

E-Mobilität im Fuhrpark

Worauf Sie bei der Verwaltung eines
Elektrofuhrparks achten sollten (Stand 2022)

E-Book
Mai 2022



Inhalt

01. Neuzulassungen: Der Trend geht zur Elektromobilität	04
02. Fuhrparks im Wandel	05
03. Wie der Staat Elektromobilität fördert	06
04. Plug-in Hybride im Fuhrpark	09
05. Aufbau einer Ladeinfrastruktur	11
06. Einnahmen durch THG-Quotenhandel	15
07. Verwaltung des Elektrofuhrparks	16

Avrios International AG
Weststrasse 50
8003 Zürich
Schweiz

hello@avrios.com
avrios.com

Deutschland
+49 30 2555 80 921

Schweiz
+41 43 505 15 80

Zusammenfassung

Firmenwagen = Diesel: Diese jahrelang gültige Gleichung funktioniert nicht mehr. Kaufprämien für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, verbunden mit steuerlichen Anreizen für Dienstwagenberechtigte, haben Bewegung in den Flottenmarkt gebracht. Hinzu kommen ökologische Gründe. Viele Unternehmen müssen und wollen ihre CO₂-Emissionen reduzieren. Die Elektrifizierung des eigenen Fuhrparks ist dabei ein wirkungsvoller und imagefördernder Hebel.

Daher wird die Elektromobilität in Fuhrparks weiter an Bedeutung gewinnen. Fuhrparkmanager stellt das vor völlig neue Herausforderungen. Zentrale Punkte sind die Ladeinfrastruktur und die Verwaltung einer (vorerst) teilelektrifizierten Flotte.

Hier finden Sie einen Überblick zum Thema Elektromobilität im Fuhrpark und zu den aktuellen Förderprogrammen. Fuhrparkmanager erhalten Handlungsempfehlungen und praktische Tipps. Die Integration alternativer Antriebe in eine bestehende Flotte ist eine komplexe Aufgabe. Mit einer guten Vorbereitung und nicht zuletzt den Möglichkeiten, die die Digitalisierung bietet, gelingt dieser Schritt.

01. Neuzulassungen: Der Trend geht zur Elektromobilität

Die Zahlen sind beeindruckend. 49,9 Prozent aller Pkw-Neuzulassungen in Deutschland waren 2021 nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes mit alternativen Antrieben ausgestattet.

Die größte Steigerung gab es dabei bei den Pkws mit einem reinen Elektroantrieb. Sie legten um 103 Prozent zu.

Das sind 70 Prozent mehr als 2020. Zu den alternativen Antrieben zählen der rein elektrische Antrieb (Battery Electric Vehicle, BEV), Plug-in Hybrid, Brennstoffzelle, Gas und Wasserstoff. Mit 26 Prozent waren mehr als ein Viertel aller Neuwagen mit einem Elektroantrieb (BEV, Plug-In, Brennstoffzelle) ausgestattet. Das ist ein Plus von 92,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die größte Steigerung gab es dabei bei den Pkws mit einem reinen Elektroantrieb. Sie legten um 103 Prozent zu. Die gestiegenen Zahlen machen sich allmählich auch im Straßenbild bemerkbar. Mehr als eine Million reine E-Fahrzeuge und Plug-in Hybride waren im Oktober 2021 auf deutschen Straßen unterwegs.



Österreich

In Österreich sind alternative Antriebe ebenfalls auf dem Vormarsch. Der Anteil aller alternativ betriebener Pkw erhöhte sich 2021 innerhalb eines Jahres um 17,5 Prozent auf 37,6 Prozent. Damit sind in Österreich mehr als 90.000 E-Fahrzeuge und Plug-in Hybride zugelassen. Zum Vergleich: 2020 gab es 50.060 alternative Antriebe, 2019 nur 26.346.

Schweiz

Elektro-Boom auch in der Schweiz: Die Verkäufe von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (reine Elektrofahrzeuge, Plug-in Hybride, andere Hybridmodelle und gasbetriebene Fahrzeuge) machten 2021 fast die Hälfte aller in der Schweiz verkauften Neuwagen aus. Einen Schub gab es im Herbst. Von September bis November 2021 entfielen 18,3 Prozent der Neuzulassungen auf reine Elektrofahrzeuge und 28 Prozent auf Plug-in-Fahrzeuge. Der Touring Club Schweiz, der diese Zahlen veröffentlichte, geht davon aus, dass die 50 Prozent-Marke für vollelektrische Fahrzeuge deutlich vor 2030 erreicht wird.



