählt als sonstiger betrieblicher Ertrag. Die Umsatzsteuerpflicht hängt von der konkreten Vertragsgestaltung mit dem Vermarkter ab und sollte vor der ersten Auszahlung mit dem Steuerberater geklärt werden. Eine pauschale Aussage ist hier nicht möglich.

Eine Flotte mit 50 Elektro-Pkw lässt jährlich rund 13.000 Euro liegen, wenn die THG-Prämie nicht beantragt wird.

KALKULATION AUF BASIS 260 EURO PRO PKW, STAND: APRIL 2026

Wann sich Bündelung lohnt

Ab etwa zehn Elektro-Pkw lohnt sich die Bündelung über einen B2B-Vermarkter. Die Vermarkter bieten Sammel-Anträge und individuelle Konditionen, die deutlich über dem Endkunden-Niveau liegen. Bei einer konservativ gerechneten Flotte mit 50 Pkw und 220 Euro pro Fahrzeug ergeben sich rund 11.000 Euro Zusatzertrag jährlich, im optimistischen Szenario mit 310 Euro pro Fahrzeug bis zu 15.500 Euro.

Antragsfenster und Bearbeitungszeit

Das Antragsfenster pro Kalenderjahr ist meist bis Ende November offen, da die Quote bis Jahresende dem Umweltbundesamt gemeldet sein muss. Wer die Frist verpasst, verliert den Anspruch ersatzlos. Die Bearbeitungszeit liegt 2026 wegen des Antragstaus beim Umweltbundesamt typischerweise bei 14 bis 28 Wochen, im vierten Quartal verlängert sich die Spanne regelmäßig auf bis zu 30 Wochen. Nach UBA-Bestätigung erfolgt die Auszahlung des Vermarkters binnen rund zwei Wochen.

Drei Pflichten sichern den Anspruch ab. Die Halter-Bescheinigung holt der Vermarkter direkt beim Kraftfahrt-Bundesamt ein; sie muss die Zulassung im Antragsjahr lückenlos abdecken. Bei Halter-Wechsel innerhalb eines Jahres wird die Quote anteilig zwischen Vorhalter und Nachhalter aufgeteilt. Der volle Tagesanteil zählt für den Halter zum Stichtag 31. Dezember. Bei Vermarkter-Wechsel zwischen Kalenderjahren ist eine schriftliche Auszahlungsbestätigung des Vorjahres-Vermarkters Voraussetzung, weil das Umweltbundesamt Doppel-Quotierungen automatisch zurückweist.

Eine Flotte, die die THG-Quote nicht jährlich vermarktet, verschenkt 2026 das Äquivalent eines Monats-Leasings pro Pkw.

Wie diese Publikation recherchiert wurde

Alle steuerrechtlichen Aussagen stützen sich auf Primärquellen des Bundesfinanzministeriums und auf [gesetze-im-internet.de](https://www.gesetze-im-internet.de). Tarif-Angaben kommen direkt von den Anbieter-Webseiten, Stand 2026-04-27. Aktualisierungen werden bei substantiellen Änderungen unter der angegebenen URL veröffentlicht.

