

Die soziale Antriebswende voranbringen

In unseren Werken, Zulieferunternehmen, Kfz-Betrieben und Autohäusern arbeiten Millionen Menschen, die erwarten können, dass ihr Beruf auch morgen noch Zukunft hat. Doch genau diese Zukunft steht unter Druck. Die Krise des internationalen Handels, steigende Energiekosten, Rohstoffknappheit und eine rückläufige Nachfrage nach europäischen Fahrzeugen belasten die heimische Wirtschaft. Zunehmend versuchen chinesische Hersteller auf den europäischen Markt zu drängen. Diese Entwicklungen gefährden nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch die Zukunftsfähigkeit unserer Industrie. Für uns ist klar: Die Transformation zur Elektromobilität ist der einzig realistische Weg zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr.

Damit Elektromobilität zum Erfolg für alle wird, müssen mehr bezahlbare Fahrzeuge angeboten werden. Bislang kaufen vor allem einkommensstärkere Gruppen E-Autos. Die Anschaffungskosten sind weiterhin zu hoch. Für den Einstieg in den Massenmarkt braucht es soziale Teilhabe: Mobilität entscheidet darüber, ob Menschen zur Arbeit kommen, Kinder zum Sport gelangen und der Alltag gelingt. Sie darf kein Privileg für Besserverdienende sein. Sie muss allen Menschen offenstehen.

Kaufprämie und Batteriecheck

Wir wollen von 2026 bis 2029 den Absatz kostengünstiger Elektrofahrzeuge mit einer Kaufprämie fördern. Die Förderung wird nur für batterieelektrische Neu- und Gebrauchtfahrzeuge unter 45.000 Euro (Nettolistenpreis) gewährt, die in Europa produziert wurden und einen bestimmten Umweltscore erreichen. Anspruchsberechtigt sind Personen mit einem kleinen bis mittleren Monatseinkommen. Die Prämie beträgt mindestens 3.000 Euro und soll in gleicher Höhe von Herstellern oder Händlern ergänzt werden.

Um das Vertrauen in gebrauchte E-Autos zu stärken, sollen Händler beim Kauf eines Gebrauchtfahrzeugs einen kostenlosen Batteriecheck anbieten.

Social Leasing

Gerade einkommensschwache Haushalte fahren häufig ältere, emissionsstarke Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Wer Mobilitäts- und Klimaarmut vermeiden will, muss die soziale Antriebswende voranbringen. Schichtarbeitende auf dem Weg zur Frühschicht oder mobile Pflegedienste sind täglich auf das Auto angewiesen. Gerade sie würden von Social Leasing besonders profitieren. Ab 2027 wollen wir ein zielgruppengerechtes Social-Leasing-Programm mit einer geringen Leasingrate und späteren Kaufoption für europäische E-Fahrzeuge einführen, die vom Umweltscore erfasst sind. Es muss einfach und unbürokratisch sein. Eine Kombination von Kaufprämie und Social Leasing nach dem Vorbild des Förderprogramms Sozial & Mobil für einkommensschwache Haushalte soll möglich sein.

Dienstwagenbesteuerung für Verbrennungsmotoren erhöhen

Der Dienstwagensektor ist das größte Vehikel für einen klimaneutralen Individualverkehr und wird künftig wesentlich zum Entstehen eines E-Gebrauchtwagenmarktes beitragen.

Wir halten an der steuerlichen Privilegierung batterieelektrischer Fahrzeuge fest und sprechen uns für eine Erhöhung des Pauschbetrages ab 2026 um eine variable CO₂-Komponente für den Verbrennungsmotor auf bis zu 1,5 Prozent aus. Emissionsfreie Fahrzeuge werden bessergestellt als solche, die einen besonders hohen Wert an CO₂-Emissionen freisetzen. Die Mehreinnahmen sollen für die Elektromobilität verwendet werden.

Ladeinfrastruktur

Die Ladeinfrastruktur für Pkw ist gut ausgebaut und wächst weiterhin. Seit 2022 hat sich die Zahl der Ladepunkte mehr als verdreifacht und die Ladeleistung mehr als verdoppelt. Deutschland übertrifft damit die europäischen Zielvorgaben. Wir setzen uns dafür ein, den Ausbau konsequent und unbürokratisch fortzusetzen. Die Entwicklung der Ladepreise auf dem Adhoc-Markt beobachten wir aufmerksam und fordern mehr Transparenz für Ladepreise.