

Positionspapier

Klimaschutz-Sofortprogramm: CO₂-Einsparpotenziale durch die Förderung geteilter Mobilität

Für das Erreichen der Klimaschutzziele spielt der Verkehrssektor eine bedeutende Rolle. Innerhalb des Verkehrssektors bieten insbesondere Fahrzeugflotten der „Shared Mobility“ erhebliches Potenzial bei der Erreichung der ehrgeizigen Ziele.

Die Unternehmen der traditionellen Autovermietung sind dazu bereit, als Teil der „Shared Mobility“ Mitverantwortung für eine klimaschonende, multimodale Mobilität in Deutschland zu tragen. Jede zehnte Neuzulassung eines Pkw in Deutschland geht auf das Konto von Autovermietern. Damit betreibt der Sektor eine der größten und zugleich modernsten Fahrzeugflotten in Deutschland, mit einem durchschnittlichen Fahrzeugalter von etwa 9-12 Monaten. So sorgt die Branche für technologische Innovation auf der Straße und auch im Gebrauchtwagenmarkt.

Durch ihr Angebot schaffen die Unternehmen aber zugleich auch Alternativen zum individuellen Fahrzeugbesitz und stehen damit seit über 100 Jahren für geteilte Mobilität.

Gerne bringt sich der Verband der internationalen Autovermieter (VIA) in die Diskussion um das Klimaschutz-Sofortprogramm der Bundesregierung ein und bietet seine Unterstützung für das Erreichen der Klimaschutzziele an.

1. Elektrifizierung fördern – Fokus auf Flottenbetreiber und Shared-Mobility-Anbieter

Die Fahrzeuge von Flottenbetreibern und Shared-Mobility-Anbietern werden weit häufiger genutzt als private Fahrzeuge. Sowohl bei der personellen sowie zeitlichen Auslastung als auch der jährlichen Fahrleistung übertreffen sie typische, individuell genutzte Fahrzeuge deutlich. Durch eine gezielte Förderung von Fahrzeugflotten der Shared Mobility lassen sich CO₂-Einsparziele deswegen weitaus schneller erreichen als durch die Förderung privat genutzter Pkw. Die Fokussierung auf die Förderung der privaten Nutzung von E-Fahrzeugen lässt Einsparpotenziale ungenutzt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass für viele Verbraucher bei einer kurzfristigen Nutzung – bzw. Miete – das E-Fahrzeug im Verhältnis zum konventionellen Verbrenner noch nicht die erste Wahl ist. Um die bisher kaum bestehende Nachfrage nach E-Fahrzeugen in der Shared Mobility anzukurbeln, muss die Attraktivität dieses Angebots auch über finanzielle Signale gesteigert werden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass Autovermieter „Schaufenster“ für neue Technologien sind und die Verbraucher niedrigschwellig an diese heranführen können.

Das in den Eckpunkten für ein Klimaschutz-Sofortprogramm vorgeschlagene „Sonderprogramm Flottenelektrifizierung“ ist dabei ein richtiger Schritt, um die Hebelwirkung der Mietwagenunternehmen zu nutzen und die CO₂-Minderungswirkung der Elektrofahrzeuge schneller zu skalieren. Allerdings muss es so ausgestaltet werden, dass gewerbliche Mobilitätsanbieter echte Preissignale für die Nutzung von E-Fahrzeugen setzen können. Denkbar wäre ein Aussetzen der Umsatzsteuer bei jeder angemieteten Fahrt mit einem E-Fahrzeug oder eine deutliche Förderung beim Kaufpreis.

Gleichzeitig bedarf es zusätzlicher Investitionen in die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, mit einem speziellen Fokus auf Mobilitätsknotenpunkte, wie etwa Flughäfen und Bahnhöfe. Auch wenn der Ausbau der Ladeinfrastruktur zwingend in der Fläche erfolgen muss, bleibt die Bedeutung von Knotenpunkten bestehen. Netzsicherheit und -ausbau müssen gewährleistet sein.

