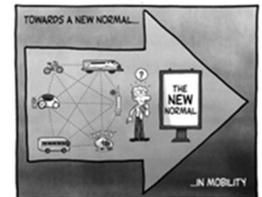
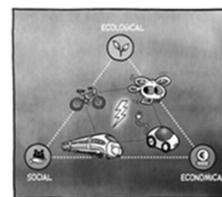
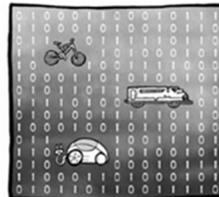


ZUKUNFT DER AUTOINDUSTRIE



Thesen zur Aufweichung der CO₂-Grenzwerte in der EU

2019 wurden in der EU die CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verschärft, die bis 2025 und 2030 erreicht werden sollen (Europäische Union, 2019). Bei Nicht-Einhaltung drohen Strafzahlungen. Einige Automobilhersteller fordern Ende 2024 eine Aufweichung der für 2025 beschlossenen CO₂-Flottenobergrenzen: Während sich Opel und BMW für eine Beibehaltung aussprechen, treten VW und Ford, aber auch der Bundeskanzler und Wirtschaftsminister Habeck für eine Aufweichung ein. Zwei Thesen zu den Auswirkungen einer möglichen Aufweichung der CO₂-Grenzwerte¹.

These 1: Eine Aufweichung der CO₂-Grenzwerte könnte Managementfehler kompensieren

Die unterschiedlichen Positionen der Automobilhersteller ergeben sich daraus, dass sie unterschiedlich betroffen sind, 2025 Strafzahlungen wegen zu hoher Emissionen und Nicht-Einhaltung der Flottengrenzwerte ihrer Fahrzeuge leisten zu müssen.

Besonders betroffen sind VW und Ford. Beide Unternehmen müssten die Emissionen ihrer Fahrzeuge 2025 um mehr als 20 Prozent senken, um die Grenzwerte zu erreichen (The International Council on Clean Transportation, 2024), was kaum möglich erscheint, auch weil ihnen die dafür erforderlichen Fahrzeuge fehlen. Ihnen drohen Ende 2025 Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Solche Zahlungen kämen mitten in der Transformation und angesichts der wegen zu hoher Kosten bei zu geringen Stückzahlen und Problemen in China geplanten Entlassungen in Wolfsburg und Köln zu einem besonders ungünstigen Zeitpunkt.

¹ Die Thesen beruhen auf Diskussionen am Lehrstuhl für ABWL & Internationales Automobilmanagements der Universität Duisburg-Essen.

BMW und die Stellantis Gruppe (mit der deutschen Tochter Opel) haben sich dagegen auf die CO₂ Grenzwerte eingestellt. Bei beiden Unternehmen liegen die CO₂-Emissionen Ende 2024 nur noch weniger als 10 Prozent über den Vorgaben. Sie haben ausreichend Elektrofahrzeuge im Angebot und können durch Marketingmaßnahmen die CO₂-Grenzwerte 2025 einhalten. Renault und Toyota sind mit Emission 14 Prozent über den Grenzwerten in mittlerem Maße betroffen, Mercedes muss 2025 die Emissionen um 17 Prozent senken (ebd.).

Die CO₂-Grenzwerte sind bindend und seit sechs Jahren bekannt. Damit hatten die Automobilhersteller genügend Zeit, sich darauf einzustellen und Elektrofahrzeuge zu entwickeln, um die Grenzwerte zu erreichen. Eine Aufweichung der CO₂-Grenzwerte würde diejenigen Automobilhersteller bestrafen, die sich auf die CO₂-Grenzwerte und damit auf emissionsärmere Antriebe ausgerichtet haben und die Managementfehler der übrigen Hersteller abfedern. Die Politik würde damit etwas kompensieren, was die Unternehmen nicht hinbekommen haben. Wäre die Automobilindustrie nicht so wichtig für Wirtschaft und Arbeitsplätze in der EU und vor allem in Deutschland, wäre eine Aufweichung der CO₂-Grenzwerte keine Option.

