



Die Zahl der Elektrofahrzeuge in Deutschland soll steigen – ein Modell der Zukunft auch für Gebäudedienstleister?

## ELEKTRO- ODER HYBRIDFAHRZEUGE ALS DIENSTWAGEN

# E-MOBILITÄT **ZAHLT SICH AUS**

Reinigungsleistungen werden bekanntlich beim Kunden erbracht. Entsprechend sind Fahrtkosten ein wichtiger Kostenbestandteil für Unternehmen im Gebäudereiniger-Handwerk. Mit der zunehmenden Leistungsfähigkeit von Elektrofahrzeugen und der steuerlichen Förderung werden sie für Gebäudedienstleister attraktiver. Doch welche finanziellen Auswirkungen hat die Entscheidung für Elektrofahrzeuge genau?

Der politische Wille ist klar: Die Zahl der Elektrofahrzeuge soll steigen. Hierzu werden erhebliche steuerliche Vergünstigungen gewährt und zusätzliche Verbesserungen diskutiert. Die Förderung von Elektrofahrzeugen und die Verteuerung der Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren werden anhalten. Weiterhin haben sich die Nutzungsmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen deutlich verbessert. Reichweiten und Lademöglichkeiten haben zugenommen, die Kosten sind gesunken. Zunehmend werden auch preiswertere Elektroautos angeboten, die sich nicht alleine für einen Geschäftsführer oder -inhaber anbieten, sondern auch als Fahrzeuge für Mitarbeiter, die Kunden aufsuchen.

Bei der Kostenbetrachtung werden zwei Perspektiven unterschieden:

- Die Kosten des Dienstwagennutzers (Arbeitnehmer oder Geschäftsführer), die durch die Versteuerung des geldwerten Vorteils (Sachbezug) entstehen, und
- die tatsächlichen Kosten der Anschaffung und der Nutzung, die das Unternehmen/der Arbeitgeber trägt.

### **SONDERREGELN FÜR E- UND HYBRIDFAHRZEUGE**

Da der Gesetzgeber die Anschaffung von Elektro- und/oder Hybridfahrzeugen im besonderen Maße fördern möchte, wurden Sonderregelungen geschaffen, die beim Vergleich von Verbrennungs- und Elektro beziehungsweise Hybridautos zu berücksichtigen sind.

### **UMWELTBONUS UND INNOVATIONSPRÄMIE**

Unabhängig von der privaten oder beruflichen Verwendung ist die Kaufprämie, der sogenannte Umweltbonus, die bekannteste Subventionierung. Er wurde durch die Innovationsprämie, die ebenfalls bis 2025 laufen soll, weiter ausgebaut. Je nach Fahrzeugart (Elektro- oder Hybridfahrzeug) und Nettolistenpreis (bis 40.000 Euro oder bis 65.000 Euro) beträgt diese Förderung zwischen 5.625 Euro (zum Beispiel für ein Hybridfahrzeug im oberen Preissegment) und 9.000 Euro für ein Elektrofahrzeug mit einem Nettolistenpreis bis zu 40.000 Euro. Die Fördersummen teilen sich Hersteller und Bund, wobei der Anteil des Bundes durch die Innovationsprämie deutlich ausgebaut wurde. Teilweise gewähren Hersteller noch



## ONLINEUMFRAGE

### NUTZT IHR UNTERNEHMEN BEREITS E-FAHRZEUGE?

Auch Ihre Meinung ist gefragt – in unserer Onlineumfrage auf [www.rationell-reinigen.de](http://www.rationell-reinigen.de).

Dieses Mal möchten wir wissen: Hat Ihr Unternehmen bereits E-Fahrzeuge im Fuhrpark? Auf Ihre Antworten sind wir gespannt!

höhere Zuschüsse. Zu beachten sind im Einzelfall noch Vorgaben wie Haltedauer oder Zulassung. In den weiteren Berechnungen, das heißt: bei der Darstellung der jeweiligen tatsächlichen Kosten, sind diese berücksichtigt.

#### STEUERLICHE FÖRDERUNG BEI PRIVATNUTZUNG

Die Berechnung des geldwerten Vorteils des Dienstwagennutzers erfolgt auf Basis der Ein-Prozent-Regel auf den Bruttolistenpreis zum Zeitpunkt der Erstzulassung (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 EStG). Er beinhaltet neben dem Grundpreis des Fahrzeugs die Kosten für Sonderausstattung sowie die Umsatzsteuer.

