

Maßnahmenpaket zur Ankurbelung des E-Autoverkaufs

Der Absatz von Elektroautos bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Gleichzeitig sind hohe Absatzzahlen Voraussetzung, dass die CO₂-Einsparziele erreicht und damit das Pariser Klimaabkommen eingehalten werden kann.

Die Gründe hierfür liegen sowohl auf der politischen aber auch auf der unternehmerischen Ebene. Eine nicht ausreichende Modellpalette, insbesondere für den Massenmarkt, trifft auf zu spät ausgebaute Ladeinfrastrukturen, verschleppten Netzausbau und eine Förderpolitik, die zuletzt Vertrauen verspielt hat. Darüber hinaus erleben wir eine interessensgeleitete, destruktive Debattenkultur von Teilen des politischen Raums, die zu einer Mystifizierung der Elektromobilität führt, anstatt die Vorteile nach vorne zu stellen. Während in Norwegen heute über 50% der Bestandsflotte elektrisch unterwegs ist und der Anteil von Elektrofahrzeugen bei Neuzulassungen bereits über 90% ausmachen, diskutieren wir zum Teil an Fakten vorbei über längst widerlegte Mythen wie Reichweitenprobleme bei kalten Temperaturen und Qualitätsmängel, die gerade bei den deutschen Fabrikaten längst nicht mehr bestehen. Im Gegenteil: Die Zukunft bleibt, ergänzt durch E-Fuels und Wasserstoff, das Elektro-Auto im Massenmarkt und die Transformation dorthin wird erfolgreich sein.

E-Fuels und Wasserstoffantriebe werden für den Übergang sicherlich eine wichtige Rolle spielen, weil auch im Dezember 2034 zugelassene PKW mit Verbrennermotoren noch einige Jahre unterwegs sein werden und hat darüber hinaus in Nischen eine Berechtigung, wie z.B. für Oldtimer sowie Schwerlastfahrzeuge. Insbesondere aus Kostengründen können sie aber keine Alternative für die breite Masse der Auto-Fahrer:innen sein.

Wir sind davon überzeugt, dass E-Autos die Zukunft sind. Wir sehen schon jetzt, dass auf dem wichtigsten PKW-Markt der Neuzeit über 50% der Neuzulassungen Hybrid- sowie E-Autos sind. Gleichzeitig steckt unsere heimische Automobilindustrie in der Krise. Um sie durch das aktuelle Tief zu führen und dafür zu sorgen, dass deutsche Automobile ihren starken Platz auch auf dem zukünftigen Markt halten und sogar auszubauen können, benötigt es jetzt entschlossenes Handeln. Uns geht es dabei nicht darum, das Heute zu manifestieren, sondern ein Morgen zu ermöglichen. Deshalb setzen wir darauf, die effizienteste und erfolgreichste Technologie zu fördern und dabei sowohl die Industrie anzukurbeln, Verbraucher:innen zu unterstützen und das Klima zu schützen.

Mit einem befristeten Maßnahmenpaket wollen wir die Nachfrage nach E-Autos in den nächsten Jahren ankurbeln und so auch die tariflich bezahlten und mitbestimmten Arbeitsplätze in der Branche stärken. Denn wenn eins klar ist, dann dass die Arbeitnehmer:innen der Industrie nicht für die aktuelle Lage verantwortlich sind. Sie leisten seit Jahrzehnten wichtige und gute Arbeit und haben keinen Anteil an falschen unternehmerischen Entscheidungen von Vorständen oder politischen Entscheidungen ohne angemessene Begleitung. Sie gilt es in dieser Situation zu stärken. Dafür steht die SPD.

Dabei darf es kein Hindernis sein, dass wir Geld in die Hand nehmen müssen. Es geht um die Zukunft unserer Kernindustrie, die Zukunft unserer Verkehrspolitik und darum, Teilhabe für Verbraucher:innen aller Einkommensklassen an der Fahrzeugtechnologie der Zukunft zu ermöglichen. Das ist das Investment wert.

Unterstützung beim Kauf:

1. Abwrackprämie 2.0 – beim Wechsel Verbrenner zu E-Auto (Neu/gebraucht)
2. Absatzbarkeit von E-Leasingfahrzeugen verbessern
3. Zukunftsbonus bei E-Autokauf sichern
4. Kaufprämie für E-Gebrauchtwagen
5. Social Leasing Programm – Zugang zu E-Mobilität für Alle

Infrastruktur schaffen / Wertschöpfungsketten halten:

6. Ladeinfrastruktur verstärkt ausbauen – Wallboxen für Privatpersonen und Ladesäulen auf gewerblichen Parkplätzen gezielt fördern
7. Ladestrom vergünstigen
8. Wertschöpfungskette sichern – Batterieforschung fortsetzen

