

BVfK eV | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn

Bundeskanzleramt

Bundeskanzler Friedrich Merz

Willy-Brandt-Straße 1

10557 Berlin

05.12.2025

Per E-Mail an: internetpost@bundesregierung.de

Registernummer: R004381

Bundesverband freier Kfz-Händler e.V.

Pläne zur Absatzförderung von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

der *Bundesverband freier Kfz-Händler* (BVfK e.V.) ist eine der bedeutenden Stimmen des Kfz-Handels in Deutschland und gemeinsam mit seinem Partnerverband *European Association of independent Vehicle Traders* (EAIVT) auch in Europa. Derzeit sind im BVfK mehr als 1.000 Kfz-Handelsunternehmen organisiert, darunter sowohl Neu- als auch Gebrauchtwagenhändler sowie Fahrzeugvermittler.

Seit über 25 Jahren leistet der BVfK Pionierarbeit und setzt dabei hohe Maßstäbe an sich und seine Mitglieder, wozu insbesondere das regelmäßige Erreichen bedeutender Meilensteine zur Verbesserung und Stabilisierung der Rahmenbedingungen für das Branchensegment zählt. Zu den Grundsätzen der Verbandsarbeit zählt immer die erfolgreiche Suche einer größtmöglichen Schnittmenge von Verbraucher- und Unternehmerinteressen. Wir sind uns dabei auch immer der Mitverantwortung für das Wohlergehen der Natur und Umwelt, wie auch der gesamten Automobilwirtschaft bewusst. Nähere Informationen sind unter www.bvfk.de verfügbar und können bei Bedarf gerne angefordert werden.

Dies vorangeschickt möchten wir auf die kürzlich bekanntgewordenen Pläne zur Absatzförderung von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen Stellung nehmen.

I. Bekannte Eckdaten der geplanten Förderung

Im Beschlusspapier der Regierungskoalition wurde festgelegt, dass der Umweltbonus zur Förderung des Kaufs emissionsfreier Elektrofahrzeuge im kommenden Jahr 2026 wieder aufleben soll.

Die bislang an die Öffentlichkeit gedruckten Details dürfen diesseitig wie folgt zusammengefasst werden:

- Gefördert werden soll der Kauf und das Leasing neuer Elektro- und Hybridfahrzeuge
- Um die Basisförderung in Höhe von 3.000 € zu erhalten, soll das zu versteuernde Jahreseinkommen nicht mehr als 80.000 € betragen dürfen, wobei die Schwelle mit jedem Kind um 5.000 € und die Förderung um 500 € auf maximal 1.000 € zusätzlich steigen soll. Liegt das Netto-Haushaltseinkommen unter 3.000 €, wird der Erwerb eines Elektrofahrzeugs mit weiteren 1.000 € gefördert, sodass die Maximalförderung 5.000 € (3.000 + 1.000 + 1.000) beträgt.
- Es soll - wie schon bei der ehemaligen Förderprämie – eine Mindesthaltedauer eingeführt werden.
- Der Fördertopf soll insgesamt 3 Milliarden Euro betragen, was bei angewandtem Höchstsatz von 5.000 € 600.000 und beim Basissatz von 3.000 € der Förderung zur Anschaffung von einer Million Fahrzeuge entspräche.
- Die noch offenen Details sollen schnellstmöglich finalisiert und das Förderprogramm dann möglichst früh im Jahre 2026 gestartet werden.

II. Grundsätzliches | Risiken, die es zu vermeiden gilt

Der BVfK begrüßt grundsätzlich die Pläne der Bundesregierung, den Anteil geringer oder die Umwelt nicht belastender Fahrzeuge in allen Verkehrsbereichen fördern und gleichzeitig die Arbeitsplätze, insbesondere in der Automobilwirtschaft sichern zu wollen.

Gleichzeitig gilt es darauf hinzuweisen, dass Subventionen in den meisten Fällen ihr Ziel verfehlen. Sie setzen normale Marktgesetze außer Kraft und wirken oft eher wie ein Strohfeuer. Verstärkt wird diese Wirkung, wenn nicht „am Ende“, sondern „unterwegs“ gefördert wird. „Am Ende“ bedeutet, dass umwelt- und ressourcenschonendes Verhalten belohnt werden sollte und Kaufanreize „unterwegs“ nur zur vorübergehenden Stimulierung führen. Zudem beweist auch die rückblickende Betrachtung der vorausgehenden Förderprogramme, dass die Mittel nur scheinbar beim Endkunden landen und tatsächlich die Gewinne der Produzenten erhöhen. Die Art der vorausgehenden Förderprogramme haben zwar spürbar zum Absatz neuer und gebrauchter Elektrofahrzeuge beigetragen, sind allerdings auch nach Beendigung der Förderung massiv abgeebbt.

Es gilt zu bedenken, dass im Grunde genommen ein Gesamtprogramm zur Rettung der Umwelt gefordert ist, das über mehrere Generationen trägt. Dies in Form eines komplexen und nachhaltigen politischen Konzepts, in das dann möglicherweise auch kurzfristige Maßnahmen zur Stimulierung des Absatzes von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben eingebunden werden können.

In der Hoffnung, dass all dies Berücksichtigung findet, möchte Sie der BVfK gerne mit seiner fundierten Branchenkenntnis unterstützen, damit eine möglichst große Verbreitung der Elektromobilität nachhaltig unter verantwortlicher Verwendung der Steuergelder und Staatskrediten realisiert wird.