Allerdings entsprechen sechs Jahre gerade einmal einem Entwicklungszyklus, für die Umstellung auf die Elektromobilität und die Einhaltung der Grenzwerte nicht viel Zeit, insbesondere dann, wenn die erste Generation Elektrofahrzeuge – wie bei vielen traditionellen Marken - nicht gut im Markt ankommt. Das gilt für VW und Mercedes, die mit den neu konzipierten Modellen (ID.3 und ID.4 sowie EQE und EQS) auf Risiko gesetzt haben, deutlich stärker als für BMW mit einer bislang eher konservativen Modellpolitik.

Die Managementfehler liegen v.a. in der Modellpolitik, da nur Fahrzeuge gekauft werden, die Vorteile haben und gefallen. Bisher werden meist die falschen Produkte angeboten. Es fehlen Elektrofahrzeuge der oberen Fahrzeugklassen mit großer Reichweite und vor allem kleine, günstige Elektrofahrzeuge. Dazu kommt, dass vor allem die deutschen Automobilhersteller zu lange auf den Verbrennungsmotor mit höheren Margen setzten und die Elektromobilität vernachlässigten.

These 2: Eine begrenzte Aufweichung der CO₂-Grenzwerte ist trotz negativer Auswirkungen auf Klima, Absatz und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilhersteller zu erwarten

Eine Aufweichungen der CO₂-Auflagen wäre zunächst und vor allem ökologisch schlecht, weil durch Elektrofahrzeuge, zumindest wenn sie mit grünem Strom fahren, die Emissionen gesenkt werden können. Der Klimawandel zwingt zu einer Reduzierung.

Eine Aufweichung der CO₂-Auflagen wäre auch schlecht für den Absatz. Sie würde den ohnehin schleppenden Absatz von Elektrofahrzeugen weiter verlangsamen, weil die Kunden weiter verunsichert würden, nachdem es schon widersprüchlichen Signale zu Verbrenner-Aus und Technologieoffenheit gibt.

Eine Aufweichung der CO₂-Auflagen wäre schließlich auch aus Wettbewerbssicht fatal für die traditionellen deutschen und europäischen Automobilunternehmen, die immer mehr hinter die neuen Wettbewerber aus den USA (Tesla) und aus China (wie BYD, NIO oder Geely) zurückfallen. Alleine in China war 2024 bereits jedes zweite abgesetzte Fahrzeug ein New Energy Vehicle (d.h. ein batterieelektrisches oder Plug-in Hybridfahrzeug) und insgesamt wurden dort 2024 fast so viele Elektrofahrzeuge abgesetzt, wie in der gesamten EU Fahrzeuge verkauft wurden. Der Vorsprung der neuen Wettbewerber würde noch größer.

Nur harte Zielvorgaben sind ein Fixpunkt für die komplexe Entwicklung von Automobilen und bieten Planungssicherheit. Werden sie aufgeweicht, wird ein Klima der Unklarheit und Unsicherheit geschaffen, das macht alles noch langsamer und teurer. Deshalb ist auch schon bisher in der Autoentwicklung der „start of production“ (SOP) immer fixiert. Wer ihn verschiebt, schafft große Probleme.

Andererseits ist es problematisch, wenn China die Hersteller subventioniert, während die EU die Hersteller „bestraft“. Wenn es eine Aussetzung der CO₂-Grenzwerte geben sollte, sollte sie allenfalls zeitlich begrenzt sein.

Literatur

Europäische Union (2019): EU-Verordnung (EU) 2019/631 (= <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32019R0631>)

The International Council on Clean Transportation (icct) (2024): Within reach: The 2025 CO₂ targets for new passenger cars in the European Union. Berlin (= Jan Dornoff für icct im Oktober 2024).