

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/23596 –**

Volkswirtschaftlicher Nutzen der Bundesförderung für Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride

Vorbemerkung der Fragesteller

Bis 2025 wird in Deutschland der Erwerb eines Elektrofahrzeugs auf Antrag nach der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch eine Prämie, den sogenannten Umweltbonus, finanziell gefördert. Dieser Umweltbonus soll ein gemeinsamer Beitrag von Bundesregierung und Automobilindustrie sein, mit dem der Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gestärkt und Verbrennerfahrzeuge durch klima- und umweltfreundlichere Elektrofahrzeuge ausgetauscht werden sollen. Die Bundesregierung fördert den Erwerb mit Mitteln aus dem Sondervermögens „Energie- und Klimafonds“ (EKF), das sich neben Bundeszuschüssen aus den Erlösen des europäischen Emissionshandels finanziert (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/umweltbonus-1692646>). Um die Klimaziele 2030 erreichen zu können, müssen laut Bundesregierung in Deutschland bis 2030 7 Millionen bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein, weshalb der Umweltbonus verlängert und erhöht wurde (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>).

Förderfähig ist der Erwerb (Kauf oder Leasing) eines Elektrofahrzeugs, das erstmalig im Inland auf den Antragsteller zugelassen wird, sowie der Erwerb eines jungen gebrauchten Elektrofahrzeuges. Das Elektrofahrzeug muss ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein Brennstoffzellenfahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-In-Hybrid) sein, das einen Verbrennungsmotor mit einem elektrischen Motor kombiniert. Fahrzeugbesitzer von Plug-In-Hybriden können Treibstoff tanken oder die Batterie am Stromnetz aufladen. Viele Arbeitnehmer tanken ihre Elektrohybrid-Dienstwagen mit Treibstoff anstatt mit Strom zu laden (https://www.spiegel.de/auto/plug-in-hybrid-verbrauch-zwei-bis-viermal-so-viel-wie-angegeben-icct-studie-a-041deaa5-c8b7-435b-a978-23577915d868?sara_ecid=soci_upd_wbMbjhOSvViISjc8RPU89NcCvtlFcJ#ref=rss). Die Elektroprämie wird jedoch unabhängig von elektrisch zurückgelegten Kilometern ausgezahlt.

Die Automobilbranche ist eine wichtige Schlüsselindustrie in Deutschland. Immer mehr Elektrofahrzeuge werden produziert und zugelassen. Elektrofahrzeuge benötigen allerdings im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen in den

elektrischen Antriebssträngen weniger Bauteile und somit auch weniger Arbeitsplätze.

1. Wie viele Batterieelektrofahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt?

Wie viele dieser Batterieelektrofahrzeuge werden in Deutschland verkauft und genutzt bzw. ins Ausland exportiert (bitte für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

2. Wie viele Plug-In-Hybride werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt?

Wie viele dieser Plug-In-Hybride werden in Deutschland verkauft und genutzt bzw. ins Ausland exportiert (bitte für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

3. Wie viele Brennstoffzellenfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt?

Wie viele dieser Brennstoffzellenfahrzeuge werden in Deutschland verkauft und genutzt bzw. ins Ausland exportiert (bitte für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Produktion Elektro-Pkw in Deutschland und Export

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. BEV*											
davon Range Extender*	14	79	1.426	311	3.291	31.087	42.254	43.975	52.544	63.164	82.043
davon Export	0	0	699	235	1.830	26.432	39.464	39.008	43.844	50.712	60.792
											111.65
2. PHEV*	0	0	0	3	142	10.361	65.526	96.591	126.029	117.975	0
davon Export	0	0	0	0	112	8.416	56.795	87.506	104.985	102.282	84.311
3. FCEV	0	0	0	0	0	0	0	0	76	75	151
davon Export	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

*Pkw mit Verbrennungsmotor, der ausschließlich dem Laden der Batterie dient

Quelle: VDA

4. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Batterieelektrofahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die in Deutschland produziert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?

