

E-AUTOS

Ampel senkt Kaufprämie für Elektroautos – Plug-in-Hybride bekommen keine Förderung mehr

von: Daniel Delhaes • Julian Olk

Datum: 26.07.2022 12:51 Uhr

Nach langem Streit ist die Ampel einig: Die Subventionen für E-Autos sinken spätestens ab 2023 drastisch – falls die Fördersumme nicht reicht, werden die Zuschüsse früher gekappt.



Ladesäule E-Auto

Ab 2023 soll die Förderung für E-Autos gekürzt werden.

(Foto: dpa)

Berlin. Die Bundesregierung hat sich auf neue Subventionsregeln für den Kauf von Elektroautos verständigt. Wie das Handelsblatt aus Regierungskreisen erfuhr, sinkt die Förderung von derzeit 6000 Euro auf künftig 4500 Euro für Fahrzeuge, die weniger als 40.000 Euro kosten. Für teurere rein elektrische Autos sinkt die Förderung auf 3000 Euro.

Autos mit einem Kaufpreis von mehr 65.000 Euro oder mehr erhalten weiterhin keine Förderung. Noch im Laufe des Jahres 2023 soll die Förderschwelle auf den Nettolistenpreis von 45.000 Euro sinken. Käufer preiswerterer Fahrzeuge soll dann auch nur noch einen Zuschuss von 3000 Euro

erhalten. Die verminderte Prämie wird dann auch nur noch an private Autokäufer ausgezahlt, nicht mehr für Dienst- oder Handwerkerfahrzeuge.

Gleichzeitig wird der Zuschuss beim Kauf von teilelektrischen Autos, sogenannten Plug-In-Hybriden, zum Ende des laufenden Jahres abgeschafft.

Mit dem Kompromiss endet ein monatelanger Streit zwischen Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) und den Grünen. Während Lindner die Subvention seit langem für schädlich erachtet und am liebsten abschaffen würde, pochten die Grünen auf den Koalitionsvertrag. Er sieht vor, dass die bisherige Förderung zwar sinkt, aber erst 2025 endgültig ausläuft.

THEMEN DES ARTIKELS



FDP		Elektromobilität		Automobilindustrie		Wirtschaftspolitik	
Christian Lindner		Robert Habeck					

Der Kompromiss lautet nun: Die Förderung läuft weiter, aber nur so lange, bis insgesamt 2,5 Milliarden Euro ausgezahlt wurden. Damit werden die Mittel für die E-Auto-Subventionen halbiert. Andernfalls, so die Befürchtung, wären die Subventionen in den kommenden Jahren auf zweistellige Milliardenbeträge explodiert.

„Wichtig ist, dass klar fixiert ist, dass die Förderung ausläuft. Wenn der Top leer ist, ist er leer“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Bernd Reuther. Ein anderer führender FDP-Vertreter sagte, er rechnet damit, dass das Geld nicht einmal bis zur zweiten Stufe in 2023 reicht.

Einige Fragen bleiben offen

Unklar blieb, ob ein wesentliches Problem der Förderung behoben wird: Der Zeitpunkt der Genehmigung eines Antrags. Dieser kann nicht beim Kauf gestellt werden, sondern erst bei der Übergabe des Fahrzeugs. Da die Lieferzeiten sehr lang sind, wissen die Käufer nicht, welche Förderkonditionen zu dem Zeitpunkt gelten. Das hemmt inzwischen die Nachfrage.

Aus Koalitionskreisen ist zu hören, dass der Zeitpunkt bei der Übergabe des Autos bleiben soll, um Druck auf die Hersteller zu machen. Final geeinigt habe man sich in dieser Frage aber noch nicht. Ebenso unklar blieb noch, ob die Hersteller wie bislang weiter einen Rabatt gewähren. Er lag derzeit mit 3000 Euro bei der Hälfte der maximalen staatlichen Förderung.

Die Regierung habe sich auch darauf verständigt, die Steuervorteile von Elektroautos bei der Dienstwagenregelung beizubehalten. Es werden kein Bonus-Malus-System bei der Kfz-Steuer geben. Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) hatte eine Forderung der Umweltverbände ins Spiel gebracht, wonach Käufer neu zugelassener Verbrenner-Autos eine Extrasteuer zahlen müssen, mit dessen Aufkommen dann der Staat den Kauf der E-Autos finanzieren sollte.

>> Lesen Sie hier: Streit um Hybrid-Förderung: FDP und SPD stellen sich gegen Habecks Pläne

Die Grünen loben vor allem den Wegfall der Hybrid-Förderung. „Es ist gut, wenn wir die Kaufprämie jetzt auf die vollelektrischen Fahrzeuge konzentrieren“, sagte ihr wirtschaftspolitischer Sprecher Dieter Janecek.

Finanzminister Lindner verfolgt das Ziel, die Schuldenbremse wieder einzuhalten. Dazu will er Subventionen abbauen und auch bei Klimaschutzmaßnahmen sparen. Aus diesem Grunde konnte sich die Bundesregierung lange Zeit nicht darauf verständigen, wie sie künftig Förderungen wie jene der Elektromobilität umgeht.

Parteifreund Volker Wissing (FDP) muss hingegen als Verkehrsminister die Klimaziele einhalten und hat bislang unzureichende Vorschläge auf dem Weg dort hin unterbreitet. Er setzt vor allem auf den Ausbau der Elektromobilität. Bis 2030 sollen daher 15 Millionen dieser Fahrzeuge auf den Straßen rollen.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing

Der Verkehrsminister setzt vor allem auf den Ausbau der Elektromobilität.

(Foto: dpa)

Zwischenzeitlich hatte sein Haus daher sogar eine deutlich höhere staatliche Förderung von über 10 000 Euro und eine Abwrackprämie diskutiert. Davon hatte sich Wissing nach Bekanntwerden distanziert.

Anfang des Jahres fuhren etwas mehr als 600.000 rein elektrische Fahrzeuge auf den Straßen. Bis Juni kamen rund 135.000 hinzu. Bei rund drei Millionen Neuzulassungen im Jahr müsste bald schon jeder Neuwagen vollelektrisch fahren, um das Ziel von 15 Millionen E-Autos zu erreichen.

Mehr: Höhere E-Auto-Kaufprämie und Abwrackprämie – Wissing distanziert sich von seinen eigenen Plänen

© 2020 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | Sitemap | Archiv

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.