

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/3795 –

Umsetzung des Umweltbonus 2022 bis 2025

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie viele Haushaltsmittel wurden von 2016 bis 2021 jährlich (Titel angeben) zur Verfügung gestellt?

Sind nicht verausgabte Mittel umgeschichtet worden?

Haushaltsmittel in folgender Höhe wurden zur Verfügung gestellt:

Titel: 6092 893 01 (EKF, Energie- und Klimafonds bis 2021, KTF, Klima- und Transformationsfonds ab 2022)

2016: 85 Mio. Euro

2017: 192 Mio. Euro

2018: 275 Mio. Euro

2019: 150 Mio. Euro

2020: 790 Mio. Euro

2021: 3,4 Mrd. Euro

Gemäß der Systematik des Energie- und Klimafonds/Klima- und Transformationsfonds fließen nicht verausgabte Barmittel in die Rücklage des Sondervermögens.

2. Wie viele Haushaltsmittel (Titel angeben) waren für die Jahre 2022 bis 2025 ursprünglich für den Umweltbonus im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds vorgesehen?

Haushaltsmittel in folgender Höhe sind im Wirtschaftsplan und der Finanzplanung des Klima- und Transformationsfonds für den Umweltbonus vorgesehen:

Titel: 6092 893 01 (Klima- und Transformationsfonds)

2022: 5 Mrd. Euro

2023: 2,1 Mrd. Euro

2024: 1,4 Mrd. Euro

3. Wie viel Fördergeld wird mit der Streichung der Plug-In-Hybrid-Förderung eingespart?

Mit der Beendigung der Förderung von Plug-In-Hybridfahrzeugen wird in erster Linie die Förderung auf reine Elektrofahrzeuge fokussiert und die zur Verfügung stehenden Mittel darauf konzentriert. Durch die Anpassung der Förderung entstehen daher auch keine Einsparungen.

4. Warum werden letztmalig 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt?

Die geplanten Anpassungen der Förderung tragen dem Umstand Rechnung, dass die Elektromobilität den Übergang in den Massenmarkt geschafft hat. Die Bundesregierung richtet flankierend die weiteren Rahmenbedingungen darauf aus, dass Elektromobilität der zentrale Baustein zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist. Hierzu zählt unter anderem der Ausbau der Ladeinfrastruktur.

5. Aus welchem Titel werden die 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt?

Die Mittel werden aus dem Titel 6092 893 01 (Klima- und Transformationsfonds) zur Verfügung gestellt.

6. Sind im Titel nicht verausgabte Altmittel enthalten?

Bewilligte Anträge, die bis Jahresende nicht verausgabt werden, sind im Folgejahr durch eine Verpflichtungsermächtigung abgesichert. Die dafür erforderlichen Barmittel sind im Soll-Ansatz des laufenden Haushaltsjahres jeweils berücksichtigt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Ist nach Auffassung der Bundesregierung bereits im laufenden Haushaltsjahr 2023 damit zu rechnen, dass der Fördertopf leer ist?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geht von ausreichenden Mitteln im Jahr 2023 aus.

8. Welche Gründe sprachen dagegen, den Umweltbonus mit weiteren Haushaltsmitteln bis 2025 auszustatten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

9. Wie hoch ist der Herstelleranteil in der Förderung seit 2016, und wie hat er sich geändert?

Die Höhe des Herstelleranteils am Umweltbonus kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Höhe des Herstelleranteils am Umweltbonus (Euro)

2. Juli 2016 bis 18. Februar 2020

Plug-in-Hybrid (PHEV)	Reines Elektrofahrzeug (BEV)	Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)
1.500	2.000	2.000

19. Februar 2020 bis 15. November 2020

BAFA-Listenpreis (Euro) des Neufahrzeugs	Plug-in-Hybrid (PHEV)	Reines Elektrofahrzeug (BEV)	Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)
bis 40.000	2.250	3.000	3.000
über 40.000 bis 65.000	1.875	2.500	2.500
Gebrauchtfahrzeug	1.875	2.500	2.500

Seit dem 16. November 2020

Neufahrzeuge

Reines Elektrofahrzeug (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)

BAFA-Listenpreis (Euro)	bis 40.000	über 40.000 bis 65.000
Kauf	3.000	2.500
Leasinglaufzeit 6 – 11 Monate	750	625
Leasinglaufzeit 12 – 23 Monate	1.500	1.250
Leasinglaufzeit über 23 Monate	3.000	2.500