Als deutsche Autohersteller werden folgende Automarken definiert: Audi, BMW, e.Go, MAN, Mercedes-Benz, MINI, Opel, Smart, Streetscooter, Volkswagen. Seit Juli 2016 wurden 67.671 Batterieelektrofahrzeuge der genannten Hersteller durch den Umweltbonus gefördert.

5. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Plug-In-Hybriden innerhalb der letzten zehn Jahre, die in Deutschland produziert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?

Seit Juli 2016 wurden 44.135 Plug-in-Hybride der in der Antwort zu Frage 4 genannten Autohersteller durch den Umweltbonus gefördert.

6. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Brennstoffzellenfahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die in Deutschland produziert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?

Es wurden keine Brennstoffzellenfahrzeuge der in der Antwort zu Frage 4 genannten Autohersteller durch den Umweltbonus gefördert.

7. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Batterieelektrofahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die aus dem Ausland importiert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?

Es wurden seit Juli 2016 63.256 Fahrzeuge von ausländischen Autoherstellern (also nicht von den in der Antwort zu Frage 4 genannten deutschen Herstellern) durch den Umweltbonus gefördert. Ob diese Fahrzeuge importiert wurden, wird vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) nicht statistisch erfasst.

8. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Plug-In-Hybriden innerhalb der letzten zehn Jahre, die aus dem Ausland importiert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?

Seit Juli 2016 wurden 29.471 Plug-in-Hybride von ausländischen Autoherstellern (also nicht von den in der Antwort zu Frage 4 genannten deutschen Herstellern) durch den Umweltbonus gefördert.

9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Brennstoffzellenfahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die aus dem Ausland importiert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?

Seit Juli 2016 wurden 112 Brennstoffzellenfahrzeuge von ausländischen Autoherstellern (also nicht von den in der Antwort zu Frage 4 genannten deutschen Herstellern) durch den Umweltbonus gefördert.

10. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Batterieelektroautos wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt bzw. im (EU-)Ausland (bitte nach Ländern auflisten und für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

In Deutschland neu zugelassene BEV-Pkw deutscher Konzernmarken nach Produktionsregion

Produktionsregion	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deutschland	4	93	376	274	546	2.443	2.650	2.828	6.500	9.838	17.664
Sonstige EU*	89	156	429	841	2.805	2.516	1.233	692	4.989	8.786	12.762
Außerhalb EU	0	0	0	0	0	0	0	0	231	385	120
GESAMT	93	249	805	1.115	3.351	4.959	3.883	3.520	11.720	19.009	30.546

* Inkl. Vereinigtes Königreich

Quelle: KBA, VDA

Daten zu importierten Fahrzeugen liegen erst ab 2013 vor. Hier werden Neuzulassungen in Deutschland nach den Herkunftsländern der jeweiligen Marken aufgelistet. Daraus lässt sich jedoch kein direkter Rückschluss auf den genauen Produktionsort ziehen. So produzieren etwa asiatische Hersteller auch in EU-Ländern und führen Autos von dort nach Deutschland ein. Marken des Verbands der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) produzieren gleichwohl grundsätzlich nicht in Deutschland.

Kfz BEV	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	01-09/2020
Deutschland	3868	4959	3883	3520	11851	23444	35178	52792
Frankreich	1502	1572	1827	3071	5497	7606	11388	18022
USA	0	817	1582	1908	3332	1905	10711	11217
Tschechische Rep.	0	0	0	0	0	0	1	3015
Japan	991	980	1203	1308	1382	2901	3870	3720
Südkorea	6	20	3844	1468	3819	5413	7097	12479
sonstige/unbekannt	441	174	24	135	4556	1097	2486	3739
	6808	8522	12363	11410	30437	42366	70731	104984

11. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Plug-In-Hybride wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt bzw. im (EU-)Ausland (bitte nach Ländern auflisten und für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

In Deutschland neu zugelassene PHEV-Pkw deutscher Konzernmarken nach Produktionsregion

