

E-Mobilität – welchen Nutzen haben Mittelstand und Handwerk?

Elektromobilität – bietet sie für mittelständische Unternehmen und für das Handwerk wirklich so viele Chancen, so viel Nutzen, wie immer behauptet wird? Ja, findet **Michael Kroner**, Geschäftsführer der **Dressel EGU Gruppe** und Initiator des E-Mobilitätsnetzwerk 'emone': Und zwar weitaus mehr, als viele meinen.

Sie erinnern sich: Die frühere und die aktuelle **Bundesregierung** treiben neben dem Kauf von Elektroautos auch den Aufbau der benötigten Ladeinfrastruktur voran. Die knapp ein Jahr erhältliche Förderung für private Ladestationen (Förderprogramm



440 – Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude) mit 900 € pro Ladepunkt war überaus gefragt, der Fördertopf musste deshalb zweimal von

ursprünglich 200 Mio. € auf insgesamt 800 Mio. € aufgestockt werden. Derzeit wird mit den Förderprogrammen 441 der Aufbau gewerblicher Ladeinfrastruktur in Unternehmen und 439 die Errichtung von Ladepunkten für Beschäftigte der Kommunen bezuschusst. „Ich finde die Förderprogramme für mittelständische Unternehmen und kommunale Einrichtungen hervorragend; sie bieten eine Menge Möglichkeiten, die bisher aber leider unterschätzt und deshalb auch kaum ausgeschöpft werden“, sagt Michael Kroner im Gespräch mit miEI.

Herr Kroner, „Möglichkeiten, die bisher unterschätzt und deshalb auch kaum ausgeschöpft werden“ – welche sind das?

Kroner: „Die Förderprogramme zum Ausbau der Ladeinfrastruktur können, in aller Konsequenz angewendet, sich positiv auf drei Bereiche eines Unternehmens, egal ob Mittelständler oder Handwerksbetrieb, auswirken: die Firmenfahrzeuge, die Arbeitnehmer und auf das Unternehmen an sich.“

Lassen Sie uns bei den Firmenfahrzeugen anfangen: Welche Effekte kann die Förderung von Ladepunkten durch die Programme 439 und 441 mit Blick auf Firmenfahrzeuge bewirken?

Kroner: „Ein Unternehmen, das Ladepunkte errichtet, tut dies aus ökologischen wie auch ökonomischen Gründen – unter anderem deshalb, weil es die Firmenfahrzeuge auf elektrische Antriebe umstellt. Elektrischer Antrieb heißt für mich 100 % elektrisch, nicht Plug-in-Hybrid-Autos. Diese haben ausgedient; zum einen, weil inzwischen eine Reichweiteneffizienz bei vollelektrischen Fahrzeugen gegeben ist. Zum anderen bringen Plug-in-Hybride wegen der doppelten Antriebstechnik keine wirklichen Einsparpotenziale. In der Regel sind es

Benziner mit höherem Verbrauch, da das Gewicht des Fahrzeugs größer ist. Der Umweltaspekt ist also nicht wirklich gegeben. Ein vollelektrisches Fahrzeug hingegen bringt dem Unternehmen eine hohe Kostenersparnis bei Steuer, Versicherung, Wartung und Unterhalt. Dies kann im Vergleich zu einem Verbrenner nach drei Jahren sogar fünfstellig sein. Der Umweltbonus von bis zu 9.000 Euro kann zusätzlich die Anschaffungskosten oder die Leasingrate deutlich minimieren. Für den Fahrer eines Dienst-Elektrofahrzeugs ist lukrativ, dass er vorbehaltlich einiger Voraussetzungen nur 0,25 % des Fahrzeug-Listenpreises als geldwerten Vorteil versteuern muss, was ebenso die Arbeitgeberanteile im Sozialversicherungsbereich verringert.“

Welche sind positive Effekte für die Mitarbeiter?