02. Fuhrparks im Wandel

Bereits jedes zehnte Fahrzeug (11 Prozent) hat einen alternativen Antrieb. An der Spitze liegen dabei die Plug-in Hybride mit einem Anteil von 54 Prozent. Rein elektrische Fahrzeuge (BEV) kommen auf 29 Prozent.

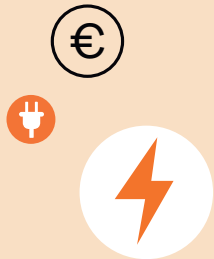
Ein sparsamerer Verbrauch und niedrigere Kraftstoffpreise – diese beiden Faktoren haben den Diesel zur Nummer Eins bei den Flotten werden lassen. Und das ist noch immer so. Wie eine Fuhrparkleiter-Umfrage der Deutsche Automobil Treuhand (DAT) im Juli 2021 ergab, sind drei Viertel der Flotten-Pkw Diesel-Fahrzeuge.

Doch der Wandel hat begonnen. Bereits jedes zehnte Fahrzeug (11 Prozent) hat einen alternativen Antrieb. An der Spitze liegen dabei die Plug-in Hybride mit einem Anteil von 54 Prozent. Rein elektrische Fahrzeuge (BEV) kommen auf 29 Prozent.

Hauptgrund für den hohen Plug-in Anteil ist die sogenannte Reichweitenangst. Fahrer und Flottenverantwortliche wollen bei längeren Strecken auf der sicheren Seite sein – und bei Plug-in Hybriden kann der Verbrennungsmotor jederzeit genutzt werden.

Aber das Vertrauen in die Batterietechnologie nimmt grundsätzlich zu, wie die Dataforce Analyse der Zulassungszahlen im Dezember 2021 zeigt. Im Privatmarkt wurden erstmals mehr als 30 Prozent BEVs zugelassen. Zusammen mit Plug-in Hybriden gab es ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Stromern (42,4 Prozent) und Benzinern (43,5 Prozent). Im Relevanten Flottenmarkt überholten die reinen Elektrofahrzeuge mit einem Marktanteil von 19,1 Prozent die Plug-in Hybride (18,8 Prozent).





Bis Ende 2030 sollen nach der Vorstellung der neuen Bundesregierung 15 Millionen E-Autos auf deutschen Straßen fahren.

03. Wie der Staat Elektromobilität fördert

Die Ampelregierung hat sich beim Klimaschutz ehrgeizige Ziele gesetzt. Der Elektromobilität kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Bis Ende 2030 sollen nach der Vorstellung der neuen Bundesregierung 15 Millionen E-Autos auf deutschen Straßen fahren.

Aktuell sind lediglich knapp eine Million Fahrzeuge mit einem Elektroantrieb zugelassen, darunter auch die ökologisch umstrittenen Plug-in Hybride (s. Plug-in Hybride: Mogelpackung oder Chance). Als Sofortmaßnahme wurde daher die bisherige Förderung von E-Fahrzeugen bis Ende 2022 verlängert. Danach soll es eine gestaffelte Förderung geben.

bis Ende
2022

Reine E-Autos bekommen mit Umweltbonus und Innovationsprämie bis Ende 2022 eine Förderung von bis zu 9.000 Euro.

Plug-in Hybride erhalten eine Förderung von bis zu 6.750 Euro.

2023
-
2025

Von 2023 bis Ende 2025 soll es nur noch den **einfachen Bundesanteil** (Umweltbonus) geben.

Plug-in Hybride werden nur gefördert, wenn diese höchstens **50 Gramm CO₂ pro Kilometer** emittieren oder eine rein elektrische **Mindestreichweite von 60 Kilometern** haben. Für Antragstellungen bis zum 31.12.2021 galt noch eine rein elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern.

01.01.
2023

Ab dem 1. Januar 2023 gibt es den Umweltbonus nur noch für Fahrzeuge, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der **ausschließlich über einen elektrischen Fahranteil** und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird.

