

Erhöhung der Kaufprämie für elektrische PKW

<p>Kurzbeschreibung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Kaufprämie für rein batterieelektrische und Brennstoffzellen-Pkw beträgt derzeit 5.000 Euro für Fahrzeuge mit einem Nettolistenpreis bis 65.000 Euro und 6.000 Euro bei einem Listenpreis bis 40.000 Euro; davon wird jeweils die Hälfte vom Bund gezahlt und die andere Hälfte von der Automobilwirtschaft. Denkbar wäre beispielsweise eine Erhöhung des Bundesanteils um 1.000 Euro für rein elektrische Fahrzeuge über 30.000 Euro Listenpreis und um 2.000 Euro für Fahrzeuge unter 30.000 Euro Listenpreis. Dadurch würden sich insgesamt Kaufprämien ergeben in Höhe von 8.000 Euro für Pkw <30.000 Euro Listenpreis, 7.000 Euro für Pkw <40.000 Euro Listenpreis und 6.000 Euro für Pkw bis 65.000 Euro Listenpreis. • Plug-In-Hybride werden derzeit mit bis zu 4.500 Euro gefördert. Die CO2-Emissionen von Plug-In-Hybriden hängen aber stark vom individuellen Fahrprofil und dem elektrischen Fahranteil ab, sodass deren Klimavorteil nicht per se gewährleistet werden kann. Dies spricht dafür, die bestehende Förderung nicht weiter zu erhöhen. • Mit Blick auf möglicherweise kurzfristig begrenzte Kapazitäten der Hersteller für die Auslieferung von E-Fahrzeugen sollte das Antragsverfahren auf ein zweistufiges Verfahren umgestellt werden, so dass die erhöhte Prämie bereits bei Kaufabschluss zugesichert wird und bei Zulassung des Fahrzeugs ausgezahlt wird. Das würde auch die Planungssicherheit für die Industrie erhöhen. Ergänzt werden könnte – wie vom Umweltbundesamt vorgeschlagen - die E-Pkw-Kaufprämie um eine Kaufprämie für einen Ladepunkt am regelmäßigen Abstellort des geförderten Fahrzeugs¹¹.
<p>Volumen des Programmes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 400 Mio. Euro.: Für die Förderung von E-Pkw ab dem Jahr 2020 sind bereits Bundesmittel in Höhe von 2,09 Milliarden Euro vorgesehen (Laufzeit bis längstens 2025). Für die Erhöhung des Bundesanteils könnten diese Mittel auf 2,5 Mrd. Euro aufgestockt werden.
<p>Wirkungsanalyse</p>	
<p>Liquiditätswirkungen¹²</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Förderung beim Autokauf kann den Pkw-Absatz stimulieren und so Zulieferer und Hersteller unterstützen. Jedoch besteht das Risiko, dass die vorgezogenen Autokäufe wie bei der Umweltprämie 2009 einen Absatzeinbruch in den nächsten Jahren zur Folge haben. Diese Auswirkung könnte durch das zweistufige Verfahren abgemildert werden, allerdings zu Lasten höherer Mitnahmeeffekte. • Es kann zu Mitnahmeeffekten von Autokäufen kommen, die auch ohne eine Erhöhung der Kaufprämie getätigt worden wären bzw. nur vorgezogen werden. Solche Mitnahmeeffekte reduzieren die konjunkturelle Effizienz der eingesetzten Steuermittel.
<p>Konjunkturlwirkungen¹³</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch eine verstärkte Nachfrage nach elektrischen Pkw können ein beschleunigter Strukturwandel des Sektors angereizt und Risiken für Investitionen in Zukunftstechnologien verringert werden. Eine frühere Fokussierung auf elektrische Antriebe durch entsprechende Anreize kann die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie erhöhen.

¹¹ UBA (2020) [Pressemitteilung Nachhaltig aus der Corona-Krise](#).

¹² Gemeint sind hiermit kurzfristige Wirkungen für Unternehmen und Personen.

¹³ Gemeint sind hiermit mittel- bis langfristige Wirkungen.

