



Stellungnahme und Bewertung zur Neugestaltung des Umweltbonus

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.



Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Mohrenstraße 20/21
10117 Berlin

Telefon: 0228 9127-0
Telefax: 0228 9127-150
E-Mail: weller@kfzgewerbe.de
stricker@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Verfasser:

Marcus Weller
Christoph Stricker

Copyright und Rechtsvorbehalt:

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Erscheinungsdatum:

02/2022

Bonn, den 23. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Vertreter des Kraftfahrzeuggewerbes mit seinen rund 37.000 Autohäusern und Kfz-Werkstätten mit rund 440.000 Beschäftigten möchten wir uns für die Möglichkeit zum Mitwirken bei einer Neugestaltung des Umweltbonus bedanken.

Auch wenn das Förderprogramm ursprünglich als industriepolitische Maßnahme initiiert wurde, haben Anpassungen der Förderrichtlinie und neue prozessuale Anforderungen vielfach größere Auswirkungen auf die direkt im Kundenkontakt stehenden Autohäuser als auf die Hersteller. Denn es sind Händler, die den Herstelleranteil am Umweltbonus mittragen, die Bürgerinnen und Bürger zu den Förderbedingungen beraten, sowie bei der Beantragung unterstützen und die erforderlichen Dokumente zur Antragseinreichung bereitstellen. Aus diesem Grund bitten wir Sie, das Kraftfahrzeuggewerbe als unabhängigen Vertreter der Kundeninteressen bei der Planung und Anpassung des Förderprogramms auch zukünftig weiterhin einzubeziehen.

Wir möchten dabei helfen, die notwendigen Anpassungen des Förderprogramms bestmöglich zu koordinieren, wobei gleichzeitig die Planungssicherheit und somit das Vertrauen für Bürgerinnen und Bürgern beim Kauf eines klimafreundlichen Fahrzeugs aufrechterhalten werden soll.

Dafür stehen wir Ihnen jederzeit auch persönlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Marcus Weller

Koordinator Alternative Antriebe



Christoph Stricker

Referent Alternative Antriebe

1 Einbezug des Bestelldatums bei der Antragstellung

Aktuelle Lieferengpässe und hohe Kundennachfrage sorgen für lange Lieferzeiten, insbesondere bei Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben. Kunden und Automobilhändler gehen durch teils unvorhersehbare Verzögerungen der Lieferung von förderfähigen Elektrofahrzeugen das Risiko ein, dass die bei einer heutigen Fahrzeugbestellung bestehenden Förderregelungen zum Zeitpunkt der Auslieferung nicht mehr gelten, weil bei der Gewährung der Fördermittel das Zulassungsdatum herangezogen wird. Grund für das Risiko ist die geplante Neuausrichtung des Förderprogramms ab dem 1. Januar 2023.

Diese Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Förderperspektive hat zur Folge, dass sich im Januar Kaufinteressenten für ein Fahrzeug mit Plug-In-Hybridantrieb (PHEV) in 21% der Fälle für eine andere Antriebsart entschieden und in 31% der Fälle sogar vom Kauf abgesehen haben. Kaufinteressenten von neuen, rein elektrischen Fahrzeugen (BEV) haben sich im Januar sogar in 56% aller Fälle entweder gegen den Kauf eines Elektrofahrzeugs oder für den Kauf eines Fahrzeugs mit einer anderen Antriebsart entschieden:

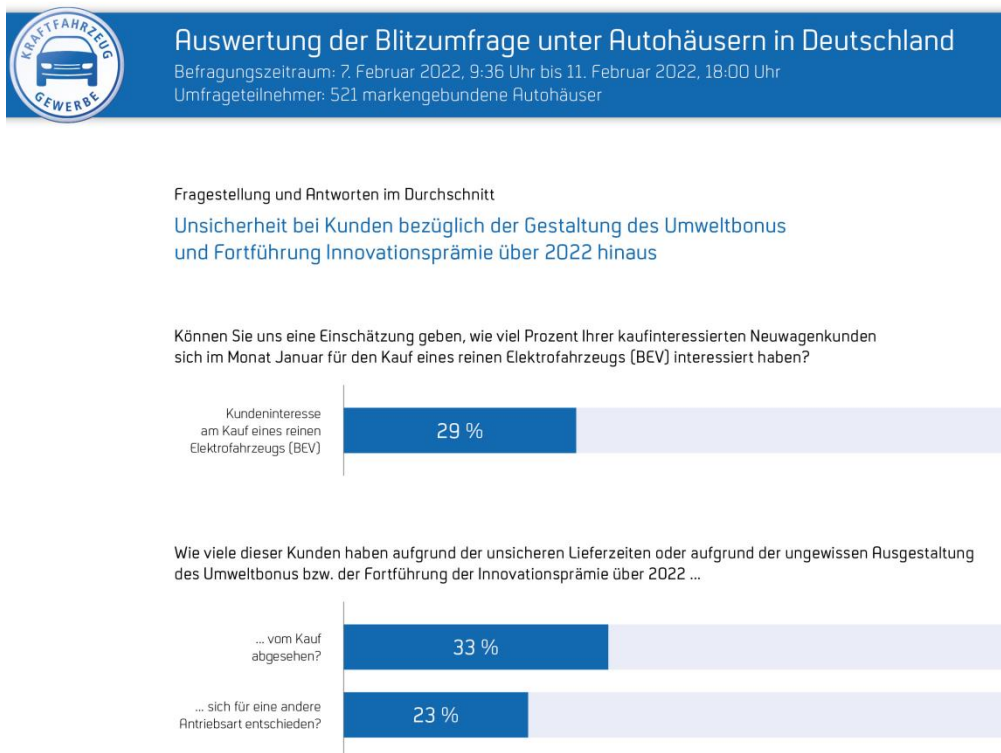


Abbildung 1-1: Blitzumfrage des ZDK zur Unsicherheit bei BEV-Interessenten im Automobilhandel

Angesichts dieser Entwicklungen bedarf es keiner weiteren Erläuterungen, dass der Verkauf von Elektrofahrzeugen durch die aktuelle Förderregelung und die schwierige Liefersituation erschwert wird.

Aus diesem Grund fordert das Kraftfahrzeuggewerbe, dass als Stichtag für die Beantragung der Förderung das Bestelldatum eines Fahrzeugs herangezogen wird, um Planungssicherheit und Vertrauensschutz für Kunden herzustellen. Eine Antragstellung und Reservierung des Bundesanteils könnte bereits ab 15 Tagen nach der Bestellung eines förderfähigen Fahrzeugs unter Vorlage der verbindlichen Fahrzeugbestellung sowie der Auftragsbestätigung erfolgen. Der Zeitraum von 15 Tagen nach der verbindlichen Bestellung sollte dabei aufgrund von geltenden Widerrufsfristen bei Fernabsatz-, Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Privatkunden als Zeitpuffer eingeräumt werden. Nach der Auslieferung des Fahrzeugs müsste vom Antragsteller lediglich die Fahrzeugrechnung und die Zulassungsbescheinigung Teil I als abschließender Nachweis hochgeladen werden.

Die Berücksichtigung des Bestelldatums im Antragsprozess und die Umstellung auf ein zweistufiges Verfahren hätte aber nicht nur den Vorteil, dass Kunden im Fall von langen Lieferzeiten abgesichert sind, sondern könnte auch eine schnellere Auszahlung des Bundesanteils nach der Fahrzeugauslieferung bezwecken. Im Falle der schnelleren Auszahlung würde der Zugang zum Förderprogramm für diejenigen Kunden erleichtert, denen eine Zwischenfinanzierung des Bundesanteils im Zeitraum zwischen der Fahrzeugübernahme und der Auszahlung durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) nicht möglich ist. Insbesondere Leasingangebote, in denen der Bundesanteil als Sonderzahlung berücksichtigt wird, wären somit auch für einkommensschwächere Kundengruppen leichter zugänglich. Diese Beschaffungshürde könnte im Falle eines Festhaltens am einstufigen Verfahren aber auch durch einen zinslosen Überbrückungskredit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) abgeschwächt werden. Ein weiterer positiver Nebeneffekt besteht darin, dass der Fördermittelgeber auf Basis des bekannten Bestellvorlaufs eine Budgetierung vornehmen kann.

2 Anpassung der Mindesthaltedauer

Weiterhin ist kritisch zu bewerten, dass derzeit eine Vielzahl geförderter Fahrzeuge nach der Mindesthaltedauer von 6 Monaten in Deutschland in das europäische Ausland weiterverkauft wird. In einer aktuellen Hochrechnung des Center of Automotive Management (CAM) betraf dies in den ersten 9 Monaten des letzten Jahres rund 30.000 Elektrofahrzeuge. Vor dem Hintergrund des Ziels von 15 Mio. Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen im Jahr 2030 unterstützt das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe eine Anpassung der Förderrichtlinie in diesem Punkt.

