



Position

Der deutsche Kraftfahrzeugmarkt benötigt weitere Anreize für die Verbreitung alternativer Antriebe

Juni 2019

Deutschland sollte einen deutlich größeren Beitrag zur Entwicklung des Marktes für alternative Antrieben leisten. Das Land ist die größte Volkswirtschaft und der größte Auto-Markt Europas. Wenn alternative Antriebe hierzulande den Durchbruch schaffen, wäre dies ein wichtiges Signal.

Die europäische CO₂-Regulierung fordert von den Herstellern eine weitere deutliche Reduzierung des CO₂-Ausstosses ihrer Neuwagen bis 2030. Die Antriebsstrategien der Hersteller beginnen bei der weiteren Optimierung von Benzin- und Dieselmotoren. Diese Fahrzeuge werden auch in zehn Jahren noch einen Großteil der Verkäufe ausmachen. Absehbar ist allerdings, dass alle Hersteller den Anteil von neuen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben deutlich erhöhen müssen. Dabei werden Elektrofahrzeuge (BEV und PHEV) zumindest mittelfristig die wichtigste Rolle spielen. Gleichzeitig plädieren die internationalen Hersteller dafür, im Sinne eines technologieoffenen Ansatzes, auch andere alternative Technologien und Antriebe voranzutreiben und zu fördern. Die Fahrzeughersteller setzen im Rahmen ihrer Unternehmensstrategien beim Antrieb der Zukunft jeweils eigene Schwerpunkte.

Um ihre europäischen Flottenziele erreichen zu können, sind alle Hersteller darauf angewiesen, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben insbesondere im wichtigsten Markt Deutschland in großer Zahl gekauft werden. Eine dynamische Entwicklung der alternativen Antriebe in Deutschland ist aus gesamteuropäischer Sicht von entscheidender Bedeutung. Bisher ist die Dynamik jedoch noch nicht ausreichend. Zwar wurden 2018 rund 70.000 Elektrofahrzeuge (BEV und PHEV) verkauft, das entspricht jedoch nur einem Gesamtmarktanteil von knapp zwei Prozent. Deutschland liegt damit sogar noch leicht unter dem europäischen Schnitt.

Auch die Automatisierung und die Digitalisierung können Beiträge zu einer nachhaltigeren Mobilität leisten. Für automatisiertes Fahren sind insbesondere europaweit gültige Rahmenbedingungen und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur notwendig. Damit digitale Mobilitätsdienstleistungen entwickelt und praktisch umgesetzt werden können, können auch hier Anpassungen der rechtlichen Regelungen erforderlich werden.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Kirdorfer Straße 21 • 61350 Bad Homburg v.d.H.

Telefon (0 61 72) 98 75 - 0 • Telefax (0 61 72) 98 75 - 20 • E-Mail office@vdik.de • Internet www.vdik.de
Repräsentanz Berlin • Rheinbabellée 43a • 14199 Berlin • Telefon (030) 51 65 46 09 • E-Mail mair@vdik.de

Zusammenfassung der wichtigsten Empfehlungen:

- Der Umweltbonus sollte weiterentwickelt, für die Kunden deutlich vereinfacht und so bald wie möglich bis 2030 verlängert werden.
- Prüfung einer Befreiung von der EEG-Umlage für Ladestrom – zumindest temporär begrenzt
- Kurzfristig neues Förderprogramm zum Aufbau insbesondere privater Ladeinfrastruktur mit einem Volumen von mindestens 1 Milliarde Euro
- Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechtes zur leichteren Einrichtung privater Ladesäulen. Eine Gesetzesnovelle sollte noch in diesem Jahr verabschiedet werden.
- Stärkere Förderung für Wasserstoffmobilität

Elektromobilität

Rein-batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) sind heute für Kunden in Deutschland bereits in großer Vielfalt verfügbar – auch dank des breiten Angebots der internationalen Hersteller. Die VDIK-Mitgliedsunternehmen bieten derzeit 25 rein-batterieelektrische Modelle an. 2018 konnten sie über 16.000 BEVs absetzen, ein Anteil von 38 Prozent. Unter den 10 meistverkauften Elektroautos (BEVs) waren 2018 fünf Modelle von internationalen Herstellern, darunter auch der Bestseller.

