

Bvfk eV | Bundeskanzlerplatz 5 | 53113 Bonn

Bundeskanzleramt
Bundeskanzler
Friedrich Merz
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

23.01.2026

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,

bereits im Dezember des zurückliegenden Jahres 2025 hatten wir uns zur geplanten Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge geäußert und dabei insbesondere auf die drohenden Nachteile in Zusammenhang mit der Ausgrenzung von Gebrauchtfahrzeugen sowie Fahrzeugen mit Tageszulassung hingewiesen.

I. Förderung auch für gebrauchte Elektro- und Hybridfahrzeuge

Nachdem jüngst weitere Details zu den konkreten Fördervoraussetzungen und dem Umfang der Förderung bekannt gegeben wurden, mussten wir mit Bedauern feststellen, dass unsere, sowie die Forderungen zahlreicher weiterer betroffener Stakeholder, ungehört blieben, was die Förderung des Erwerbs elektrisch betriebener **Gebrauchtfahrzeuge** betrifft. Unverständlich ist hierbei insbesondere, dass sich in diesem Punkt augenscheinlich alle Branchenakteure – Wirtschaftsverbände, Verbraucherschutzverbände und auch international führende Beratungsunternehmen – einig sind:

Die Einbeziehung gebrauchter Fahrzeuge in den Förderplan zur Erreichung des damit verbundenen Ziels, nämlich die Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu fördern, ist zwingend notwendig!

Die Effekte würden sich auch positiv auf den Absatz neuer E-Fahrzeuge auswirken!

Hierdurch würden sich nicht nur die Nachfrage verbreitern, die Restwerte stabilisieren und die Leasingkonditionen verbessern. Insbesondere dürfte die Förderung andernfalls an der Zielgruppe vorbeilaufen. Denn der Annahme, Familien mit einem zu versteuernden Jahreshaushaltseinkommen von 45.000 EUR zögen den Kauf eines neuen Elektrofahrzeugs in Betracht, begegnen wir mit deutlicher Skepsis. Nur ein geringer Teil der avisierten Förderungsempfänger dürfte bereit oder in der Lage sein, sich ein elektrisches Neufahrzeug zu leisten. Um diese Zielgruppe zu erreichen und zur Anschaffung eines emissionsfreien Fahrzeugs zu bewegen, ist eine Einbeziehung von gebrauchten E-Autos nach einhelliger Branchenerkenntnis unerlässlich. Möglicherweise bilden hier lediglich einige nationale Autohersteller eine Ausnahme. Die Gründe dürften im Widerspruch zu Ihren politischen Zielen stehen.

II. Keine Ausgrenzung von Neuwagen mit Tageszulassungen

Auch wenn noch nicht eindeutig und endgültig klargestellt, ist zu befürchten, dass einige Neuwagen von der Förderung ausgenommen werden sollen. Denn es gibt Hinweise darauf, dass eine Förderung nur gewährt wird, wenn der Antragsteller auch der erste in den Fahrzeugdokumenten eingetragene Halter des Fahrzeugs ist. Damit wird eine große Gruppe von prinzipiell förderfähigen Neufahrzeugen ausgeschlossen. Es handelt sich dabei sowohl um **Neufahrzeuge mit Tageszulassung** wie auch um s. g. **EU-Neufahrzeuge**, also solche, die faktisch und rechtlich als neu und nicht gebraucht eingestuft werden.

Der BVfK hat bereits in seinem Schreiben vom 5. Dezember 2025 auf die negativen Folgen einer solchen Ausgestaltung des Förderprogramms hingewiesen. Schon das vorangegangene Förderkonzept für Elektrofahrzeuge, das zum Jahresende 2023 abrupt eingestellt worden ist, benachteiligte diese Fahrzeuggruppe. Die Konsequenzen waren für den Verbraucher enorm. So wurde der ausgehebelte Korrekturfaktor „freier EU-Warenverkehr“ seinerzeit zu einem weiteren preistreibenden Faktor. Der BVfK warnt daher nachdrücklich vor einer solchen drastischen Reduzierung des in Frage kommenden Angebots, da dies infolge der sich ergebenden Marktverknappung automatisch zu höheren Realpreisen zum Schaden der Verbraucher führen würde.

