

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Julian Joswig, Katrin Uhlig, Chantal Kopf, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6980 –**

Transparenz und Rückverfolgbarkeit der Aufbau- und Resilienzfazilitätsrelevante Bundesausgaben im Bereich Elektromobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Umsetzung der europäischen Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) in Deutschland wirft aus Sicht der Fragesteller wichtige Fragen hinsichtlich der haushalterischen Zuordnungslogik, Rückverfolgbarkeit und Transparenz auf. Der Europäische Rechnungshof (ERH) hat in seinem Sonderbericht Nummer 14/2026 „Rückverfolgbarkeit und Transparenz im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität“ erhebliche Lücken bei der Rückverfolgbarkeit von ARF-Mitteln festgestellt (www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2026-14). Da die Auszahlungen der Europäischen Kommission primär an die Erreichung von Meilensteinen und Zielwerten und nicht unmittelbar an die tatsächlich entstandenen Kosten gekoppelt sind, bleibt die Nachvollziehbarkeit der realen Finanzströme auf nationaler Ebene begrenzt.

In Deutschland bildet der Deutsche Aufbau- und Resilienzplan (DARP) den Rahmen für die Umsetzung der ARF. Für das Parlament bleibt jedoch vielfach unklar, über welche konkreten Haushaltstitel, Programmlinien und Maßnahmen ARF-relevante Ausgaben abgebildet werden und wie diese einzelnen DARP-Komponenten zugeordnet werden.

Besonders deutlich wird dies im Bereich der DARP-Komponente 1.2 „Klimafreundliche Mobilität“, etwa beim Umweltbonus, der Innovationsprämie und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur. Für eine Bewertung der haushalterischen Transparenz, europapolitischen Steuerungswirkung und Wettbewerbsneutralität ist zentral, wie entsprechende Ausgaben im Bundeshaushalt abgegrenzt werden und in welchem Umfang primär als Endverbraucherförderung konzipierte Programme mittelbar auch einzelnen Marktakteuren und Fahrzeugherstellern zugutegekommen sind.

1. Wie hoch waren in den Haushaltsjahren 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 die aus dem Bundesanteil des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie an Käuferinnen und Käufer ausgezahlten Gesamtbeträge (bitte pro Jahr insgesamt sowie aufgeschlüsselt nach den zehn Herstellern bzw. Marken, die laut der Zwischenbilanz des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) vom 1. Dezember 2023 die meisten Anträge aufgewiesen haben, angeben)?

In den Haushaltsjahren 2020 bis 2026 wurden für den Umweltbonus bzw. die Innovationsprämie vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) rund 10,1 Mrd. Euro an Bundesfördermitteln ausgezahlt.

Die Fördersumme verteilt sich auf die einzelnen Jahre wie folgt:

Jahr	Ausgezahlte Fördermittel für den Umweltbonus inklusive Innovationsprämie in Euro
2020	652 765 575,00
2021	3 087 334 037,50
2022	3 464 321 650,00
2023	2 601 284 575,00
2024	234 179 125,00
2025	1 074 925,00
2026	111 250,00
Gesamt	10 041 071 137,50

Die Aufschlüsselung der Auszahlungen nach den zehn Herstellern bzw. Marken, die laut der Zwischenbilanz des BAFA vom 1. Dezember 2023 die meisten Anträge aufgewiesen haben, und dem Rest kann der Anlage 1 „Auszahlungen Umweltbonus und DARP“ entnommen werden.

2. Welcher Betrag des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie war in den Haushaltsjahren 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025 jeweils über die EU-Aufbau- und Resilienzfazilität refinanzierbar?

Der Umweltbonus bzw. die Innovationsprämie sind Teil der Maßnahme 1.2.3 „Unterstützung für den Austausch des privaten Fuhrparks“ des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP), welche vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) federführend umgesetzt wird. Die Maßnahme 1.2.3 enthält die drei Zielwerte (Target = T) T29, T30 und T30A.