Ergänzend sollte den Fahrzeugherstellern ein Anreiz gewährt werden, dass sie Flottenbetreiber als priorisierte Kunden betrachten. Beispielsweise durch eine höhere statistische Gewichtung bei den Flottengrenzwerten der Hersteller, wenn die E-Fahrzeuge in Flotten genutzt werden.

2. Förderung von multimodalen Mobilitätsangeboten – Mobilitätsbudgets etablieren

Shared Mobility ist die Antwort auf eine Vielzahl von Mobilitäts Herausforderungen, ob im privaten oder gewerblichen Kontext. Dies zeigt sich besonders im Mobilitätsverhalten jüngerer Verbraucher. Zahlreiche Unternehmen experimentieren derzeit mit Mobilitätsbudgets, die sie ihren Angestellten anstelle eines Dienstwagens zur Verfügung stellen. Viele dieser Projekte werden von Mietwagenunternehmen aktiv unterstützt, um Menschen im Bedarfsfall mit flexibler Mobilität zu versorgen. Im Ergebnis wählen Nutzer nicht ausschließlich das Auto, sondern buchen sich ihre Mobilitätsdienstleistungen je nach individuellem Bedarf. Mobilitätsbudgets sollten der Besteuerung von ÖPNV-Jobtickets gleichgestellt werden, um die weitere Durchsetzung dieses Konzepts zu beschleunigen.

3. Anreize für betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement

Darüber hinaus können spezielle Förderprogramme für das betriebliche Mobilitätsmanagement von Unternehmen oder Kommunen die Umwelt entlasten. In der Praxis zeigt sich, dass aktiv gesteuerte Firmen- oder Kommunalflotten effizienter genutzt werden und sich das Mobilitätsverhalten der Nutzer langfristig ändert. In der verpflichtenden Aufstellung derartiger Mobilitätspläne liegt nach Auffassung der Autovermieter viel Potenzial. Im Rahmen eines Pilotprojekts eines Autovermieters mit einer Kommune wurden Teile des städtischen Fuhrparks im Jahr 2021 mit Telematikeinheiten ausgestattet. So wurde die Stadt erstmals in die Lage versetzt, fahrzeugspezifische Daten ihrer Flotte zu erhalten und damit den Einsatz der Fahrzeuge zu optimieren. Es hat sich gezeigt, dass allein durch ein effizientes Flottenmanagement, Fuhrparke um durchschnittlich 30 % reduziert werden können. Vergleichbare Einsparpotenziale liegen auch im privaten Sektor und könnten durch ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement leichter umgesetzt werden. Entsprechende Pläne werden beispielsweise in Spanien verfolgt.

4. Anreizstrukturen anstelle von starren staatlichen Vorgaben

Aktuell sind Elektrofahrzeuge auf dem Markt kaum verfügbar – auch nicht für Großkunden wie Flottenbetreiber. Es fehlt ferner an einer nötigen Auswahl an Fahrzeugmodellen, um die unterschiedlichsten Einsatzszenarien der Autovermieter zu adressieren. Feste staatliche Vorgaben würden vor diesem Hintergrund zu Fehlsteuerungen führen und somit zu einer nicht optimalen Ausschöpfung von Einsparpotenzialen.

Eine Festlegung von Elektrifizierungsquoten für Flottenbetreiber wäre definitiv der falsche Weg, da sie die Branche an nachhaltigen Investitionen hindern und den Ausbau geteilter Mobilität stark beeinträchtigen würden. Es ist eine Fehlannahme, dass mit Elektrifizierungsquoten automatisch auch nachhaltigere Mobilität gefördert würde. Die starre Vorgabe von Quoten birgt die erhebliche Gefahr, dass Flottenbetreiber überbewertete E-Fahrzeuge kaufen und halten, die kaum nachgefragt werden. Im Gegensatz sollten Anreize für die Anbieter von Shared Mobility und die Verbraucher geschaffen werden, damit die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge bestmöglich eingesetzt werden. Wer CO₂ einsparen möchte, sollte nicht riskieren, dass E-Fahrzeuge aufgrund starrer Vorgaben als nicht genutzte „Investitionsruine“ abgeschrieben werden.

Ebenso ist die Einführung einer Bonus-Malus-Regelung mit einmaliger Zulassungssteuer zu vermeiden. Solche Vorschläge sind nur sehr begrenzt dazu geeignet, die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Flotten zu senken und eine ökologische Lenkungswirkung zu erzielen. Im Gegensatz zum Privatkauf eines Pkw, haben Flottenbetreiber gegenüber den Herstellern Jahr für Jahr nicht die Verhandlungsposition, immer die gewünschten klimaschonendsten Modelle zu erhalten. Insbesondere mit einer hohen Zulassungssteuer würde den Autovermietern erhebliches Investitionskapital entzogen, um die Elektrifizierung ihrer Flotten voranzutreiben. Ein Malus-Mechanismus, der im individuellen Kontext durchaus eine Lenkungswirkung erzielt, würde die Antriebswende für gewerbliche Flotten somit erheblich erschweren. Neben modernen Privatfahrzeugen stellt die Mietwagenbranche auch eine große Anzahl an Transportern bis hin zu Lastkraftwagen – teilweise sogar Sonderfahrzeugen wie Kühlfahrzeuge – zur Verfügung. Eine Verteuerung dieser Mobilität führt zwangsläufig zu Preissteigerungen in der Lieferkette, mit entsprechenden Folgen für den Endverbraucher. Eine Malus-Steuer sollte also nicht nur auf die reinen CO₂-Emissionen abzielen, sondern auch die Fahrzeugklasse berücksichtigen.

Die Autovermieter stellen sich nicht grundsätzlich gegen eine am Bonus-Malus-Prinzip orientierte Weiterentwicklung der Kfz-Steuer. Allerdings müssten hierfür Grundvoraussetzungen erfüllt sein, wie zum Beispiel eine ausreichende Menge von E-Fahrzeugen im Markt, die für das Einflotten bei einem Shared-Mobility-Anbieter zur Verfügung stehen. Daneben sollte jede Malus-Komponente insbesondere für Flottenbetreiber verhältnismäßig und mittels eines vertretbaren Höchstbetrages gedeckelt sein. Im Falle von Fahrzeugen mit höherem CO₂-Ausstoß, die jedoch in besonderem Maße zur umweltschonenden Mobilität beitragen – wie etwa Kleinbusse mit mehr als fünf und bis zu neun Sitzplätzen – sollten im Rahmen der Malus-Besteuerung Privilegien erfahren. Frankreich hat zu den beiden letztgenannten Vorschlägen entsprechende Regelungen erlassen.

Stand: Januar 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



Über uns

Der Verband der internationalen Autovermieter e. V. (VIA) wurde im Jahr 2021 formell gegründet. Er ist eine Interessenvertretung der international operierenden Autovermieter in Deutschland und repräsentiert die Mitgliedsunternehmen AVIS Budget Group, Europcar Mobility Group, Enterprise Holdings und Hertz. Der VIA vertritt die ökonomischen und politischen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und fördert den evidenzbasierten Austausch zur Situation der Autovermietungsbranche sowie ihren Beitrag zur Shared Mobility in Deutschland.

Die Autovermieter stehen seit über 100 Jahren für Shared Mobility. Alle VIA-Mitgliedsunternehmen haben in jüngster Zeit über das Geschäft der klassischen Autovermietung hinaus auch Shared-Mobility-Dienstleistungen entwickelt und verbinden dadurch bewährte Ansätze mit Mobilitätslösungen der Zukunft. Damit bereitet der VIA den Weg dafür, dass die geteilte Nutzung von Fahrzeugen aller Klassen und Größenordnungen, ob On-Demand oder als Langzeitmiete, für eine große Bandbreite von Kunden eine immer größere Bedeutung bei alltäglichen Mobilitätsentscheidungen gewinnt.