



Steuerbegünstigt sind Plug-in-Hybride, die entweder 40 Kilometer rein elektrisch fahren oder maximal 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen – nach WLTP



Fotos: Land Rover/Daimler

Obacht beim Plug-in-Hybrid

Diesel verlieren zusehends an Attraktivität. Das wird Mantra-artig repliziert. Manche meinen, das sei die Konsequenz aus Diesel-Desaster und Politik. Steuervorteile puschen die Alternativen, doch Obacht ist geboten.

Die 0,5-Prozent-Versteuerung ver-sinnbildlicht das Dilemma der Bundesregierung. Beim Thema Diesel haben sie aufgrund ihrer Gesetzesvorgaben mindestens so viel falsch gemacht wie der eine oder andere „clevere“ Autohersteller, der den Bogen maximal gespannt hatte – und einer sogar ein Stück weiter dran zog. Der Schwenk hin zum Strom war vorprogrammiert. Nötig und sinnvoll ist er in jedem Fall. So kann er in der Tat das Leben der Stadtbevölkerung beruhigen und bereinigen – und Kosten für Unternehmer reduzieren. Stromer stoßen nun mal vor Ort keine Emissionen aus und verursachen im Stadtverkehr weniger Geräusche.

Das sieht auch der Staat so und unterstützt massiv die Elektromobilität – ob sinnvoll oder nicht. Denn „wer mit Strom fährt, fährt grün“ lautet in etwa die Devise.

Dienstwagenfahrer profitieren seit Jahresbeginn vom halbierten geldwerten Vorteil – 0,5-Prozent-Versteuerung sei Dank. Und zwar sowohl bei der Versteuerung des Fahrzeugneupreises als auch bei den Kilometern zwischen Büro und Heimathafen. Konsequenz: Seit Januar müssten die Bestellungen von elektrifizierten Automobilen durch die Decke gehen.

Subjektiv und objektiv

Subjektiv ist das bei Plug-in-Electric-Vehicle (PHEV) so. Allesamt eint, dass sie Minimum 40 Kilometer elektrisch fahren oder/und weniger als 50 g CO₂ pro Kilometer ausstoßen – nach WLTP. Das sind die Vorgaben, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an die Steuervorteile für Privatnutzung von

Firmenwagen geknüpft hat. Kaum verwunderlich, dass in dem Zuge einige Plug-in-Hybride aus dem Raster fielen und sich das Portfolio an Teilzeitstromern ausdünnete. Die gute Nachricht: Es gibt sie noch; und nach unseren Recherchen nehmen fast alle die Steuererleichterung mit – Vollstromer sowieso. Fast alle? Ja, der Volvo XC90 T8 liegt mit 20-Zoll-Rädern bei 41 Kilometer Reichweite – ein knappes Ding also. Der CO₂-Wert ist bereits jenseits von 70 Gramm. Wer nun meint, dem T8 noch 22-Zoll-Räder spendieren zu müssen, ärgert sich später wahrscheinlich. So ausgestattet bewegt der kleine 11,6-kWh-Akku den großen XC90 nur noch 39 Kilometer elektrisch – und ist damit theoretisch raus. Das BMVI hat jedoch gerade die Aussage getroffen, dass der Stadtzyklus für die Berechnung relevant sei – zumindest dann, wenn es um den Umweltbonus geht. Vorteil PHEV: Durch die Rekuperation sind innerorts mehr Kilometer möglich als bei kombinierter Fahrt. Bei der 0,5-Prozent-Dienstwagenbesteuerung ist dieser Schritt seitens BMVI zu Redaktionsschluss noch nicht bestätigt.

Die Batterie (links) teilt sich meist den Platz mit dem Kraftstofftank und der Abgasanlage



Foto: Daimler

Interessant ist in diesem Zusammenhang der Range Rover P400e. Er emittiert 75 g CO₂/km und stolpert damit über die 0,5-Prozent-Hürde. Sein 13-kWh-Akku ermöglicht aber 48 E-Kilometer und erfüllt mit jeder Ausstattung die Vorgabe. Und daran ändern laut BMVI auch nachträgliche Einbauten nichts. Steuerhinterziehung, wie von manch unkendem Verbrenner-Fan prophezeit, begeht selbst mit Zubehörträgern oder beim Ziehen eines Anhängers somit niemand.