Um dieser Entwicklung entgegenzutreten sind aus unserer Sicht zwei Szenarien zur Anpassung der Förderrichtlinie denkbar, welche in den folgenden beiden Abschnitten erläutert werden. In diesem Zusammenhang besteht außerdem die Chance, die Probleme der Förderrichtlinie in Bezug auf junge Gebrauchtwagen zu beseitigen.

2.1 Anhebung der Mindesthaltedauer für Antragsteller

Eine pauschale Verlängerung der Mindesthaltedauer auf 12, 18 oder gar 24 Monate für den Antragsteller würde das Problem nach unserer Einschätzung zwar lindern, den Export geförderter Fahrzeuge allerdings nicht vollständig unterbinden. Diese Einschätzung lässt sich bei einer genaueren Betrachtung der Rolle des Förderprogramms bei Eigenzulassungen des Kfz-Handels, vor allem Vorführ- und Mietwagen von Autohäusern, verdeutlichen:

Autohäuser halten für Kunden zum Zwecke der Fahrzeugpräsentation und für Testfahrten Elektrofahrzeuge vor, die einerseits aufgrund von Herstellervorgaben im Händler- oder Abnahmevertrag und andererseits durch Kundenanforderungen in der Regel nach drei bis sechs Monaten ausgetauscht werden müssen. Mit dieser Umschlagshäufigkeit wird sichergestellt, dass E-Auto-Interessenten aktuelle Technologien, Fahrzeuge und Ausstattungen testen und erleben können. Insbesondere Elektrofahrzeuge unterliegen gegenüber Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben kürzeren Entwicklungs- und Technologiezyklen. Dabei spielen Themen wie Reichweite, Lademanagement und Konnektivität eine wichtige Rolle. Allein im Jahr 2021 wurden 86.306

Elektrofahrzeuge auf den Kfz-Handel zugelassen, darunter 45.696 rein elektrisch Fahrzeuge (BEV) und 40.610 Plug-In-Hybridfahrzeuge (PHEV).¹

Weil sich in der Praxis die eigenständige Beantragung und Vereinnahmung des Umweltbonus mit Innovationsprämie für Neuwagen im Rahmen des Umweltbonus bewährt hat, würde eine Verlängerung der Mindesthaltedauer auf beispielsweise 12 Monate zu erheblichen Verlusten beim Weiterverkauf von selbst zugelassenen Elektrofahrzeugen führen. Infolgedessen sind Szenarien denkbar, in denen Vorführ- und Mietwagen nach der branchenüblichen Nutzungsdauer von 3-6 Monaten nicht an Endkunden verkauft, sondern stattdessen bis zum Ablauf der Mindesthaltedauer gelagert würden, um negative Verkaufsergebnisse zu vermeiden. Auch nach Ablauf der erhöhten Mindesthaltedauer würden Autohäuser diese Fahrzeuge dort verkaufen, wo die höchsten Verkaufspreise zu realisieren sind – das Problem des Exports geförderter Fahrzeuge wäre daher nicht vollends gelöst. Auch für private oder gewerbliche Endkunden könnte der Verkauf eines Elektrofahrzeugs ins europäische Ausland nach unmittelbarem Ablauf der Mindesthaltedauer weiterhin interessant sein.

Vor dem Hintergrund dieser Szenarien müsste eine Überarbeitung der Förderrichtlinie auch die Förderung von jungen Gebrauchtwagen umfassen, damit zumindest für Eigenzulassungen des Kfz-Handels Anreize zur Anwendung der Förderung für junge Gebrauchtwagen geschaffen werden, was gleichzeitig die verstärkte Vermarktung an deutsche Kunden und die Förderung eines Gebrauchtwagenmarktes bezwecken würde. Jedoch hat sich die Förderung für junge Gebrauchtwagen bislang in der Praxis weder für Eigenzulassungen des Kfz-Handels noch für Gebrauchtwagen aus anderen Beschaffungsquellen (z.B. Gebrauchtwagenpools von Herstellern) bewährt.