Um die private Nutzung eines Elektro- oder Hybridfahrzeugs steuerlich zu fördern, wurden Sonderregelungen bei der Berechnung des geldwerten Vorteils eingeführt.

- Bei reinen Elektrofahrzeugen, angeschafft ab 1. Januar 2020 und vor dem 1. Januar 2031, wird der Bruttolistenpreis nur mit 0,5 Prozent angesetzt, wenn er zum Zeitpunkt der Anschaffung mehr als 60.000 Euro beträgt.
- Bei einem Bruttolistenpreis unter 60.000 Euro müssen lediglich 0,25 Prozent für die Ermittlung des geldwerten Vorteils angesetzt werden.

Somit werden die meisten Dienstwagennutzer von der günstigeren Regelung profitieren können, da der Standarddienstwagen unterhalb von 60.000 Euro liegt. Bei Hybridfahrzeugen ist es komplizierter. Hier wird der Nutzungswert nur mit 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises angesetzt, wenn das Fahrzeug nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2031 angeschafft wurde. Darüber hinaus gibt es weitere Einschränkungen.

- So darf die Kohlendioxidemission höchstens bei 50 Gramm pro Kilometer liegen oder
- die Reichweite des Fahrzeugs bei ausschließlicher Nutzung des Elektroantriebs muss mindestens 40 Kilometer betragen (bei Anschaffung vor dem 1. Januar 2022), was den Voraussetzungen des § 3 Abs. 2 Nr.1 des Elektromobilitätsgesetzes entspricht, beziehungsweise 60 Kilometer (bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2021 und vor dem 1. Januar 2025) oder 80 Kilometer (bei An- ▶

# Mach mit

## bei der KIEHL-Nachhaltigkeits-Initiative!



### Ich bin schon dabei!



- ▶ Wir nehmen gern alle leeren **KIEHL-Gebinde** kostenlos zurück
- ▶ Mit dem **KIEHL-Rücknahme- und Mehrwegsystem** wird die **Wiederverwendung** von Produktverpackungen realisiert
- ▶ Lassen Sie uns wahren **Umweltschutz** praktizieren - durch **Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft**



MICHAEL ÖTTL

Geschäftsführer, Sturm &amp; Öttl, Vaterstetten

## MACHT SPAß, IST COOL - UND GUT FÜR DIE UMWELT

Elektromobilität hat mich von Anfang an fasziniert. Ich war und bin davon überzeugt, dass diese Art der Fortbewegung für uns in der Gebäudereinigung eine klimafreundliche und gute Lösung ist. Bereits im Sommer 2016 habe ich mir ein E-Auto (Tesla Model S) angeschafft. Ich wollte erfahren, was mit der 90-Kilowatt-Batterie an Reichweite und der zuerst nicht vorhandenen Ladeinfrastruktur für unser Unternehmen machbar ist. Mit 48.000 Kilometern pro Jahr durchschnittlicher Fahrleistung war der Test für mich zu Beginn eine Herausforderung. Schnell wurde klar: Ohne Ladeinfrastruktur im direkten Umfeld wird es schwer, die tägliche Kilometerleistung ohne erheblichen Zeitaufwand elektrisch nachzuladen. Zeitnah wurde zu Hause und am Firmengebäude eine Wallbox zum Laden mit Drehstrom (400 Volt) installiert und von nun an war das Thema Reichweite/Laden für mein tägliches Fahrprofil von bis zu 300 Kilometern vom Tisch. Um die Lebensdauer der Batterie zu schonen, wird der Stromer nachts auf bis zu 90 Prozent aufgeladen. Tagsüber kann am Firmensitz mit einer Leistung von 80 Kilometern/Stunde nachgeladen werden. Inzwischen haben wir sechs von 35 Fahrzeugen elektrifiziert und eine PV-Anlage auf dem Firmendach, mit der wir unseren eigenen klimafreundlichen Strom erzeugen. Die hohe staatliche Förderung, der geminderte geldwerte Vorteil für die Nutzer und die meist sehr gute Ausstattung machen es für Gebäudedienstleister sehr interessant, auf ein E-Auto zu wechseln. Im April haben wir gerade zwei neue E-Fahrzeuge für unsere Objektleiter angeschafft, mit 64-Kilowatt-Batterie und einer Reichweite von rund 350 Kilometern. Für mich ist der Bereich der Objektleitung die größte Herausforderung im Handling mit E-Mobilität. Eine Fahrleistung von mehr als 100 Kilometern/Tag, Einsatzwechseltätigkeiten in unterschiedlichen Objekten ohne Lademöglichkeit und eine relativ kurze Aufenthaltszeit gestalten die Elektromobilität sehr schwierig. Mein Fazit nach viereinhalb Jahren Erfahrung: Elektrisch fahren ist cool, macht riesigen Spaß und ist ein Beitrag für eine umweltfreundlichere Zukunft. Die jeweilige Ladeinfrastruktur gilt es zu beachten. Kann jedoch nachts zu Hause mit Drehstrom geladen werden, ist die Reichweite kein Thema mehr.