Von den rund 10,1 Mrd. Euro ausgezahlten Fördermitteln entfallen rund 6,3 Mrd. Euro auf die Fahrzeuge, die im Rahmen der drei Ziele T29, T30 und T30A der DARP-Maßnahme 1.2.3 an die Europäische Kommission gemeldet wurden.

Jahr	Ausgezahlte Fördermittel (unter DARP) in Euro
2020	130 065 550,00
2021	1 632 520 500,00
2022	2 435 671 375,00
2023	1 871 854 350,00
2024	195 867 350,00
2025	57 100,00
Gesamt	6 266 036 225,00

3. In welcher Höhe hat Deutschland diese Refinanzierung tatsächlich bei der Europäischen Kommission beantragt und ausgezahlt erhalten (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln und die jeweiligen Zahlungsanträge nach Artikel 24 der ARF-Verordnung, in deren Rahmen die Refinanzierung erfolgte, angeben)?

Der DARP folgt der Logik des leistungsorientierten Ansatzes. Werden die zwischen der Europäischen Kommission und Deutschland vorab definierten Ziele umgesetzt und die entsprechenden Nachweise erbracht, können die Zahlungstranchen seitens der Europäischen Kommission an Deutschland ausgezahlt werden. Die Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) werden grundsätzlich im Einzelplan 60 des Bundeshaushalts vereinnahmt.

Für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahme 1.2.3 haben die Europäische Kommission und Deutschland vorab ein Auszahlungsvolumen von insgesamt 4,06 Mrd. Euro festgelegt, das leistungsorientiert bei Erreichen der vereinbarten Ziele T29, T30 und T30A im Rahmen von Zahlungstranchen bei der Europäischen Kommission abgerufen wird.

Das Auszahlungsvolumen von insgesamt 4,06 Mrd. Euro teilt sich auf die folgenden Ziele wie folgt auf: T29: 1,0 Mrd. Euro, T30: 1,5 Mrd. Euro, T30A: 1,56 Mrd. Euro. T29 wurde im Rahmen des 1. Zahlungsantrags im Jahr 2023, T30 im Rahmen des 2. Zahlungsantrags im Jahr 2024 und T30A im Rahmen des 3. Zahlungsantrags im Jahr 2026 nachgewiesen. Als vorsorgliches Risikomanagement hat die Bundesregierung in Abstimmung mit der Europäischen Kommission für die Beweisführung der Ziele T29, T30 und T30A im DARP ein höheres Fördervolumen angesetzt, sodass die Gesamtsumme der Fördermittel, die in der Antwort zu Frage 2 genannt wurde, das ursprünglich vorab festgelegte Auszahlungsvolumen übersteigt. Hierdurch wurde vorsorglich möglichen Umsetzungsrisiken im DARP Rechnung getragen.

4. Welche Meilensteine, Zielwerte und Indikatoren des DARP wurden zur Auslösung der in Frage 3 erfragten ARF-Refinanzierung als erfüllt angemeldet, und welche Belege (bitte detailliert angeben, welche quantitativen Belege, wie geförderte Fahrzeugstückzahlen, registrierte Förderfälle oder aggregierte Auszahlungsbeträge des Bundes, der Europäischen Kommission im Zuge des Auditverfahrens jeweils vorgelegt wurden)?

Damit die drei Zielwerte T29, T30 und T30A der Maßnahme 1.2.3 für die Zahlungsanträge von der Europäischen Kommission als erfüllt angenommen werden konnten, mussten folgende Ziele erreicht werden:

T29: Die Zuwendungsempfänger haben auf der Grundlage der geänderten Förderrichtlinie, die am 8. Juli 2020 in Kraft getreten ist, Zuschüsse für die Beschaffung von insgesamt 240.000 Elektrofahrzeugen erhalten.

T30: Die Zuwendungsempfänger haben auf der Grundlage der geänderten Förderrichtlinie, die am 8. Juli 2020 in Kraft getreten ist, Zuschüsse für die Beschaffung von insgesamt 560.000 Elektrofahrzeugen (kumuliert) erhalten.

