

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn
(Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2080 –**

Umweltbonus sowie Umweltprämie und Verschrottung alter Fahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch den von der Bundesregierung eingeführten Umweltbonus soll der Absatz neuer Elektrofahrzeuge gefördert werden. Gleichzeitig gibt es von Seiten der Autohersteller die sogenannte Umweltprämie für Neuwagen bei Abgabe des Altwagens. Damit sollen schadstoffreiche Fahrzeuge durch umweltfreundliche Fahrzeuge ersetzt werden und die Luft sauberer werden.

1. Wie viele Anträge für den Umweltbonus gab es in den Jahren 2017 und 2018 (bitte einzeln nach Monaten aufschlüsseln)?

Im Förderprogramm Elektromobilität sind seit dem 2. Juli 2016 61 459 Anträge eingegangen, von denen 39 834 bereits ausgezahlt werden konnten. Davon sind im Jahr 2016 9 044, im Jahr 2017 37 975 und im Jahr 2018 bisher 14 440 Anträge eingegangen.

Zeitraum	Anträge
Januar 2017	1.799
Februar 2017	1.809
März 2017	2.697
April 2017	2.632
Mai 2017	2.647
Juni 2017	2.397
Juli 2017	3.571
August 2017	3.441
September 2017	3.679
Oktober 2017	4.033
November 2017	4.506
Dezember 2017	4.764
Januar 2018	3.948
Februar 2018	3.309
März 2018	3.371
April 2018	2.768
Mai 2018*	1.044

*Stand: 14. Mai 2018

2. Wie viele Anträge für den Umweltbonus wurden dabei abschlägig bewertet, und was waren die Hauptgründe dafür?

Seit Förderbeginn wurden insgesamt 5 079 Anträge abgelehnt bzw. aufgehoben.

Zeitraum	Anträge
Jahr 2016	1.548
Jahr 2017	2.885
Jahr 2018*	646
Gesamt	5.079

*Stand: 14. Mai 2018

Gründe für Ablehnungen bzw. Aufhebungen werden im Einzelnen nicht erfasst.

Häufig werden Anträge abgelehnt, weil der Eigenanteil des Herstellers am Umweltbonus i. H. v. 1 500 Euro bzw. 2 000 Euro nicht an den Antragsteller weitergegeben wurde. Zuwendungsbescheide werden oftmals aufgehoben, weil sich Antragsteller und Halter unterscheiden. Gemäß Nummer 3 der Richtlinie muss das Fahrzeug auf den Antragsteller zugelassen sein.

3. Wie viele Fahrzeuge wurden bei Inanspruchnahme des Umweltbonus nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017 und 2018 verschrottet, und wie viele Autos wurden von Händlern weiterverkauft (bitte einzeln nach Diesel- und Benzinmotor und nach Monaten aufschlüsseln)?
4. Wie viele Fahrzeuge waren nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Verschrottung jünger als zehn Jahre?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Daten vor. Für die Inanspruchnahme des Umweltbonus war die Verschrottung eines Fahrzeugs nicht Voraussetzung und es wurden auch keine Daten erfasst.

5. Wie viele Fahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2017 und 2018 (bitte einzeln nach Diesel- und Benzinmotor nach Monaten aufschlüsseln) ins Ausland überführt?

Die Frage kann nicht vollinhaltlich beantwortet werden, da dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Daten nicht vollständig vorliegen.

Bei Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs muss der Halter nicht angeben, ob das Fahrzeug ins Ausland verkauft werden soll. Diese Information ist daher im Zentralen Fahrzeugregister nicht enthalten.

Dem KBA stehen lediglich Erkenntnisse aus dem internationalen Nachrichtenaustausch REGINA (registration and information agreement) im Zusammenhang mit der Wiederzulassung von Fahrzeugen zur Verfügung, in dem die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, basierend auf der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 dem Herkunftsland mitgeteilt wird (vergleiche Artikel 5 (2) der Richtlinie). In Deutschland wurde das Kraftfahrt-Bundesamt als zentrale Kopfstelle mit der Abwicklung dieses Nachrichtenaustausches innerhalb Deutschlands und mit dem europäischen Ausland beauftragt.

Die entsprechenden Mitteilungen werden in einer Arbeitsdatei festgehalten. Eine Differenzierung nach Antriebsart ist kein Gegenstand der Mitteilung, so dass die interne Bewirtschaftungsdatei keine Angaben zu Diesel oder Benzinmotor enthalten. Darüber hinaus sind die Mitteilungen aus dem Ausland bzgl. Inhalt und Umfang von unterschiedlicher Qualität. Die tatsächliche Zahl der ehemals in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge wird (in einem unbekannten Maße) höher sein, als die dem KBA bekannten Daten. Hierzu gehören insbesondere auch die Fahrzeuge, die im nicht europäischen Ausland (Drittstaaten) wieder zugelassen werden und zu denen keine REGINA-Mitteilung über die Wiederzulassung erfolgt.

Die Zahlen der REGINA-Meldungen sind daher unter Berücksichtigung des o. a. zu bewerten:

Anzahl der REGINA-Meldungen aus dem Ausland:

2017: 1 964 432

2018: 598 285 (Januar bis April)

6. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass für die Verschrottung vorgesehene Fahrzeuge letztlich doch nicht verschrottet wurden und stattdessen weiter auf den Straßen fahren (siehe „Exportschlager Diesel“ in Wirtschaftswoche Ausgabe 13/2018), und falls ja, was will sie dagegen unternehmen?