Es müssten aus Sicht des Automobilhandels bei einer pauschalen Anhebung der Mindesthaltedauer daher folgende Anpassungen bei der Förderung für junge Gebrauchtwagen erfolgen, um selbst zugelassene Elektrofahrzeuge vorrangig an deutsche Kunden zu verkaufen:

¹ Vgl. KBA: Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb im Dezember 2021 (FZ 28.4)

1. Die Förderbeträge für Fahrzeuge mit einem Nettolistenpreis des Basismodells von bis zu 40.000 Euro sollten auf das gleiche Förderniveau wie bei Neuwagen angehoben werden.²
2. Der vorgegebene Mindestnachlass von 20% zuzüglich des Herstelleranteils, der zusätzlich bei den meisten Fabrikaten vollständig auf den Handel abgewälzt wird, übersteigt im Falle eines jungen Vorführgewagens deutlich die branchenübliche Gesamtmarge. Aus diesem Grund sollte die Förderrichtlinie dahingehend angepasst werden, dass Käufer von Fahrzeugen mit einer Erstzulassungsdauer von höchstens 12 Monaten bei der Zweitzulassung in Deutschland den Umweltbonus inklusive Innovationsprämie in gleicher Höhe wie Neuwagen beantragen können, sofern der Hersteller-Anteil am Umweltbonus gewährt wurde. Damit einhergehend muss auch der verpflichtende prozentuale Mindestnachlass idealerweise abgeschafft werden, zumindest aber so weit reduziert werden, dass er dem markttypischen Wertverlust von Kraftfahrzeugen im Verhältnis zum Fahrzeugalter gerecht wird.
3. Ein weiteres Hindernis bei der Vermarktung förderfähiger Gebrauchtwagen, die vorrangig durch Hersteller oder herstellereigene Unternehmen erstzugelassen wurden, stellt der Nachweis des Bruttolistenpreises dar. Auch wenn die Hintergründe für die Einführung eines Gutachtens zur einheitlichen Ermittlung des Listenpreises durch die DAT GmbH oder die Schwacke GmbH nachvollziehbar sind, ist es in der Praxis ein erheblicher administrativer Aufwand, welcher außerdem durch zusätzlich entstehende Kosten für ein solches Gutachten komplett auf den Automobilhandel abgewälzt wird. Einige Händler verzichten aufgrund der Komplexität und der schlechten Erfahrungen auf den Einkauf von elektrischen Gebrauchtwagen. Da die betroffenen Fahrzeuge vor allem aus dem Zulassungsbestand der Hersteller und Importeure stammen, sollten auch die Hersteller und Importeure einen mit dem zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) abgestimmten, einheitlichen Nachweis über den Bruttolistenpreis des jeweiligen Fahrzeugs an den Käufer liefern müssen.

Die Vorteile dieses Szenarios bestehen darin, dass die bisherige Logik der Förderrichtlinie fortgeführt werden würde und der Kfz-Handel flexibel entscheiden könnte, welche Art der Förderung für

² Der Förderbetrag bei Fahrzeugen mit einem Nettolistenpreis des Basismodells von bis zu 40.000 Euro bis zu 1.500 Euro niedriger als bei einem Neufahrzeug, z.B. 7.500 Euro anstelle von 9.000 Euro bei einem reinen Elektrofahrzeug (BEV).

Eigenzulassungen angewendet wird. Demgegenüber besteht in dieser Lösung weiterhin die Gefahr, dass Fahrzeuge unmittelbar nach Ablauf der Mindesthaltedauer in das europäische Ausland verkauft werden. Aus dieser Problematik ist daher ein zweiter Lösungsvorschlag entstanden.

2.2 Fahrzeuggebundene Haltedauer

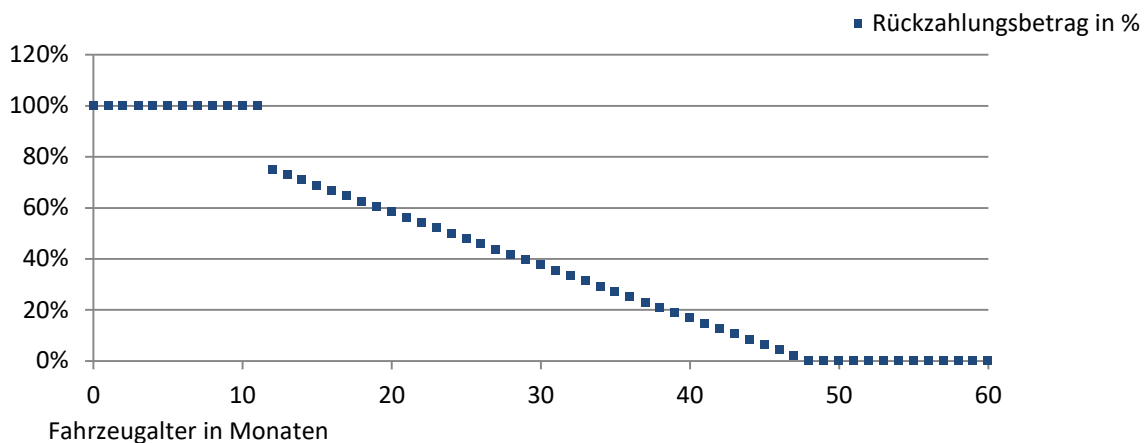
Um Elektrofahrzeuge langfristig im deutschen Fahrzeugbestand zu halten und den Abfluss von geförderten Fahrzeugen ins europäische Ausland nachhaltig zu unterbinden, wäre nach Einschätzung des Kraftfahrzeuggewerbes eine vergleichsweise lange Mindesthaltedauer, beispielsweise in Höhe von 48 Monaten, notwendig. Eine solche, an den Antragsteller gebundene Haltedauer würde jedoch zu Einschränkungen beim Verkauf und dem Handel mit Elektrofahrzeugen führen und überdies die Entstehung eines attraktiven Gebrauchtwagenmarktes behindern. Bei einer solchen Regelung müsste die Haltedauer daher halterübergreifend in Deutschland ausgelegt werden.