schaffung nach dem 31. Dezember 2024 und vor dem 1. Januar 2031).

Soweit die dargestellten Begünstigungsregelungen nicht greifen und bei Anschaffung vor dem 31. Dezember 2022 kann der Bruttolistenpreis pauschal in Abhängigkeit der Speicherkapazitäten der Batterie bis zu einem bestimmten Höchstbetrag gemindert werden. Im Regelfall greift aber eine der anderen aufgeführten Minderungen des Bruttolistenpreises. Bei der Besteuerung der Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bestehen keine Unterschiede. Auch hier gilt der gegebenenfalls reduzierte Bruttolistenpreis für die Versteuerung des geldwerten Vorteils aus der Fahrzeugnutzung für Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Da die dagegen anzusetzende Pendlerpauschale gleichbleibt, ergibt sich auch daraus gegebenenfalls ein Vorteil.

### WIE HOCH DER GELDWERTE VORTEIL IST

Ein Berechnungsbeispiel für ein Fahrzeug im unteren Preissegment und für ein höherpreisiges Fahrzeug: Um die Unterschiede zu berechnen, werden folgende Prämissen herangezogen: Ein Arbeitnehmer versteuert die Privatnutzung seines Dienstwagens pauschal nach der Ein-Prozent-Regel. Die Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte beträgt 30 Kilometer, sein Grenzbeziehungsweise Differenzsteuersatz beträgt im Grundfall 30 Prozent und im Falle eines höherpreisigen Modells 42 Prozent. Auf den weitgehend abzuschaffenden Solidaritätszuschlag wird an dieser Stelle verzichtet.

Wird ein Fahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 20.000 Euro (Grundfall) im Jahr 2021 angeschafft, welches auch die zusätzlichen Voraussetzungen erfüllt, ergibt sich eine monatliche Steuerlast von 114 Euro bei einem Verbrennungsmotor, 57 Euro bei einem Hybridfahrzeug und 28,50 bei einem Elektrofahrzeug (siehe Tabelle 1).

Für die Erweiterung des Grundfalls auf einen höherpreisigen Dienstwagen, zum Beispiel mit einem Bruttolistenpreis von 50.000 Euro und einem höheren Grenzsteuersatz (42 Prozent), ergibt sich das folgende Bild: Die monatliche Steuerlast beträgt bei einem Ver-

**Privat genutzter Dienstwagen: Bei der Wahl eines Elektrofahrzeugs anstatt eines Verbrenners sind erhebliche Steuereinsparungen möglich.**



## TABELLE 1

Wird ein Fahrzeug mit einem Bruttolistenpreis von 20.000 Euro (Grundfall) im Jahr 2021 angeschafft, welches auch die zusätzlichen Voraussetzungen erfüllt, ergibt sich folgendes Bild:

	Verbrennungsmotor	Hybridfahrzeug	Elektrofahrzeug
<b>Bruttolistenpreis</b>	20.000,00 Euro	20.000,00 Euro	20.000,00 Euro
<b>anzusetzender Bruttolistenpreis</b>	20.000,00 Euro	10.000,00 Euro	5.000,00 Euro
<b>Bemessungsgrundlage (BMG)</b>			
<b>Privatnutzung</b>	200,00 Euro	100,00 Euro	50,00 Euro
<b>BMG Fahrten Wohnung/Arbeit</b>	180,00 Euro	90,00 Euro	45,00 Euro
<b>insgesamt zu versteuern</b>	380,00 Euro	190,00 Euro	95,00 Euro
<b>monatliche Steuerlast bei 30 Prozent Grenzsteuersatz</b>	114,00 Euro	57,00 Euro	28,50 Euro

brennungsmotor 399 Euro. Bei einem Hybridfahrzeug sind es 199,50 Euro und bei einem Elektrofahrzeug 99,75 Euro (siehe Tabelle 2 auf Seite 16). Das Beispiel zeigt, dass zum Beispiel bei der Wahl eines Elektrofahrzeugs anstatt eines Verbrenners erhebliche

