

Positionspapier: 7-Punkte-Plan für die Flottenelektrifizierung

Nachfrageimpulse für elektrifizierte Shared-Mobility-Angebote

Die Bundesregierung hat sich hohe Ziele gesteckt: bis 2045 muss die deutsche Wirtschaft Klimaneutralität erreicht haben. Im Verkehrssektor sollen als Zwischenschritt bis 2030 rund 15 Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen werden und eine Million öffentliche Ladepunkte installiert sein. **Diese Mobilitäts- und Antriebswende wird nur mit Flottenbetreibern möglich sein, die modernste Fahrzeuge mit Shared-Mobility-Angeboten kombinieren.** Daher sollten staatliche Förderinstrumente auch darauf abzielen, dass Shared-Mobility Anbieter, wie etwa traditionelle Autovermieter, Elektromobilität zu attraktiven Konditionen anbieten können.

- Die Rolle der Branche wird deutlich, wenn man sich die deutschen Zulassungsstatistiken ansieht: Jede zehnte Pkw-Neuzulassung in Deutschland geht auf das Konto eines Mietwagenanbieters. So leistet die Branche ihren Beitrag zur kontinuierlichen Modernisierung der gesamtdeutschen Flotte.
- Es entsteht kurz- bis mittelfristig ein Gebrauchtwagenmarkt für bezahlbare E-Fahrzeuge. Denn die Fahrzeuge werden in den seltensten Fällen länger als acht bis zwölf Monate in den jeweiligen Flotten eingesetzt, bevor sie in den Gebrauchtwagenmarkt überführt werden. Als Schaufenster für nachhaltige Antriebe sammeln Kundinnen und Kunden¹ bei den traditionellen Autovermietern ersten Erfahrungen mit E-Fahrzeugen – während Urlaubs- oder Geschäftsreisen sowie als Teil der betrieblichen Mobilität.
- Mit ihrer Auslastungsquote von teilweise über 80 Prozent und Mobilitätslösungen für Privatkunden, Unternehmen und die Verwaltung leisten traditionelle Autovermieter einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende in Deutschland. Untersuchungen zeigen, dass angemietete Fahrzeuge mehr als ein Drittel der Mietdauer auch effektiv genutzt werden.
- Durch eine stärkere Förderung der Flottenelektrifizierung und die damit einhergehende Steigerung attraktiver Angebote können staatliche Mittel effektiv zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor eingesetzt werden. Denn in Flotten können die Fahrzeuge aufgrund der hohen Auslastung und Kilometerlaufleistungen ihr CO₂-Reduktionspotenzial bestmöglich entfalten. Förderprogramme für Elektromobilität sollten daher priorisiert für Anbieter der Shared Mobility, wie etwa traditionelle Autovermieter, eingesetzt werden.
- Die Preise fürs Laden müssen transparent gestaltet und einheitliche Bezahlvorgänge etabliert werden. Insgesamt muss der Strompreis in Deutschland gesenkt werden, damit zusätzliche Preisanreize geschaffen werden. Kurzfristig sollte dies durch eine Senkung der Stromsteuer geschehen.

¹ Im Nachfolgenden wird zur besseren Lesbarkeit ausschließlich die maskuline Form verwendet.

7-Punkte-Plan für die Flottenelektrifizierung

Die Nachfrage nach E-Fahrzeugen im Markt ist im Moment noch ausbaufähig. Insbesondere im "Leisure Bereich" kämpft die Branche derzeit noch mit Akzeptanzproblemen seitens der Nutzer. Mit politischen Maßnahmen, innovationsfreundlichen Rahmenbedingungen und passgenauen Förderinstrumenten kann die Politik die Schlüsselfunktion der Shared Mobility nutzen, um nicht nur die Anzahl von verfügbaren E-Fahrzeugen fortlaufend zu skalieren, sondern auch Nachfrageimpulse zu schaffen:

- 1. Am geplanten Sonderprogramm Flottenelektrifizierung festhalten:** Noch im März 2023 hatte der Koalitionsausschuss auf eine solche Fördermaßnahme gesetzt, um zusätzliche Investitionsbedarfe für E-Fahrzeuge und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur (LIS) zumindest teilweise zu kompensieren. Anschaffung, Haltung und Wartung von E-Fahrzeugen sind aktuell noch teurer als von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Aktuell können geteilte E-Fahrzeuge nur durch staatliche Fördermaßnahmen zu attraktiveren Preisen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angeboten werden. Gerade aufgrund der hohen Kilometerlaufleistung von Mietfahrzeugen ist jeder staatliche Förder-Euro hier gut angelegt.
- 2. Anreizsysteme für OEMs:** Flottenbetreiber, wie traditionelle Autovermieter, sind langjährige und zuverlässige Großkunden der OEMs, dennoch sind sie bei ihrer Fahrzeugbeschaffung oft an vorgefertigte Paketlösungen gebunden. Herstellern sollte ein Anreiz gewährt werden, damit sie Flottenbetreiber als priorisierte Kunden betrachten. Möglich wäre eine höhere statistische Gewichtung bei den Flottengrenzwerten der Hersteller, wenn die E-Fahrzeuge nachweislich in Flotten genutzt werden.
- 3. Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen:** Der Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur – nicht nur, aber auch an Flughäfen und Bahnhöfen, muss jetzt mit einem Fokus auf Schnelllader Tempo aufnehmen. Im Bereich der Shared Mobility unterscheidet sich das Ladeverhalten der Nutzer vom typischen „Charge at home“ / „Charge at work“ Szenario. Die Branche ist wie kaum eine Zweite auf ein ausreichend dimensioniertes Netz an nutzerfreundlicher, öffentlicher Ladeinfrastruktur angewiesen – in Deutschland und darüber hinaus. Der Beschluss des Koalitionsausschusses im Rahmen einer Novellierung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) muss zeitnah umgesetzt werden, um Schnelllademöglichkeiten mit mindestens 150 Kilowatt für E-Autos an Tankstellen verpflichtend bereitzustellen.
- 4. Öffentlichen Fuhrpark konsequent elektrifizieren und Anmietungen bevorzugen:** Seit August 2021 ist die Clean Vehicle Directive II in Kraft. Demnach muss die öffentliche Hand bei ihren Beschaffungsvorgängen Nachhaltigkeitskriterien erfüllen. Neben dem Kauf ermöglicht die Clean Vehicle Directive ausdrücklich auch das Leasing und die Anmietung von "sauberen" Fahrzeugen. Der Koalitionsausschuss hat sich auf das noch ambitionierte Ziel geeinigt, die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes dahingehend zu ändern, dass im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe ab 2030 nur noch bilanziell emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden dürfen. Die öffentliche Hand muss ihrer Vorbildfunktion nun nachkommen und die Neubeschaffung ihrer Fuhrparke nachhaltig gestalten unter Ausnutzung aller Beschaffungsmöglichkeiten, also neben dem Kauf auch das Leasing und der Miete.
- 5. Anreize für betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement:** Traditionelle Autovermieter bieten nicht nur Fahrzeuge an, sondern auch Technologien, die Unternehmen oder auch die öffentliche Hand befähigen, Bestandsfahrzeuge effizienter zu verwalten und Flotten zu reduzieren. Damit diese Angebote Unternehmen, Behörden und

Kommunen zur Verfügung stehen, müssen entsprechende Anreize und Rahmenbedingungen geschaffen werden. Spezielle Förderprogramme für das Mobilitätsmanagement können die Umwelt und Verkehre entlasten. In der Praxis zeigt sich, dass aktiv gesteuerte Firmen- oder Kommunalflotten effizienter genutzt werden und sich das Mobilitätsverhalten der Nutzer ändert. In der verpflichtenden Aufstellung derartiger Mobilitätspläne nach spanischem Vorbild liegt nach Auffassung der Autovermieter viel Potenzial.

6. **Anreizsysteme für Dienstreisen umstellen:** Allzu häufig werden im Rahmen von Dienst- oder Geschäftsreisen private PKW genutzt, die statistisch im Vergleich zu Fahrzeugen aus geteilten Flotten deutlich älter und damit meist weniger umweltfreundlich sind. Das System der Kilometergelderstattung sollte auf die Nutzung von geteilten Flotten umgestellt werden. Außerdem sollte nicht nur der Kauf, sondern etwa auch das Mieten oder Leasen von Dienstwagen als Betriebsausgabe angerechnet werden können.
7. **Mobilitätsbudgets steuerlich gleichsetzen und Mobilitätsprämie einführen:** Versuche in Modellprojekten zeigen, dass die Gewährung von Mobilitätsbudgets ein wirkungsvolles Element in der Förderung einer umweltverträglichen Verkehrsmittelnutzung ist. Um die Verbreitung derartiger Budgets weiter zu fördern, müssen Mobilitätsbudgets einer einheitlichen und privilegierten Besteuerung unterfallen. Die Anmietung eines E-Fahrzeuges im Rahmen eines Mobilitätsbudgets muss mindestens so attraktiv sein wie die steuerlichen Regelungen für Dienstwagen. Für einen noch größeren Effekt könnte die Abgabe eines Privatfahrzeugs gezielt mit einer „Eintauschprämie“ in ein Mobilitätsbudget für unterschiedliche Verkehrsmittel gefördert werden.

Stand: November 2023

Weitere Informationen finden
sich auf der Webseite unter:

[autovermieter-verband.de](https://www.autovermieter-verband.de)

Rückfragen zum VIA beantwortet:

Marc Krüger (APCO Worldwide)
autovermieter@apcoworldwide.com
(m) +49 173 483 7968