Eine zielführende Regelung könnte anstelle einer vorgeschriebenen Haltedauer für den Antragsteller eine anteilige Rückzahlungsverpflichtung des Bundesanteils darstellen, wenn ein in Deutschland gefördertes Fahrzeug innerhalb von 48 Monaten nach Erstzulassung ins Ausland verkauft wird:

Sofern ein gefördertes Fahrzeug vor Ablauf der 48 Monate ins Ausland verkauft wird, muss der Bundesanteil abhängig von der Zulassungsdauer des Fahrzeugs in Deutschland („Fahrzeugalter“) entweder voll oder anteilig zurückgezahlt werden.

Aus Sicht des Kraftfahrzeuggewerbes gibt es dabei zwei praxistaugliche Stufenmodelle, welche die Höhe des Rückzahlungsbetrages für die noch fehlenden Monate bis zum Erreichen des Fahrzeugaltes von 48 Monaten definieren könnten, wobei eine komplette Rückzahlung der gewährten Förderung bei einem Verkauf innerhalb der ersten 12 Monate in beiden Modellen festgesetzt werden sollte:

Abbildung 2-2: Lineare Monats-Staffelung mit voller Rückzahlung im ersten Jahr



Sinnvoll erscheint eine lineare Staffelung auf monatlicher Basis, wobei sich der Rückzahlungsbetrag linear darstellen würde und innerhalb des Fahrzeugalters von mindestens 12 und maximal 48 Monaten mit einer einfachen Formel berechnen ließe:

$$\text{Rückzahlungsbetrag} = \left(\frac{48 - \text{Fahrzeugalter in Monaten}}{48} \right) \times \text{Bundesanteil am Umweltbonus}$$

Unabhängig davon, welches Stufenmodell angewendet wird, sollte gelten: Je früher ein gefördertes Elektrofahrzeug ins Ausland verkauft wird, desto höher ist der zurück zu zahlende Anteil am Umweltbonus. Die Staffelung nach Monaten ist dabei eine genaue Ermittlung dieses Rückzahlungsbetrages. Demgegenüber steht eine Jahres-Staffelung:

Abbildung 2-1: Jahres-Staffelung der Rückzahlung mit Progression zugunsten langer Haltedauer

FAHRZEUGALTER IN MONATEN	RÜCKZAHLUNGSBETRAG IN PROZENT	RÜCKZAHLUNGSBETRAG AM BEISPIEL EINES BEV <40.000 €
0-11	100%	6.000 €
12-23	80%	4.800 €
24-35	60%	3.600 €

36-47	40%	2.400 €
Ab 48	0%	0 €

In einer Jahres-Staffelung wäre sowohl eine lineare Berechnung der Rückzahlungsstufen, als auch der Einbau einer Progression zugunsten einer langen Haltedauer von mindestens 48 Monaten möglich (wie hier gezeigt). Vorteile dieser Jahres-Stufen liegen in einer einfachen Berechnung des Betrages im Falle einer Rückzahlung, wenngleich bei Anwendung beider Stufenmodellen zu definieren wäre, wie Zulassungsunterbrechungen – zum Beispiel im Zuge eines Fahrzeugverkaufs oder der Beendigung eines Leasingvertrages – bei der Berechnung des Fahrzeugalters zu berücksichtigen sind.