Steuereinsparungen möglich sind: Beim preiswerteren Fahrzeug in Höhe von 1.026 Euro jährlich, beim teureren Fahrzeug sind es 3.591 Euro. Es sei nochmals betont, dass es sich um Nettobeträge handelt, die dem Betroffenen im Portemonnaie verbleiben. Aus ►

# Nachhaltige Reinigung mit hollueco

Leben Sie eine nachhaltige Philosophie in Ihrem Betrieb?

Mit der ökologischen Produktlinie hollueco ist qualitativ hochwertige Reinigung im gesamten Objekt möglich – umweltfreundlich und effektiv.



**TABELLE 2**

Für die Erweiterung des Grundfalls auf einen höherpreisigen Dienstwagen, zum Beispiel mit einem Bruttolistenpreis von 50.000 Euro und einem höheren Grenzsteuersatz (42 Prozent), ergibt sich das folgende Bild:

	Verbrennungsmotor	Hybridfahrzeug	Elektrofahrzeug
<b>Bruttolistenpreis</b>	50.000,00 Euro	50.000,00 Euro	50.000,00 Euro
<b>anzusetzender Bruttolistenpreis</b>	50.000,00 Euro	25.000,00 Euro	12.500,00 Euro
<b>Bemessungsgrundlage (BMG)</b>			
<b>Privatnutzung</b>	500,00 Euro	250,00 Euro	125,00 Euro
<b>BMG Fahrten Wohnung/Arbeit</b>	450,00 Euro	225,00 Euro	112,50 Euro
<b>insgesamt zu versteuern</b>	950,00 Euro	475,00 Euro	237,50 Euro
<b>monatliche Steuerlast bei 42 Prozent Grenzsteuersatz</b>	399,00 Euro	199,50 Euro	99,75 Euro

Unternehmersicht sind die Kosten der Anschaffung beziehungsweise der damit verbundene steuerliche Vorteil aus dem Abschreibungspotenzial gleich.

**FAHRTENBUCHMETHODE ALS ALTERNATIVE**

Anstelle der pauschalen Berücksichtigung des geldwerten Vorteils kann auch die Fahrtenbuchmethode angewandt werden. Hier wird die Förderung von Elektro- und Hybridfahrzeugen in der Form übernommen, dass die bei der Kostenermittlung zu berücksichtigende Abschreibung ebenfalls nur zur Hälfte beziehungsweise zu einem Viertel berücksichtigt wird, was die anteiligen Kosten, die auf die Privat-

nutzung entfallen, mindert. Gleiches gilt für Leasing- oder Mietkosten. Für die Umsatzsteuer ist die Finanzverwaltung der Auffassung, dass diese Regelungen keine Anwendung finden, so dass hier die Versteuerung der unentgeltlichen Wertabgabe weiterhin nach dem üblichen Bruttolistenpreis vorzunehmen ist.

**WIE VIEL DAS UNTERNEHMEN SPART**

Für ein Unternehmen sind die tatsächlich anfallenden Kosten relevant. Eine beispielhafte Berechnung (siehe Tabelle 3) zeigt die Vorteile der Nutzung eines E-Autos. Der ADAC hat eine exemplarische Berechnung für verschiedene Hersteller und Fahrzeuge durchgeführt. Darin sind sämtliche Kosten, auch der Kaufpreis, enthalten. Angesetzt wird eine Nutzungsdauer von fünf Jahren und eine jährliche Laufleistung von 15.000 Kilometern. Das Berechnungsbeispiel zeigt – je nach Fahrzeug – Einsparungen in Höhe von bis zu 1.440 Euro im Jahr. Da die Kosten des Unternehmens abzugsfähig sind, bleibt bei einem Grenzsteuersatz von 42 Prozent ein entsprechender Vorteil. Die unterschiedliche Abschreibung hat nur einen temporären Effekt und hängt vom Verlauf des tatsächlichen Wertverlusts relativ zur Abschreibung sowie einem späteren potentiellen Veräußerungsgewinn ab.