Die Fördersätze im Überblick

Fahrzeugtyp	Netto-Listenpreis Basismodell	Bundesanteil (verdoppelt)	Herstelleranteil (netto)	Gesamt (netto)
Elektroauto	bis 40.000 €	6.000 €	3.000 €	9.000 €
Elektroauto	über 40.000 € bis 65.000 €	5.000 €	2.500 €	7.500 €
Plug-in Hybrid	bis 40.000 €	4.500 €	2.250 €	6.750 €
Plug-in Hybrid	über 40.000 € bis 65.000 €	3.750 €	1.875 €	5.625 €

Gültig bis Ende 2022

Quelle: Bafa. Es gilt der Netto-Listenpreis in Deutschland.



Das gilt jetzt bei Leasingfahrzeugen

Auch Leasingfuhrparks kommen in den Genuss des Umweltbonus.

Auch Leasingfuhrparks kommen in den Genuss des Umweltbonus. Allerdings sieht eine neue Richtlinie vor, dass sich die Zahlungen bei geleasteten Autos nach der Vertragsdauer staffeln.

Hier gibt es mehr Förderung bei längeren Laufzeiten. Liegt die Laufzeit bei zwölf bis 23 Monaten, wird nur der halbe staatliche Bonus gewährt, bei sechs bis elf Monaten Laufzeit sinkt er auf ein Viertel.

Fuhrparks, die auf kurze Leasingzeiten setzen, müssen neu rechnen oder ihre Strategie überdenken. Die meisten Leasingverträge laufen jedoch länger als 24 Monate. Insofern profitieren Unternehmen beziehungsweise Flotten auch weiterhin von der vollen Umweltprämie.





Dienstwagenberechtigte profitieren bei reinen Elektrofahrzeugen (BEV) und Plug-in Hybriden (PHEV) von einem vergünstigten Steuersatz.

Steuervorteil macht E-Fahrzeuge als Dienstwagen attraktiv

Dienstwagenberechtigte profitieren bei reinen Elektrofahrzeugen (BEV) und Plug-in Hybriden (PHEV) von einem vergünstigten Steuersatz. Sie müssen je nach Kriterien nur 0,25 oder 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises versteuern. Zum Vergleich: Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden mit 1 Prozent des Listenpreises beim Finanzamt angesetzt.

Vor allem reine Elektrofahrzeuge stellen mit nur 0,25 Prozent einen großen steuerlichen Anreiz dar. Der vergünstigte Steuersatz ist für 74 Prozent der Fuhrparkleiter der Grund für die Beschaffung eines Elektrofahrzeuges oder Plug-in Hybrids. Das besagt eine Umfrage der Deutschen Automobil Treuhand (DAT). 62 Prozent bestätigten, dass sie aufgrund des Steuervorteils Anfragen von Dienstwagenfahrern zur Beschaffung solcher Pkw hätten.

Strengere Regeln für Plug-in Hybride

Die Anforderungen an Fahrzeuge mit alternativen Antrieben werden strenger. Um von der 0,5-Prozent-Regelung zu profitieren, müssen Plug-in-Hybride eine rein elektrische Mindestreichweite von 60 Kilometern vorweisen oder höchstens 50 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren. Und weitere Verschärfungen sind im Gespräch. Bisher war geplant, dass die elektrische Mindestreichweite ab 2025 dann 80 Kilometer betragen soll. In der Diskussion ist, dies auf den 1. August 2023 vorzuziehen. Greenwashing soll damit verhindert werden. Grundsätzlich sollen Plug-in Hybride von der 0,5-Prozent-Regelung nur noch dann profitieren, wenn das Fahrzeug auch tatsächlich überwiegend (mehr als 50 Prozent) im rein elektrischen Fahrtrieb betrieben wird. Wer hauptsächlich den Verbrenner nutzt oder den rein elektrischen Fahranteil nicht nachweisen kann, verspielt die Vorteile und muss den Regelsteuersatz für den Dienstwagen bezahlen.



Keine Kfz-Steuer, keine Steuer beim Laden am Firmensitz...