Für T29 und T30 wurden folgende Belege eingereicht: eine Kopie der Veröffentlichung der geänderten Förderrichtlinie im Bundesanzeiger sowie ein Verweis auf die einschlägigen Bestimmungen, aus denen das Inkrafttreten hervorgeht; eine Kopie der einschlägigen Bestimmung des Verwaltungsverfahrensgesetzes, wonach ein Verwaltungsakt als dem Empfänger zugestellt gilt, sowie deren Inkrafttreten und ein Verweis auf die einschlägigen Bestimmungen, aus denen das Inkrafttreten hervorgeht; eine Liste von Fahrzeugen, aus der folgende Informationen hervorgehen: die amtlichen Referenznummern der Förderbescheide für die Förderung von mindestens 240.000 (für T29) bzw. 320.000

(für T30) Fahrzeugen; die entsprechende Anzahl der geförderten Fahrzeuge für jeden gewährten Förderbescheid;

die amtlichen Referenznummern jedes erworbenen Fahrzeugs, aus denen hervorgeht, dass es sich um ein Elektrofahrzeug handelt (emissionsfreie Fahrzeuge und Plug-in-Hybride mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g/km); das Datum der Bekanntgabe gemäß Verwaltungsverfahrensgesetz. Im Rahmen einer zufälligen Stichprobe, die von der Europäischen Kommission gezogen wurde, wurden für jeweils 60 Fahrzeuge zudem folgende Belege eingereicht: eine Kopie des entsprechenden Förderbescheids, der den Kauf begründet; für jedes durch den Förderbescheid geförderte Fahrzeug eine Kopie einer Typenbescheinigung oder eines Typennachweises, aus der bzw. dem hervorgeht, dass es sich bei dem gekauften Fahrzeug um ein Elektrofahrzeug handelt (d. h. emissionsfreie Fahrzeuge und Plug-in-Hybride mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g/km); für jedes durch den Förderbescheid geförderte Fahrzeug eine Kopie des Kaufvertrags für das Fahrzeug.

T30A: Zusätzlich zu den im Rahmen der Zielwerte 29 und 30 geförderten Beschaffungen wurden auf der Grundlage der am 8. Juli 2020 in Kraft getretenen Förderrichtlinien (BAnz 07.07.2020 B2) sowie späterer Richtlinien und Änderungen dieser Richtlinien an die Begünstigten Fördermittel für die Beschaffung von 399.450 Elektrofahrzeugen (Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV), batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEV) und Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzelle (FCEV)) ausgezahlt.

Dazu wurde als Beleg eine Liste mit Fahrzeugen eingereicht, aus der folgende Informationen hervorgehen: die amtliche Referenznummer von 399.450 gekauften oder geleasteten Fahrzeugen, die amtliche Referenznummer des jeweiligen Förderbescheids für jedes Fahrzeug sowie das Datum der Bekanntgabe jedes Förderbescheids gemäß Verwaltungsverfahrensgesetz. Im Rahmen einer zufälligen Stichprobe, die von der Europäischen Kommission gezogen wurde, wurden für 60 Fahrzeuge zudem folgende Belege eingereicht: eine Kopie der Typenbescheinigung oder eines Typenzeugnisses des Fahrzeugs, aus dem hervorgeht, dass es sich bei dem gekauften oder geleasteten Fahrzeug um ein Elektrofahrzeug handelt (d. h. um emissionsfreie Fahrzeuge und Plug-in-Hybride mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g/km); eine Kopie des Kaufvertrags oder des Leasingvertrags für das Fahrzeug sowie eine Kopie des Auszahlungsbescheids für die Fördermittel.

5. Wurden in den Haushaltsjahren 2024 und 2025 noch Auszahlungen oder Restauszahlungen des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie aus ARF-Mitteln refinanziert?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe (absolut und ARF-relevanter Anteil in Prozent), und unter welchem spezifischen Zahlungsantrag?

