

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/11592 –**

Zuschüsse zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/10852)

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/10852 ist nach Auffassung der Fragesteller nur teilweise eine Aufklärung zu den gestellten Fragen erfolgt, sodass Nachfragen zur Herstellung von Transparenz erforderlich sind, etwa zu den Ausgaben des Programms Umweltbonus, zur Bewertung der Marktgängigkeit von Fahrzeugen und zum Erfolg des Programms.

Die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 nach der Anzahl der gestellten Anträge auf Förderung zur Neuanschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb (Umweltbonus) und den jährlichen IST-Ausgaben des Programms enthält keine Antwort auf die erfragten jährlichen IST-Ausgaben. Die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 gibt weder jährliche Summen der Ausgaben noch eine exakte Summe der Gesamtausgaben an, sondern nennt lediglich die ungefähren Gesamtausgaben über den gesamten Zeitraum mit „rund 10 Mrd. Euro“.

Die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 6 nach den Kriterien zur Bewertung der Marktgängigkeit von vollelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Plug-In-Hybriden (PHEV) im Kontext der Einbrüche von Neuzulassungen nach Beendigung der Förderung von PHEV und BEV besagt, dass keine systematische Bewertung der Marktgängigkeit von Elektrofahrzeugen durchgeführt wird. Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/4119, genauer zu den Fragen 16 bis 18, besagt allerdings, dass PHEV aus Sicht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) marktfähig sind und daher keine öffentliche Förderung mehr benötigen. Diese Antworten erscheinen den Fragestellern widersprüchlich. Fraglich ist in ihren Augen ebenfalls, woran die Bundesregierung die Erreichung des Förderziels des Programms Umweltbonus bemisst, wenn nicht an der Marktgängigkeit und dem Verlauf der Neuzulassungen nach Beendigung des Programms Umweltbonus. Gemäß Förderrichtlinie des Umweltbonus sollte mit der Förderung eine breitere Marktdurchdringung erreicht werden (www.bundesanzeiger.de/pub/publication/JTW

UaZXEaXb7u0J5Ccc/content/JTwUaZXEaXb7u0J5Ccc/BAanz%20AT%2009.12.2022%20B1.pdf?inline).

Umso erstaunlicher erscheinen diese Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/4119 und Bundestagsdrucksache 20/10852 den Fragestellern, weil gemäß Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 und 9 auf Bundestagsdrucksache 20/10852 das Programm „sehr erfolgreich“ gewesen sei – auch wenn seitens der Bundesregierung weder Angaben zur Marktgängigkeit noch zu den eingesparten Tonnen CO₂-Äquivalenten gemacht werden.

1. Wie hoch genau waren die jährlichen IST-Ausgaben für die Förderung der Neuanschaffung von BEV und PHEV seit Bestehen des Programms von 2016 bis heute insgesamt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

2016	6 320 000,00 Euro
2017	37 764 000,00 Euro
2018	62 074 500,00 Euro
2019	98 027 500,00 Euro
2020	651 845 525,00 Euro
2021	3 085 289 666,55 Euro
2022	3 463 579 149,50 Euro
2023	2 599 992 720,89 Euro
2024 (bis einschl. 03.06.2024)	225 442 061,72 Euro
Gesamt	10 230 335 123,66 Euro

2. Woran genau bemisst die Bundesregierung den Erfolg und den Misserfolg des Programms Umweltbonus und die Erreichung des Förderziels einer breiteren Marktdurchdringung (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Bemisst die Bundesregierung die Erreichung des Förderziels des Umweltbonus an den eingesparten Tonnen CO₂-Äquivalenten von PHEV und BEV?
 - b) Bemisst die Bundesregierung die Erreichung des Förderziels des Umweltbonus an der Marktgängigkeit von PHEV und BEV?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat am 1. März 2023 den Auftrag an Fraunhofer ISI erteilt, eine „Begleitende sowie Ex-post-Evaluation der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“ vorzunehmen. Es sollen insbesondere die folgenden Leitfragen geklärt werden:

1. Inwieweit trägt der Umweltbonus zur Erreichung des „15-Millionen-BEV-Ziels“ bei?
2. Welchen Klimaschutz- bzw. Umweltschutzbeitrag leistet die Förderrichtlinie?
 - a. In welchem Umfang konnte die Förderrichtlinie zu THG-Einsparungen beitragen?
 - b. In welchem Umfang konnte eine Verminderung von Luftschadstoffen (NO_x und Feinstaub) erzielt werden?

Der Endbericht wird voraussichtlich im 3. Quartal 2024 vorliegen.

3. Bewertet die Bundesregierung systematisch die Marktgängigkeit von BEV und PHEV, und wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt sie jeweils (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Bundesregierung nimmt eine solche systematische Bewertung nicht vor.

4. Wie erklärt die Bundesregierung die Bewertung der Marktgängigkeit von PHEV durch die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/4119 und die Aussage auf Bundestagsdrucksache 20/10852, dass keine systematische Bewertung der Marktgängigkeit von PHEV und BEV durchgeführt wird (siehe Vorbemerkungen der Fragesteller)?

Die Einschätzung der Marktgängigkeit setzt nicht notwendigerweise eine systematische Bewertung voraus und kann daher auch unabhängig davon erfolgen. Im Übrigen weist der Begriff der Marktgängigkeit einen erheblichen Auslegungsspielraum auf und variiert je nach Kontext oder Situation, in der er verwendet wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.