Produktionsregion	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deutschland	0	0	0	1	429	2.624	7.559	9.136	21.134	20.623	23.961
Sonstige EU*	0	0	0	0	1	138	466	1.176	2.007	2.778	4.734
Außerhalb EU	0	0	0	35	86	73	300	662	704	420	1.494
GESAMT	0	0	0	36	516	2.835	8.325	10.974	23.845	23.821	30.189

*Inkl. Vereinigtes Königreich

Quelle: KBA, VDA

Daten zu importierten Fahrzeugen liegen erst ab 2013 vor. Hier werden Neuzulassungen in Deutschland nach den Herkunftsländern der jeweiligen Marken aufgelistet. Daraus lässt sich jedoch kein direkter Rückschluss auf den genauen

Produktionsort ziehen. So produzieren etwa asiatische Hersteller auch in EU-Ländern und führen Autos von dort nach Deutschland ein. VDIK-Marken produzieren gleichwohl grundsätzlich nicht in Deutschland.

Kfz Plug-in-Hybrid	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	1-9/2020
Deutschland	376	2835	8325	10974	23864	23844	30168	77703
Frankreich	0	0	0	0	0	0	28	2860
USA	4	0	1	1	0	0	0	414
Tschechische Rep.	0	0	0	0	0	0	15	3550
Japan	445	1203	2246	1461	2612	2648	8011	6015
Südkorea	0	0	0	30	1204	2684	2649	5825
Schweden	372	391	398	973	1550	1728	2800	8650
sonstige/unbekannt	121	98	131	305	224	561	1715	1014
GESAMT	1318	4527	11101	13744	29454	31465	45386	106031

12. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Brennstoffzellenfahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt bzw. im (EU-)Ausland (bitte nach Ländern auflisten und für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

In Deutschland neu zugelassene FCEV-Pkw deutscher Konzernmarken nach Produktionsregion

Produktionsregion	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deutschland	4	1	1	5	0	0	0	0	39	51	2
GESAMT	4	1	1	5	0	0	0	0	39	51	2

*Inkl. UK

Quelle: KBA, VDA

Daten für importierte Fahrzeuge liegen erst ab 2013 vor. Hier werden Neuzulassungen in Deutschland nach den Herkunftsländern der jeweiligen Marken aufgelistet. Die betreffenden Brennstoffzellenfahrzeuge werden tatsächlich in den jeweiligen Herkunftsländern (hier Japan und Südkorea) gefertigt.

Kfz FCEV	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	1-9/2020
Deutschland	13	6	0	0	39	53	2	1
Japan	0	0	2	26	61	55	67	67
Südkorea	2	4	72	24	20	44	139	173
sonstige/unbekannt	1	3	2	3	2	3	14	34
GESAMT	16	13	76	53	122	155	222	275

13. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Produktionsanteil deutscher Automobilhersteller an der weltweiten Produktion von Batterieelektrofahrzeugen?

Wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

14. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Produktionsanteil deutscher Automobilhersteller an der weltweiten Produktion von Plug-In-Hybriden?

Wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

15. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Produktionsanteil deutscher Automobilhersteller an der weltweiten Produktion von Brennstoffzellenfahrzeugen?

Wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

16. Inwiefern stimmt sich die Bundesregierung mit europäischen Partnern über die Förderung des Erwerbs von Batterieelektrofahrzeugen, Plug-In-Hybriden und Brennstoffzellenfahrzeugen ab?

Eine direkte Abstimmung mit europäischen Partnern erfolgt nicht, jedoch werden deren Fördermaßnahmen mitberücksichtigt. Die Bundesregierung muss jedoch Förderinstrumente der Europäischen Kommission zur beihilferechtlichen Prüfung vorlegen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuell geltenden Bestimmungen für die Beantragung des Umweltbonus?

Inwiefern besteht aus Sicht der Bundesregierung Anpassungsbedarf?

Im Hinblick auf die hohen Antragszahlen hat das BAFA rechtzeitig reagiert und eine Vielzahl an Maßnahmen für eine Beschleunigung des Antragsverfahrens umgesetzt.

Beispielsweise wurden die internen Bearbeitungsabläufe weiter optimiert und es wurde 40 Prozent mehr Personal für die Bearbeitung der Anträge eingesetzt.