Auch Plug-In-Hybride (PHEVs) sind für viele Hersteller integraler Bestandteil ihrer Antriebsstrategie. Diese Fahrzeuge ermöglichen bereits heute elektrisches und damit lokal emissionsfreies Fahren in der Stadt. Gleichzeitig sind sie für Kunden attraktiv, weil dank des ebenfalls vorhandenen Verbrennungsmotors keine Reichweitenangst aufkommen muss. Künftige PHEVs werden deutlich höhere elektrische Reichweite aufweisen. Die internationalen Hersteller sind auch bei PHEVs stark. Der meistverkaufte PHEV in Deutschland ist ein Importauto.

Schließlich sind die internationalen Hersteller auch bei Hybriden ohne Stecker führend. 2018 wurden über 50.000 Fahrzeuge dieser Antriebsart in Deutschland zugelassen. Sie erreichen äußerst niedrige CO₂-Werte.

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller unterstützen seit 2016 den Umweltbonus durch die Übernahme des Herstelleranteils von mindestens 50 Prozent und tragen auch die Verlängerung bis zum 31.12.2020 uneingeschränkt mit.

Empfehlungen

Der Kauf von Elektrofahrzeugen sollte im Rahmen eines Gesamtkonzeptes weiter beziehungsweise noch intensiver gefördert werden

- Vergünstigungen bei der **Besteuerung** von E-Fahrzeugen als Dienstwagen („Halbierung der Bemessungsgrundlage für die 1-Prozent-Regelung“) sollten wie vom BMF vorgeschlagen bis 2030 verlängert werden
- Der **Umweltbonus** sollte weiterentwickelt und so bald wie möglich bis 2030 verlängert werden. Dabei sollte auf Preisgrenzen generell verzichtet werden. Der Antragsprozess sollte entbürokratisiert und für Autokäufer deutlich vereinfacht werden

- Keine Benachteiligung von **Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen**. Ziel sollte es sein, Begriffe (z.B. Definition der förderwürdigen Elektrofahrzeuge) mittelfristig über das Elektromobilitätsgesetz zu harmonisieren.

Der Betrieb von E-Fahrzeugen muss im Vergleich zu Verbrennern günstiger und attraktiver sein.

- Beibehaltung der bereits geltenden Steuerbefreiung für **kostenloses Laden** beim Arbeitgeber
- Prüfung einer **Befreiung von der EEG-Umlage** für Ladestrom – zumindest temporär begrenzt
- **Kfz-Steuerbefreiung** bis mindestens 2030
- Grundsätzlich sollte die **soziale Ausgewogenheit** bei allen Maßnahmen gewahrt werden. Anreize für elektrisches Fahren dürfen nicht im Gegenzug zu einer massiven Verteuerung der Mobilität mit herkömmlichen Verbrennern führen. Positive Anreize sind das Mittel der Wahl.
- Darüber hinaus braucht es **praktische Anreize** für E-Autos: Vor allem die Freigabe von Busspuren und kostenloses Parken sollten endlich umgesetzt werden. Der Bund sollte die Kommunen anregen, diese Maßnahmen breit auszurollen.

Ladeinfrastruktur

Die Unsicherheit über die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten ist heute noch ein zentraler Hemmschuh für die Anschaffung eines Elektroautos. Eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur gibt E-Auto-Fahrern die Sicherheit, dass Ladestrom überall und unkompliziert verfügbar ist. Ihr Ausbau ist daher ein entscheidender Baustein für den Erfolg alternativer Antriebe.