Ja, dies betrifft Auszahlungen i. H. v. 196 Mio. Euro aus dem 3. Zahlungsantrag für die Erreichung des Ziels T30A, welches bis Q1/2025 erreicht werden musste. Dies entspricht 12,6 Prozent der Mittel, die für die Erreichung des Ziels T30A ausbezahlt wurden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- b) Inwieweit betraf dies Förderfälle, deren Anträge oder Bewilligungen zeitlich vor dem Antragsstopp am 17. Dezember 2023 lagen, deren tatsächlicher Mittelabfluss im Bundeshaushalt jedoch erst nach diesem Datum erfolgte?

Diese Mittel betreffen die Anträge, die vor dem Antragsstopp am 17.12.2023 gestellt, aber erst nach diesem Datum bewilligt und ausgezahlt wurden.

6. In welcher Form und in welchem Detaillierungsgrad wurden herstellere- oder markenbezogene Daten in der DARF-Berichterstattung der Bundesregierung an die Europäische Kommission im Rahmen der Komponente 1.2 verwendet, übermittelt oder im Hintergrund bereitgehalten?
 - a) Welche konkreten Angaben liegen der Bundesregierung im Rahmen dieser ARF-Verfahren zu Fahrzeugen der Marke Tesla (bzw. dessen deutschen Gesellschaften) vor?

Im Rahmen der DARF-Maßnahme 1.2.3 wurden als Nachweise für die Erreichung der Zielwerte T29, T30 und T30A Listen von Fahrzeugen eingereicht, aus denen jeweils der Hersteller, das Modell und die Bauart des geförderten Fahrzeugs hervorgehen. Die Listen umfassen insgesamt 102.646 Fahrzeuge der Marke Tesla. Sie teilen sich auf die drei Zielwerte wie folgt auf: T29: 22.742 Fahrzeuge, T30: 38.951 Fahrzeuge, T30A: 40.953 Fahrzeuge.

In der DARF-Maßnahme 1.2.2 „Förderrichtlinie Elektromobilität“ wurden für den Nachweis der Zielerreichung von T27 Listen und Informationen von – gemäß den Förderaufrufen – förderfähigen E-Fahrzeugen eingereicht, aus denen der Hersteller, das Modell sowie technische Details der Fahrzeuge hervorgehen. Die Informationen zu den technischen Details wurden u. a. den Webseiten der Hersteller entnommen. Auch Fahrzeuge der Marke Tesla sind unter den förderfähigen Modellen aufgeführt.

In der Maßnahme 1.2.5 „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ wurde als Nachweis für die Zielerreichung von T35 eine Liste eingereicht, aus denen die Marke und das Modell der unter der Förderrichtlinie bestellten Busse hervorgehen.

In der Maßnahme 7.1.2 „Förderprogramm für emissionsfreie leichte und schwere Nutzfahrzeuge“ wurde als Nachweis für die Zielerreichung von T131 für eine Stichprobe von Förderkennzeichen u. a. die Rechnung eingereicht, aus der die Marke und das Modell der Fahrzeuge hervorgeht.

Hervorzuheben ist hier, dass die Förderung und Auswahl der Modelle jeweils auf individuellen Kaufentscheidungen beruht und den Programmen grundsätzlich keine Förderung von einzelnen Herstellerfirmen zugrunde liegt.

- b) Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des ERH-Sonderberichts 14/2026, der die mangelnde Transparenz bei „tatsächlichen Kosten auf Ebene der Endempfänger“ bei Ländern wie Deutschland kritisiert, die bestehenden Möglichkeiten zur Überprüfung der wettbewerbsneutralen Lenkungswirkung dieser EU-Mittel?