Plug-in-Hybrid (PHEV)

Kauf	2.250	1.875
Leasinglaufzeit 6 – 11 Monate	562,50	468,75
Leasinglaufzeit 12 – 23 Monate	1.125	937,50
Leasinglaufzeit über 23 Monate	2.250	1.875

Gebrauchtfahrzeuge

	Plug-in-Hybrid (PHEV)	Reines Elektrofahrzeugs (BEV)	Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)
Kauf	1.875	2.500	2.500
Leasinglaufzeit 6 – 11 Monate	468,75	625	625
Leasinglaufzeit 12 – 23 Monate	937,50	1.250	1.250
Leasinglaufzeit über 23 Monate	1.875	2.500	2.500

10. Haben Erfahrungen aus der Bundesförderung für effiziente Gebäude beim Umweltbonus eine Rolle gespielt, und wenn ja, bitte die Gründe angeben?

Die Erfahrungen aus der Bundesförderung für effiziente Gebäude haben beim Umweltbonus keine Rolle gespielt.

11. Warum wird die aktuelle Förderung nur noch an Privatkunden ausgerichtet?

Eine Förderung ausschließlich von Privatpersonen ist nicht vorgesehen. Neben Privatpersonen sollen vielmehr auch gemeinnützige Organisationen weiterhin antragsberechtigt bleiben. Auf diese Weise werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zielgerichtet eingesetzt.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch geeignete Rahmenbedingungen das Ziel erreicht wird.

13. Wird die Bundesregierung weiterhin Marktanalysen machen, um ggf. neue Förderprogramme für Elektrofahrzeuge aufzusetzen, wenn die Zulassungen ab 2023 stocken oder langfristig einbrechen?

Die Bundesregierung wird den Hochlauf der Elektromobilität beobachten und im Bedarfsfall angemessen reagieren.

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)?

Die Anzahl der geförderten Fahrzeuge kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Monat	Plug-In-Hybrid (PHEV)	Reines Elektrofahrzeug (BEV)	Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)
August 2016	126	262	
September 2016	227	424	
Oktober 2016	333	575	
November 2016	428	630	
Dezember 2016	175	306	
Januar 2017	452	589	
Februar 2017	580	670	
März 2017	613	894	
April 2017	452	579	1
Mai 2017	749	818	
Juni 2017	791	924	
Juli 2017	801	851	

Monat	Plug-In-Hybrid (PHEV)	Reines Elektrofahrzeug (BEV)	Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)
August 2017	824	821	
September 2017	748	903	
Oktober 2017	792	786	
November 2017	2.298	2.483	
Dezember 2017	945	1.051	
Januar 2018	1.855	2.832	
Februar 2018	1.410	1.884	1
März 2018	973	1.867	1
April 2018	1.060	1.569	
Mai 2018	1.342	1.943	9
Juni 2018	696	1.032	
Juli 2018	843	1.166	
August 2018	1.260	1.520	
September 2018	946	1.291	
Oktober 2018	667	1.040	1
November 2018	1.400	3.194	1
Dezember 2018	725	1.815	1
Januar 2019	521	1.529	2
Februar 2019	745	2.205	2
März 2019	599	1.977	1
April 2019	1.075	3.434	2
Mai 2019	532	3.747	1
Juni 2019	443	3.404	2
Juli 2019	1.499	5.671	4
August 2019	2.007	6.278	3
September 2019	1.020	3.179	2
Oktober 2019	1.259	3.662	2
November 2019	783	1.862	3
Dezember 2019	1.301	3.102	2
Januar 2020	557	2.351	
Februar 2020	848	3.584	
März 2020	1.257	2.735	
April 2020	1.530	2.553	2
Mai 2020	3.363	6.674	5
Juni 2020	2.743	4.913	
Juli 2020	4.206	5.591	9
August 2020	4.369	5.632	9
September 2020	7.121	8.735	6
Oktober 2020	9.372	11.878	34
November 2020	16.713	19.649	10
Dezember 2020	16.287	21.286	6
Januar 2021	16.879	18.769	4
Februar 2021	25.783	30.599	4
März 2021	30.169	30.861	2
April 2021	19.380	21.471	1
Mai 2021	18.018	19.123	2
Juni 2021	18.705	17.190	2
Juli 2021	26.634	29.042	3
August 2021	25.685	27.405	5
September 2021	22.766	19.643	3
Oktober 2021	35.120	43.930	9
November 2021	25.896	34.377	6