Als Hilfestellung für die Antragstellerinnen und Antragsteller sind Musteranträge auf der Internetseite des BAFA zur Verfügung gestellt worden. Das erleichtert dem Antragsteller das Ausfüllen des Antrages und häufige Fehler sowie Fragen können verhindert werden.

Ferner hat der Umbau von einem zwei- auf ein einstufiges Antragsverfahren zu einer deutlichen Reduktion der Bearbeitungszeiten geführt. Auch insbesondere, weil weniger Rückfragen an die Antragstellerinnen und Antragsteller gestellt werden müssen. Weiterhin hat das BAFA zusammen mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) eine elektronische Schnittstelle geschaffen, mit deren Hilfe Daten, die dem KBA bereits vorliegen, automatisch abgerufen werden können. Diese Zusammenarbeit seit dem 1. September 2020 führt zu einem schlankeren Antragsverfahren und kürzeren Bearbeitungszeiten. So muss die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht mehr von der Antragstellerin bzw. vom Antragsteller nachgereicht werden. Zudem können die Antragstellerinnen und Antragsteller einen Sammelantrag für mehrere Elektrofahrzeuge stellen. Dies spart nicht nur der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller Zeit, sondern ermöglicht auch eine schnellere Antragsbearbeitung.

Die Bundesregierung prüft fortlaufend, ob bei den aktuell geltenden Bestimmungen Anpassungsbedarf besteht. So hat die Bundesregierung erst kürzlich am 5. November 2020 eine novellierte Förderrichtlinie veröffentlicht, die eine

Kombination des Umweltbonus mit anderen öffentlichen Förderungen grundsätzlich wieder erlaubt.

18. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Anzahl zugelassener Elektrofahrzeuge in Deutschland vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaziele?

Ende September 2020 waren in Deutschland ca. 443.000 Elektrofahrzeuge zugelassen. Die Bundesregierung hat im Klimaschutzprogramm 2030 das Ziel von sieben bis zehn Millionen zugelassener Elektrofahrzeuge bis 2030 formuliert und ergreift die notwendigen Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen.

19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der durch den Umweltbonus in Deutschland generierten Wertschöpfung an der gesamten Wertschöpfung des Automobilssektors?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

20. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der durch Elektrofahrzeuge generierten Wertschöpfung aus Deutschland im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

Eine qualitative Einordnung bietet der 1. Zwischenbericht zur Wertschöpfung der Arbeitsgruppe 4 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) vom Oktober 2019 (<https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/03/NPM-AG-4-1-Zwischenbericht-zur-Wertsch%C3%B6pfung.pdf>). Dort wird aufgezeigt, dass ein Wertschöpfungsnetzwerk, das die gesamte Produktion der Batterie für batterieelektrische Fahrzeuge im großindustriellen Maßstab abbildet, in Europa bisher nicht besteht. Europäische Unternehmen sind heute stark von Batteriezellimporten abhängig. Etwa ein Drittel der Wertschöpfung beim Elektroauto entfällt aktuell auf die Batterie. Die Produktion von Batteriezellen hat hieran einen Anteil von etwa 60 bis 70 Prozent. Eine solche Importabhängigkeit besteht im Wertschöpfungsnetzwerk verbrennungsmotorische Antriebe nicht.

21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung importierter Batterieelektrofahrzeuge in Deutschland (bitte nach Herkunftsland auflisten)?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

22. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung importierter Plug-In-Hybride in Deutschland (bitte nach Herkunftsland auflisten)?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

23. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung importierter Brennstoffzellenfahrzeuge in Deutschland (bitte nach Herkunftsland auflisten)?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

24. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Wertschöpfung des Umweltbonus für die deutsche Volkswirtschaft vor (bitte nach Hersteller, Zulieferer, Vertrieb, Forschung aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegt hierzu keine Information vor.

25. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung von in Deutschland gefertigten Batterieelektrofahrzeugen in Deutschland?
26. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung von in Deutschland gefertigten Plug-In-Hybriden in Deutschland?
27. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung von in Deutschland gefertigten Brennstoffzellenfahrzeugen in Deutschland?

Die Fragen 25 bis 27 werden gemeinsam beantwortet.

Informationen liegen nur zum Produktionswert vor. Der durchschnittliche Produktionswert eines Elektro-Pkw (BEV, PHEV und FCEV) lag 2019 laut Statistischem Bundesamt bei 38.400 Euro.

28. Wie hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Umfang an Käufen von Batterieelektrofahrzeugen durch eine Verdopplung des staatlichen Anteils am Umweltbonus seit dem 3. Juni 2020 entwickelt?

Die Auswirkungen der Innovationsprämie lassen sich aufgrund der zeitverzögerten Antragstellung noch nicht abschließend beurteilen. Da eine Antragstellung erst nach Zulassung der Autos erfolgen kann, führen unter anderem die aktuell längeren Lieferzeiten einzelner Autohersteller zu einer zeitversetzten Antragstellung. Der Marktanreiz, der mit der Verdopplung der Fördersätze entfaltet wurde, wird vollständig vermutlich erst im Laufe des kommenden Haushaltsjahres sichtbar werden. Bereits jetzt sind jedoch deutlich steigende Antragszahlen festzustellen.

Seit dem 3. Juni 2020 sind bis heute (Stand 28. Oktober 2020) 56.549 Anträge für Batterieelektrofahrzeuge eingegangen. Dies übersteigt die Gesamtzahl der Förderanträge im Jahr 2019 (51.206 Anträge).

29. Wie hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Umfang an Käufen von Plug-In-Hybriden durch eine Verdopplung des staatlichen Anteils am Umweltbonus seit dem 3. Juni 2020 entwickelt?

Seit dem 3. Juni 2020 sind bis heute (Stand 28. Oktober 2020) 47.207 Anträge für Plug-in-Hybride eingegangen. Dies ist mehr als das Doppelte der Förderanträge aus dem Jahr 2019 (21.710 Anträge).

30. Wie hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Umfang an Käufen von Brennstoffzellenfahrzeugen durch eine Verdopplung des staatlichen Anteils am Umweltbonus seit dem 3. Juni 2020 entwickelt?

Seit dem 3. Juni 2020 sind bis heute (Stand 28. Oktober 2020) 50 Anträge für Brennstoffzellenfahrzeugen eingegangen. Dies entspricht in etwa der Gesamtzahl der Förderanträge im Jahr 2019 (73).

31. Inwiefern verfolgt die Bundesregierung Pläne, um den Umweltbonus bei Plug-In-Hybriden abhängig von der Menge an CO₂-Ausstoß zu genehmigen oder ihm an einen Nachweis überwiegend elektrischen Fahrens zu knüpfen?

Derzeit ist keine Anpassung der Förderkriterien für Plug-in-Hybride geplant.

32. Wie viele Batterieelektrofahrzeuge werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung als Firmenwagen von Arbeitnehmern genutzt?
33. Wie viele Plug-In-Hybride werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung als Firmenwagen von Arbeitnehmern genutzt?
34. Wie viele Brennstoffzellenfahrzeuge werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung als Firmenwagen von Arbeitnehmern genutzt?

Die Fragen 32 bis 34 werden gemeinsam beantwortet.

Die Daten können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Bestand von Elektro-Firmenwagen* (Pkw)

	01.01.2020
BEV	54.735
PHEV	48.239
FCEV	338

*Firmenwagen = Gewerbliche – Vermieter – Carsharing – Kfz-Handel

Quelle: KBA

35. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil elektrisch gefahrener Kilometer bei Plug-In-Hybriden (bitte in privat genutzte und als Dienstwagen genutzte Plug-In-Hybride unterteilen)?
36. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Strom-Ladevorgängen bei Plug-In-Hybriden im Vergleich zum Tanken von Treibstoff?