Elektroautos sind in Deutschland nach der Erstzulassung für zehn Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Davon profitiert das Unternehmen. Interessant für Arbeitnehmer: Wird der Firmenwagen beim Arbeitgeber geladen, müssen sie dafür keine Steuern bezahlen. Denn bei dieser Ersparnis handelt es sich nicht um einen geldwerten Vorteil – wie etwa bei Tank- oder Essensgutscheinen.



04. Plug-in Hybride: Mogelpackung oder Chance?

Plug-in Hybride werden nach wie vor gefördert, sind jedoch ökologisch höchst umstritten. Der Grund: Werden Plug-in Hybride nicht regelmäßig mit Strom geladen, sondern stattdessen hauptsächlich mit dem Verbrennungsmotor gefahren, haben sie eine wesentlich schlechtere CO₂-Bilanz als Benzin- oder Diesel-Fahrzeuge.

Ohne die Unterstützung durch die E-Maschine kommt ein Plug-in Hybrid aufgrund des höheren Gewichts schnell auf Spritverbräuche von mehr als zehn Liter pro 100 Kilometer. Statt CO₂ einzusparen und Kosten zu senken, treiben Plug-in Hybride dann die Betriebskosten in die Höhe. Diese Erfahrung machen derzeit viele Fuhrparkmanager.

Wie Sie Plug-in Hybride als Brücke zur E-Mobilität nutzen

Plug-in Hybride können bei verantwortungsvollem Umgang eine Brücke zu reinen Elektrofahrzeugen sein. Viele Dienstwagenberechtigte haben nach wie vor Vorbehalte gegenüber elektrischen Antrieben. Das betrifft vor allem die Reichweite. Plug-in Hybride können Ängste nehmen und ein Einstieg in das Thema Elektromobilität sein. Damit die Plug-ins nicht zur Kostenfalle werden, müssen Fuhrparkmanager vorsorgen:

- Sensibilisierung für Nachhaltigkeit und Kosten (hoher Spritverbrauch und damit schlechte CO₂-Bilanz bei Nutzung des Verbrennungsmotors)
- Klare Regelung und Vereinbarung zur Nutzung des Elektroantriebs
- Lademöglichkeiten bereitstellen (Private Wallbox, Ladekarten, Lademöglichkeit auf dem Unternehmensgelände)
- Transparentes Bonussystem als zusätzlicher Anreiz



Klare Regelung zur Nutzung von Plug-ins

Mit einer Vereinbarung zur Nutzung des Elektromodus kann der Fuhrparkverantwortliche festlegen, dass der Dienstwagen überwiegend im Elektromodus bewegt wird und regelmäßig an die Ladestation kommt. Dienstwagenberechtigte verpflichten sich mit Unterzeichnung der Vereinbarung, die darin festgeschriebenen Richtlinien des Unternehmens einzuhalten und das Fahrzeug entsprechend der Vorgaben zu nutzen.

Eine Vereinbarung ist aber nur dann sinnvoll, wenn sie auch überwacht und kontrolliert wird. Eine ausgereifte Flottenmanagement-Software bietet diese Tools. Anhand der Fahrerprofile können Fuhrparkleiter die Nutzung überprüfen. Fahrzeugdaten geben Auskunft, wann ein Fahrzeug elektrisch gefahren wurde und wann nicht.

Wichtig dabei: Überprüfung und Kontrolle müssen DSGVO-konform bleiben.