Die Bundesregierung hat hierüber keine Kenntnis.

7. Teilt die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie der Deutschen Automobil Treuhand (DAT), wonach nur rund die Hälfte der im Rahmen der Umweltprämie angekauften Autos tatsächlich verschrottet wurden (vgl. www.bild.de/geld/wirtschaft/common-rail-einspritzer/diesel-verschrottung-54404824.bild.html; bitte begründen)?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Daten vor.

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass emissionsärmere Euro-6d-Fahrzeuge nach Händlerangaben erst ab September 2018 zur Verfügung stehen, aber etwa der Volkswagen-Konzern die Umweltprämie nur bis Ende Juni 2018 verlängert hat (siehe ARD-Kontraste-Beitrag vom 5. Mai 2018, abrufbar unter www.ardmediathek.de/tv/Kontraste/Kontraste-vom-05-04-2018/Das-Erste/Video?bcastId=431796&documentId=51413684)?

Auf dem „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August 2017 haben in einer gemeinsamen Erklärung die Vertreter des Bundes und der Länder als eine Sofortmaßnahme gefordert, dass die Hersteller mit eigenfinanzierten Maßnahmen (z. B. „Umstiegsprämien“) Anreize für den Wechsel von älteren Dieselfahrzeugen auf Fahrzeuge mit modernster Abgasnachbehandlung oder Elektrofahrzeuge schaffen. Für die Automobilhersteller ist das eine freiwillige Aktion, auf die die Bundesregierung keinen direkten Einfluss hat und ihr auch keine detaillierten Informationen vorliegen.

9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, wonach nach Berechnungen vom Ifeu-Institut Euro-6-Neufahrzeuge ähnlich viel NO_x ausstoßen wie alte Euro-4- und Euro-3-Fahrzeuge (siehe www.ardmediathek.de/tv/Kontraste/Kontraste-vom-05-04-2018/Das-Erste/Video?bcastId=431796&documentId=51413684)?

Die Emissionssituation bei Dieselfahrzeugen ist der Bundesregierung bekannt. Deswegen wurden im Rahmen des ersten Nationalen Forum Diesel und mit dem Programm „Saubere Luft 2017-2020“ Maßnahmen zur Verringerung der Stickstoffoxid-Emissionen vereinbart, die derzeit umgesetzt werden. Die Bundesregierung setzt sich auch weiterhin für die effektive Reduzierung der NO_x-Emissionen ein, prüft weitergehende Maßnahmen unter anderem in den Expertengruppen des Nationalen Forums Diesel und wird diese, sofern sie geeignet sind, umsetzen.

10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass große Neufahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß eine viel höhere Umweltprämie erhalten als kleine schadstoffärmere Fahrzeuge, und wie passt dies zu den Bemühungen der Bundesregierung, den Schadstoffausstoß im Verkehrsbereich zu verringern (siehe www.ardmediathek.de/tv/Kontraste/Kontraste-vom-05-04-2018/Das-Erste/Video?bcastId=431796&documentId=51413684)?

Die sogenannte Umweltprämie ist kein staatliches Förderprogramm. Art und Ausgestaltung bestimmter Neuwagenangebote in Verbindung mit einer Altfahrzeugrücknahme obliegen den Fahrzeugherstellern im Rahmen ihres unternehmerischen Handelns und ihrer Eigenverantwortung.

11. Von welchen Wertverlusten für gebrauchte Dieselfahrzeuge geht die Bundesregierung seit 2015 aus, und auf welche Berechnungen bzw. Studien beruft sie sich dabei?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Wird sich die Bundesregierung für Hardware-Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen mit unzulässigen Abschalteinrichtungen einsetzen (bitte unter Angabe, wer die Kosten tragen soll, beantworten), und falls nein, warum nicht?

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für Fahrzeugmodelle, für die es unzulässige Abschalteinrichtungen festgestellt hat, Bescheide auf Grundlage von § 25 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erlassen, worauf basierend auch für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung angeordnet wurden, um deren Vorschriftsmäßigkeit herzustellen. Diese Bescheide verpflichten die betroffenen Hersteller zugleich, die betreffenden Fahrzeuge in die Werkstätten zu rufen, um die unzulässige Abschalteinrichtung entfernen zu lassen und damit die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen. Die Kosten trägt der Hersteller.

Die Positionierung der Bundesregierung zu Hardware-Nachrüstungen ist noch nicht abgeschlossen.

13. Welche Ergebnisse hat die auf dem Dieseltippel der Bundesregierung vom ehemaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt angekündigte Evaluierung („[u]m die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu überprüfen, werden wir Analysen erstellen“) geliefert bzw. wann wird die Evaluierung abgeschlossen (siehe www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste-vom-05-04-2018/diesel-umweltpraemie-die-taeschungsmanoever-der-autoindustrie.html)?

Die Evaluierung ist noch nicht abgeschlossen. Die bislang vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass die Maßnahmen erfolgreich waren und im Ergebnis die Zahl der zugelassenen Dieselfahrzeuge der Abgasstufe Euro 5 und schlechter deutlich reduziert werden konnte.