Quellen-Verzeichnis

- Q1 **§ 3 Nr. 46 EStG: Steuerfreiheit für vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte Aufladung von Elektrofahrzeugen am Betrieb (zusätzlich zum geschuldeten Arbeitslohn).**
[gesetze-im-internet.de · https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_3.html](https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_3.html) · abgerufen 2026-04-27
- Q2 **BMF-Schreiben 2025-11-11: Ab 01.01.2026 keine monatlichen Pauschalen; Strompreis-Pauschale 34 Cent pro Kilowattstunde auf Basis Statistisches Bundesamt 61243-0001, Einzelnachweis der Lademenge erforderlich.**
[bundesfinanzministerium.de · https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2025-11-11-selbstgetragenen-stromkosten.pdf](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2025-11-11-selbstgetragenen-stromkosten.pdf) · abgerufen 2026-04-27
- Q3 **DKV Mobility Charge Card / Fleet Card +Charge: über 100.000 öffentliche Ladepunkte in Deutschland; einheitlicher Preis bis 0,82 Euro pro kWh brutto; Blockiergebühr 12 Cent pro Minute ab 45. Minute seit 14.02.2026.**
[dkv-mobility.com · https://www.dkv-mobility.com/de/de/e-mobility/charging-e-vehicles/uniform-pricing](https://www.dkv-mobility.com/de/de/e-mobility/charging-e-vehicles/uniform-pricing) · abgerufen 2026-04-27
- Q4 **UTA Edenred eCharge: über 500.000 direkte Ladepunkte in 28 EU-Ländern, mit Tesla-Roaming über 1.000.000; einheitlicher Tarif in DACH, Tankkarten-Bündel.**
[uta.com · https://web.uta.com/en/charging/ev-charging-card](https://web.uta.com/en/charging/ev-charging-card) · abgerufen 2026-04-27
- Q5 **EnBW mobility+ Business: dieselben Konditionen wie Privatarife S/M/L plus Fuhrpark-Verwaltung, Sammelrechnung, Kostenstellen-Abrechnung.**
[enbw.com · https://www.enbw.com/elektromobilitaet/produkte/ladetarife](https://www.enbw.com/elektromobilitaet/produkte/ladetarife) · abgerufen 2026-04-27
- Q6 **Shell Card EV: Roaming-Karte für Geschäftskunden; UTA-Edenred-Kooperation seit 2024 erweitert.**
[transport-online.de · https://transport-online.de/en/news/uta-edenred-cooperation-shell-has-been-expanded-183717.html](https://transport-online.de/en/news/uta-edenred-cooperation-shell-has-been-expanded-183717.html) · abgerufen 2026-04-27
- Q7 **THG-Prämie für rein batterieelektrische Pkw 2026: 220-310 Euro Festbetrag pro Pkw und Jahr nach Anhebung der THG-Minderungsquote auf 12,1 Prozent (RED III). Bearbeitungszeit beim Umweltbundesamt 14-28 Wochen.**
[ADAC + \[geld-fuer-eauto.de\]\(https://geld-fuer-eauto.de\) · https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/thg-quote/](https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/thg-quote/) · <https://geld-fuer-eauto.de/wissensplattform/thg-vergleich-2026> · abgerufen 2026-04-27
- Q8 **Hub-Page Ladekarten-Vergleich elektronik-zeit.de: Marktübersicht, Tarif-Tabellen, Re-Check-Zyklus.**
[elektronik-zeit.de · https://elektronik-zeit.de/wallbox-ratgeber-2026/ladekarten-vergleich/](https://elektronik-zeit.de/wallbox-ratgeber-2026/ladekarten-vergleich/) · abgerufen 2026-04-27
- Q9 **Ionity Power 365 Business: 5.000+ HPC-Ladepunkte an 700+ Standorten in 24 EU-Ländern, Korridor-Schnellladen für Geschäftskunden.**
[ionity.eu · https://www.ionity.eu/subscriptions](https://www.ionity.eu/subscriptions) · abgerufen 2026-04-27
- Q10 **38. BImSchV § 7: THG-Quote ausschließlich für rein batterieelektrische Fahrzeuge der Klassen M1, N1-N3, M3 und L; Hybrid-Fahrzeuge ausgeschlossen.**

gesetze-im-internet.de · [https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_38_2017/____7.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_38_2017/__7.html) · abgerufen 2026-04-27

Rechtliche Hinweise und Kontakt

Steuerhinweis

Diese Publikation ist eine redaktionell aufbereitete Marktübersicht und ersetzt keine Steuer- oder Rechtsberatung. Individuelle Konstellationen, insbesondere bei Mischflotten, geldwerten Vorteilen außerhalb des § 3 Nr. 46 EStG oder grenzüberschreitenden Sachverhalten, erfordern eine Einzelfallprüfung durch einen Steuerberater oder Lohnsteuerhilfeverein.

Unabhängigkeit

Diese Publikation enthält keine bezahlte Werbung, keine Sponsored Content-Beiträge und keine Affiliate-Verlinkungen. Die Auswahl der fünf B2B-Ladekarten-Anbieter folgt ausschließlich redaktionellen Kriterien: Marktanteil, Roaming-Reichweite und B2B-Tauglichkeit. Zwischen elektronik-zeit.de und den genannten Anbietern (EnBW, DKV, UTA, Shell, Ionity) sowie den THG-Vermarktern besteht keine kommerzielle Verbindung.

Herausgeber

Marco Amato, elektronik-zeit.de. Adresse, Umsatzsteuer-Identifikationsnummer und Verantwortliche im Sinne von § 18 MStV stehen im Online-Impressum unter elektronik-zeit.de/impressum.

Kontakt für Rückfragen

Pressemeldungen, Korrekturhinweise und Quellen-Anfragen: redaktion@elektronik-zeit.de.

ISSN und Periodikum

ISSN 3054-9418. Diese Publikation ist Teil der Periodikum-Serie elektronik-zeit.de, registriert bei der Deutschen Nationalbibliothek seit 2026.

Lizenz und Versionshistorie

Frei zum Lesen und Zitieren mit Quellenangabe. Re-Hosting, Spiegelung und kommerzielle Weiterverbreitung untersagt.

Version 1.3 · 2026-04-28 · Serien-DNA, Cover-Refinement

Version 1.2 · 2026-04-28 · werbefrei, Lektorat, MessEV-Norm

Version 1.1 · 2026-04-27 · Fact-Check-Update (THG-Quote, UTA, Ionity)

Version 1.0 · 2026-04-27 · Erstveröffentlichung

Elektronik-Zeit ist eine Fachpublikation für Batterieladetechnik, Photovoltaik, Balkonkraftwerke, Elektromobilität und Energiespeicher im deutschsprachigen Raum. Frei-Download ohne Registrierung, ohne Tracking.

Version 1.3 · April 2026
ISSN 3054-9418
elektronik-zeit.de

