

Position der BSTV zur Dekarbonisierung der Unternehmensflotten („Greening corporate fleets“)

Die in der Mitteilung vom 5.3.2025 konkretisierte Initiative zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten zielt darauf ab, die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge bei Unternehmensflotten zu beschleunigen. Der Verkehrssektor soll damit zur Erreichung der Klimaziele beitragen.

Die Kommission will bis Ende 2025 eine Gesetzesinitiative vorlegen, bei welcher auf den Ergebnissen der offenen öffentlichen Konsultation aus 2024 aufgebaut wird. In der öffentlichen Konsultation im Jahr 2024 wurden sowohl freiwillige Instrumente als auch verpflichtende Maßnahmen wie z.B. ein verpflichtender Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen bei einer Neuanschaffung oder ein verpflichtender Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen in der Unternehmensflotte angesprochen.

Vorab ist zu betonen, dass sich die Verkehrswirtschaft grundsätzlich zur Defossilisierung des Verkehrs bekennt. Wie die öffentliche Konsultation aus 2024 gezeigt hat, gibt es zur Defossilisierung des Verkehrs viele positive Best Practice Beispiele in den Mitgliedstaaten.

Die Bundesparte Transport und Verkehr lehnt jedoch verpflichtende Vorgaben für Flottenbetreiber zum Ankauf emissionsfreier Fahrzeugflotten ganz entschieden und strikt ab. Eine derartige Verpflichtung würde einen unverhältnismäßigen Eingriff in das Eigentumsgrundrecht eines Fahrzeugflottenbetreibers darstellen. Derartige Verpflichtungen sind auch keine Garantie für die Defossilisierung von Unternehmensflotten. Vielmehr könnten kleinere, finanzschwache Fahrzeugflottenbetreiber aus finanziellen Gründen vom Markt verdrängt werden, da sich viele KMU den Kauf teurer emissionsfreier Fahrzeuge nicht leisten können. Freiwillige Ansätze und Anreizsysteme sind als Mittel der Wahl zu bevorzugen. Anstelle von Verpflichtungen sollten die Verbesserung der Rahmenbedingungen, Anreize für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen und die Verbesserung der alternativen Infrastruktur Vorrang haben. Auch bei freiwilligen Anreizen ist es entscheidend, dass diese - unabhängig von ihrer Art - nichtdiskriminierend und über alle Flottengrößen hinweg einheitlich angewendet werden.

Die Verkehrswirtschaft warnt davor, verbindliche Ziele durch starre Quote einzuführen. Eine Planwirtschaft, die die Beschaffung durch verbindliche Vorgaben reguliert, ist nicht erstrebenswert. Es sind auch keine Beweise oder Anzeichen dafür da, dass die Märkte in all ihrer Vielfalt auf natürliche Weise wieder anziehen werden.

Tatsächliche Markttrends und Marktentwicklungen sowie das Kaufverhalten in den Mitgliedstaaten müssen stärker berücksichtigt werden. Tatsache ist, dass sich in Österreich die E-Mobilität viel langsamer durchsetzt als erwartet. Neben Zurückhaltung der Marktteilnehmer bestehen am Markt auch reale Hindernisse, ohne deren Beseitigung sich E-Mobilität nicht etablieren kann. So ist beispielsweise zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine vollständige Umstellung von Taxiflotten auf Elektromobilität aufgrund spezifischer Anforderungen und Einschränkungen in Österreich nicht möglich. Das ist den hohen Anforderungen an Elektrofahrzeuge im Taxibetrieb, der mangelnden Lademöglichkeiten für Lenker zu Hause, der unsicheren Verfügbarkeit von öffentlichen Schnellladestationen, der Schwierigkeiten beim Laden an Taxistandplätzen, der eingeschränkten Tauglichkeit der Reichweite der Fahrzeugmodelle und der fehlenden Allradantrieb-Modelle geschuldet. Es müssen daher auch andere Maßnahmen (emissionsarme Treibstoffe, HVO 100 etc.) forciert

und unterstützt werden. Das Beispiel zeigt, wie wichtig ein technologieoffener Ansatz für die Erreichung der Klimaziele ist.

Es besteht die Gefahr, dass verbindliche Ziele ohne notwendige Rahmenbedingungen die Zielerreichung eher verlangsamen als beschleunigen. Das Fehlen der richtigen Rahmenbedingungen, insbesondere erschwinglicher Fahrzeuge, einer flächendeckenden Infrastruktur und freier Wahl der Technologie (Technologieoffenheit) kann den Fortschritt eher bremsen als beschleunigen. Steuerliche Anreize und die Schaffung günstiger Bedingungen, wie insbesondere der Infrastruktur, sind als geeignetere Mittel zur Zielerreichung vorzuziehen. Die öffentliche Konsultation aus 2024 hat deutlich gezeigt, dass die Kosten (Anschaffungs-, Betriebs- und Gesamtbetriebskosten) der bestimmende Faktor bei Unternehmensflotten sind. Steuerliche Maßnahmen wurden durchweg bei allen Arten von Unternehmensflotten als der wirksamste Weg zur Erreichung einer schnelleren Absenkung der Kosten angesehen.

Auch der Ansatz, verbindliche Ziele nur für große Flotten vorzusehen, ist strikt abzulehnen. Ein derart starrer Top-down-Ansatz würde die Leistungsfähigkeit des Marktes überfordern. Es ist gleichgültig, ob Flottenbetreiber, Transportunternehmen oder Spediteure mit Zielvorgaben belegt werden - sie verursachen allesamt den gleichen Schaden: Sie verzerren die Märkte und zerstören die Wirtschaftlichkeit. Verpflichtungen für Spediteure beispielsweise wirken sich entlang der Lieferkette aus. Sie setzen zunächst große Unternehmen und dann kleinere Subunternehmer unter Druck. In Märkten, die stark von der Vergabe kleiner und mittlerer Unternehmen geprägt sind, ist die Annahme, dass nur große Unternehmen die Last tragen, eine Illusion.

Zusammenfassend ist zu nochmals zu betonen, dass Anreize, nicht Pflichten, der richtige Weg zu sinnvollen und nachhaltigen Veränderungen sind. Unterstützende Maßnahmen und gezielte Anreize wie Kaufzuschüsse, Steuererleichterungen, Mautbefreiungen und die Finanzierung von Ladeinfrastruktur in Depots und Korridoren, sind daher zu priorisieren.

Die Verkehrswirtschaft ist stark daran interessiert, sich am hochrangigen Dialog, den die Kommission mit den relevanten Interessengruppen ab dem zweiten Quartal aufnehmen will, zu beteiligen. Es ist uns sehr wichtig, relevante Maßnahmen und Handlungsoptionen für Unternehmensflotten mit der Europäischen Kommission und anderen Stakeholdern gemeinsam zu diskutieren, und dabei unsere Sichtweise und unsere Erfahrungen aus der Praxis einfließen zu lassen.