Unabhängig davon, welches Stufenmodell in der Praxis umgesetzt werden kann, müsste in der entsprechenden Förderrichtlinie bei Anwendung einer fahrzeuggebundenen Haltedauer mit einer Rückzahlungsverpflichtung auch die Übertragungsmöglichkeit dieser Rückzahlungsverpflichtung geprüft werden. Die Rückzahlungsverpflichtung könnte bei einem Halterwechsel in zwei unterschiedlichen Verfahrensweisen übertragen werden:

1. Die mögliche Rückzahlungsverpflichtung im Falle eines vorzeitigen Verkaufs des geförderten Fahrzeugs ins Ausland geht mit einem Halter- bzw. Besitzwechsel auf den neuen Halter bzw. Besitzer über. Der neue Halter bzw. Besitzer müsste dann gegenüber dem BAFA anzeigen, dass das Fahrzeug in seinen Besitz gewechselt ist – unabhängig davon, ob es zugelassen ist oder nicht.
2. Im Falle eines Verkaufs oder eines Eigentümerwechsels während der fahrzeuggebundenen Haltedauer sollten Verkäufer und Käufer eine vertragliche Vereinbarung treffen, dass der Verkäufer den Käufer im Falle einer entstehenden Rückzahlungsverpflichtung aufgrund des Weiterverkaufs in Regress nehmen kann. Insbesondere beim Leasing, wo das angeschaffte Fahrzeug nach der Vertragslaufzeit wieder zu einer Leasinggesellschaft oder einem Händler zurückgeht, müssen Kunden geschützt werden. Insgesamt könnte diese Lösung einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand beim BAFA verhindern, erfordert jedoch klare Regeln und neue vertragliche Ausgestaltungen im Handels- und Leasinggeschäft mit Elektrofahrzeugen, um Kunden zu schützen.

Beide Verfahrensweisen sind in der Praxis denkbar, aber müssten rechtlich auf Zulässigkeit geprüft werden. Damit für den Käufer eines Elektrofahrzeugs ersichtlich ist, ob ein Fahrzeug bereits eine Förderung erhalten hat, muss die Möglichkeit einer Online-Abfrage geschaffen werden. Eine solche Auskunft könnte beim BAFA unter Eingabe der Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN) abgerufen werden und würde sowohl Autohäusern, als auch Kunden beim Kauf eines Fahrzeugs Gewissheit über die Förderfähigkeit geben und eine Preisbewertung ermöglichen.

Insgesamt könnte die Förderpraxis durch so eine Neuregelung stark vereinfacht werden, denn für jedes förderfähige Fahrzeug kann weiterhin ein Förderantrag gestellt werden – unabhängig davon, ob es sich um den Erst-, Zweit- oder sogar Dritthalter handelt. Es müsste keine separaten Regelungen und Verwaltungsprozesse zur Förderung von jungen Gebrauchtwagen geben, die sich in der Praxis bislang sowohl auf Seiten des Kfz-Handels, als auch auf Seiten des BAFA als Prüfstelle nicht als effizienter Prozess herausgestellt hat. Als Frist für den Förderantrag könnten unabhängig von der Halteridentität weiterhin bis zu 12 Monate nach Erstzulassung gelten. Die beschriebene Vorgehensweise ist sowohl für Barkäufe, als auch für Finanzierungs- als auch Leasinggeschäfte anzuwenden. Der Hersteller-Anteil würde zudem weiterhin beim Kauf des Fahrzeugs verpflichtend in voller Höhe gewährt werden. Um jedoch weiterhin Preisstabilität zu fördern und langfristig ausgelegte Anschaffungen von Elektrofahrzeugen zu fördern, sollten Leasingverträge für Neuwagen nur dann gefördert werden, wenn die Vertragslaufzeit mindestens 24 Monate beträgt.

Die bereits beschriebenen Schwierigkeiten bei einer erhöhten Mindesthaltedauer und der bevorzugte Verkauf von Elektrofahrzeugen ins Ausland wären bei einer solchen Neuregelung nicht länger problematisch. Für den Kfz-Handel und für alle anderen Halter von Elektrofahrzeugen würden Anreize geschaffen, die Fahrzeuge auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt zu verkaufen. Autohäuser hätten zudem die Wahl, ob sie für Vorführ- und Mietfahrzeuge entweder selbst den Umweltbonus beantragen und den Preisvorteil an deutsche Kunden weitergeben, oder auf den eigenen Förderantrag verzichten, um den Käufern dieser Fahrzeuge die Antragstellung zu überlassen.