**AUCH FÜR INHABER LOHNEND**

Wenn ein Geschäftsführer/Inhaber ein Fahrzeug als Dienstwagen nutzt, sind die anfallenden Kosten grundsätzlich die gleichen wie bei einem Mitarbeiter. Dass das Fahrzeug zu mehr als 50 Prozent betrieblich genutzt wird, wird die Regel darstellen. Dann kann die private Nutzung pauschal mit der Ein-Prozent-Regel anstelle einer direkten Kostenermittlung und Verteilung anhand eines Fahrtenbuchs erfolgen. Für die meisten Unternehmer sollte dies zutreffen. Bei der Überlassung an Arbeitnehmer ist die Anwendung ►

**TABELLE 3**

Für ein Reinigungsunternehmen sind die tatsächlich anfallenden Kosten relevant. Eine beispielhafte Berechnung zeigt die Vorteile der Nutzung eines E-Autos auf.

Verbrenner	Elektroauto	Einsparung in Cent/Kilometer	Einsparung in Euro/Jahr
BMW, 118d, 55, 5 c	BMW, i3, 45, 9 c	9,6	1.440
Hyundai, i 30, 1, 6d, 50, 2 c	Hyundai, Ioniq E, 42 c	8,2	1.230
Mercedes, GLC, 400 d, 89, 5	Mercedes, EQC 400, 82, 2 c	7,3	1.095
Renault, Clio TCe 100, 38, 0 c	Renault, Zoe R110 Z.E. 40, 36, 5 c	1,5	225

Tabellen: Thomas Schneider/rationell reinigen

der Ein-Prozent-Regel unabhängig vom tatsächlichen beruflichen und privaten Nutzungsanteils möglich. Ebenso wird die private Nutzung eines Hybrid- oder Elektrofahrzeugs auch beim Inhaber nicht mit einem Prozent des Bruttolistenpreises, sondern je nach Fahrzeug mit 0,5 Prozent beziehungsweise 0,25 Prozent angesetzt, womit die in Tabelle 1 und 2 genannten Zahlen ihre Relevanz behalten und die entsprechenden Vorteile in gleicher Höhe anfallen.

#### UND DIE STROMKOSTEN?

Die Förderung des Kaufes von Elektrofahrzeugen ist einheitlich. Hingegen unterscheidet sich die Förderung für den Einbau von Stromleitungen und Steckdosen in die private Garage von Anbieter zu Anbieter, von Bundesland zu Bundesland, von Stadt zu Stadt. Einige Hundert Euro werden praktisch überall gewährt. Der ADAC ermittelt einen durchschnittlichen Verbrauch von 20 Kilowattstunden bei einem Mittelklassemodell und 30 Kilowattstunden je 100 Kilometer in der Oberklasse. Damit verbraucht das Mittelklassemodell rund 3.000 Kilowattstunden bei 15.000 Kilometern im Jahr. Bei einem Durchschnittspreis von 31 Cent je Kilowattstunde betragen die Kosten 930 Euro im Jahr. Bei den Stromkosten besteht gleichermaßen eine große Preisspanne. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Reinigungsunternehmen aufgrund des größeren Bedarfs ihren Strom kostengünstiger beziehen und den günstigsten Anbieter auswählen. Wird das Elektrofahrzeug also im Unternehmen aufgeladen, ergeben sich zusätzliche Kostensenkungen. Da die meisten Geschäftsführer in einem eigenen Privathaus wohnen, besteht die Möglichkeit der eigenen Gewinnung von Strom, was besonders vorteilhaft ist, wenn der Strom nicht ins öffentliche Netz eingespeist, sondern selber genutzt wird – beispielsweise zur Aufladung eines E-Autos. Hier sind vor allem Nutzer im Vorteil, die ihr Büro im eigenen Haus haben und bei Sonnenschein ihr Fahrzeug aufladen. Je nachdem, wie viel der Versorger für jede verbrauchte Kilowattstunde berechnet und wie viel der eigene Solarstrom kostet, werden 14 bis 20 Cent pro Kilowattstunde eingespart. Der Durchschnittspreis in Deutschland beträgt 31 Cent pro Kilowattstunde. Aufgrund der individuellen Verhältnisse wird hier eine konservative Einsparung von 15 Cent je Kilowattstunde angesetzt, womit sich die Stromkosten ungefähr halbieren und damit um 450 Euro im Jahr sinken und ein weiterer finanzieller Vorteil entsteht.

