

**Stellungnahme Fördermaßnahmen Elektromobilität**

## **Fuhrparkverband fordert Änderung des Zusageverfahrens**

Fuhrparkbetreiber, Kfz-Gewerbe und Dienstleister bangen um den Umweltbonus / Bund muss handeln / Missbrauch vermeiden und Zusagebescheid nach verbindlicher Bestellung erteilen /

**Mannheim, im April 2022. Fördermaßnahmen sinnvoll einzusetzen, dafür plädiert der Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V. (BVF) schon lange. Die Fördermaßnahmen für E-Fahrzeuge haben es bei vielen gewerblichen Nutzer und Fuhrparkbetreibern auch betriebswirtschaftlich möglich gemacht, zu investieren und intensiv über eine Elektrifizierung der Flotten nachzudenken. Doch die aktuelle Lage wirkt wie eine Bremse. „Wenn das Fahrzeug bis Ende Dezember nicht ausgeliefert ist, droht ein Desaster“, sagt Axel Schäfer, Geschäftsführer des BVF. Grund: Nach derzeitigem Stand wird der Umweltbonus von bis zu 9.000 Euro nur ausgezahlt, wenn das Fahrzeug – unabhängig vom Bestelldatum – bis zum 31.12.2022 zugelassen ist. Da Lieferzeiten derzeit nicht zugesagt werden können, geht das auf Kosten der Planungssicherheit. „Das macht nicht nur die Kalkulation zu Nichte, sondern die komplette Finanzplanung“, so Schäfer. Und das bedeutet auch, dass das Risiko der Bestellung derzeit zu groß ist.**

Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Antragstellung erst nach Erwerb und Zulassung möglich, bei den derzeitigen Lieferschwierigkeiten ist das völlig inakzeptabel. Wer jetzt ein Fahrzeug bestellt und über ein Jahr warten muss, der kann nicht mehr sicher sein, dass er vom Umweltbonus profitieren kann. Der Fuhrparkverband setzt sich deshalb dafür ein, das Antragsverfahren für den Umweltbonus rasch zu ändern. Nach der Bestellung eines Fahrzeuges und einer Karenzfrist von 15 Tagen sollte eine Prüfung und Genehmigung des Antrages erfolgen. Die Auszahlung des Bonus kann dann zum Liefertermin unter der Bedingung erfolgen, dass das Fahrzeug für mindestens ein Jahr in Deutschland zugelassen ist. Die Berücksichtigung des Bestelldatums im Antragsprozess hätte auch den Vorteil für den Handel, dass der Bundesanteil nach der Zulassung des Fahrzeuges schneller ausgezahlt werden könne und der Fördermittelgeber in der Lage wäre, auf Basis des bekannten Bestellverlaufs eine Budgetierung vornehmen zu können.

„Fuhrparkverantwortliche müssen angemessen kalkulieren können, damit die Elektrifizierung der Flotte in Frage kommt. Wir stimmen den Vorschlägen des BEM Bundesverband Elektromobilität und des ZDK Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe deswegen vollumfänglich zu. Das Zusageverfahren muss geändert werden, die verbindliche Bestellung sollte die Förderzusage auslösen und damit der Planungsunsicherheit entgegenwirken“, unterstreicht Schäfer. Die Freigabe zur Auszahlung der Förderprämie könne mit dem Nachweis der Zulassung und der Zulassungsbescheinigung Teil 1 ausgelöst werden. „Wir hoffen, dass wir beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz Gehör finden und eine Reformierung des Umweltbonus angestoßen wird. Wenn

sich nichts verändert, dann bremsen wir die Entwicklung. Schon heute werden Investitionen blockiert, das müssen wir verhindern“, bekräftigt Schäfer.

### **Auch Subventionsmissbrauch entgegen wirken**

Ein weiterer kritischer Punkt ist, dass der staatlich finanzierte Umweltbonus zur Förderung von Elektroautos auch die Elektromobilität im Ausland subventioniert, so eine Studie des Center of Automotive Management (CAM). Laut dem CAM befinden sich etwa 12,4 Prozent der 2021 neu zugelassenen reinen Elektrofahrzeuge nicht in Deutschland. Man geht davon aus, dass die Förderprämie von 9.000 Euro kassiert wird, um dann nach einem Ablauf von sechs Monaten die neuen Fahrzeuge ins Ausland zu verkaufen. Das CAM schätzt, dass somit 2021 etwa 240 Millionen Euro an staatlichen Fördergeldern nicht zweckgemäß verwendet wurden. Um den Umweltbonus zu verbessern, hat BEM auch dazu einen Reformvorschlag vorgelegt, damit der staatlich finanzierte Umweltbonus für E-Fahrzeuge nicht mehr für gewinnbringende Exportgeschäfte ins Ausland missbraucht wird. Nicht die Haltedauer von Elektrofahrzeugen solle verlängert werden, sondern die Empfänger:innen des Umweltbonus sollen für den Fall, dass das Fahrzeug ins Ausland verkauft werde, verpflichtet werden, das Geld abhängig vom Alter des Fahrzeugs gestaffelt oder vollständig zurückzuzahlen. „Wir halten diese Bedingung zur Auszahlung des Umweltbonus für sehr sinnvoll. Es kann nicht angehen, dass Elektrofahrzeuge nach kürzester Zeit ins Ausland verkauft werden, um in die eigene Tasche zu wirtschaften. Dafür ist die Förderprämie nicht gedacht“, so Schäfer. Der Gebrauchtwagenmarkt wäre ebenfalls betroffen. Der BEM betont, dass mit der Rückzahlungsverpflichtung nicht nur der Export von Elektrofahrzeugen aufgehalten, sondern auch der Gebrauchtwagenmarkt für Elektroautos in Deutschland aufgewertet werden kann.

„Förderungen müssen ständig auf die Sinnhaftigkeit geprüft werden, damit so etwas nicht passiert. Das Zusageverfahren des Umweltbonus ist dringend zu reformieren, um die Bremsen wieder zu lockern und den Subventionsmissbrauch zu verhindern. Es geht schließlich um ein übergeordnetes Ziel, von dem uns keine Krise abhalten sollte: **Die Mobilitätswende und der Weg zu mehr Nachhaltigkeit!**“, betont Axel Schäfer.

### **Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.**

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement wurde im Oktober 2010 als Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und 50.000 Fahrzeugen betreiben und stellt seine Expertise für betriebliche Mobilität bereit. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, ING Diba, KPMG AG, CAN-COM IT, KAEFER SE & CO. KG, SEG Sparkassen Einkaufs-Gesellschaft mbH, SAP, Boehringer Ingelheim, Deutsche Bahn Fuhrpark-service oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH. Der Verband ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Klaus Bockius (stv. Vorsitzender, Leiter Mobility Solutions & Services, Boehringer Ingelheim GmbH & Co KG), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze) und Claudia Westphal (stv. Vorsitzende, Fuhrparkleiterin Beiersdorf AG). Geschäftsführer ist Axel Schäfer. Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Geschäftsführer  
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.  
[presse@fuhrparkverband.de](mailto:presse@fuhrparkverband.de)

**Büro Berlin**  
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V. Friedrich-  
straße 171, 10117 Berlin