

Tabelle 2

Zehn größte Fördernehmer - Vorhaben Elektromobilität Bund (Stand April 2013)

Rang	Bewilligungs- summe	Zuwendungsempfänger
1	64.089.320,24 €	Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e.V.
2	30.574.349,91 €	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
3	28.867.891,80 €	Robert Bosch GmbH
4	26.727.752,00 €	Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW)
5	23.795.679,59 €	Daimler AG
6	22.841.780,12 €	Siemens AG
7	21.708.483,80 €	Infineon Technologies AG
8	21.502.727,40 €	VOLKSWAGEN AG
9	19.565.314,37 €	Technische Universität München
10	15.567.353,84 €	Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

39. Abgeordnete **Katja Keul** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Welche Änderungsvorschläge hat es zur Listung geschützter Fahrzeuge mit einem Gewicht von unter 7,5 Tonnen in den Wassenaar-Listen in den letzten fünf Jahren gegeben, und mit welcher Begründung hat die Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen jeweils Position bezogen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs

Hans-Joachim Otto
vom 17. Mai 2013

Die Beratungen in den Gremien des Wassenaar Arrangements (WA) sind vertraulich, so dass keine Auskunft zu Änderungsvorschlägen und diesbezüglichen Stellungnahmen der Bundesregierung gegeben werden kann. Es können jedoch die tatsächlich erfolgten Änderungen der relevanten Positionen der veröffentlichten „Munitions List“ (ML) des Wassenaar Arrangements erläutert werden. Diese wurden nach den Regeln des Wassenaar Arrangements von allen Mitgliedsstaaten, darunter auch Deutschland, einstimmig beschlossen.

Die angefragten Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 7,5 Tonnen sowie deren besonders konstruierte Bestandteile werden von der „Munitions List“ des Wassenaar Arrangements unter Nummer ML6 erfasst.

Die für militärische Zwecke besonders konstruierten geschützten Fahrzeuge sind der Unternummer ML6.a zuzuordnen und werden ungeachtet ihres zulässigen Gesamtgewichts kontrolliert. Die Unternummer ML6.b erfasst hingegen geländegängige Allradfahrzeuge mit ballistischem Schutz, die konstruktiv zivilen Anforderungen entsprechen.

Hinsichtlich der Listenummer ML6 gab es in den Jahren 2008 und 2009, abgesehen von redaktionellen Korrekturen, keinerlei Änderungen.

Im Jahr 2010 wurde unter ML6.b.2. eine neue Kontrolle für Fahrzeugbestandteile, die ballistischen Schutz gewährleisten, eingeführt. Bis dato waren lediglich komplette Fahrzeuge erfasst. Die Kontrolle wurde damit auf Bausätze zur Nachrüstung ungeschützter Fahrzeuge erweitert.

Im Jahr 2011 wurde eine Ausnahme für historische Fahrzeuge beschlossen, die vor 1946 hergestellt wurden (z. B. Museumsexponate).

Im Jahr 2012 wurde die Unternummer ML6.b. neu strukturiert und mit neuen Erfassungskriterien versehen. Damit wurden Unklarheiten über die Reichweite einer Ausnahmeregelung für „zivile Automobile“ beseitigt. Nunmehr ist klargestellt, dass an dieser Stelle (zivile) gepanzerte Geländewagen für den Personenschutz sowie gepanzerte SUV (Sports Utility Vehicle) nicht erfasst werden, die ein zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 4 500 kg besitzen. Diese Fahrzeuge dienen typischerweise dem Schutz von Diplomaten, Angehörigen internationaler Organisationen oder von schutzbedürftigen Privatpersonen.

Gepanzerte Militärfahrzeuge (z. B. Mannschaftstransporter), die unter ML6.a erfasst sind, werden weiterhin unabhängig von ihrem Gesamtgewicht kontrolliert.

40. Abgeordneter **Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass der Entwurf der Verordnung zur Änderung von Verordnungen auf dem Gebiet des Energiewirtschaftsgesetzes dem Anliegen der Europäischen Kommission – zu den in ihren Augen zweifelhaften Rechtmäßigkeit – bei den Ausnahmeregelungen von Netzentgelten für stromintensive Unternehmen in Deutschland seit 2011 Rechnung trägt (bitte begründen), und welche Konsequenzen hätte eine Nichtanerkennung durch die Europäische Kommission für die Bundesrepublik Deutschland?

Antwort des Staatssekretärs Stefan Kapferer vom 14. Mai 2013

Die Europäische Kommission hat am 6. März 2013 das förmliche Prüfverfahren im Hinblick auf die Regelung des § 19 Absatz 2 Satz 2 der Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV) über die Befreiung von Netzentgelten eröffnet. Bei komplexen Sachverhalten und Rechtsfragen ist eine solche vertiefte Prüfung durchaus nicht unüblich. Die EU-Kommission vertritt im Rahmen dieses Verfahrens die Auffassung, bei der Netzentgeltbefreiung handele es sich um eine rechtswidrige staatliche Beihilfe. Aus Sicht der Bundesregierung liegt hingegen keine Gewährung staatlicher Mittel vor. Sie hat diese Auffassung gegenüber der EU-Kommission in ihrer Stellungnahme vom 8. April 2013 zum Eröffnungsbeschluss entsprechend dargelegt.

Unabhängig von diesem Verfahren findet derzeit ein Überprüfungsprozess hinsichtlich der Regelung in § 19 Absatz 2 Satz 2 StromNEV statt. Mit dem derzeit in Ressortabstimmung befindlichen Entwurf der Verordnung zur Änderung von Verordnungen auf dem Gebiet des Energiewirtschaftsgesetzes wird auf die Diskussion hinsichtlich der Reichweite und Tragfähigkeit der Regelung und die sich daraus ergebenden Unsicherheiten für die betroffenen Unternehmen reagiert. Für die energieintensive Industrie wird ein reduziertes Netzentgelt (wieder) eingeführt.