<u>Nr.</u>	<u>Forderung</u>	<u>Konkretisierung / Erläuterung</u>	<u>Ziel /Hintergrund</u>
1.	Abwrackprämie 2.0 – bei Kauf eines E-Autos	<ul style="list-style-type: none">• Wer seinen Verbrenner „abwrackt“, bekommt einen Bonus bei gleichzeitigem Kauf eines E-Autos (z.B. Kauf Neuwagen 6.000 € / Gebrauchtwagen 3.000 €)	<ul style="list-style-type: none">• Zielt auf Autobesitzer• „Alte“ Verbrenner mit hohem CO2-Ausstoß aus dem Markt nehmen• Nachfrage nach E-Autos stärken• E-Gebrauchtwagen erschwinglicher machen• Denkbar: Zielgruppe zu konkretisieren (z.B. anhand des Baujahrs, CO2-Ausstoß, Hubraum etc.)
2.	Einführung eines BEV-Faktors bei den Betriebskosten für gewerbliche Leasingfahrzeuge	<ul style="list-style-type: none">• Einen Faktor von z.B. 1,5 für E-Fahrzeuge bei den Betriebskosten einführen. Gewerbliche Leasingnehmer, die 400 € für ein E-Fahrzeug bezahlen, könnten 600 € steuerlich geltend machen.• Gewerbliche Kunden von Leasingunternehmen profitieren nicht von den gerade im Kabinett beschlossenen Verbesserungen (verbesserte Abschreibung sowie 0,25 statt 1% Dienstwagenbesteuerung), können die Kosten	<ul style="list-style-type: none">• Würde für gewerbliche Kunden den Anreiz erhöhen, ein E-Auto zu leasen• Potential des Dienstwagenmarktes wichtig, um mehr Volumen zu generieren.• Führt absehbar zu mehr Fahrzeugen im Gebrauchtwagenmarkt

		<p>für ihre Leasingfahrzeuge aber als Betriebskosten absetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das würde, analog zur Sonderabschreibung, das BEV-Leasing erheblich attraktiver machen und alle gewerblichen Kunden, egal ob sie kaufen oder leasen, hätten einen Vorteil, wenn sie sich für ein E-Fahrzeug entscheiden. 	
3.	Einführung eines zukunftsgerichteten Bonus für den Kauf eines neuen E-Autos in 3-5 Jahren, bei Kauf eines E-Autos in 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Kauf eines E-Fahrzeugs im Jahr 2025 erhält jeder Käufer einen Gutschein über 5000€, einlösbar für den Kauf eines <u>neuen</u> vollelektrischen PKW im Zeitraum von 3-5 Jahren (Parameter variierbar). • Viele potenzielle Käufer scheuen sich heute noch vor dem Kauf eines E-Autos aus Sorge, dass die Techniksprünge in den kommenden Jahren zu groß sind. Mit dem vorgeschlagenen Modell soll den Käufern die Sorge vor einer Fehlinvestition genommen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zielt (anders als die Abwrackprämie) auf Personen, die noch kein Auto besitzen • Mindert aktuelle Kaufzurückhaltung • Generiert in 3-5 Jahren erneute Nachfrage und erhöht gleichzeitig Angebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt
4.	Einführung Gebrauchtwagenbonus für E-Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Gebrauchtwagenbonus für E-Fahrzeuge in Höhe von 2.500 €. 	<ul style="list-style-type: none"> • Damit würden gebrauchte E-Fahrzeuge für eine große Bevölkerungsschicht attraktiver
5.	Einführung eines Social Leasing Programms – Referenz ist das französische Vorbild	<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Programm erhalten Personen mit kleinen und mittleren Einkommen einen staatlichen Zuschlag zur Leasingprämie für ein mittelpreisiges E-Auto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Macht E-Autos für breite Teile der Bevölkerung nutzbar und schafft damit Nachfrage • Erwartbar, dass viele Fahrzeug am Ende der Leasingdauer auf den Gebrauchtwagenmarkt kommen.

			<ul style="list-style-type: none"> • Frankreich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Das Programm ist auf Geringverdiener gedeckelt ○ Kriterien: Entfernung vom Arbeitsplatz/Fahrleistung pro Jahr/Gewicht und Wert des Fahrzeuges/Herstellung in EU ○ Kriterien in D. anpassbar
6.	Infrastrukturförderung ausweiten	<ul style="list-style-type: none"> • Wall-Boxen + Speicher fördern • Gezielte Förderung für Aufbau von Ladesäulen auf gewerblichen Parkplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Reichweitenängste nehmen • Insb. Lademöglichkeiten in der Stadt verbessern • Infrastruktur bleibt!! Eine einmal aufgebaute Wall-Box bleibt, auch wenn der Besitzer evtl. wieder auf einen Verbrenner umsteigt. Hürde dann geringer, später doch wieder eine E-Auto zu kaufen. Bei Verkauf der Immobilie Hürde für Neubesitzer geringer. • Brauchen Ladesäulen auf jedem Baumarkt- oder Supermarktparkplatz etc. Es muss normal werden sein Auto zu laden, wenn es sowieso rumsteht, weil man Besorgungen macht. Geht nicht darum, immer voll zu tanken. Auch Verbrenner fahren nicht immer mit vollem Tank.
7.	Ladestrom regulieren	<ul style="list-style-type: none"> • Unübersichtliche Preisgestaltung des Ladestroms unattraktiv für Nutzer • Stromsteuer und Netzentgelte temporär vom Ladestrom nehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkalkulation für E-Fahrzeuge verbessern (teurer in der Anschaffung, dafür günstiger im Unterhalt)
8.	Batterieforschung fortsetzen	<ul style="list-style-type: none"> • Im KTF sind ab 2025 keine Mittel mehr für neue Forschungsprojekte vorgesehen • Laufende werden zu Ende gefördert 	<ul style="list-style-type: none"> • Wir unternehmen gerade große Anstrengungen, uns Zugang zu Transformationsrohstoffe zu sichern (CRMA/Rohstoffonds/Rohstoffpartnerschaften)

			<ul style="list-style-type: none">• Im Idealfall gelingt das. Wenn wir aber gleichzeitig den Anschluss bei der modernsten Batterietechnik verlieren, haben wir zwar die Rohstoffe, können damit aber nichts anfertigen, was auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig ist.
--	--	--	--

Table Briefing