Was gilt es zu beachten:**1. Marktverzerrung**

Kurzfristige Förderprogramme erzeugen künstliche Nachfrage-Peaks, denen anschließend eine Talfahrt folgt. Ein Blick auf die Neuwagenzulassungen rund um die „Umweltprämie“ 2009 zeigt das deutlich: Die Stimulierung des Marktes war begleitet von Vorzieh-Effekten, die zu einem massiven Rückgang des Neuwagenabsatzes in den Jahren nach Prämienende führten. Tatsächlich wurden zwischen 2009 und 2012 nicht mehr Neufahrzeuge gekauft als im gleichen Zeitraum zuvor ohne Prämienförderung.

2. Fehlanreize für Hersteller und zu geringe Innovationsdynamik

So lange der Absatz über Subventionen „gestützt“ wird, ist der Druck auf die Hersteller geringer, über attraktive Netto-Preise, bessere Reichweiten und effizientere Technik zu überzeugen.

Es besteht daher die Gefahr, dass sich das Preisgefüge erneut nach oben verlagert, und die Auto-käufer nur scheinbar in den Genuss der Förderprämie gelangen.

Das spüren Käuferinnen und Käufer spätestens dann, wenn sie ihre Elektro- oder Hybridfahr-zeuge wieder verkaufen oder in Zahlung geben möchten und dann mit einem ungewöhnlich hohen Wertverlust konfrontiert werden, der den normalen Wertverlust eines Verbrenners um den Betrag der ehemaligen Förderprämie von bis zu 9.000 Euro übersteigt. Dieses Geld fehlt dann zum gro-ßen Teil für die wesentlich geringer geförderte Neuanschaffung, von dann auch vor dem Hinter-grund fragilen Wertstabilität Abstand genommen wird.

Daher muss nicht nur aus ganzheitlichen Umweltaspekten, sondern auch der Kauf ge-brauchter Elektrofahrzeuge (BEV) ebenfalls gefördert werden.

Der BVfK empfiehlt, den Kauf „echter“ gebrauchter BEV (*in Betrieb genommen und benutzt*)

- *bis zu einem Alter von 3 Jahren und einer Laufleistung von 50.000 km im Umfang von 50% der Förderprämie für Neuwagen und*
- *bis zu einem Alter von 5 Jahren und einer Laufleistung von 80.000 km im Umfang von 30% der Förderprämie von Neuwagen*

zu unterstützen.

Das würde auch der Absicht der Regierung entsprechen, untere Einkommensschichten in das Förderkonzept einzubeziehen, die sich auch dann kein neues Elektroauto leisten können, wenn es gefördert wird.

III. Keine untragbaren Nachteile für EU-Neufahrzeuge!

Schon im Zuge der damaligen Förderung stieß es branchenweit auf Unverständnis, dass EU-Neufahr-zeuge wie Gebrauchtfahrzeuge behandelt und damit nur eingeschränkt gefördert wurden. Dabei spricht der BVfK auch an dieser Stelle für den gesamten Kfz-Handel, denn eine bedeutende Zahl von Vertragshändlern widmet sich längst dem EU-Neuwagenhandel.

EU-Neufahrzeuge sind gleichwertig

Von der Rechtsprechung werden EU-Neufahrzeuge, die typischerweise über eine Tageszulassung ver-fügen, jedoch neu und unbenutzt sind, logischerweise als Neufahrzeuge eingestuft.

Diesem Umstand hatte die Förderrichtlinie damals zwar durch folgenden Zusatz Rechnung getragen:

„Förderfähig sind alle Fahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der EU sie gekauft wurden, [...]“

Allerdings wurden sie im nächsten Schritt durch die Einstufung von Neufahrzeugen mit Tageszulassung wegen des bereits in den Fahrzeugdokument zu findenden Haltereintrags hinsichtlich der Förderhöhe unsinnigerweise zu Gebrauchtfahrzeugen degradiert.

Die negativen Folgen waren für Verbraucher und den für den Wettbewerb wichtigen EU-Neuwagenhandel enorm. Der ausgehebelte Korrekturfaktor „freier EU-Warenverkehr“ führte durch die Gestaltung der Förderprämie zu einem weiteren preistreibenden Faktor. Am Ende zahlte der Endkunde trotz Förderung für seine Neuanschaffung meist höhere Preise als vor Beginn und nach Beendigung der Programme.

Wegen weiterer Sachverhaltsdetails sei auf die zurückliegenden Stellungnahmen des BVfK verwiesen, die sich mit den damaligen Fördervoraussetzungen detailliert auseinandersetzen.

IV. Forderung des BVfK: Ganzheitliche Konzepte ohne Kollateralschäden

Der Umweltschutz steht sicherlich an erster Stelle. Da es in den Fabriken und Betrieben allerdings inzwischen mehr brennt als in den Wäldern, ist kurzfristiges Handeln opportun.

Dabei darf allerdings nicht erneut der Fehler begangen und in erster Linie dafür gesorgt werden, dass die Bänder in den Autofabriken wieder laufen und das übrige Kfz-Gewerbe kaum profitiert oder bei genauer Betrachtung sogar Schaden nimmt. Denn meist wird übersehen:

Im gesamten Kfz-Gewerbe jenseits der Werkstore sind mehr Menschen beschäftigt als bei den Herstellern.

Soweit die Stellungnahme aus Sicht der Kfz-Händler, der nicht in Abhängigkeit von mächtigen Konzernen stehen.

Bei der Entwicklung der Förderkriterien steht der BVfK gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

Ansgar Klein
Präsident BVfK

Dr. jur. Götz Knoop
Referat Politik BVfK