

Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums e.V. zur Initiative
Ökologisierung von Unternehmensflotten („Greening Corporate Fleets“)

der Europäischen Kommission

Berlin, 08.07.2024

Vorbemerkung

Das Deutsche Verkehrsforum e.V. (DVF) ist die verkehrsträgerübergreifende politische Vertretung des Mobilitätssektors im Personen- und Güterverkehr. Unsere Mitglieder sind vorwiegend große und mittelständische Unternehmen, die sowohl Infrastrukturen betreiben als auch Waren zustellen und Personen befördern und damit überwiegend in den Anwendungsbereich der Initiative fallen.

Nachfolgend unsere Anmerkungen:

C General views on vehicles registered by corporate entities

In Anbetracht der derzeitigen technologischen Entwicklung und der Marktsituation ist es schwierig, die potenziellen Vorteile eines beschleunigten Übergangs zu ZEVs vorherzusagen.

Klar ist jedoch, dass jede Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge im Einklang mit der erforderlichen Infrastruktur und den Netzanschlüssen erfolgen muss. Ist dies nicht der Fall, kann dies negative Auswirkungen auf die Betreiber haben, die gezwungen wären, solche Fahrzeuge zu kaufen, ohne sie nutzen zu können. Jede Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge muss auch in betrieblicher Hinsicht funktionieren. Dies kann nicht immer gewährleistet werden.

Beispielhaft seien hier Instandhaltungs- und Servicefahrzeuge für Wartungsarbeiten an Schienenwegen genannt, die geforderte Spezifikationen (insbesondere hinsichtlich Nutzlast, Anhängelast, 24/7-Verfügbarkeit, Anzahl der Fahrgastplätze) erfüllen müssen und auch Fahrzeuggattungen zur Erfüllung spezifischer Aufgaben an Flughäfen angeführt, die in der Flugzeugabfertigung und in anderen flughafenspezifischen Prozessen (Feuerwehr, Winterdienst) eingesetzt werden und spezielle Anforderungen (z.B. bei den Abmaßen) erfüllen müssen. Diese Vorgaben verhindern eine Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge in absehbarer Zeit, da für diese Einsatzbereiche weder geeignete Fahrzeuge mit batterieelektrischem bzw. wasserstoffbasiertem Antrieb am Markt verfügbar sind, noch eine flächendeckende Ladeinfrastruktur vorhanden ist.

Wir fordern daher, Unternehmen von der Gesetzgebung zur Ökologisierung von Unternehmensflotten auszunehmen, die überwiegend aus Fahrzeugen bestehen, die für den Betrieb von Teilen der kritischen Infrastruktur in der EU entscheidend sind.

Als weiteres Beispiel sei auf das Reisebussegment verwiesen, das zum ersten Mal in die kürzlich verabschiedeten CO₂-Normen für HDVs einbezogen wurde. Die Entwicklung und Einführung von emissionsfreien Reisebussen in Europa befindet sich noch in der Anfangsphase und es ist notwendig, zunächst die Auswirkungen der Produktions- und Infrastrukturziele zu bewerten. So ist die aktuell verfügbare Technologie noch nicht reif für den Linienverkehr: Die Ladezeiten sind derzeit viel zu lang und nicht mit dem Personenverkehr vereinbar. Es muss demnach zunächst eine gründliche Folgenabschätzung durchgeführt werden, um festzustellen, ob tatsächlich ein Marktversagen vorliegt.

Ein wichtiger Aspekt für die Umstellung auf ZEV in Unternehmensflotten ist zudem die Notwendigkeit einer Infrastruktur, die den Bedürfnissen aller Verkehrsträger entspricht und öffentlich zugänglich ist.

Nicht zuletzt spielt die Preisentwicklung bei ZEVs eine entscheidende Rolle, bei der es zwischen kurz- und langfristig zu unterscheiden gilt. Derzeit lassen die Schätzungen der Fahrzeugpreise – wo verfügbar – einen erheblichen Anstieg erkennen, was die Flottenbetreiber vor Herausforderungen stellt. Es ist vorstellbar, dass eine erhöhte Produktion alternativer Antriebe langfristig zu einer besseren Erschwinglichkeit der Fahrzeuge führt. Allerdings ist weder das Zusammenspiel der Faktoren klar, noch ob der Endpreis mit den derzeit verfügbaren Fahrzeugen vergleichbar sein wird.

