

EU CO2-Flottenregulierung / Review / Strafzahlungen

Der Volkswagen Konzern hat in den vergangenen Jahren – wie die gesamte Automobilindustrie – enorme Investitionen getätigt, um die Weichen in Richtung Elektromobilität zu stellen. Wir haben besonders in Deutschland Werke auf Elektromobilität umgerüstet, Beschäftigte umgeschult, Elektroplattformen entwickelt und als einziger Hersteller eine eigene Produktion von Batteriezellen aufgebaut. Damit haben wir vorgesorgt, um einen Hochlauf abzubilden, der das Erreichen der EU-CO2-Flottenziele 2025 grundsätzlich möglich gemacht hätte.

Die tatsächliche Marktentwicklung bleibt jedoch weit hinter den von der Politik bei Verabschiedung des Gesetzes im Jahr 2019 unterstellten Annahmen und Ambitionen zurück. Die Gründe dafür sind vielfältig (Pandemie, Inflation, lückenhafte Ladeinfrastruktur, Preise für Ladestrom, Wegfall Kaufförderung usw.). Im Kern unterscheidet sich die Situation 2025 fundamental von der Lage in 2020/2021. Damals gab es eine Angebotslücke, heute zeichnet sich der Markt durch eine signifikante Nachfrageschwäche aus. Obwohl die Modellpalette breiter geworden ist und ausreichend Kapazitäten vorhanden sind, bleibt die Nachfrage zurückhaltend und abwartend. Der Wechsel zur Elektromobilität erfolgt schleppender als erhofft. Die Menschen brauchen offensichtlich mehr Zeit für den Umstieg vom Verbrennerfahrzeug auf ein batterieelektrisches Fahrzeug.

Die in der EU-Flottenregulierung vorgesehenen Strafzahlungen für den Fall von Zielverfehlungen betragen – je nach Projektion – für alle Hersteller zusammen potenziell mehrere Milliarden Euro. Unter den augenblicklichen Bedingungen gibt es nur zwei Möglichkeiten, Strafzahlungen zu verhindern: Entweder durch den Kauf von Credits bei Herstellern aus den USA oder China, oder durch eine massive Rabattierung der Elektromodelle, was eine kostendeckende Bepreisung dieser Fahrzeuge auf Jahre hin erschweren würde.

Der Volkswagen Konzern steht zu den Klimazielen der Europäischen Union. Für uns ist klar: Im Mobilitätssektor wird die notwendige Reduktion der CO2-Emissionen nicht ohne Elektromobilität zu erreichen sein. Wir sind als Konzern darauf vorbereitet und werden in den kommenden Jahren unser Angebot auch an Fahrzeugen im Einstiegssegment kontinuierlich steigern. Aber ohne die Kundinnen und Kunden werden sich die politisch gewollten Klimaziele im Verkehr nicht erreichen lassen.

EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat die Zukunft der Automobilindustrie zur Chefsache erklärt und einen „Strategischen Dialog“ zur Zukunft der europäischen Automobilindustrie angekündigt. Der „Strategische Dialog“ ist zu begrüßen, er eröffnet Möglichkeiten für notwendige Weichenstellungen:

- Die EU-Kommission sollte nach Amtsantritt ankündigen, auf die Erhebung von Strafzahlungen für das Jahr 2025 nach Art. 8 EU2019/631 verzichten zu wollen und bis Februar 2025 einen entsprechenden Änderungsvorschlag vorzulegen.
- Erst eine solche Ankündigung schafft Raum für eine grundlegende Lösung. Der im Rahmen der CO2-Flottenregulierung für 2026 ohnehin vorgesehene Review-Prozess könnte dann vorgezogen werden. Der Volkswagen Konzern hält grundsätzlich an den kurz-, mittel- und langfristigen Zielen der CO2-Gesetzgebung fest. Allerdings sollten künftig Flexibilitäten (z.B. Phase-Out, Banking & Borrowing, Flat Curve usw.) vorgehen werden, um auf die jeweiligen Marktgegebenheiten besser reagieren zu können.
- Nur wenn Strafzahlungen für 2025 zunächst ausgesetzt sind, kann das Modell des BMWK, die Jahre 2025 bis 2027 gemeinsam zu veranlagern und darüber Kompensationsmöglichkeiten für die Hersteller zu schaffen, einen Kompromiss darstellen, da zwar die EU-Gesetzgebung formal geöffnet wird, aber die materiellen Ziele selbst nicht korrigiert werden, insofern also auch jene Hersteller nicht benachteiligt werden, die vielleicht in 2025 ihr Flottenziel erreichen.