



# Hauptstadtbrief

Nr. 4 / Nov. 2021



## Der Koalitionsvertrag steht, die Ampelkoalition nimmt ihren Lauf

Am 24.11.2021 gegen 15 Uhr haben die Spitzen von SPD, FDP und Grünen in Berlin den gemeinsamen Koalitionsvertrag mit dem Titel: „Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit“ präsentiert.

Die insgesamt 22 Arbeitsgruppen, bestehend aus 300 Politikern, hatten bereits am 10. November ihre Ergebnisse unter strengen Formanforderungen von fünf Seiten pro AG abgeben müssen. Bis zuletzt war auch im Verkehrsbereich in den Runden der Parteispitzen hart verhandelt worden. Gekennzeichnet waren die Koalitionsverhandlungen jedoch von einer enormen Verschwiegenheit, im extremen Gegensatz zu den Jamaika-Verhandlungen, welche nahezu täglich neue Leaks produzierten.

## Wichtige Punkte aus Sicht des Kfz-Gewerbes

Aus Sicht des Kfz-Gewerbes ergeben sich eine Vielzahl positiver Punkte, jedoch auch einige sehr kritische Inhalte. Gleich zu Beginn des Koalitionsvertrages im Rahmen einer allgemeinen Zielsetzung wird das Ziel deutlich formuliert: „[...] die Technologie des Verbrennungsmotors hinter uns lassen“. (Seite 5).

Positiv aus Sicht der Interessenvertretung ist die Schaffung eines Gesetzgebungsportals, um den Status von Legislativen zu überprüfen. Mehr Kontrolle von Lobbyisten sowie deren Kontaktesuchen bis hin zur Referentenebene der Ministerien wird gleichermaßen gefordert (Seite 10). Bereits die scheidende Bundesregierung hatte ein Lobbyregister entworfen, welches ab dem 01. Januar 2022 gelten wird.

In Bezug auf die Automobilindustrie wird deutlich formuliert: „Unser Ziel sind mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw bis 2030“. Ebenfalls soll eine Strategieplattform „Transformation Automobilwirtschaft“ geschaffen werden“ (Seite 27). Inwiefern jedoch der anvisierte Hochlauf der Elektromobilität praktisch umzusetzen ist, wird bereits öffentlich bezweifelt. Auch angesichts der Förderkulisse (siehe unten) ist das Ziel sehr fraglich.

Bei der Infrastruktur werden erheblich mehr Investitionen in die Schiene als in die Straße versprochen mit Fokus auf „Erhalt und Sanierung“ (Seite 48). Angesichts des enormen Sanierungsbedarfes der Straßen ein schwieriges Unterfangen. Im Bahnverkehr hingegen soll die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppelt werden (Seite 49).

Zum Automobilverkehr äußern sich die Parteien umfangreich und deutlich: „Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen werden wir darauf ausrichten, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist. Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus. Außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte setzen wir uns dafür ein, dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können.“ (Seite 51). Aus der Sicht des Kraftfahrzeuggewerbes allgemein positiv zu bewerten, wobei jedoch die praktische Umsetzung in Frage steht. Dies steht auch in direktem Zusammenhang mit der kommenden Euro-7-Typgenehmigungsverordnung und ihrer Ausgestaltung mit Blick auf die Fahrzeugemissionen. Sollte „die Euro-7“ nicht attraktiv genug sein, werden nur wenige Hersteller noch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren anbieten.

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

In Bezug auf den Umgang mit Fahrzeugdaten äußern sich die Koalitionäre erstaunlich deutlich: „Zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten streben wir ein Treuhänder-Modell an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt“ (Seite 52). Diese Ankündigung ist jedoch nicht im Sinne des Kraftfahrzeuggewerbes, welches eine Offene Telematikplattform im Fahrzeug fordert. Im Jahr 2022 wird die Europäische Kommission hier die finale Rechtsetzung schaffen, welche nun noch deutlich mehr Arbeit und Mühe aus Sicht des Aftermarkets erfordert.

Im Straßenverkehr ist ebenfalls mit zahlreichen Änderungen zu rechnen. Das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung sollen umfassend umgebaut werden, aber die Absage an das Tempolimit bleibt bestehen (Seite 52).

„Alle geeigneten Dachflächen sollen künftig für die Solarenergie genutzt werden. Bei gewerblichen Neubauten soll dies verpflichtend, bei privaten Neubauten soll es die Regel werden“ (Seite 56). Die Forderung nach verpflichtender Solarenergie wurde direkt aus dem Wahlkampf übernommen.

In Bezug auf die Subventionspolitik wird eine „Überprüfung“ der steuerlichen Behandlung von **Dieselfahrzeugen** in der Kfz-Steuer im Rahmen der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie angegeben. Bei den **Plug-In-Hybriden** gilt vorerst Entwarnung bezüglich der Unsicherheit zum weiteren Verbleib der Förderung: „Insbesondere aufgrund bestehender Auslieferungsschwierigkeiten der Hersteller bei bereits bestellten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen werden wir die Innovationsprämie zur Unterstützung der Anschaffung elektrischer Pkw unverändert nach der bisherigen Regelung bis zum 31. Dezember 2022 fortführen“ (Seite 162). Die Förderung soll dann degressiv fortgeführt werden ab dem 01. Januar 2023, abhängig vom elektrischen Fahranteil und der elektrischen Mindestreichweite, welche ebenfalls ab 2023 bei 80 Kilometern liegt. Abschließend heißt es: „Über das Ende des Jahres 2025 hinaus ist die

Innovationsprämie nicht mehr erforderlich“ (Seite 163). Unklar ist jedoch, ab wann die Regelung für Dienstwagen erneuert und inwiefern neben der Innovationsprämie auch der Umweltbonus Bestand hat.

Bei der **Dienstwagenbesteuerung** hat sich entgegen erster Gerüchte kein Bonus-Malus-System durchgesetzt. Jedoch wird die Überprüfung des elektrischen Fahranteils (mehr als 50 % gefordert) von entscheidender Bedeutung sein: „Wird das Fahrzeug nicht überwiegend im elektrischen Fahrbetrieb genutzt oder der rein elektrische Fahranteil nicht nachgewiesen, entfällt der Vorteil und die Nutzung des Dienstwagens wird regelbesteuert (1-Prozent-Regelung)“ (Seite 163). Positiv: CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge sollen analog zu vollelektrischen Fahrzeugen behandelt werden.

## Die Ressortverteilung

Bei den jeweiligen Ministerien konnten sich die Koalitionäre ebenfalls einigen. Die personelle Besetzung der Ressorts ist noch nicht verabschiedet, auch wenn in den Medien bereits eine Vielzahl von Namen kursieren und erste Wünsche bereits früh benannt wurden. So wird mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit Christian Lindner Finanzminister und Robert Habeck Minister für Wirtschaft und Klima. Cem Özdemir soll das Landwirtschaftsministerium übernehmen, nach erbitterten Flügelkämpfen, die Anton Hofreiter um den Posten verloren hatte. Annalena-Baerbock soll das Außenministerium führen.

Die Verteilung der Ressorts sieht folgendermaßen aus. SPD: Innen und Heimat; Arbeit und Soziales; Verteidigung; Gesundheit; Bauen; Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. Grüne: Auswärtiges Amt; Wirtschaft und Klimaschutz; Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz; Ernährung und Landwirtschaft. FDP: Finanzen; Justiz; Verkehr und Digitales; Bildung und Forschung. Das Vorschlagsrecht für den/die Europäische/n Kommissar/in liegt bei den Grünen.

## DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE