

Paket für die erfolgreiche Erneuerung der Autoindustrie

Eine erfolgreiche Erneuerung und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sind von zentraler Bedeutung für den Klimaschutz im Verkehrssektor, den Erhalt von Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland und Europa sowie für die Sicherung der technologischen Souveränität in neuen Wertschöpfungsbereichen.

Aktuell steht die europäische Autoindustrie unter erheblichem Druck. Die Erneuerung zur Elektromobilität und die zunehmende Digitalisierung des Autos sind große Herausforderungen. Zugleich ist die globale Nachfrage derzeit schwach, während zugleich neue Wettbewerber, insbesondere aus China und den USA, den Konkurrenzdruck deutlich erhöhen.

Die deutsche und europäische Autoindustrie und ihre Beschäftigten haben die Kraft und die Innovationsfähigkeit, in diesem sich rasant verändernden Umfeld zu bestehen. Es wird erheblicher Anstrengungen der Industrie selbst brauchen, um die Innovationsdynamik zu erhöhen, Kosten klug zu senken und attraktive Fahrzeugmodelle anzubieten. In dieser schwierigen Zeit kommt es mehr denn je auf eine verantwortungsbewusste Sozialpartnerschaft an.

Auch die Politik ist gefragt. Nach Überzeugung des BMWK ist es oberste Priorität, jetzt Klarheit und Planungssicherheit seitens der Politik herzustellen. Zudem braucht es dringend Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen und europäischen Standortes, sowie zur Erhöhung der Innovationsdynamik. Zudem braucht es weitere Unterstützung beim Hochlauf der E-Mobilität als neuer Leittechnologie.

Das BMWK schlägt deshalb vor:

I. Festhalten am Erneuerungskurs – Käufervertrauen herstellen

Das BEV bleibt global auf dem Vormarsch. Insbesondere in China, dem weltweit wichtigsten Automarkt, ist die Verbrennertechnologie bereits jetzt ein Auslaufmodell geworden. Die EU hat ein Auslaufen des fossilen Verbrenners für PKW ab 2035 beschlossen. Dies folgt der globalen Wende hin zur E-Mobilität und ist zugleich unerlässlich für das Erreichen der europäischen Klimaschutzziele.

Die deutsche und europäische Autoindustrie braucht nun Planungssicherheit, die Verbraucherinnen und Verbraucher Klarheit. Mit dem ETS II werden in den nächsten Jahren die Kraftstoffpreise dynamisch steigen, umso wichtiger ist es, dass die Alternativen zum Verbrenner vorankommen und die heimische Autoindustrie auf diesem Feld konkurrenzfähig ist.

Deshalb sollte das beschlossene Ziel eines Ausstiegs aus dem fossilen Verbrennungsmotor sowie die Flottengrenzwerte bestehen bleiben. Die Politik darf den Hochlauf und das Vertrauen in die Elektromobilität nicht durch einen Zick-zack-Kurs gefährden.

Sinnvoll scheint es allerdings vor dem Hintergrund der aktuellen Absatzprobleme, die möglichen Strafzahlungen aus Verstößen gegen die Flottengrenzwerte zu flexibilisieren. Konkret schlägt das BMWK vor, die Möglichkeit zu schaffen, Strafzahlungen aus dem Jahr 2025 durch eine Übererfüllung der Vorgaben für 2026 und 2027 zu vermeiden. Eine komplette Aussetzung der Strafzahlungen ist nicht zielführend – sie würde massiv in den Wettbewerb zwischen den Autoherstellern eingreifen und das System der Flottengrenzwerte untergraben.

Mögliche Einnahmen aus den Strafzahlungen sollten zudem nicht allgemein dem europäischen Haushalt zufließen, sondern gezielt für eine Unterstützung der europäischen Autoindustrie verwendet werden.

II. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

Die Autoindustrie leidet wie die Wirtschaft insgesamt unter der deutschen und europäischen Standortchwäche. Entscheidende Stellschrauben sind dabei die Energiepreise, die steuerlichen Rahmenbedingungen und hohe Bürokratielasten.

Auf die Verbesserung dieser Bedingungen zielt die von der Bundesregierung ausgearbeitete Wachstumsinitiative ebenso wie die von Bundesminister Habeck vorgeschlagene Modernisierungsagenda.

Wesentliche Elemente sind eine Investitionsprämie, die Absenkung der Stromsteuer, sowie die Halbierung der Netzentgelte, sowie weitere Anstrengungen zum Bürokratieabbau, insbesondere auch auf europäischer Ebene.

Die Automobilindustrie sollte durch die weitere Förderung von Transformationsnetzwerken unterstützt werden.

III. Innovationsdynamik unterstützen

Das Auto und seine Fertigung werden derzeit in rasanter Geschwindigkeit neu erfunden. Die Wende des Antriebsstrangs ist dabei nur ein Teilbereich, hinzu kommen die Digitalisierung des Autos und das automatisierte Fahren ebenso wie Neuerungen in der Robotik und der Material

Die europäische und deutsche Autoindustrie kann den zukünftigen Wettbewerb nur mittels hoher Innovationsleistung gewinnen. Dazu hat die Autoindustrie mit ihren starken Forschungsabteilungen und dem breiten Zulieferergeflecht alle Fähigkeiten, sie muss diese allerdings mehr denn je unter Beweis stellen – denn auch hier ist der Wettbewerbsdruck hoch wie nie.

Die Politik kann und sollte diese Innovationsdynamik unterstützen. Der im BMWK angesiedelte Expertenkreis zur Transformation der Autoindustrie hat dazu viele Vorschläge unterbreitet.

Zentrale Anteile der Wertschöpfung beim BEV entfallen auf die Batterie. Hier hat Europa bisher den Anschluss verpasst und droht einen großen Teil zukünftiger Wertschöpfung zu verlieren. Trotz Rückschlägen wäre es falsch, den Wettbewerb um diese Schlüsseltechnologie aufzugeben. Der Staat sollte hier insbesondere durch die Förderung weiterer Forschung, und durch die Schaffung guter Rahmenbedingungen unterstützen.

IV. Gezielte Unterstützungsmaßnahmen für die Elektromobilität

Die Politik hat sich parteiübergreifend zur Elektromobilität als Leittechnologie bekannt. Sowohl industriepolitisch wie klimapolitisch ist eine weitere Unterstützung des Hochlaufs notwendig in drei Bereichen:

Laden:

Das Laden von E-Autos muss einfacher und billiger werden.

- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss weiter fortgesetzt und beschleunigt werden. Die staatliche Förderung muss erhalten bleiben, zudem sind weitere regulatorische Maßnahmen notwendig.
- Es braucht mehr Wettbewerb durch ein erhöhtes Angebot und bessere Preistransparenz an den Ladesäulen und eine europaweite Regelung für eRoaming durch die neue Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU-AFIR).
- Die Effizienz- und Kostenvorteile des Zusammenspiels von Elektromobilität und Erneuerbaren Energien müssen gehoben werden. Ab 2025 wird das Angebot dynamischer Stromtarife verpflichtend, dies ermöglicht zusammen mit der Digitalisierung des Stromnetzes das Laden

des eigenen E-Autos zu Zeiten günstiger Strompreise. Der nächste Schritt ist die Ermöglichung bidirektionalen Ladens, so dass Autos, wenn sie den Strom gerade nicht benötigen, ihn auch gewinnbringend ins Netz einspeisen können.

- Strom als zentrale Energieform der Klimaneutralität sollte zudem weiter von Abgaben und Steuern entlastet werden. Wir machen Strom billiger, indem wir die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestniveau senken und die Netzentgelte durch öffentliche Teilfinanzierung halbieren.

Dienstwagen und Firmenflotten:

Für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität ist der gewerbliche Markt (Firmenflotten, Dienstwagen) besonders entscheidend. Besonders kommt es auf große Flotten wie Car-Sharing- und Mietwagenflotten an.

- Die Bundesregierung hat bereits eine Sonderabschreibung für E-Autos beschlossen. Wir wollen zudem gewerblichen Leasingnehmern ermöglichen, die für das Leasing von Elektrofahrzeugen aufgewendeten Leasingraten zeitlich vorgelagert und damit gewinnmindernd steuerlich geltend zu machen.
- Wir wollen das Dienstwagenprivileg so reformieren, dass es noch deutlichere Anreize für klimaneutrale Mobilität setzt.
- Die öffentliche Hand sollte als Nachfrager bei der Elektromobilität vorgehen.

Bezahlbare Elektromobilität:

Wir wollen Anreize zum Erwerb von E-Autos auf Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen fokussieren. Die breite Kaufförderung in Form des Umweltbonus war in erster Phase der Markteinführung des E-Autos sinnvoll. Sie hatte allerdings hohe Mitnahmeeffekte und verteilungspolitisch schwierige Effekte. Die staatliche Unterstützung sollte sich in der nächsten Phase fokussieren und am Ziel ausrichten, dass Elektromobilität für alle bezahlbar ist. Förderung wollen wir dabei nur an jene gewähren, die auch in Europa mit seinen hohen sozial-ökologischen Standards produzieren: In Europa, für Europa.

- Wir wollen als Anreiz zum Kauf von E-Autos (Neuwagen und Gebrauchte) ein Ladestromguthaben von 1.000 Euro (für das Laden an öffentlich zugänglichen Ladesäulen) staatlich finanzieren.
- Für Käufer eines Elektrofahrzeugs mit niedrigen und mittleren Einkommen wollen wir eine steuerliche Förderung einführen. Ein bestimmter Anteil der Anschaffungskosten soll von der Steuer abgesetzt werden können vergleichbar der Förderung der energetischen Gebäudesanierung.
- Menschen mit niedrigen Einkommen werden durch steigende CO₂-Preise besonders getroffen. Für diese Gruppe, die von der steuerlichen Förderung kaum profitieren würden, führen wir alternative Modelle wie ein Social Leasing- Modell ein.
- Um den Gebrauchtwagenmarkt anzukurbeln, wollen wir professionelle Batteriechecks mit 100 Euro bezuschussen. Gebrauchte BEV erleichtern insb. für preissensitive Kunden den Einstieg in die E-Mobilität. Der (potenzielle) Käufer erhält durch einen professionellen Batteriecheck Gewissheit über den Zustand der gebrauchten Fahrzeugbatterie und damit über den Restwert des Fahrzeugs.