Verteilungsaspekte	<ul style="list-style-type: none"> • Negative Verteilungswirkungen, da enge Zielgruppe von Begünstigten und diskriminierend gegenüber Verbrauchern, die sich kein Auto leisten können (regressive Wirkung). • Die Staffelung der Prämien nach Nettolistenpreis dient einer sozial verträglicheren Ausgestaltung – behebt jedoch nicht das Problem, dass nur die Gruppe der Neuwagenkäufer profitiert.
Wirkung auf Nachhaltigkeit/ Klimaschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Die THG-Emissionen im Verkehr könnten sinken, wenn E-Pkw statt verbrennungsmotorischen Pkw gekauft werden. Bereits bei dem heutigen Strommix hat ein typisches E-Auto ab rund 60.000 Kilometer einen Klimavorteil gegenüber einem Benziner. Bei 200.000 Kilometern werden ca. 30% CO₂ eingespart.¹⁴ • Die Wechselwirkung mit der EU-CO₂-Regulierung für Pkw kann allerdings zu einem Wasserbett-Effekt führen, und zwar durch zweierlei Mechanismen: <ul style="list-style-type: none"> - Höhere CO₂-Minderungen bei den Fahrzeugzulassungen in Deutschland werden durch weniger effiziente Fahrzeugzulassungen desselben Herstellers in anderen EU-Ländern ohne analoge Kaufanreize ausgeglichen. Mögliche Klimaschutzeffekte in Deutschland werden so durch höhere Emissionen in anderen Ländern der EU konterkariert. - Wenn mehr E-Fahrzeuge zugelassen werden (die in der Regulierung mit Nullmissionen bewertet werden), sinkt der Anreiz für die Hersteller, möglichst effiziente Verbrenner zu verkaufen, die er ansonsten zur Einhaltung der Emissionswerte in den Markt bringen müsste. • Rebound-Gefahr: Denkbar ist eine Zunahme des Pkw-Verkehrs durch einen steigenden Pkw-Bestand (zusätzliche Pkw-Anschaffung in Haushalten, die bisher keinen Pkw hatten – gerade in Zeiten von Corona eine Gefahr) oder eine Zunahme der Fahrleistung (durch günstige Betriebskosten von E-Pkw im Vergleich zu Verbrennern). Es entstehen dann zusätzliche CO₂-Emissionen durch den Ressourcenaufwand der Pkw-Herstellung und durch die CO₂-Emissionen des Stroms. • Effekt auf Luftschadstoffe vorteilhaft. Ebenso positiver Effekt auf Lärm im innerstädtischen Bereich durch geringere Lärmemissionen. • Bei zu hoher Förderung und steigendem Pkw-Bestand kann es (v.a. in Städten) zu negativen Wirkungen durch den Flächenbedarf kommen. • Der kurzfristige Gesamteffekt ist voraussichtlich nicht signifikant, mittelfristig positive Wirkung durch beschleunigte Transformation möglich.
Wirkung auf Krisenfestigkeit/ Resilienz/ Prävention	<ul style="list-style-type: none"> • Trägt mittelfristig mit sinkendem Anteil von Verbrennern an der Fahrzeugflotte zur geringeren Abhängigkeit von volatilen Preisentwicklungen beim Rohöl, sowie den Rohöl exportierenden Ländern und Lieferungen bei¹⁵. • Perspektivisch kann bei einem höheren Anteil von batterieelektrischen Fahrzeugen die Abhängigkeit von Förderländern der Batterierohstoffe wie Chile, Argentinien & Australien (Lithium) oder der Demokratische Republik Kongo (Kobalt) zunehmen.¹⁶ Ein wichtiger Ansatzpunkt ist daher die konsequente Sammlung und ein adäquates Recycling im Sinne einer Kreislaufwirtschaft.
Infrastruktur-entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Ohne Förderung der Einrichtung von Ladepunkten keine direkte Wirkung auf Infrastrukturentwicklung, ansonsten Förderung eines breiteren Netzes von privaten

¹⁴ Agora Verkehrswende (2019) [Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial](#).

¹⁵ Aktueller Anteil des Rohölimportes in DEU: PKW 45%.

¹⁶ Buchert et al. (2019) [Gigafactories für Lithium-Ionen-Zellen –Rohstoffbedarfe für die globale Elektromobilität bis 2050](#). Kurzstudie erstellt im Rahmen des BMBF-Verbundprojektes Fab4Lib.

Ladepunkten inkl. einer geringeren Zunahme des Drucks auf öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.

Kritische Aspekte und Empfehlungen

Kritische Aspekte für den Erfolg/ Misserfolg

- In der Diskussion wird immer wieder fälschlicherweise suggeriert, die Begrenzung einer Verbrenner-Förderung auf Pkw mit niedrigen Schadstoffemissionen (wie Euro 6dtemp) könne zur CO₂-Reduktion beitragen. Das trifft nicht zu, da zum einen Schadstoffemissionen und CO₂ in keinem direkten Zusammenhang stehen und zweitens sowieso alle Erstzulassungen bereits seit September 2019 die Norm Euro 6dtemp erfüllen müssen.
- Das Gesamtvolumen der Kaufprämien sollte eng begrenzt bleiben, da die Kosten hoch sind bei kurzfristig nur geringer ökologischer Lenkungswirkung.
- Die Gegenfinanzierung sollte im Sinne der Sozialverträglichkeit nicht aus dem allgemeinen Steuerhaushalt erfolgen, sondern durch die Pkw-Nutzer. Möglich ist das durch einen Malus für hoch emittierende Verbrenner (Kfz-Steuer), oder durch eine Erhöhung der Energiesteuer (durch derzeit niedrige Kraftstoffpreise keine Zusatzkosten für Verbraucher gegenüber dem Preisniveau vor der Krise).
- Für eine nachhaltige Rohstoffversorgung für batterieelektrische Fahrzeuge müssen angemessene Umwelt- und Sozialbedingungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Produkte sichergestellt werden und Recyclingstrukturen aufgebaut werden.¹⁷

Kurzbewertung und Empfehlung für jetzige Krise

- Durch eine verstärkte Nachfrage nach elektrischen Pkw kann ein beschleunigter Strukturwandel des Sektors in Richtung Elektromobilität und damit in Richtung Klimaschutz angereizt werden.
- Komplementäre Instrumente: Zukunftsträchtige Technologiekompetenz der Industrie und Zulieferer stärken; CO₂-Preis zur Lenkung der Verbraucher stärken.
- Die Kaufprämien dürfen nicht auf verbrennungsmotorische Pkw ausgeweitet werden. Der Strukturwandel vom Verbrenner zum E-Pkw muss in den nächsten Jahren vollzogen werden, um die Klimaschutzziele im Verkehr erreichen zu können. Eine nicht-zukunftsfähige Technologie wie der Verbrennungsmotor sollte daher nicht mit Steuermitteln gefördert werden. Stattdessen sollte die Transformation des Sektors direkt unterstützt werden (siehe Maßnahme „Förderprogramm innovative Unternehmen der Mobilitätswirtschaft“).

¹⁷ Agora Verkehrswende (2017) [Strategien für die nachhaltige Rohstoffversorgung der Elektromobilität -Synthesepapier zum Rohstoffbedarf für Batterien und Brennstoffzellen.](#)