In diesem Zusammenhang haben wir begründete Zweifel daran, dass der Ausschluss von EU-Importen mit dem geltenden EU-Recht vereinbar ist. Bekanntlich dürfen nationale Regelungen den Import von Waren aus anderen EU-Mitgliedsstaaten nicht erschweren. Ein Förderprogramm für Neufahrzeuge, das jedoch EU-Neufahrzeuge infolge ihrer vorherigen Tageszulassung nicht berücksichtigt, führt zu einer faktischen Benachteiligung dieser Fahrzeuge. Eine Förderung, die direkt oder zumindest indirekt zwischen inländischen und EU-ausländischen Fahrzeugen unterscheidet, halten wir für unangebracht. Solche Handelshemmnisse sind daher weder akzeptabel noch – nach diesseitiger Auffassung – rechtmäßig.

Im Ergebnis würde die Diskriminierung von Neuwagen mit Tageszulassung, auch bei EU-Importen, daher den Neukauf unnötig verteuern und damit weniger attraktiv machen. Das optimale Förderziel würde erheblich beeinträchtigt.

III. Erheblicher Schaden für E-Autobesitzer und die Automobilwirtschaft

Die fehlende Förderung für gebrauchte Elektrofahrzeuge würde deren Preise weiter einbrechen lassen, weil sinkende Neuwagenpreise den Preisvorteil von Gebrauchten verringern. Käuferinnen und Käufer erleiden dadurch beim Wiederverkauf hohe Wertverluste, was wiederum die Bereitschaft zur

Neuanschaffung schwächt. Der starke Preisverfall wirkt zudem abschreckend auf potenzielle Neuwagenkäufer, die einen schnellen Wertverlust und unsichere politische Rahmenbedingungen fürchten. Gleichzeitig verteuern fallende Restwerte das Leasing und die Finanzierung, da Banken höhere Raten verlangen müssen. Für Händler und Leasinggesellschaften entstehen dadurch erhebliche wirtschaftliche Probleme: Rückläufer und Bestandsfahrzeuge verlieren an Wert, kalkulierte Restwerte brechen weg, Kredite werden teurer und Fahrzeuge stehen länger auf dem Hof, was Liquidität und Rentabilität belastet.

IV. Resümee und BVfK-Forderung

Damit Elektromobilität stabil wachsen kann, müssen gebrauchte E-Fahrzeuge und Tageszulassungen – auch bei EU-Importen – in die Förderung einbezogen werden. Ohne Unterstützung brechen ihre Werte ein, Käufer verlieren viel Geld beim Wiederverkauf und wenden sich vom nächsten Kauf ab. Gleichzeitig steigen wegen fallender Restwerte die Leasing- und Finanzierungskosten, was Neuwagen unattraktiver macht. Eine Förderung für junge Gebrauchte stabilisiert den Markt, schützt Verbraucher vor übermäßigen Verlusten und verhindert, dass Händler und Leasinggesellschaften auf wertvernichteten Beständen sitzen bleiben. Nur so bleibt Elektromobilität für breite Bevölkerungsschichten attraktiv – und der Transformationsprozess kommt nicht ins Stocken.

Wir fordern daher höflich zur Berücksichtigung dieser Aspekte und zur Klarstellung auf, damit wir unsere derzeit über 1.000 Mitgliedsbetriebe, die in Erwartung einer Förderfähigkeit bereits größere Mengen fabrikneuer Fahrzeuge mit Tageszulassung beziehen, entsprechend aufklären können. Eine grundlose Diskriminierung von Fahrzeugen mit Tageszulassung ist nach der Stimme unserer Mitgliedergemeinschaft nicht akzeptabel, würde zu erheblichen wirtschaftlichen Einbußen sowie zu einer Verfehlung des Förderziels führen.

Sofern unsere Argumente in der finalen Ausgestaltung der Förderrichtlinie keine Berücksichtigung finden und unseren Forderungen nach der Einbeziehung von gebrauchten Elektrofahrzeugen und neuen Elektrofahrzeugen mit Tageszulassung nicht entsprochen werden sollten, mögen Sie uns hierfür Ihre Gründe darlegen und damit auch allgemein zu einem besseren Verständnis für politische Entscheidungen beitragen.

Aus Dringlichkeitsgründen haben wir uns die Angelegenheit für den

4. Februar 2026

auf Wiedervorlage gelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Ansgar Klein
Präsident BVfK

Dr. jur. Götz Knoop
Referat Politik BVfK