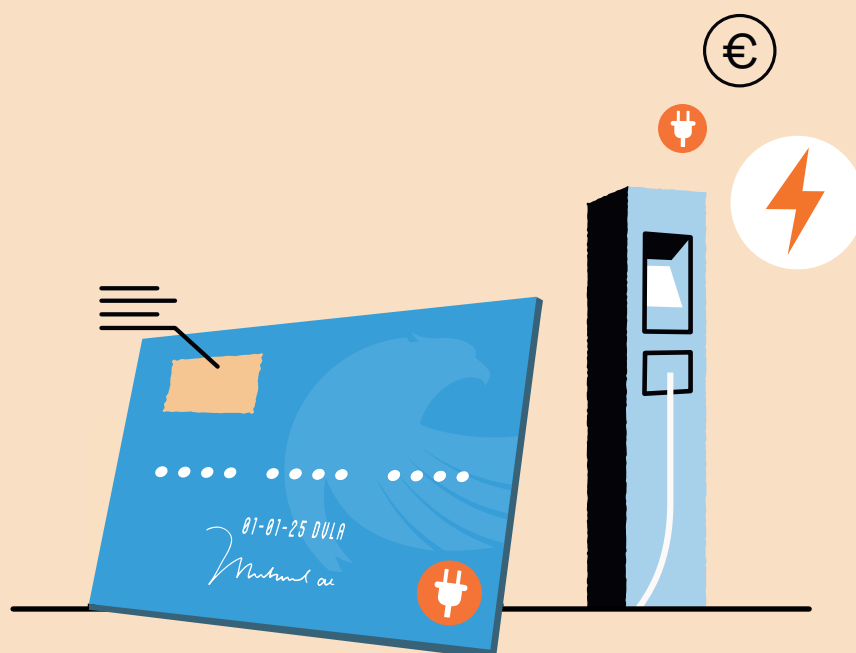


05. Größte Hürde: Aufbau einer Ladeinfrastruktur

Die Integration von E-Fahrzeugen in eine bestehende Flotte ist für Fuhrparkmanager mit neuen Aufgaben verbunden. Die größte Herausforderung stellt der Aufbau einer Ladeinfrastruktur dar.

Aber: Ist dieses Problem gelöst, unterscheidet sich die Verwaltung eines teil- oder vollelektrifizierten Fuhrparks nicht wesentlich von der eines herkömmlichen Fuhrparks. Diese Möglichkeiten gibt es:

- Ladestationen am Unternehmensstandort
- Private Ladestation (Haus des Mitarbeiters)
- Nutzung öffentlicher Ladepunkte
- Ladekarten



Ladestation am Unternehmensstandort

Durchschnittlich jedes zweite Unternehmen in Deutschland verfügte 2021 laut bfp Mobility Barometer bereits über eigene Ladepunkte für reine Elektroautos und Plug-in Hybride. Vor allem große (66 Prozent) und sehr große Fuhrparks (62 Prozent) setzen auf eine eigene Ladeinfrastruktur. Kleine und mittelgroße Fuhrparks nutzen lediglich zu 42 Prozent und 45 Prozent eigene Ladepunkte auf dem Betriebsgelände.

Im Durchschnitt befinden sich 15 Ladesäulen auf den Betriebsflächen. Die hohe Zahl trägt allerdings, denn die Angaben der großen Unternehmen ziehen den Schnitt nach oben. Die meisten Unternehmen haben lediglich eine bis fünf Ladesäulen installiert.

Grundsätzlich ist für Unternehmen ein Mix aus Schnellladesäulen und „Normal“-Ladesäulen empfehlenswert. Da selbst eine komplett elektrifizierte Flotte nie zur selben Zeit geladen wird, muss die Installation nicht auf Maximalwerte ausgelegt werden. Sinnvoll ist eine integrierte Steuerung, die die Lasten intelligent managt.

Die Vorteile:



- Vermeidung teurer Lastsituationen
- Spitzenlasten angeschlossener Bürogebäude oder Industrieanlagen können berücksichtigt werden
- Eine Überforderung der elektrischen Installation und des Netzanschlusses wird vermieden



Förderung gewerblicher Ladestationen

85 Prozent aller Ladevorgänge finden am Firmenstandort oder an der heimischen Wallbox statt. Unternehmen, die in eine eigene Infrastruktur investieren, machen sich nicht nur unabhängig von öffentlichen Ladepunkten, sondern profitieren auch von einer Förderrichtlinie für gewerbliche Ladestationen. Die wesentlichen Punkte der Förderrichtlinie „Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen und Kommunen“:

Gefördert werden der Erwerb und die Errichtung einer neuen, nicht öffentlich zugänglichen stationären Ladestation inklusive des Netzanschlusses.

Die Ladeinfrastruktur muss sich an Stellplätzen auf dem Unternehmensstandort befinden.

Der Zuschuss beträgt 70 Prozent der förderfähigen Ausgaben, maximal 900 Euro pro Ladepunkt. Dabei werden Ladepunkte mit einer Ladeleistung von bis zu 22 Kilowatt gefördert.