Monat	Plug-In-Hybrid (PHEV)	Reines Elektrofahrzeug (BEV)	Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV)
Dezember 2021	26.443	26.436	3
Januar 2022	35.242	61.632	5
Februar 2022	19.913	26.157	5
März 2022	23.228	34.610	8
April 2022	13.736	21.029	17
Mai 2022	18.946	23.114	13
Juni 2022	26.366	32.552	9
Juli 2022	22.683	30.976	8
August 2022	19.390	28.766	6
September 2022	19.555	26.449	5
Summe:	595.198	774.481	242

15. Wie viele Personen sind im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) für die Bearbeitung von Anträgen des Umweltbonus eingeplant?

Die Anzahl der Mitarbeiter, die für die Antragsbearbeitung eingeplant sind (Vollzeitäquivalent) beträgt 51,54.

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?

Die Fragen 16 bis 18 werden gemeinsam beantwortet.

Plug-In-Hybride sind aus Sicht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz marktgängig und benötigen keine öffentliche Förderung mehr. Angesichts des begrenzten Budgets soll laut Koalitionsvereinbarung der Fokus der Förderung auf Klimaschutz und auf rein batterieelektrische Fahrzeuge gelegt werden. Konsequenz aus Sicht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz ist daher, die Förderung von Plug-In-Hybriden zum 31. Dezember 2022 zu beenden.

19. Warum hält die Bundesregierung an dem Datum der Fahrzeugzulassung als Förderbeginn fest, obwohl alternativ das Fahrzeugbestelldatum missbrauchssicher und bürokratiearm umsetzbar wäre?

Maßgeblich für die Förderung soll weiterhin das Datum des Förderantrags bleiben, der die Fahrzeugzulassung voraussetzt. Das Verfahren wegen aktueller Auslieferungsschwierigkeiten der Hersteller umzustellen, hätte zu erheblichem bürokratischen Mehraufwand bei allen am Antragsverfahren beteiligten Parteien geführt. Zudem war ein wichtiges Entscheidungskriterium, dass die staatlich überwachte Zulassung im Vergleich zu privaten Kaufverträgen als revisions sicherer einzustufen ist. Schließlich hat die Bundesregierung mit der unveränderten Verlängerung der Innovationsprämie um ein Jahr bis Ende 2022 bereits mit

der letzten Novelle der Förderrichtlinie vom Dezember 2021 auf die Liefer-schwierigkeiten reagiert.

20. Wird die Bundesregierung die Dienstwagenbesteuerung ändern, und wenn ja, wie?

Die Prüfungen der Bundesregierung sind noch nicht abgeschlossen.

21. Beabsichtigt die Bundesregierung, ein Bonus-Malus-System für die Neu-zulassung von Verbrennern einzuführen?
22. Wie müsste ein Bonus-Malus-System ausgestaltet werden, um möglichst schnell die Gleichpreisigkeit von Elektrofahrzeugen zu erreichen?

Die Fragen 21 und 22 werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit plant die Bundesregierung kein Bonus-Malus-System.

23. Kennt die Bundesregierung den Pressebericht vom 26. Juli 2022 (vgl. <https://www.electrive.net/2022/07/26/regierung-einigt-sich-wohl-auf-um-weltbonus-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?

Mit den zu erwartenden stark steigenden Zulassungszahlen bei elektrisch be-triebenen Fahrzeugen und gleichbleibenden Fördersätzen hätten die Fördersum-men je nach Laufzeit der Richtlinie Fördersummen in zweistelliger Milliarden-Höhe erreicht. Es handelt sich allerdings um eine rein theoretische Betrachtung, da eine unveränderte Fortführung des Förderinstruments nie geplant war, weil es sich um ein Marktanzreizinstrument handelt, das der jeweiligen Marktent-wicklung angepasst werden sollte und wird. Aus unter anderem diesem Grund wird die Förderrichtlinie Umweltbonus neu ausgestaltet.

24. Wurden die Beendigung der Innovationsprämie und die Novelle der Richt-linie des Umweltbonus mit den betroffenen Herstellern, Händlern und Verbänden oder deren Vertretern abgestimmt?

Die Verbände wurden in die Ausgestaltung der Richtlinie miteinbezogen.

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

Die Verschiebung der Euro-7-Abgasnorm hat keinen Einfluss auf die geplanten Änderungen der Richtlinie Umweltbonus.