Die Fragen 35 und 36 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf den aktuell vorgestellten Bericht der Taskforce „PHEV“, die von der NPM eingesetzt wurde, verwiesen (<https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/10/NPM-Empfehlungen-zum-optimierten-Nutzungsgrad-von-Plug-in-Hybridfahrzeugen.pdf>). Darüber hinaus liegen derzeit keine Erkenntnisse vor.

37. Inwiefern hat aus Sicht der Bundesregierung der Umweltbonus Auswirkungen auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland?

Die Nutzung und Verbreitung von Elektrofahrzeugen im Markt erfolgt parallel zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. Derzeit sind rund 443.000 elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen, gleichzeitig sind rund 30.000 öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen verfügbar. Bis Ende 2021 sollen es 50.000 sein.

38. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um Tanken von Strom im Vergleich zu Tanken von Treibstoff auch bei Firmenwagen attraktiver zu gestalten?

Die Bundesregierung unterstützt den Aufbau von öffentlicher, privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur durch finanzielle Förderung und bessere rechtliche Rahmenbedingungen und hat hierzu im November 2019 den Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen.

So wird seit 2017 der Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur – mit bisher sechs Förderaufrufen – gefördert. Die Förderung wird weiter fortgesetzt werden mit dem Ziel 50.000 öffentlich zugänglichen Schnell- und Normalladepunkten bis Ende 2021 zu errichten.

Des Weiteren ist eine Ausschreibung betreffend den Aufbau eines öffentlichen Schnellladenetzes mit 1.000 Standorten in Vorbereitung.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird – wie am 6. Oktober angekündigt – ab dem 24. November 2020 den Einbau privater Ladestationen fördern.

Des Weiteren ist für Frühjahr 2021 durch das BMVI ein Förderprogramm für nicht öffentliche gewerbliche Ladeinfrastruktur („Laden beim Arbeitgeber“) in Vorbereitung.

Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 wurden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung von der Einkommensteuer befreit (§ 3 Nummer 46 Einkommenssteuergesetz – EStG). Die Regelungen gelten seit dem 1. Januar 2017 und ihr Anwendungszeitraum wurde mit dem Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 bis zum 31. Dezember 2030 verlängert.

39. Inwiefern bewertet die Bundesregierung die Unterstützung von Plug-In-Hybriden als Dienstwagen durch den Umweltbonus als eine Hilfestellung zum Erreichen der Klimaziele?

Die geltenden Regelungen begünstigen insbesondere reine Elektro-Pkw. In der Übergangsphase zur rein elektrischen Mobilität stellen Plug-in-Hybride eine Alternative dar, die zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen kann.

40. Inwiefern hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Steuervorteil für als Firmenwagen genutzte Plug-In-Hybride zur Förderung der Elektromobilität bewährt?

Inwiefern besteht aus Sicht der Bundesregierung Anpassungsbedarf?

Inwiefern verfolgt die Bundesregierung Pläne, um einen Steuervorteil bei Plug-In-Hybriden abhängig von der Menge an CO₂-Ausstoß zu genehmigen oder ihn an einen Nachweis überwiegend elektrischen Fahrens zu knüpfen?

Aus Sicht der Bundesregierung bieten auch die steuerlichen Regelungen einen wichtigen Impuls, um die Elektromobilität voranzubringen. Insbesondere die Einbeziehung von Plug-in-Hybriden kann als Brückentechnologie einen wesentlichen Beitrag für eine nachhaltige Mobilitätswende schaffen.

Die steuerliche Regelung zum sog. „Nachteilsausgleich“ (jetzt § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 1 und Satz 3 Nummer 1 EstG) wurde im Jahr 2017 evaluiert. Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Ausschussdrucksache 19(7)015: „Private Nutzung von betrieblichen Kraftfahrzeugen; Nachteilsausgleich für Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge“ des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages. Die weitere Regelung in § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 2 und Satz 3 Nummer 2 EStG soll ebenfalls vor Ablauf des dreijährigen Begünstigungszeitraumes (Kalenderjahre 2019 bis 2021) evaluiert werden. Vor diesem Hintergrund steht der Bericht noch aus und bleibt abzuwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.