Private Ladestation

Private Ladestationen am Wohnort der Mitarbeiter sind eine weitere Möglichkeit, um die Elektrifizierung der Flotte zu beschleunigen. Unternehmen haben bei der Umsetzung mehrere Möglichkeiten:

Wallbox als Geschenk:

In diesem Fall muss der Arbeitnehmer den geldwerten Vorteil versteuern. Um ihm das zu ersparen, kann der Arbeitgeber auch die Ladestation pauschal mit 25 Prozent Lohnsteuer plus Solidaritätszuschlag und ggf. Kirchensteuer versteuern.

Überlassung oder Ausleihe der Wallbox:

Der dabei entstehende geldwerte Vorteil bleibt lohnsteuer- und sozialversicherungsfrei, solange das Unternehmen Eigentümer der Wallbox ist. Verlässt der Mitarbeiter das Unternehmen, muss er die Ladebox zurückgeben.

Zuschuss zum Kauf:

Weniger attraktiv aus Arbeitnehmersicht ist die private Anschaffung einer Wallbox, seit die KfW-Bezuschussung in Höhe von 900 Euro ausgelaufen ist. Entscheiden sich Arbeitnehmer und Arbeitgeber dennoch für diesen Weg, greift die Pauschalversteuerung. Der Zuschuss ist sozialabgabenfrei. Der verbrauchte Strom für die Ladung kann separat abgerechnet werden.

Geht es an die Abrechnung des zuhause geladenen Stroms, ergeben sich zwei Optionen:

- Exakt zählen oder pauschal abrechnen. Die genaue Abrechnung ist vor allem für Vielfahrer sinnvoll. Die Voraussetzung ist ein gesonderter geeichter Zähler zwischen Stromzähler und Wallbox oder eine eichrechtskonforme Wallbox mit Zugangskontrolle.
- Einfacher ist die monatliche Pauschale. Bis 2030 gilt: Bei zusätzlicher Lademöglichkeit beim Arbeitgeber können 30 Euro pro Monat für reine E-Fahrzeuge und 15 Euro monatlich für Hybrid-Fahrzeuge angesetzt werden. Ohne zusätzliche Lademöglichkeit beim Arbeitgeber ergeben sich 70 Euro monatlich für reine E-Fahrzeuge und 35 Euro für Hybridfahrzeuge .



Öffentliche Ladestationen

Der Ausbau öffentlicher Ladestationen nimmt Fahrt auf. Im Januar 2022 standen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in Deutschland bereits rund 27.700 öffentlich zugängliche Ladestationen zur Verfügung.

Fahrer von E-Fahrzeugen haben daher rein rechnerisch keine Schwierigkeit damit, einen Ladepunkt zu finden. Das Problem liegt vielmehr in der Vielzahl der Betreiber und Anbieter von Ladekarten. Die Authentifizierung an den Ladepunkten beziehungsweise das Bezahlen ist unterschiedlich. Unter Umständen können Fahrer, die nicht über die jeweilige Ladekarte oder App verfügen, ihr Fahrzeug nicht laden.

Auf folgende Punkte sollten Flottenverantwortliche bei der Auswahl der Ladekartenanbieter daher achten:



Wie wird abgerechnet? Einige Anbieter stellen nur die tatsächliche Lademenge in Rechnung, andere berechnen die Zeit, die das E-Auto an der Ladesäule hängt – unabhängig davon, ob Strom fließt oder nicht. Grundgebühren, Startgebühren und Co. können ebenfalls rasch zu Kostenfallen werden.



Wie groß ist das Einsatzgebiet der Firmenfahrzeuge? Eventuell reicht die Ladekarte eines regionalen Anbieters. Bei deutschland- oder europaweiten Fahrten ist die Anzahl der verfügbaren Ladepunkte entscheidend.



Können Schnellladesäulen genutzt werden? Bei langen Autobahnstrecken und großen Distanzen sind Schnellladesäulen sinnvoll. Einige Ladekartenanbieter bieten Zugang zum europäischen Schnellladenetzwerk Ionity, vergleichbar mit den Tesla Superchargern.



Was bietet sich bei Plug-in-Hybriden an? Eine Kombilösung aus Tank- und Ladekarte erleichtert die Abrechnung und zeigt das Nutzungsverhalten.