D Views on different types of corporate fleets

Das Deutsche Verkehrsforum e.V. spricht sich für die Förderung, als auch für die Beibehaltung von Anreizen für die Anschaffung von ZEV in Bezug auf die Fahrzeugzulassung, die jährliche Fahrzeugbesteuerung und die steuerliche Behandlung der Fahrzeuge aus. Diese Maßnahmen sind wichtig, um den Kauf von ZEVs auch künftig attraktiv zu gestalten, da die Kosten der Umstellung der Flotten auf emissionsfreie Antriebe in der Regel sehr hoch sind. Dies gilt nicht zuletzt, wenn KMU betroffen sind, da sich verbindliche Vorgaben zur Umstellung der Unternehmensflotten erheblich auf deren Wettbewerbsfähigkeit auswirken können.

Darüber hinaus ist die Verfügbarkeit öffentlicher und privater Lade- und Tankinfrastruktur von wesentlicher Bedeutung. Ohne diese Voraussetzungen können die Betreiber die Fahrzeuge nicht nutzen, was die Frage nach dem Kauf/Leasing der Fahrzeuge aufwirft. Die Bereitstellung einer solchen Lade- und Tankinfrastruktur ist teuer und erfordert Anreizsysteme, um Unternehmen bei der Transformation zu unterstützen und zu fördern.

Ferner sollte die Infrastruktur der öffentlichen Einrichtungen für alle Verkehrsträger geeignet sein und Mindestvorgaben erfüllen (z.B. Mindestausstattung für Reisegäste aufweisen, um auch für Reisebusse geeignet zu sein).

E Views on possible initiatives to accelerate the deployment of zero- emission vehicles

Der Fokus von Unternehmen, insbesondere wenn die Kosten zur Verbesserung der CO₂-Bilanz hoch sind, liegt in der Regel auf Investitionen, die das größte CO₂-Einsparpotenzial aufweisen. Die Elektrifizierung von Unternehmensflotten ist sehr teuer und birgt ein nur ein

verhältnismäßig geringes Potenzial zur CO₂-Reduzierung. In diesem Kontext besteht die Gefahr, dass verbindliche Zielvorgaben die Bemühungen auf Bereiche lenken, die letztlich einen geringeren Einfluss auf die Verringerung der CO₂-Emissionen des Unternehmens haben bzw. die Reduktionen weniger effizient erreicht werden.

Viele Unternehmen in Transport- und Logistiksektor haben sich zudem eigene Ziele zur Erreichung der Klimaneutralität gesteckt und Projekte gestartet bzw. Maßnahmen ergriffen, um diese zu erreichen. Dies inkludiert nicht zuletzt den Einsatz alternativer Antriebe. Diese freiwilligen Initiativen ermöglichen ein Lernen aus der Praxis und Flexibilität.

Da ZEV-Lösungen deutlich teurer als Verbrenner sind, sind die TCO nicht wettbewerbsfähig. Der Schwerpunkt sollte auf steuerliche Anreize gelegt werden, um Unternehmen bei der Integration von ZEV-Lösungen in ihre Flotten zu unterstützen. Wichtig ist, dass Anreize die Kosten des Fahrzeugs wirklich senken und nicht als "Aufschlag" auf den Preis gesehen werden dürfen. Es besteht die Gefahr, dass verbindliche Zielvorgaben nicht zu einer Senkung der Preise beitragen, sondern diese sogar künstlich aufrechterhalten.

Nicht zuletzt werden verbindliche Zielvorgaben für den Kauf von Fahrzeugen auch nicht dazu beitragen, die für die Marktdurchdringung von ZEVs maßgeblichen Herausforderungen auf der Seite der Infrastruktur lösen. Die Anschaffung von ZEVs muss mit der Gewissheit erfolgen, dass die Fahrzeuge im Betrieb funktionieren können. Diese Gewissheit gibt es nur, wenn die entsprechende Lade- und Tankinfrastruktur zur Verfügung steht. Ohne diese Voraussetzungen würden die Fahrzeuge zu einer teuren, unbrauchbaren Investition werden. Die Betreiber benötigen Rechtssicherheit, wenn sie in alternative Technologien und Lösungen investieren. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um regulatorische Hürden abzubauen.