

Position

EU Initiative „Greening Corporate Fleets“

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutze-
tests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsi-
cherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband.
Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen.
Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der
Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftret-
tung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der
Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für
Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der
ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregisterge-
setz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhal-
tenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung
betrieben.

Ausgangssituation

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des European Green Deals und ihrer **Sustainable and Smart Mobility Strategy** Maßnahmen zur Förderung der Nutzung von Null-Emissions-Fahr-
zeugen in Unternehmensflotten angekündigt. Die Initiative „Greening Corporate Fleets“ zielt da-
rauf ab, die Einführung von E-Fahrzeugen zu beschleunigen und die CO₂-Emissionen im Straßen-
verkehr zu reduzieren. Dafür sollen Unternehmen ab 2030 nur noch Zero Emission Vehicles (ZEV)
für ihre Flotten neu kaufen dürfen.

Die Umstellung auf Elektrofahrzeuge in Unternehmensflotten kann aus Sicht der Kommission er-
heblich zur Reduzierung von CO₂-Emissionen beitragen und die Verbreitung von E-Fahrzeugen
fordern. Firmenflotten spielen eine entscheidende Rolle für den Gebrauchtwagenmarkt und
können somit ein relevanter Treiber für die Antriebswende werden. Durch die Elektrifizierung von
Firmenfahrzeugen könnten mehr erschwingliche gebrauchte Elektrofahrzeuge auf den Markt
kommen, was die Verbreitung umweltfreundlicher Fahrzeuge fördere und die Kosten für Verbrau-
cher senke.

Rolle des ADAC

Der ADAC setzt sich als anerkannte Verbraucherschutzorganisation für die Verbraucherinnen und Verbraucher ein und sieht in der Elektromobilität und alternativen Energien im Verkehr ent-
scheidende Technologien für Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr. Als Informationsplatt-
form für seine Mitglieder und alle Verbraucher stellt der ADAC ein breites und verständliches An-
gebot über die Nutzung und die Vorteile von Elektrofahrzeugen bereit.

Darüber hinaus setzt der ADAC speziell ausgerüstete Fahrzeuge mit hoher Zuladung für die Pan-
nenhilfe ein. Außerdem ist der ADAC als Markakteur im Bereich Autovermietung tätig. Fahrzeuge
der ADAC Flotte dienen auch als Ersatzfahrzeuge nach Panne oder Unfall für Mitglieder.

Position des ADAC

Der ADAC spricht sich dafür aus, dass die EU positive Anreize zur Förderung von emissionsarmen und emissionsfreiem Straßenverkehr setzt. Da die gewerblichen Zulassungen in Deutschland zwei Drittel (2/3) aller Neuzulassungen ausmachen, scheinen Unternehmensfotten ein geeigneter Hebel, um die Verbreitung von emissionsfreien Fahrzeugen voranzubringen.

Verpflichtende Vorgaben können hilfreiche Impulse setzen, schränken aber auch die für Marktakteure erforderliche Flexibilität ein und können der Akzeptanz von Lösungen durch praxisferne Auflagen entgegenwirken. Unternehmen vorzuschreiben, ab 2030 nur noch ZEV für ihre Flotten kaufen zu dürfen, wird aus Sicht des ADAC den Markterfordernissen nicht gerecht, da die Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer der Fahrzeuge nicht hinreichend berücksichtigt wird.

Alternativ können positive Impulse wie finanzielle Anreize, Steuervergünstigungen oder andere Förderungen eingesetzt werden und Unternehmen zum Umstieg motivieren, wie dies in Deutschland momentan bereits geschieht.

Auch bei einem nicht auf Verpflichtung setzenden, sondern selbstbestimmtes Handeln födernden politischen Ansatz lassen sich positive Impulse für die Elektromobilität erschließen. Eine schnellere Elektrifizierung von Firmenfotten kann langfristig zu einer größeren Verfügbarkeit von erschwinglichen gebrauchten Elektrofahrzeugen führen, was das Angebot für Endverbraucher beim Kauf von Gebrauchtwagen vergrößern kann. Gleichermaßen gilt für positive Auswirkungen auf die Luftqualität in städtischen Gebieten durch einen höheren Anteil von emissionsfreien Fahrzeugen in Firmenfotten.