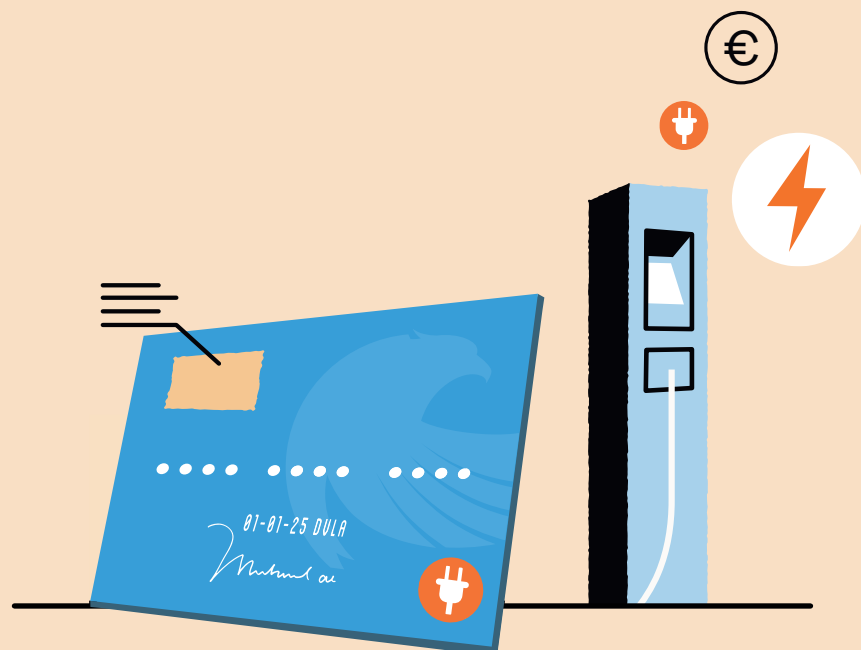


Das ist geplant

Für alle Ladesäulen, die ab dem 1. Juli 2023 erstmals in Betrieb genommen werden, muss die Zahlungsmöglichkeit per Kredit- oder Debitkarte angeboten werden.

Damit möchte die Politik das Laden grundsätzlich vereinfachen und die Preise transparenter machen. Viele Autohersteller arbeiten bereits an der Umsetzung der Plug&Charge-Funktion nach ISO 15118, die eine individuelle Autorisierung beim Ladevorgang an einer öffentlichen Ladesäule überflüssig macht.

Sobald das Ladekabel eingesteckt wird, kommunizieren Auto und Ladesäule verschlüsselt miteinander und der Ladevorgang startet automatisch. Ladekarten sind dann in beiden Fällen nicht mehr nötig.



06. Einnahmen durch THG-Quotenhandel

Anders als beim CO₂-Zertifikate-Handel wird der Preis für die Emission einer Tonne CO₂ nicht an der Börse ermittelt, sondern von Händlern auf Basis von Angebot und Nachfrage festgelegt.

Unternehmen, die ihren Fuhrpark auf Elektromobilität umstellen, können seit diesem Jahr zusätzliche Erlöse generieren. Möglich macht dies die gesetzlich vorgeschriebene THG-Quote (Treibhausgasminderungsquote). Sogenannte Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe, wie beispielsweise Mineralölkonzerne, sind verpflichtet, ihren Treibhausgasausstoß aktuell um sechs Prozent, bis 2030 um 25 Prozent zu reduzieren.

Da sie dafür selbst nicht genug erneuerbare Kraftstoffe in den Verkehr bringen können, dürfen sie ihre Quotenverpflichtung per Emissionshandel an andere Akteure übertragen. Dazu zählen ab 2022 auch Betreiber von E-Flotten. Für Fuhrparks bietet sich damit die Chance auf zusätzliche Einkünfte. Konkret heißt das: Sie können sich für ihre CO₂-Ersparnis entlohnen lassen – pro reinem E-Fahrzeug und jedes Jahr erneut. Die wichtigsten Punkte:

- Vermittler bzw. Plattformen übernehmen für E-Flottenbetreiber die komplette THG-Quotenvermittlung, inklusive Abwicklung mit Behörden und Abnehmern.
- Die Höhe der Prämie ist unabhängig vom Fahrzeug und vom geladenen Strom. Je nach Anbieter liegen die garantierten oder in Aussicht gestellten Beträge für 2022 pro Fahrzeug zwischen 63 und 200 Euro.
- Anders als beim CO₂-Zertifikate-Handel wird der Preis für die Emission einer Tonne CO₂ nicht an der Börse ermittelt, sondern von Händlern auf Basis von Angebot und Nachfrage festgelegt. Für 2023 können also andere Beträge anfallen.



