

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/31288 –**

### **Wettbewerbsverzerrung und Fördermissbrauch bei der Innovationsprämie**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat den staatlichen Anteil der Subventionen für rein batterieelektrische PKW und Plug-In-Hybride im Rahmen des Konjunkturprogramms vom 6. Juni 2020 verdoppelt. Kunden profitieren noch bis Ende 2025 von der sog. Innovationsprämie. Sie können beim Kauf eines Elektrofahrzeuges mit einer Förderung von bis zu 9 000 Euro und beim Kauf eines Plug-In-Hybrides mit einer Förderung von bis zu 6 750 Euro rechnen. Eine Voraussetzung für die Antragsteller ist, dass das elektrische Fahrzeug beim Kauf mindestens sechs Monate in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sein muss und somit die „Haltedauer“ eingehalten wird (Quelle: [https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen\\_Antrag\\_stellen/neuen\\_antrag\\_stellen.html](https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html)).

Die künstliche Neupreissenkung für förderfähige Elektrofahrzeuge in Deutschland gegenüber den Fahrzeugneupreisen im europäischen Ausland führt laut Medienberichten inzwischen dazu, dass die neu zugelassenen Elektrofahrzeuge in Deutschland nach Ablauf der Haltedauer als Gebrauchtwagen ins europäische Ausland, etwa nach Dänemark, verkauft werden (Quelle: [https://www.focus.de/auto/elektroauto/deutsch-daenische-connection-foerdermissbrauch-fdp-politiker-fordern-stopp-der-elektro-kaufpraemie\\_id\\_12856276.html](https://www.focus.de/auto/elektroauto/deutsch-daenische-connection-foerdermissbrauch-fdp-politiker-fordern-stopp-der-elektro-kaufpraemie_id_12856276.html)). Am Beispiel des Tesla Model 3 zeigt sich, dass der Neuwagen abzüglich der Prämie für 49 000 Euro gekauft und nach einem halben Jahr für knapp 48 000 Euro wiederverkauft werden kann (Quelle: <https://www.autobild.de/artikel/kaufpraemie-fuer-e-autos-umweltbonus-neuwagen-gebrauchter-tesla-20243251.html>).

Weitere negative Begleiterscheinungen der Kaufprämie ergeben sich am Beispiel der Marke Dacia. Der E-SUV „Spring“ ist in Deutschland für einen Grundpreis von 20 490 Euro erhältlich. Kunden können hier auf eine staatliche Förderung in Höhe von 6 000 Euro zurückgreifen, der Herstelleranteil beträgt dabei 3 570 Euro. In Frankreich ist dasselbe Fahrzeug für 16 990 Euro erhältlich und damit in etwa um die Höhe des Herstelleranteils in Deutschland günstiger. Der Vorwurf lautet, dass der Preis in Deutschland lediglich höher angesetzt ist, um den Eigenanteil des Herstellers einzusparen. Dacia bestreitet dies und verweist auf lokale Marktgegebenheiten (Quelle: <https://www.t-onlin>

e.de/auto/neuvorstellungen/id\_89874544/elektroauto-spring-wie-dacia-die-deutsche-kaufpraemie-einkassiert.html).

1. Auf welche Höhe beläuft sich der bisherige Mittelabruf aus der Förderrichtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (bitte nach den vergangenen zwölf Monaten sowie den Anteilen der Hersteller und des Bundes aufschlüsseln)?

Insgesamt beläuft sich der bisherige Mittelfluss des Bundes, seit Beginn der Förderrichtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, auf 2,194 Mrd. Euro (Stand: 30. Juni 2021). Seit Förderbeginn bis zur Einführung der Innovationsprämie haben sich Hersteller und Bund paritätisch an der Finanzierung des Umweltbonus beteiligt.

Fahrzeuge mit Zulassungsdatum ab dem 4. Juni 2020 profitieren zusätzlich von der sogenannten Innovationsprämie. Diese sieht eine zeitlich befristete Verdopplung des Bundesanteils bei gleichbleibendem Herstelleranteil vor.