Da rund 85 Prozent der Ladevorgänge zuhause stattfinden, muss gerade der Aufbau einer privaten Ladeinfrastruktur massiv forciert werden. Bis 2030 werden rund 10 Millionen private Ladepunkte benötigt. Im öffentlichen Bereich sind bis 1 Millionen Ladepunkte zu schaffen.

Empfehlungen

- Kurzfristig neues **Förderprogramm zum Aufbau insbesondere privater Ladeinfrastruktur** mit einem Volumen von mindestens 1 Milliarde Euro
- Private und gewerbliche Neubauten müssen von vorneherein mit den notwendigen Netzanschlüssen im Parkbereich ausgestattet oder darauf vorbereitet sein. Dafür gilt es nötige rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen und zielgerichtete Fördermaßnahmen zu beschließen.
- Deutlich höhere Mindestanforderungen an die **Ausstattung mit Ladesäulen** von Parkplätzen in Neubauten oder bei Sanierungen, sowohl in Wohn- als auch in Gewerbeanlagen
- **Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechtes**, damit die Einrichtung privater Ladesäulen in Wohnanlagen deutlich leichter und attraktiver wird. Dies soll nicht mehr durch Einzelne blockiert werden können. Die Maßnahme ist besonders dringlich. **Eine Gesetzesnovelle sollte noch in diesem Jahr vom Bundestag verabschiedet werden.**

Wasserstoffmobilität

Wasserstoff wird für klimafreundliche Mobilität in der Zukunft ebenfalls von großer Bedeutung sein. Kurze Tankzeiten, hohe Reichweiten, guter Komfort und geringes Gewicht sind wichtige Argumente für Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV). Wasserstoffautos erreichen – anders als BEVs – damit schon heute Leistungsdaten die mit denen eines Benziners vergleichbar sind, bei lokaler Emissionsfreiheit. Die Brennstoffzelle spielt insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen und zum Teil auch Bussen eine wichtige Rolle. Denn für den Transport großer Lasten über die Langstrecke wird die Batterie auf absehbare Zeit nicht geeignet sein.

Bei der Entwicklung von Brennstoffzellenfahrzeugen sind einige internationale Hersteller weit fortgeschritten – auch im Vergleich zu ihren deutschen Wettbewerbern. Sie bieten bereits serienreife, alltagstaugliche Brennstoffzellenfahrzeuge an. Auch am Aufbau der notwendigen H₂-Tankstelleninfrastruktur beteiligen sich die internationalen Hersteller.

Empfehlungen

- Fortsetzung des Aufbaus der Wasserstofftankstelleninfrastruktur mit gleichbleibend hohem Tempo: 100 Tankstellen bis Ende 2019, im Anschluss weitere 300
- Förderung von Erzeugungsanlagen für regenerativen Wasserstoff mit 2 Milliarden Euro ab 2021
- Passgenaue Förderung von Anschaffung und Betrieb von FCEVs
- Öffentliche Beschaffung von FCEVs

Gasantrieb

Auch Gas sollte Teil der Bemühungen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr sein. Die internationalen Hersteller setzen sowohl für Pkw als auch für Lkw weiterhin auf Erdgas – sowohl in flüssiger Form (LNG), als auch gasförmig. Bei der Verbrennung dieses Gases entsteht ca. 25 Prozent weniger CO₂ als bei Benzin. Bei der Nutzung von Biogas kann die CO₂-Einsparung noch deutlich größer ausfallen, idealerweise ist dieser Kraftstoff nahezu klimaneutral. Außerdem entstehen wesentlich weniger Stickoxide und Feinstaubpartikel.

Empfehlungen

- Langfristige Planungssicherheit durch klare Förderbedingungen erzeugen
- Dadurch wird der Tankstellenausbau gefördert
- Förderprogramm für energieeffiziente Nutzfahrzeuge ausbauen und verstetigen
- Mautbefreiung beziehungsweise -vergünstigung für LNG-Nutzfahrzeuge frühzeitig bis 2030 verlängern