
Sinken die Zuschüsse, bricht der Markt für Elektroautos weg

Die Corona-Pandemie hat die Politik gelehrt: Man soll nie nie sagen. Auch mit fest zugesagten Zahlen ist es so eine Sache, wenn es zum Beispiel nicht gelingt, die Zusagen von einer Million Elektroautos an einem Tag X zu erreichen und schnell noch die Hybride mit Elektroantrieb und Verbrennungsmotor beigemischt werden, damit die Richtung stimmt. Jetzt sind uns 15 Millionen Elektroautos als Neuzulassungen in Deutschland bis 2030 versprochen. Und Mathematiker wie Marktbeobachter rümpfen die Nase.

Den Vorsatz fürs neue Jahr für den Automobilmarkt sieht auch Jato Dynamics: Nicht weniger als 15 Millionen Elektroautos sollen bis 2030 auf Deutschlands Straßen fahren. Mit ihrem klaren Fokus auf mehr Umweltpolitik verlängert jetzt die neue Regierung die Kaufprämien für E-Cars um ein weiteres Jahr bis Ende 2022. Die Hoffnung: Elektroautos weiterhin für die Endkunden attraktiv zu halten und damit die Zulassungen anzukurbeln.

Doch wie haben sich die Incentives im vergangenen Jahr entwickelt? Und wie haben sich im Verhältnis dazu die Zulassungen verändert? Jato hat sich die Zahlen für den Zeitraum zwischen Januar und Oktober einmal genauer angeschaut und einen Vergleich zu Italien und Frankreich gezogen, um zu sehen, ob die Incentivierung wirklich funktioniert.

Wer aktuell in Deutschland ein vollelektrisches Fahrzeug (BEV) kauft, bekommt dafür einen Zuschuss, der je zur Hälfte von den Herstellern und vom Staat gezahlt wird. Seit Beginn der Corona-Pandemie hat die Regierung den staatlichen Anteil sogar noch durch eine so genannte Innovationsprämie verdoppelt. Heißt: Käufer eines Elektroautos mit einem Netto-Listenpreis bis zu 40.000 Euro bekommen bis zu 9000 Euro erstattet.

Was bei der deutschen Incentive-Entwicklung auffällt: Obwohl es die „Hürde“ gibt, dass die Prämie erst nach Kauf und Zulassung bei der zuständigen Stelle BAFA beantragt werden kann, ist die Höhe der Incentivierung sehr konstant geblieben, ebenso wie die Zulassungszahlen. Die Förderprämie bewegt sich im Betrachtungszeitraum unabhängig von den Zulassungszahlen immer rund um die 30 Prozent. Knapp ein Drittel vom förderungsfähigen Elektroauto zahlen also Staat und Industrie.

Ein Sondereffekt ist allerdings in allen Märkten auffällig: Jeweils zum Quartalsende gibt es mal mehr, mal weniger starke Ausschläge. So verkauft Tesla zum Beispiel im letzten Monat des Quartals im Vergleich zu den beiden Vormonaten derzeit drei Viertel seiner Fahrzeuge, vor allem des Modell 3. Mit dieser Verkaufsstrategie hebt sich Tesla von den anderen Herstellern ab und sorgt für den starken Peak in den Zulassungen.

In Frankreich und Italien sieht man einen klaren Zusammenhang zwischen Nachfrage und Incentivierung. Bei unseren Nachbarn im Westen bekamen Autokäufer im Jahr 2020 einen Umweltbonus von 7000 Euro bei einem Kaufpreis bis 45.000 Euro. Im Juli 2021 wurde die Prämie dann um 1000 Euro gesenkt. Die Folge: Zusammen mit dem niedrigeren Zuschuss brachen auch die Verkaufszahlen der BEVs ein. Mit einem Schlag sank der Verkauf von 12.000 Fahrzeugen im Juni auf etwa 4.000 im Juli. Erst im September hatte sich der Markt mit mehr als 10.000 verkauften E-Autos wieder einigermaßen erholt.

In Italien erhalten E-Auto Käufer einen Betrag von bis zu 6000 Euro beim Kauf eines BEV mit einem Nettopreis unter 50.000 Euro. Weitere 2000 Euro Zuschuss waren zusätzlich möglich. Vergleichbare Einbrüche beobachteten die Analysten in Italien am Ende des dritten Quartals. Mit dem Ausbleiben der Subventionen sausten auch dort die Zulassungen in den Keller. Das italienische Incentive-System speist sich aus einem großen Topf, der dafür zur Verfügung steht. Dieser Topf ist aktuell leer, es stehen keine

Gelder mehr zur Verfügung.

Die Kurve lässt aber auch auf ein geringeres Interesse an E-Autos in Italien schließen. Der Elektromobilität fehlt es hier ganz offensichtlich an Überzeugungskraft. Interessant bleibt zu beobachten, wann die Kauffreude und in welchem Ausmaß wieder anzieht.

Spannend wird auch zu sehen, wie sich die Begeisterung der Deutschen für Elektromodelle entwickelt, sobald der Zuschuss Ende 2022 ausläuft. Der Wille, weiterhin auf emissionsfreie Mobilität umzusteigen, wird maßgeblich bestimmen, ob die neue Bundesregierung ihr Ziel von 15 Millionen E-Autos dieses Mal einlösen kann. (aum)

Bilder zum Artikel



Laden eines Elektroautos.

Foto: Auto-Medienportal.Net