Kroner: „Autos stehen 90 % ihrer Lebenszeit, und zwar entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz. Damit gibt es einige Ansatzpunkte für ein Unternehmen, seinen Mitarbeitern Gutes zu tun. Wer mit seinem privaten Elektroauto zur Arbeit fährt, hat den Pkw oft viele Stunden vor Ort beim Arbeitgeber stehen. Viel Zeit also, die für einen Ladevorgang genutzt werden kann – insbesondere dann, wenn jemand zuhause keinen Zugang zu Ladestationen hat, weil er dort sein Auto in einer Tiefgarage oder am Straßenrand parken muss. Der Strom für den Aufladevorgang kann vom Arbeitgeber vergünstigt oder sogar kostenfrei bereitgestellt werden. Wichtig dabei ist, dass an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers geladen wird. Für den Mitarbeiter ist das eine reale Gehaltserhöhung, da bis 2030 keine Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge auf den Ladestrom gezahlt werden müssen, also kein geldwerter Vorteil entsteht – sofern der Strom zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt wird.. Der Arbeitgeber wiederum verbucht es als Kosten. Die Steuerbefreiung gilt nicht nur für fest angestellte Arbeitnehmer, sondern kann auch Leiharbeitern gewährt werden. Im Zeitalter des Fachkräftemangels kann ein solches Angebot durchaus auch Mitarbeiter ans Unternehmen binden, oder das Unternehmen für neue Mitarbeiter interessant machen. Übrigens gilt das steuerfreie Stromtanken auch für Fahrräder mit Hilfsmotor, deren Motor ein Tempo von mehr als 25 Kilometer pro Stunde unterstützt. Auch das Aufladen von E-Bikes ohne Kennzeichen ist kein steuerpflichtiger Arbeitslohn.“



Michael Kroner
© Dressel EGU

Sie sagten, Unternehmen könnten über die Errichtung von Ladepunkten hinaus von den Förderprogrammen profitieren. Was genau haben Sie da im Blick?

Kroner: „Die Prämien bei der Fahrzeuganschaffung, die erst einmal bis Ende 2022 verlängert wurden, und die Kostenerstattung von max. 900 € pro Ladepunkt durch die Förderprogramme machen eine Investition in die E-Mobilität für Unternehmen derzeit sehr interessant. Auch im Rahmen von Lieferketten wird immer mehr das Thema Nachhaltigkeit gefordert, und Unternehmen haben eine gesellschaftliche Verpflichtung, dieses Thema den Menschen näher und die Umsetzung voranzubringen. Eine elektrische Fahrzeugflotte, die im Optimalfall regenerativ über Photovoltaik, Windkraft und/oder Speicher gespeist wird, kann einen wesentlichen Beitrag leisten. Und Unternehmen, die umweltorientiert agieren, können dies natürlich marketingtechnisch nutzen, getreu dem Motto: Tue Gutes und rede darüber!“

Bis 2030 sollen laut Vorhaben der Regierung rund 15 Millionen vollelektrische Pkw in den Verkehr gebracht werden. Diese 15 Millionen Fahrzeuge müssen irgendwo geladen werden. Können KfW-Programme das leisten?

Kroner: „Das bereits ausgeschöpfte Förderprogramm KfW 440 und die Programme KfW 439 und KfW 441 reichen aus meiner Sicht aus, um für E-Mobil-Fahrer eine Ladeinfrastruktur zu 80 % (zu Hause und/oder am Arbeitsplatz) sicherzustellen. Die weiteren 20 % müssen durch Schnellladessysteme an Hauptverkehrsstrecken wie Autobahnen und Bundes- bzw. Landstraßen realisiert werden. Ich denke, damit wird deutlich, wie wichtig die

Förderprogramme der KfW sind und warum es mehr Effekte auslöst, als nur eine Ladestation an die Wand zu schrauben.“

Was raten Sie Unternehmen, die Förderprogramm 441 noch nutzen wollen?

Kroner: „Zunächst einmal mit Fachleuten planen, was genau realisiert werden soll und kann. Das bedeutet ggf. die Erlaubnis des Inhabers der Liegenschaft einholen. Dann sollte ein Planungsgespräch mit dem Elektriker und dem jeweiligen Energieversorger geführt werden. Eine Rücksprache mit dem Steuerberater ist auch durchaus sinnvoll. Wenn die Daten genau ermittelt sind, kann das Unternehmen im Portal der KfW den Förderantrag stellen. Bitte unbedingt beachten: Die hier beantragten Daten sind nicht mehr änderbar! Erst nach Bewilligung des Antrages darf mit dem Projekt begonnen werden!“

Wo findet man die nötigen Informationen und Kontakte?

Kroner: „Unter anderem auf der Homepage des emone-Netzwerks www.e-mo-ne.de. Das steht für 'Elektromobilitätsnetzwerk NRW' und vereint derzeit 300 Personen und Firmen; alles Experten, die sich mit E-Mobilität befassen. Ein Netzwerk, das bisher seinesgleichen sucht. Es adressiert an Endkunden und an Investoren in E-Mobility-Projekte – eben Unternehmen und Handwerksbetriebe. Hier gibt es eine Finde-Maschine für die Suche nach Fachleuten, Produktinformationen und aktuellen Informationen.“

Übrigens – am 10.6.2022 veranstaltet emone die erste Elektromobilitäts-Messe NRW in der Stadthalle Castrop-Rauxel.