

Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

E-Kaufprämie: Mogelpackung Plug-in Hybride

Grünes Licht für „Umweltbonus“ / Plug-in Hybride schonen in der Praxis nicht die Umwelt

Mannheim, im Februar 2020. Jetzt ist sie endlich auch durch die Brüsseler Gremien genehmigt: Die Kaufprämien für Elektro-Fahrzeuge, der so genannte Umweltbonus. Allerdings ist es für viele Experten nach wie vor nicht nachvollziehbar, warum auch Hybridfahrzeuge in den Genuss der Prämie kommen, auch wenn sie niedriger ausfällt.

Die Nachfrage nach umweltschonenden Elektrofahrzeugen sollte gestärkt werden, so das Ziel der Bundesregierung. „Das Wort umweltschonend ist meist fett hervorgehoben. Die Erfahrung zeigt aber, dass Plug-in Hybride insbesondere durch falsche Nutzung diesen Anforderungen nicht gerecht werden und damit die Nachfrage nach umweltschonenderen Alternativen wie Vollelektrischen Fahrzeugen oder Erdgasfahrzeugen bremsen und kannibalisieren“, sagt Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement (BVF). Seit für Plug-in Hybride auch der halbierte Satz des geldwerten Vorteils nutzbar ist, werden die Fahrzeuge von Dienstwagenfahrer vermehrt nachgefragt. Zum Leidwesen der Entscheider, die unnötige Diskussionen führen müssen. Denn die Unternehmen wollen in der Regel keine Plug-in Hybride anschaffen, weil es keine typischen Flottenfahrzeuge sind. Unternehmen entscheiden nach Nutzungsart. Wenn der Nutzungsradius gering ist und viel Kurzstrecke gefahren wird, verliert ein Plug-in Hybrid gegen ein vollelektrisches Fahrzeug sowohl nach ökologischen wie auch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien. Bei häufigen Langstreckeneinsätzen und vermehrtem Einsatz des Verbrenners ist der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum normalen Verbrenner zu hoch, weil die Fahrzeuge das Zusatzgewicht des zweiten Antriebs und der Batterie mit sich schleppen. Ebenfalls ein Kosten und ein Umweltthema. Im Vollastbetrieb kommt dann der deutlich erhöhte Mehrverbrauch des Benziners gegenüber einem vergleichbaren Diesel noch hinzu. Gerade bei Dienstwagennutzern, die viel auf Autobahnen unterwegs sind, ist dies ein zusätzlich verstärkender Faktor in Richtung schlechte Umweltbilanz.

Die Aufnahme der Plug-in Hybride in diese Fördermaßnahme sollte dringend überdacht werden. Analysen sollten ernst genommen werden, die zeigen das diese Fahrzeuge oft von den Nutzern gar nicht aufgeladen werden. Natürlich könnten leichte Plug-in-Hybride, die für kurze Strecken wie dem täglichen Arbeitsweg genutzt und überwiegend elektrisch betrieben werden, einen positiven Effekt auf die Klimaschutzziele haben. „Die Realität sieht allerdings anders aus – und deswegen ist die Prämie unter umweltpolitischen Erwägungen eine fatale Fehlentscheidung“, so Schäfer.

Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement wurde im Oktober 2010 als Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und 50.000 Fahrzeugen betreiben. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER Isoliertechnik, FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e. V., SEG Sparkassen Einkaufs-Gesellschaft mbH, SAP, Deutsche Bahn Fuhrparkservice oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH. Der Verband ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

PRESSEINFORMATION



Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Bernd Kullmann (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Ideal Versicherung) und Claudia Westphal (stv. Vorsitzende, Fuhrparkleiterin Beiersdorf). Geschäftsführer ist Axel Schäfer. Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Geschäftsführer
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.
presse@fuhrparkverband.de

Büro Berlin
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V. Friedrich-
straße 171, 10117 Berlin