

Mehr E-Autos zum Dienst

VON OLIVER MATISZICK

An ihrem Ziel lässt die Bundesregierung keinen Zweifel. Die Wende soll her, die Energiewende. Ein wesentlicher Punkt dabei: der Straßenverkehr. Der solle langfristig unabhängig vom Öl werden, soweit die in Berlin formulierte Theorie zur Mobilität der Zukunft. Dass die Umsetzung in der Praxis noch lahm, gehört zu den schlechter gehüteten Geheimnissen im Rest der Republik. Das Ziel von einer Million E-Autos, die 2020 auf deutschen Straßen unterwegs sein sollen, ist auch jüngst gekippt worden.

Zwar ging die Zahl der Neuzulassungen von reinen Elektroautos zuletzt deutlich nach oben, doch der Anteil am gesamten Fahrzeugbestand ist mit 0,1 Prozent weiterhin verschwindend gering. Dazu will passen, dass die Fördermittel, die den Käufern von elektrifizierten Fahrzeugen seit 2016 unter bestimmten Voraussetzungen gewährt werden, bis Mitte 2018 erst in 63 285 Fällen abgerufen worden sind – bestückt wurde der Fördertopf indes mit Mitteln für 300 000 Fälle. Da bleibt in Sachen Energiewende noch reichlich Luft nach oben.

Einer der Ansatzpunkte, um das zu ändern: der Dienstwagensektor. Denn Firmenfahrzeuge machen gut zwei Drittel des Absatzes in Deutschland aus. Im ersten Halbjahr 2018 wurden in Deutschland rund 400 000 Autos als Dienstwagen neu zugelassen, aber gerade einmal 10 000 davon waren elektrifizierte Modelle, also reine Stromer oder Hybridfahrzeuge.



Gerade einmal 2,5 Prozent der im ersten Halbjahr 2018 zugelassenen Dienstwagen waren reine Elektrofahrzeuge oder Plug-in-Hybride. FOTO: VASIL DINEV

Dass hier einiges Potenzial brach liegt, muss nicht weiter verwundern. Denn in zwei klassischen Fällen der Dienstwagennutzung passt es mit der Elektromobilität bisher einfach nicht zusammen – aus technischen oder finanziellen Gründen. So sind reine Elektroautos für Außendienstler mangels Reichweite ohnehin

keine Alternative; Plug-in-Hybride wiederum wären es, gehören jedoch fast immer zu solchen Dienstwagenkategorien, die Firmen erst ihren oberen Managementebenen zubilligen.

Und auch diejenigen, die wenig dienstlich unterwegs sind, sondern einen Firmenwagen inklusive privater Nutzung als zusätzlichen

Anreiz erhalten, zieht es bisher nicht zu reinen E-Modellen. Denn den geldwerten Vorteil, der sich aus der Überlassung ergibt, müssen die Arbeitnehmer monatlich mit einem Prozent des Listenpreises versteuern. Am Beispiel des VW-Bestsellers Golf in der jeweiligen Basisversion bedeutet das: Wer damit elektrisch unterwegs sein möchte, zahlt aufgrund des höheren Anschaffungspreises pro Monat 359 Euro statt 180,75 Euro beim Benziner – mal eben das Doppelte. Attraktiv geht anders.

Das soll sich durch Steuervorteile ändern. So fällt für Elektro- oder Hybridfahrzeuge, die ab 1. Januar 2019 als Dienstwagen angeschafft oder geleast werden, nur noch ein halbiertes Steuersatz von 0,5 Prozent an. Weshalb es – um beim Beispiel E-Golf zu bleiben – plötzlich keine Rolle mehr spielt, für welche Antriebsart sich der Dienstwagennutzer entscheidet.

Ein weiteres Hindernis ist inzwischen ebenfalls aus dem Weg geräumt worden: die Frage der Erstattung für das Aufladen im privaten Bereich. Hängt der Arbeitnehmer seinen E-Dienstwagen zu Hause ans Netz und bekommt die Kosten dafür ersetzt, handelt es sich um einen steuer- und beitragsfreien Auslagenersatz. Darüber müssten eigentlich Aufzeichnungen geführt oder ein gesonderter und geeichter Stromzähler installiert werden. Auch dieser Zusatzaufwand gehört nun der Vergangenheit an: Die Stromkosten können inzwischen pauschal und ohne Einzelnachweis erstattet werden.

Während Hersteller und Händler angesichts der Erleichterungen ab Januar mit einer deut-

lich erhöhten Nachfrage nach Elektro-Dienstwagen rechnen, fürchten Kritiker, dass die erhofften Effekte für die Umwelt verpuffen. So reibt sich etwa der Umweltverein Verkehrsclub Deutschland (VCD) daran, dass der reduzierte Steuersatz auch für Plug-in-Hybride gilt. Denn die setzen auf den Verbrenner als Hauptantrieb und gelten unter dem Strich als wenig effizient. Doch gerade im Dienstwagenbereich entstammen Plug-in-Hybride vor allem den oberen Fahrzeugklassen.

So gehörten in der ersten Jahreshälfte dieses Jahres die Hybride der C-, E- und GLC-Klasse von Mercedes, die BMW-Modelle der 3er- und 5er-Reihe oder auch der Volvo XC60 zu den Top 20 der elektrifizierten Dienstwagen. Was sie alle eint: viel Leistung und ein hoher Preis. „Unglaublich wird die Dienstwagenbesteuerung aus ökologischer Sicht, wenn den Steuerzahler die Förderung von Luxuslimousinen viel mehr kostet als die von effizienten, batterieelektrischen Autos“, moniert der VCD.

Wie es anders gehen kann, zeigt der Blick in die Niederlande. Dort wurde die Gesetzgebung geändert; Steuervorteile werden nur noch bei der Anschaffung rein elektrischer Dienstwagen gewährt, nicht aber für Hybridmodelle.



Oliver Matiszick ist Redakteur beim WESER-Kurier. Dass er Autos mag, konnten nicht mal sieben Jahre in Münster verhindern.

ANZEIGE



Interessiert es jemanden, wie ich morgen mobil bleibe?

Ganz klar: ja, uns! Heute fahren wir vernetzt, morgen autonom und übermorgen individueller denn je. Wir bei Daimler arbeiten deshalb mit Hochdruck an völlig neuen Mobilitätslösungen. Das galt bereits vor mehr als 130 Jahren und gilt für die Mobilität von morgen erst recht. Mehr unter www.daimler.com

DAIMLER