Kann ein Elektro- oder Hybridfahrzeug (egal ob Privat- oder Firmenfahrzeug) im Betrieb aufgeladen werden, ist dies steuerfrei. Auch das Überlassen einer Ladestation (die aber im Eigentum des Arbeitgebers bleiben muss) ist steuerfrei und es muss kein geldwerter Vorteil der Besteuerung unterworfen werden. Zur Ladestation zählt die gesamte Ladeinfrastruktur inklusive Installation, Wartung sowie eventuelle Vorarbeiten für den Aufbau der Station. Gesetzlich ►



**CHRISTIAN KLOEVEKORN**

Co-Vorstandsvorsitzender, Gegenbauer, Berlin

## FÜNF-PROZENT-MARKE ALS ZIEL BIS ENDE 2023

Als Immobiliendienstleister ist Gegenbauer – wie die ganze Branche – zur Mobilität verpflichtet. Daher nimmt das Thema für uns einen ebenso großen Stellenwert ein wie Nachhaltigkeit. Und ja: Natürlich gibt es hier auch Zielkonflikte, denen wir uns zu stellen haben. Dies tun wir zum Beispiel durch Tests beziehungsweise den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, konkret: Erdgas-, Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Deren Anteil beläuft sich derzeit auf knapp zwei Prozent unserer vor allem von Nutzfahrzeugen geprägten Flotte – allerdings mit klar steigender Tendenz.

Rückblickend ist das Fazit zu ziehen, dass sowohl Auswahl und Verfügbarkeit als auch Kosten und Reichweiten dieser Alternativen, insbesondere im Bereich der Elektrofahrzeuge, über viele Jahre eher ernüchternd waren. Dies ändert sich aktuell. Deshalb haben wir uns vorgenommen, den Anteil nicht-fossiler Antriebe in der Flotte bis Ende 2023 auf fünf Prozent zu steigern. Dies auch, da zu erwarten ist, dass immer mehr Kommunen den Verbrennerverkehr aus ihren Innenstädten verbannen. Dieser Herausforderungen stellen wir uns mit der Errichtung eigener Ladekapazitäten. Darüber hinaus berücksichtigen wir diesen Aspekt auch verstärkt bei der Anmietung neuer Standorte oder in der Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Insgesamt binden wir diese Schritte in eine aktuell entstehende, umfassende Mobilitätsstrategie ein. Hier spielen auch Punkte wie die nachhaltige Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger oder individuelle Mobilitätslösungen für unsere Mitarbeiter bis hin zum mobilen Arbeiten hinein. Zudem ist Gegenbauer aktuell Praxispartner im vom Bundesumweltministerium geförderten Forschungsprojekt „compan-e – Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität“, in dem es um Lösungen für die operativen, technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen bei der Elektrifizierung gewerblicher Flotten geht.

Klar ist uns, dass dies einen hohen finanziellen Aufwand mit sich bringt. Deshalb erwarten wir neben einem sich vergrößernden Angebot des Marktes langfristige Konzepte der Politik, die nachhaltige Maßnahmen nicht nur fordern, sondern auch fördern.



**MARC-A. EICKHOLZ**

Geschäftsführer, Niederberger, Köln

## EINE STARK GEHYPTE ZWISCHENTECHNOLOGIE

Aus meiner Sicht haben wir mit der E-Mobilität eine stark gehypte Zwischentechnologie. Es gibt noch viele politisch unbeantwortete Fragen – zum Beispiel nach einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, einer fairen und ökologisch vertretbaren Kreislaufwirtschaft hinsichtlich der Batterien und auch zu möglichen Abhängigkeiten bei der diesbezüglichen Rohstoffbeschaffung. Und: Wie grün war der getankte Strom nun wirklich? Das ist ein Gedanke, der sich nach dem Verstauen des Ladekabels aufdrängt.

Dennoch gibt es natürlich einige Aspekte, die dazu geführt haben, dass in unserer Unternehmensgruppe schon seit längerem E-Mobilität genutzt wird – von der Objektleitung bis zur Geschäftsführung. Die Modellauswahl für Transportfahrzeuge ist hingegen noch etwas dünn. Unter dem Strich überwiegen die Fragen aus unserer Sicht aber noch die Anreize, weshalb sich eine systematische E-Fahrzeugbeschaffung aktuell noch nicht realisieren lässt. Hier ist ein individueller Ansatz gefordert: Für wen ist ein E-Fahrzeug sinnvoll beziehungsweise wer kann es daheim überhaupt an die Steckdose bringen?