Der ADAC sieht bei der Betrachtung von Unternehmensfotten abseits von Dienstwagen auch Segmente mit unterschiedlichen Einsatz- und Nutzungsmuster von Fahrzeugen, die es zu berücksichtigen gilt:

- **Fahrzeuge, die ausschließlich betrieblich auch von unterschiedlichen Fahrerinnen und Fahrern genutzt werden**

Da viele Mitarbeiter noch nicht mit E-Fahrzeugen vertraut sind, besteht bei der Umstellung auf E-Fahrzeuge ein breiterer Bedarf für Einweisungen und Schulungen durch das Unternehmen. Zugleich wird E-Mobilität für die Mitarbeiter erlebbar und zugänglich, ohne privat bereits in die Umstellung auf E-Fahrzeuge investieren zu müssen.

Es ist jedoch zu beachten, dass für Fahrzeuge bestimmte Sonderausstattungen mit Zusatzlasten (z.B. Werkzeuge) oder bestimmte Nutzungsmuster (z.B. Anhängerbetrieb) erforderlich sein können. Hieraus können sich besondere Anforderungen an Motorleistung und Reichweiten ergeben, für die aus heutiger Sicht die verfügbare Angebotspalette von E-Modellen absehbar noch nicht geeignete Lösungen anbietet.

- **Mietwagen- und Carsharing-Flotten, die von wechselnden Kunden sowohl dienstlich als auch privat nachgefragt werden**

Mietwagen- und Carsharing-Flotten zeigen die Grenzen der Praxistauglichkeit einer solchen Auflage besonders deutlich auf. Im Normalfall ist in diesen Fällen nicht genug Zeit für eine ausführliche Einweisung und Einführung zum Beispiel in das Laden von E-Fahrzeugen. Im Falle des ADAC werden Teile der Mietwagenflotte auch als Ersatzfahrzeuge nach Panne oder Unfall für Mitglieder eingesetzt. Eine kurzfristige Umstellung auf ein E-Fahrzeug ist in solchen besonderen Fällen und in so kurzer Zeit nicht praxisnah.

Gleichzeitig kann die Bereithaltung von Doppelstrukturen, also sowohl E-Fahrzeuge als auch Verbrennerfahrzeuge, die Kosten für anbietende Unternehmen erheblich steigern. Für Marktteilnehmer wie Autovermietungen sind zudem die aktuell vorhandenen Restwertrisiken von Elektrofahrzeugen kostenrelevant. Die Erhöhung der Gesamtkosten steigert das Marktpreisniveau und damit auch die Mobilitätskosten für Verbraucherinnen und Verbraucher und schafft so eher Widerstand als Akzeptanz.

Infrastruktur für Elektromobilität

Ungeachtet der Technologie ist die Notwendigkeit des Ausbaus der Lade- und Betankungsinfrastruktur elementar.

Eine gut ausgebauten, flächendeckende und zuverlässige Infrastruktur ist bei Verbraucherinnen und Verbrauchern entscheidend für die Akzeptanz von emissionsfreien Fahrzeugen.

Der ADAC betont daher die Wichtigkeit des Ausbaus und die Zuverlässigkeit von Ladestationen, um den Verbrauchern eine reibungslose Nutzung zu ermöglichen.

Fazit

Die Umstellung von Unternehmensflotten auf alternative Antriebe und Energien ist ein wichtiger Schritt zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehr. Dabei müssen jedoch die Bedürfnisse und Erfahrungen von Unternehmen und Verbrauchern berücksichtigt werden, um eine reibungslose und kosteneffiziente Umstellung zu gewährleisten. Der ADAC würde eine rechtliche Verpflichtung für Unternehmensflotten kritisch sehen ab 2030 nur noch emissionsfreie Neuwagen beschaffen zu dürfen. Die EU-Initiative „Greening Corporate Fleets“ sollte dies berücksichtigen. Die aufgeführten Anwendungsfälle zeigen, dass eine Umstellung von Unternehmensflotten differenziert und nicht durch eine pauschale Verpflichtung angegangen werden sollte.