Die ARF-Verordnung (VO) sieht nicht vor, Daten über die „tatsächlichen Kosten auf Ebene der Endempfänger“ zu erheben. Deutschland kommt seinen Verpflichtungen vollumfänglich nach, Daten zu Endempfängern und Auftragnehmern zu erheben, die sich aus Artikel 22 (2) (d) der ARF-VO ergeben. Zudem werden gemäß Artikel 25 (a) der ARF-VO die 100 größten Endempfänger der DARF-Maßnahmen veröffentlicht. Die ARF-VO sieht explizit vor, dass die Mitgliedstaaten sich auf ihre üblichen nationalen Systeme der Haushaltsverwaltung stützen können. Die Daten werden in Deutschland nicht in einem zentralen System erfasst, sondern dezentral von den Fachministerien verwaltet. Die Hauptverantwortung für die Durchführung von Bundesprogrammen liegt bei dem jeweiligen Fachministerium auf Bundesebene (‘Ressortprinzip’) gemäß Artikel 65 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland. Für die von den Ländern umgesetzten Maßnahmen werden die Daten von den Ländern erhoben und verwaltet. Zum Zwecke der Prüfung und Kontrolle der Verwendung der Mittel sind die Daten auf Anfrage der Europäischen Kommission und des Europäischen Rechnungshofs verfügbar.

7. Welche konkreten Haushaltstitel des Bundeshaushalts wurden in den Jahren 2021 bis 2025 jeweils zur Abbildung der ARF-relevanten Ausgaben im Bereich Elektromobilität herangezogen, und wie stellt die Bundesregierung sicher, dass eine eindeutige Zuordnung dieser Ausgaben zu den jeweiligen DARP-Komponenten sowie eine revisionssichere Rückverfolgbarkeit gewährleistet ist?

Im DARP betreffen folgende Maßnahmen die Förderung von Elektromobilität: Maßnahme 1.2.1 „Unterstützung der Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“; Maßnahme 1.2.2 „Förderrichtlinie Elektromobilität“; Maßnahme 1.2.3 „Unterstützung für den Austausch des privaten Fuhrparks“; Maßnahme 1.2.5 „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“; Maßnahme 1.2.6 „Unterstützung zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ sowie Maßnahme 7.1.2 „Förderprogramm für emissionsfreie leichte und schwere Nutzfahrzeuge“.

Diese werden im Bundeshaushalt unter den folgenden Haushaltstiteln geführt:

Maßnahme 1.2.1 unter dem Titel 6092/893 02, Maßnahme 1.2.2 unter den Titeln 6092/683 04 und 6092/893 08, Maßnahme 1.2.3 unter dem Titel 6092/893 01, Maßnahme 1.2.5 unter dem Titel 6092/893 09, Maßnahme 1.2.6 unter dem Titel 6092/892 06, und Maßnahme 7.1.2 unter dem Titel 6092/893 08.

Deutschland erfüllt die EU-rechtlichen Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit von ARF-Mitteln. Daten zur Mittelverwendung und zu den Endempfängern werden zu Prüf- und Kontrollzwecken den EU-Institutionen auf Anforderung zugänglich gemacht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Feststellungen des Europäischen Rechnungshofs (Sonderbericht Nummer 14/2026), um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der tatsächlichen Mittelverwendung auf Ebene der Endempfänger künftig zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf digitalisierte Berichtssysteme, einheitliche Klassifizierungen oder eine stärkere Verknüpfung von Haushalts- und Förderdatensätzen?

In dem Sonderbericht prüfte der Europäische Rechnungshof (ERH), ob die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten (MS) geeignete Modalitäten umgesetzt haben, um ein angemessenes Maß an Rückverfolgbarkeit und Transparenz bei den ARF-Mitteln zu gewährleisten.

Der ERH stellte fest, dass die MS im Allgemeinen die rechtlichen Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit von ARF-Mitteln von der Quelle bis zur endgültigen Verwendung erfüllen. Aber nicht alle MS erheben die erforderlichen Daten zur Verwendung der ARF-Mittel systematisch und in einigen Fällen, darunter Deutschland, gebe es Informationen nur auf Anfrage. Zudem stellte der ERH fest, dass die Information der Öffentlichkeit darüber, wer letztlich von der ARF profitiert und welche Beträge an die Empfänger fließen, unvollständig seien. Zwar hätten alle MS vorschriftsgemäß eine Liste der 100 größten Endempfänger veröffentlicht, doch fehlten Informationen zur Gesamtverwendung der Mittel.