Nachrüstungen möglich

Das bestätigte uns das BMVI: „Im Falle einer Nachrüstung mit Reifen in einer Dimension, die in der Übereinstimmungsbescheinigung oder im Herstellerbeschreibungsbogen der Typgenehmigungsunterlagen des Fahrzeugmodells mit aufgeführt sind oder der Nachrüstung einer für das Fahrzeug genehmigten Kupplungskugel mit Halterung ist dies nach gegenwärtigem Stand zulässig. Die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs wird bei der Hauptuntersuchung überprüft.“

Wieso also funktionieren PHEV nicht so, wie von vielen Seiten erhofft? Denn das tun sie laut von uns angefragten Leasinggesellschaften nur bedingt. Klar ist, dass sowohl bei E-Autos als auch bei Plug-ins die Nachfrage die teils homöopathischen Lie-

fermengen übersteigt. Die Top-Modelle von Januar bis Mai 2019 bei Arval: Mercedes GLC (aktuell nicht als PHEV zu haben), BMW 2er Tourer und Mercedes C300 de.

ALD, Arval und Leaseplan registrieren zwar einen erhöhten Bestelleingang von elektrifizierten Fahrzeugen – also auch rei-



Foto: Volvo

Beim Konfigurieren auf die BMVI-Vorgabe achten. Große Räder kosten doppelt

ne Elektroautos. Bei ALD sind rund 30 Prozent mehr Steckermodelle an Kunden gegangen, Leaseplan verzeichnet einen Zuwachs von 50 Prozent pro Jahr und Arval spricht von erhöhtem Beratungsbedarf. Dennoch machen Plug-in- und E-Modelle im Flottenmarkt lediglich gut ein Prozent im Antriebsmix des Leasing-Trios aus.

Dabei unterstützen und beraten Automobilhersteller, Leasinggesellschaften oder unabhängige Unternehmen Interes-

senten, die ihren Fuhrpark erweitern oder gar umstellen möchten. So sagt auch Leaseplan-Geschäftsführer Roland Meyer gegenüber Autoflotte: „Im Rahmen unseres ganzheitlichen Ansatzes, unseren Kunden eine Lösung aus einer Hand anzubieten, informieren und beraten wir sie rund um das Thema Elektromobilität und unterstützen sie beim Einstieg.“ Und auch bei ALD sind Außendienstler exakt dafür bei den Kunden und „ermitteln individuell, welcher Antriebstyp für welches Fahrzeug und vor allem für welchen Einsatzzweck sinnvoll ist“. Arval hat ein „Fünf-Schritte-Verfahren“ entwickelt, mit dem Kunden ihre Mobilitäts- und Flottenziele definieren können, den Ist-Zustand analysieren und einen Monitoring-Prozess etablieren.

Klar ist: Der Diesel bleibt Flotten-Favorit. Daran wird auch die auf Ende 2021 befristete 0,5-Prozent-Versteuerung nichts ändern. Aber sowohl bei den Autos als auch bei der Einstellung der Dienstwagenfahrer und der Unternehmen wird sich in den kommenden Monaten einiges ändern. Plug-ins können für User Chooser und das Unternehmen die bessere Wahl sein. Aber Vorsicht: Vor dem Bestellen klären, ob das Auto aufgrund der individuellen Konfiguration nicht durchs Raster fällt und Vielfahrer sich zwar über die halbierte Besteuerung freuen, bei den Kosten die Firma aber draufzahlt – und die Umwelt ebenso. *mb*

Anzeige

MASKE **AUTO-LANGZEITMIETE**

Individuelle Fuhrparklösungen.

04286 7703 333

Ihr Partner für Mobilität & Service

MASKE