Immense Vorteile bringen die Stromer natürlich beim Schadstoffausstoß. Daher setzen wir bei zahlreichen Nutzfahrzeugen, die nach dem Einsatz an der Betriebsstätte laden können, auf Vollstromer – vor allem, wenn sie bevorzugt im Innenstadtbereich zum Einsatz kommen. Bei uns sind das zum Beispiel Elektro-Renaults (Twizy) in zweistelliger Zahl, die mit installiertem Sauger in Berlin zur Hundekotbeseitigung eingesetzt werden.

Im Rahmen einer Testphase haben wir zudem die Einsatzplanung für unsere bundesweit tätigen Techniker hybridgerecht gestaltet, was sich letztlich mangels flächendeckender Ladeinfrastruktur auch im Bereich von Hotels als schwierig und zudem unwirtschaftlich darstellte. Für einen optimierten Verbrauch haben wir inzwischen 15 der rund 50 Technikerfahrzeuge als Mild-Hybrid ausgestattet. Das ist sicher nur ein erster Schritt in diesem Segment und ein wenig Imagepflege – aber ein Zeichen, in welche Richtung wir uns entwickeln wollen. Unsere künftige Strategie wird letztlich von den politischen Antworten auf die anfangs genannten Fragen abhängen.

normiert ist das Ganze in § 3 Nr. 46 EStG. Voraussetzung ist, dass der Arbeitgeber den Vorteil zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt. Bei der Nutzung eines Dienstwagens (für den ja bereits der geldwerte Vorteil für die private Nutzung zu versteuern ist), der Zuhause am privaten Stromanschluss aufgeladen wird, erlaubt die Finanzverwaltung eine Pauschalierung der Kosten – um Einzelaufzeichnungen, die wieder mit Kosten, beispielsweise für einen zusätzlichen Zähler, verbunden sind, zu vermeiden. Erstattet der Arbeitgeber weder die tatsächlich nachgewiesenen Kosten noch diese Pauschale, mindern die selbst getragenen Stromkosten den geldwerten Vorteil aus der Ein-Prozent-Regel. Gemäß BMF-Schreiben vom 29. September 2020 werden diese Sätze zeitlich befristet ab 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2030 auf die folgenden Werte erhöht: Die monatliche Pauschale beträgt bei Elektrofahrzeugen 30 Euro und bei Hybridfahrzeugen 15 Euro, wenn eine zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber vorhanden ist. Ohne zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber sind es 70 Euro bei Elektrofahrzeugen und 35 Euro bei Hybridfahrzeugen. Neben der Steuer werden auf diesen Vorteil keine Sozialversicherungsbeiträge fällig. Die Steuerbefreiung für das Aufladen im Betrieb und das Überlassen einer Ladevorrichtung ist bis Ende 2030 begrenzt. Ebenso ist die Stromerstattung über den tatsächlichen Nachweis möglich, zum Beispiel über den eigenen Zähler am Privathaus und den Nachweis der Stromkosten je Kilowattstunde. Bei privaten Elektro- oder Hybridfahrzeugen stellt die Erstattung der vom Arbeitnehmer selbst getragenen Stromkosten laut BMF-Schreiben dagegen steuerpflichtigen Arbeitslohn dar.

### EIN THEMA AUCH BEI DER AUFTRAGSVERGABE

Die Bedeutung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für die Umwelt ist bekannt. Immer mehr Unternehmen und Privatpersonen achten sowohl auf ihr eigenes Verhalten als auch das ihrer Geschäftspartner. Mehr und mehr Unternehmen erstellen einen ESG Report (environment/ Umwelt, social/ sozial, governance/ Unternehmensführung), mehr und mehr Kunden berücksichtigen das Thema bei ihrer Auftragsvergabe.

Elektromobilität bleibt ein emotionales Thema. Dabei lohnt sich der Einsatz – für Arbeitnehmer als Dienstwagennutzer ebenso wie für Reinigungsunternehmen, die das Fahrzeug stellen und auch für Unternehmer/ Inhaber, die persönlich einen Dienstwagen nutzen. Je nachdem, wie der von der Bundesregierung weiter vorangetriebene Umstieg auf Elektromobilität ausfällt, werden sich diese Vorteile durch Gesetzesänderungen und Subventionsprogramme weiter verstärken. ■

**Thomas Schneider/Dr. Christian Sielaff**  
heike.holland@holzmann-medien.de