Der ERH empfiehlt der Europäischen Kommission, bei der Konzeption künftiger Finanzierungsinstrumente Bestimmungen vorzuschlagen, die eine umfassende, systematische und zeitnahe Erhebung und Veröffentlichung von Informationen über die Verwendung von EU-Mitteln gewährleisten.

Deutschland unterstützt den effizienten und zweckmäßigen Einsatz der Mittel aus der ARF, die stringente Umsetzung der Aufbau- und Resilienzpläne in den

Mitgliedstaaten, die Kontrolle der Verwendung der ARF-Mittel sowie den Schutz der finanziellen Interessen der EU.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anlage 1: Auszahlungen Umweltbonus und DARF:**Aufschlüsselung der Auszahlungen nach Top 10 Herstellern und Rest für die Jahre 2020-2026**

Jahr	Hersteller	Ausgezahlte Mittel in EUR
2020	Volkswagen	97.471.000,00
2020	Mercedes-Benz	61.324.950,00
2020	Tesla	51.132.500,00
2020	BMW	50.145.825,00
2020	Renault	86.660.100,00
2020	Hyundai	45.860.050,00
2020	Audi	30.622.600,00
2020	Opel	17.405.925,00
2020	SEAT	4.128.300,00
2020	Kia	36.351.950,00
2020	Rest	171.662.375,00
2021	Volkswagen	582.022.912,50
2021	Mercedes-Benz	286.242.450,00
2021	Tesla	183.417.800,00
2021	BMW	210.973.100,00
2021	Renault	251.888.175,00
2021	Hyundai	196.459.400,00
2021	Audi	146.588.437,50
2021	Opel	117.982.637,50
2021	SEAT	129.808.050,00
2021	Kia	107.321.600,00
2021	Rest	874.629.475,00
2022	Volkswagen	423.524.012,50
2022	Mercedes-Benz	254.258.612,50
2022	Tesla	312.363.500,00
2022	BMW	233.246.762,50
2022	Renault	207.957.350,00
2022	Hyundai	224.073.125,00
2022	Audi	174.191.525,00
2022	Opel	172.420.025,00
2022	SEAT	148.694.450,00
2022	Kia	133.599.512,50
2022	Rest	1.179.992.775,00
2023	Volkswagen	354.054.225,00
2023	Mercedes-Benz	143.725.412,50
2023	Tesla	312.299.250,00
2023	BMW	113.642.800,00
2023	Renault	112.303.700,00
2023	Hyundai	160.505.750,00
2023	Audi	102.563.225,00
2023	Opel	150.721.250,00
2023	SEAT	106.827.500,00
2023	Kia	85.045.200,00
2023	Rest	959.596.262,50
2024	Volkswagen	21.116.950,00
2024	Mercedes-Benz	3.607.700,00

Jahr	Hersteller	Ausgezahlte Mittel in EUR
2024	Tesla	29.820.750,00
2024	BMW	16.405.950,00
2024	Renault	8.807.450,00
2024	Hyundai	12.298.250,00
2024	Audi	3.492.200,00
2024	Opel	11.412.750,00
2024	SEAT	14.957.000,00
2024	Kia	7.479.300,00
2024	Rest	104.780.825,00
2025	Volkswagen	55.600,00
2025	Mercedes-Benz	19.500,00
2025	Tesla	38.000,00
2025	BMW	28.350,00
2025	Renault	24.100,00
2025	Hyundai	33.000,00
2025	Audi	21.750,00
2025	Opel	16.500,00
2025	SEAT	9.000,00
2025	Kia	18.100,00
2025	Rest	811.025,00
2026	Volkswagen	12.000,00
2026	Renault	56.000,00
2026	Hyundai	6.000,00
2026	Audi	3.750,00
2026	Opel	3.000,00
2026	Rest	30.500,00
		10.041.071.137,50