

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Umsetzung des Umweltbonus 2022 bis 2025

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vom 7. Dezember 2021 angekündigt, den im Juli 2016 eingeführten Umweltbonus bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen zu ändern, die Förderung aber bis 2025 fortzusetzen.

Den Verbrauchern ist seit Herbst 2021 durch einen Streit der Koalitionspartner und durch widersprüchliche Zielauffassungen jegliche Planungssicherheit genommen worden. Die Innovationsprämie der Hersteller läuft zum 31. Dezember 2022 aus.

Obwohl im Koalitionsvertrag vereinbart war, die Plug-In-Hybrid-Förderung ab dem 1. August 2023 an eine elektrische Mindestreichweite von 80 Kilometern zu binden und die Förderung fortzuführen, läuft diese nun auch Ende 2022 aus. Mit der Novelle der Richtlinie für den Umweltbonus stehen 2022 letztmalig neue Haushaltsmittel zur Verfügung. Damit kann der Umweltbonus entgegen den Absprachen im Koalitionsvertrag bereits vor 2025 auslaufen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Haushaltsmittel wurden von 2016 bis 2021 jährlich (Titel angeben) zur Verfügung gestellt?
Sind nicht verausgabte Mittel umgeschichtet worden?
2. Wie viele Haushaltsmittel (Titel angeben) waren für die Jahre 2022 bis 2025 ursprünglich für den Umweltbonus im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds vorgesehen?
3. Wie viel Fördergeld wird mit der Streichung der Plug-In-Hybrid-Förderung eingespart?
4. Warum werden letztmalig 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt?
5. Aus welchem Titel werden die 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt?
6. Sind im Titel nicht verausgabte Altmittel enthalten?
7. Ist nach Auffassung der Bundesregierung bereits im laufenden Haushaltsjahr 2023 damit zu rechnen, dass der Fördertopf leer ist?
8. Welche Gründe sprachen dagegen, den Umweltbonus mit weiteren Haushaltsmitteln bis 2025 auszustatten?
9. Wie hoch ist der Herstelleranteil in der Förderung seit 2016, und wie hat er sich geändert?

10. Haben Erfahrungen aus der Bundesförderung für effiziente Gebäude beim Umweltbonus eine Rolle gespielt, und wenn ja, bitte die Gründe angeben?
11. Warum wird die aktuelle Förderung nur noch an Privatkunden ausgerichtet?
12. Wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Einstellung der Förderung von Elektrofahrzeugen das Ziel von 15 Mio. Elektrofahrzeugen bis 2030 erreichen?
Ist die Umrüstung der Dienstwagenflotte aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?
13. Wird die Bundesregierung weiterhin Marktanalysen machen, um ggf. neue Förderprogramme für Elektrofahrzeuge aufzusetzen, wenn die Zulassungen ab 2023 stocken oder langfristig einbrechen?
14. Wie hoch ist die Zahl der geförderten Fahrzeuge seit Programmbeginn im Juli 2016 (bitte Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge [PHV], batterieelektrische Fahrzeuge [BEV] und wasserstoffgetriebene Fahrzeuge [FC] getrennt nach Monat auflisten)?
15. Wie viele Personen sind im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) für die Bearbeitung von Anträgen des Umweltbonus eingepplant?
16. Nach welchen Kriterien wird die Marktmäßigkeit von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen beurteilt?
17. Welche Kriterien zieht das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) für die Beurteilung der Marktmäßigkeit von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen heran?
18. Spricht nach Ansicht der Bundesregierung der hohe Listenkaufpreis bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen gegen die Marktmäßigkeit, und wenn nein, bitte begründen?
19. Warum hält die Bundesregierung an dem Datum der Fahrzeugzulassung als Förderbeginn fest, obwohl alternativ das Fahrzeugbestelldatum missbrauchssicher und bürokratiearm umsetzbar wäre?
20. Wird die Bundesregierung die Dienstwagenbesteuerung ändern, und wenn ja, wie?
21. Beabsichtigt die Bundesregierung, ein Bonus-Malus-System für die Neuzulassung von Verbrennern einzuführen?
22. Wie müsste ein Bonus-Malus-System ausgestaltet werden, um möglichst schnell die Gleichpreisigkeit von Elektrofahrzeugen zu erreichen?
23. Kennt die Bundesregierung den Pressebericht vom 26. Juli 2022 (vgl. <https://www.electrive.net/2022/07/26/regierung-einigt-sich-wohl-auf-umweltbonus-neufassung>), dass ohne eine Kürzung des Umweltbonus die Subventionen in den kommenden Jahren auf zweistellige Milliardenhöhe explodiert wären?
Hat sie dazu eine Bewertung, und wie lautet diese?
24. Wurden die Beendigung der Innovationsprämie und die Novelle der Richtlinie des Umweltbonus mit den betroffenen Herstellern, Händlern und Verbänden oder deren Vertretern abgestimmt?

25. Hat die Verschiebung der Euro-7-Abgasnorm in der EU von 2025 auf 2027 Einfluss auf die Änderungen der Richtlinie zum Umweltbonus?

Berlin, den 30. September 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

