

Handlungsempfehlungen:

Übergang zu emissionsfreien Shared-Mobility-Flotten

Für eine Steigerung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen in geteilten Flotten schlagen die Autovermieter folgende Maßnahmen vor:

- I. **Fiskalische Unterstützung:** Derzeit können gemeinsam genutzte, emissionsfreie Fahrzeuge – wenn überhaupt – nur mit Hilfe staatlicher Fördermaßnahmen zu vergleichsweise attraktiven Preisen angeboten werden. Denn die Kosten für Anschaffung, Finanzierung, Wartung und Betrieb von Fahrzeugen sind tendenziell höher als die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Aufgrund der hohen Laufleistung von gemeinsam genutzten Fahrzeugen ist hier jedoch jeder Euro an staatlichen Fördermitteln sowohl für Fahrzeuge als auch für die Infrastruktur besonders gut investiert. Das Beispiel Norwegen zeigt, wie zielgerichtete und passende Rahmenbedingungen dazu beitragen können, die Einführung von Elektrofahrzeugen in der Gesamtflotte zu beschleunigen. Dazu zählt der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, komplementiert durch weitere Maßnahmen wie etwa Kaufsubventionen. Zusätzliche steuerliche Unterstützung könnte bereitgestellt werden, indem Anbietern geteilter Mobilitätslösungen, wie etwa Autovermietern, ermöglicht wird, einen ermäßigten Mehrwertsteuersatz für emissionsfreie Fahrzeuge zu erheben, während ein niedrigerer Mehrwertsteuersatz für das Laden an öffentlichen Ladestationen auch die Attraktivität der Vermietung von Elektrofahrzeugen unterstützen würde.
- II. **Anreizsysteme für Fahrzeughersteller:** Flottenbetreiber sind langjährige und zuverlässige Großkunden der Fahrzeughersteller. Hersteller sollten Anreize erhalten, um Flottenbetreiber als prioritäre Kunden für Elektrofahrzeuge zu betrachten. Es wäre beispielsweise möglich, eine höhere statistische Gewichtung in den europäischen CO₂-Flottengrenzen der Hersteller zu erreichen, wenn Elektrofahrzeuge nachweislich in geteilten Flotten eingesetzt werden. Ein solches System gibt es bereits im Vereinigten Königreich.
- III. **Vorreiterrolle des öffentlichen Sektors:** Seit August 2021 ist die EU-Richtlinie über saubere Fahrzeuge II in Kraft. Demnach muss die öffentliche Hand bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge ein bestimmtes Kontingent an sauberen Fahrzeugen beschaffen, wobei sowohl Kauf, Leasing als auch Miete zulässige Beschaffungsformen sind. Die aktuelle Datenlage deutet jedoch darauf hin, dass der öffentliche Sektor bei der Erreichung seiner Ziele hinterherhinkt. Gefordert ist daher, dass die öffentliche Hand ihrer Vorbildfunktion gerecht wird und die Beschaffung neuer Fahrzeugflotten mit nachhaltigen Fahrzeugen konsequent vorantreibt. Dabei sollte sie alle zulässigen Beschaffungsmöglichkeiten – einschließlich der Vermietung – nutzen. Wir stellen fest, dass gerade bei der Anmietung von Fahrzeugen – im Vergleich zu Leasing und Kauf – häufig ein Informationsdefizit bei den entsprechenden Stellen der Verwaltungen besteht.

- IV. **Anreize für betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement:** Anbieter geteilter Mobilitätsdienstleistungen, wie Autovermieter, bieten nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Technologien an, die es Unternehmen und öffentlichen Flotten ermöglichen, Bestandsfahrzeuge effizienter zu verwalten, um etwa die Gesamtflottengröße zu reduzieren oder, je nach Einsatzszenarien, stärker zu emissionsfreien Fahrzeugen zu wechseln. Damit diese Angebote vermehrt nachgefragt und zur Verfügung gestellt werden können, muss häufig auch ein Umdenken stattfinden. In der Förderung zur Implementierung von Plänen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement für nachhaltiges Reisen läge – etwa nach spanischem Vorbild – unserer Auffassung nach Potenzial. Hier müssen Unternehmen Pendelströme ihrer MitarbeiterInnen erfassen und diese nachhaltiger gestalten.
- V. **Veränderte Anreizsysteme für Dienstreisen:** Häufig werden Privatautos für Dienstreisen genutzt, auch im öffentlichen Sektor. Mitarbeiter können dann über das Instrument der Kilometergeldersatzung Kostenersatz für die Nutzung des privaten Fahrzeugs beantragen. Statistisch gesehen sind solche Privatfahrzeuge aber in der Regel älter als Fahrzeuge aus geteilten Flotten und damit meist weniger umweltfreundlich. Die Schaffung eines Anreizsystems für die Nutzung emissionsfreier und geteilter Fahrzeuge für Geschäfts- und auch Dienstreisen wäre eine nachhaltigere Alternative und sollte entsprechend incentiviert werden, um eine attraktive Alternative zum privat besessenen und beruflich genutzten Fahrzeug zu schaffen.
- VI. **Einführung von Mobilitätsbudgets fördern:** Mobilitätsbudgets können in verschiedenen Formen sowohl privaten als auch gewerblichen Mietkunden zugutekommen, z. B. über Abwrackprämien, die den Besitzern Zugang zu nachhaltigen Alternativen bei der Abgabe alter, umweltschädlicher Fahrzeuge bieten. Auch vom Arbeitgeber bereitgestellte Mobilitätsleistungen mit zusätzlicher steuerlicher Unterstützung kann die Akzeptanz für die Nutzung geteilter und elektrifizierter Flotten fördern.
- VII. **Der Mietsektor als Schaufenster:** Autovermieter bieten eine ideale Grundlage, um emissionsfreie Fahrzeuge zu testen und so das Vertrauen vor einer Kaufentscheidung zu erhöhen. Dieses Potenzial sollte gestärkt werden, etwa durch „Elektrifizierungsgutscheine“. Ein Beispiel ist der „Fleet Trial“ in Irland, bei dem Behörden, KMU und Großunternehmen Elektrofahrzeuge ausprobieren können und dabei monetär unterstützt werden. Mitgliedstaaten wie Frankreich haben etwa Pilotprojekte gestartet, um Verbraucher und Unternehmen mit emissionsfreien Fahrzeugen vertraut zu machen, indem sie den Zugang zu diesen für einen bestimmten Zeitraum über Vermieter und andere Betreiber subventioniert haben. Mit dem „leasing social“ wird die Technologien der breiten Bevölkerung nahegebracht und Herausforderungen der Teilhabe mit ökologischen Mobilitätsangeboten begegnet. Die Ausweitung solcher Maßnahmen auf andere Märkte könnten ebenfalls positive Auswirkungen entfalten.