07. Verwaltung der teil- oder vollelektrifizierten Flotte

Prinzipiell unterscheidet sich die Verwaltung einer teil- oder vollelektrifizierten Flotte nicht von der einer Verbrenner-Flotte.

Schließlich bleiben wesentliche Aufgaben der Beschaffung, wie die Frage, ob Kauf- oder Leasingfuhrpark sowie Schadenmanagement und Compliance bestehen. Die große Herausforderung bei der Elektrifizierung der Flotte stellt das Thema Ladeinfrastruktur dar. Ist dieses gelöst, liegen die Unterschiede bei der Verwaltung lediglich im Detail.

Eine passgenaue Flottenmanagementsoftware erleichtert – analog zum Verbrenner-Fuhrpark – die Administration erheblich und verringert den Zeitaufwand. Dank der Digitalisierung und der Möglichkeiten, die etwa

eine ortsunabhängige Cloud-Lösung bietet, haben Flottenverantwortliche zu jeder Zeit den Überblick und die Kontrolle über den Fuhrpark. Auf diese Funktionen der Fuhrparksoftware kommt es an:

Eine passgenaue Flottenmanagementsoftware erleichtert – analog zum Verbrenner-Fuhrpark – die Administration erheblich und verringert den Zeitaufwand.



Vollautomatische Erfassung und Abrechnung der Lade- bzw. Tankkarten inklusive Verbräuche und Zuordnung nach Fahrzeugen und Fahrern



Umwelt-Dashboard und CO₂-Rechner



Echtzeit-Reportings



Digitales Schadenmanagement von der Schadenmeldung via App oder 24/7 Hotline über die Einholung von Versicherungs- und Leasingfreigaben bis hin zur Reparatur



Automatische Terminerinnerung



Compliance Controlling mit elektronischer Führerscheinkontrolle und UVV



Reibungslose und intelligente Verwaltung von Pool-Fahrzeugen mit Corporate-Carsharing-Software

Flottenmanagement mit Avrios

Jeder Fuhrpark ist anders. Aus diesem Grund bietet Avrios drei bedarfsgerechte Software-Pakete an.

Die Basis-Version von Avrios ist kostenlos.

Dieses Essential-Paket ersetzt die Excel-Tabellen und bildet den ersten Schritt hin zu einer Digitalisierung des Fuhrparks.

Mit dem Pro-Paket kontrollieren und reduzieren Fuhrparkmanager zusätzlich sehr einfach und effizient die Flottenkosten.

Das Enterprise-Paket ist exakt auf die individuellen Bedürfnisse eines Fuhrparks sowie die vorhandene IT des Unternehmens zugeschnitten. So können Unternehmen ihre spezifische IT-Struktur vollständig in Avrios integrieren und alle Schnittstellen nutzen.

Sie möchten mehr über Avrios und die Möglichkeiten der Integration von E-Fahrzeugen in Ihren Fuhrpark wissen? Kontaktieren Sie uns. Wir stehen Ihnen gerne zur Verfügung.





Fuhrparkmanagement-Plattform

Behalten Sie die volle Kontrolle über sämtliche Fuhrparkkosten, mit Berichten, die Ihnen auf Knopfdruck die wahren Kosten für jedes Fahrzeug aufzeigen – alles an einem Ort.

The power to act.

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf:



Anna Jakubowitz
Head of Marketing

anna.jakubowitz@avrios.com

Avrios International AG
Weststrasse 50
8003 Zürich
Schweiz

avrios.com

Schweiz
+41 43 505 15 80
hello@avrios.com

Deutschland
+49 30 2555 80 921
hello@avrios.com

Italien
+39 02 94750651
hello@avrios.com