Bundesanteil in den letzten zwölf Monaten:

07/2020: 24.719.925,00 Euro

08/2020: 27.674.325,00 Euro

09/2020: 65.365.325,00 Euro

10/2020: 95.528.975,00 Euro

11/2020: 172.234.150,00 Euro

12/2020: 189.556.600,00 Euro

01/2021: 177.781.725,00 Euro

02/2021: 286.308.562,50 Euro

03/2021: 301.077.187,50 Euro

04/2021: 206.199.437,50 Euro

05/2021: 188.102.187,50 Euro

06/2021: 178.377.112,50 Euro

**Gesamt: 1.912.925.512,50 Euro Bundesanteil in den letzten zwölf Monaten**

Herstelleranteil in den letzten zwölf Monaten:

07/2020: 24.716.925,00 Euro

08/2020: 24.822.950,00 Euro

09/2020: 40.193.700,00 Euro

10/2020: 54.511.000,00 Euro

11/2020: 93.110.037,50 Euro

12/2020: 97.746.675,00 Euro

01/2021: 91.098.293,75 Euro

02/2021: 145.131.431,25 Euro

03/2021: 153.218.362,50 Euro

04/2021: 104.288.468,75 Euro

05/2021: 94.561.093,75 Euro

06/2021: 89.754.875,00 Euro

**Gesamt: 988.376.887,50 Euro Herstelleranteil in den letzten zwölf Monaten**

2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf in Deutschland neu zugelassene und geförderte Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride, die nach Ablauf der Haltedauer als Gebrauchtwagen ins europäische Ausland verkauft werden?

Hierzu liegen keine genauen Informationen vor, da Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter nach Ablauf der Mindesthaltedauer keine Veräußerungsanzeige beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) einreichen müssen.

Eine Anfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt ergab, dass die verfügbaren Daten im Beobachtungszeitraum 2016 bis Ende 2019 keine Rückschlüsse auf signifikante Verkäufe von Fahrzeugen kurz nach Ablauf der Mindesthaltedauer zulassen. Frühestmögliche Aussagen zum ersten Halbjahr 2020 sind auf Grundlage von Vor- und Nachlaufzeiten erst im Oktober 2021 möglich.

3. Sind der Bundesregierung Fälle dieser Art bekannt?
  - a) Wie viele Fälle sind der Bundesregierung bekannt?
  - b) Um welche Fahrzeugmodelle handelt es sich (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen dazu vor, dass mit dem Umweltbonus geförderte, in Deutschland erworbene und zugelassene Fahrzeuge nach Ablauf der Mindesthaltedauer vermehrt ins Ausland verkauft worden sind. Aufgrund der fehlenden Datengrundlage können keine weiterführenden Angaben gemacht werden.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Ausgestaltung der Haltedauer, und ist eine Ausweitung vorgesehen?

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Anfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt sieht die Bundesregierung derzeit keine Notwendigkeit, die Mindesthaltedauer bei Kaufgeschäften zu erhöhen.

5. Plant die Bundesregierung eine Anpassung der Förderrichtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)?
  - a) Wann wird die Anpassung veröffentlicht (bitte das Quartal angeben)?
  - b) Welche Änderungen sind geplant (bitte in Stichpunkten aufführen)?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Die Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge ist seit 2016 in Kraft und wurde seitdem regelmäßig angepasst. Auch die neue Bundesregierung dürfte die Förderung in der nächsten Legislaturperiode erneut bewerten und bei Bedarf einer Anpassung unterziehen. Dazu dürfte auch die Frage gehören, in welchem Umfang die Förderung stärker nach dem Anteil der rein elektrischen Fahrweise anzupassen sein wird.

6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf die womöglich künstliche Erhöhung der Preise für förderfähige Neufahrzeuge (rein elektrisch oder Plug-In) in Deutschland gegenüber dem europäischen Ausland, und wie bewertet sie dies?
7. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um diesen Preiserhöhungen entgegenzuwirken?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verfügt über keine Informationen zur Preispolitik von Fahrzeugherstellern im europäischen Ausland.

Die Förderrichtlinie verfügt jedoch über Vorkehrungen, die sicherstellen sollen, dass der Herstelleranteil auch tatsächlich geleistet wird. So wird beispielsweise der niedrigste Nettolistenpreis eines Basismodells zum Zeitpunkt der Markteinführung als sogenannter BAFA-Listenpreis erfasst. Dieser BAFA-Listenpreis bleibt über die komplette Dauer der Förderung konstant und dient als Referenzwert zur Überprüfung der Herstellerbeteiligung. Der Bundesanteil wird nur gezahlt, wenn der Netto-Kaufpreis (exklusive Mehrwertsteuer) des Basismodells eines Endkunden den BAFA-Listenpreis um mindestens den Herstelleranteil unterschreitet. Auf diesem Weg wird sichergestellt, dass inflatorische Preisadjustierungen ausgeschlossen sind.

Diese Aspekte werden bei der kontinuierlichen Bewertung des Umweltbonus mit einbezogen.