



DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES
BADEN-WÜRTTEMBERG



Der Bayerische Ministerpräsident
Dr. Markus Söder, MdL



Stephan Weil
Niedersächsischer
Ministerpräsident

[Datum]

Präsidentin der Europäischen Kommission
Frau Ursula von der Leyen
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brüssel
Belgien

CO₂-Flottengrenzwerte für Automobilhersteller ab dem Jahr 2025

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die europäische Automobil- und Zuliefererindustrie ist einer der bedeutendsten Industriezweige der Europäischen Union. Sie sichert alleine rund 770.000 Arbeitsplätze in Deutschland, ist eine zentrale Säule der europäischen Wirtschaft und ein wesentlicher Treiber von Innovation. Insbesondere die Länder Niedersachsen, Baden-Württemberg und Bayern als traditionelle Autoländer sehen sich in einer besonderen Verantwortung, die Zukunftsfähigkeit dieses Industriezweigs zu sichern.

Die Automobilbranche durchläuft derzeit einen tiefgreifenden Strukturwandel, insbesondere im Hinblick auf die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die damit einhergehende Umstellung auf E-Fahrzeuge. Wir sind überzeugt, dass eine erfolgreiche Transformation grundsätzlich in der Verantwortung der Unternehmen liegt, aber politisch begleitet und unterstützt werden muss.

Staatsministerium Baden-Württemberg

Telefon: 0711 2153-0
Telefax: 0711 2153-355

E-Mail: poststelle@stm.bwl.de
Internet: www.baden-wuerttemberg.de

Richard-Wagner-Straße 15
70184 Stuttgart

Bayerische Staatskanzlei

Telefon: 089 2165-0
Telefax: 089 294044

E-Mail: staatskanzlei@stk.bayern.de
Internet: www.bayern.de

Franz-Josef-Strauß-Ring 1
80539 München

Niedersächsische Staatskanzlei

Telefon: 0511 120-0
Telefax: 0511 120-6830

E-Mail: poststelle@stk.niedersachsen.de
Internet: www.niedersachsen.de

Planckstraße 2
30169 Hannover

Die EU-Verordnung VO (EU) 2019/631 sieht vor, dass ab dem Jahr 2025 in zwei Schritten strengere Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß der gesamten durch einen Hersteller im jeweiligen Jahr verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge gelten. Erreicht ein Hersteller den Flottengrenzwert nicht, muss die Europäische Kommission nach geltender Rechtslage von dem Hersteller eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung erheben. Der europäischen Automobilverband ACEA hat erklärt, dass der Branche insgesamt Abgaben von bis zu 15 Mrd. EUR drohen.

Trotz zahlreicher Anstrengungen der Automobilindustrie, die sowohl die Erweiterung der Produktpalette an Elektroautos als auch die Umrüstung der Produktionswerke umfassen, ist es bislang nicht gelungen, die Verbraucher in einem ausreichenden Maße zum Umstieg auf E-Autos zu bewegen. Die Vielfalt der angebotenen Modelle hat zwar zugenommen und die Hersteller haben nach Angaben des VDA über 200 Milliarden Euro in innovative Technologien investiert, um den Bedürfnissen und Wünschen der Kundschaft gerecht zu werden, dennoch bleibt die Nachfrage hinter den Erwartungen zurück. Nicht zuletzt spielen dabei EU-Vorgaben wie die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), die ein zu niedriges Niveau für den Ladeinfrastrukturausbau vorsieht, eine Rolle. Überdies ist der für die deutschen Autohersteller wichtigste Absatzmarkt China in den vergangenen Monaten drastisch eingebrochen. Deutsche Hersteller hatten zuletzt (2023) einen Marktanteil von ca. 21 Prozent an den gesamten Autoverkäufen in China. Noch 2019 lag dieser Anteil bei ca. 26 Prozent. Im rasch wachsenden Segment der E-Autos lag dieser Anteil jedoch nur bei ca. 5 Prozent (2023).

Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung (Strafzahlungen) wurde zu einem Zeitpunkt einer vollkommen anderen internationalen Wettbewerbssituation verankert. Unternehmen sollten nur für Zielverfehlungen Kompensationszahlungen leisten müssen, wenn sie diese zu verantworten haben. Die drohende immense Überschreitungsabgabe würde zu fehlender Liquidität bei den Automobilherstellern für weitere erforderliche Investitionen in die Transformation führen. Wettbewerbsnachteile insbesondere gegenüber chinesischen Herstellern würden zunehmen.

Wir regen daher an, Wege zu finden, um die Strafzahlungen zunächst auszusetzen und die geplante Überprüfung der CO₂-Grenzwerte auf das Jahr 2025 (bzw. für schwere Nutzfahrzeuge auf das Jahr 2026) faktisch vorzuziehen und mit einer Überprüfung der AFIR zu verknüpfen. Etwaige Sanktionierungen von Unternehmen sollten erst nach Abschluss dieses Prozesses erfolgen.

Es sollte dabei grundsätzlich vermieden werden, dass finanzielle Sanktionen den Bemühungen der Automobilindustrie entgegenwirken, die sich bereits intensiv mit der Entwicklung nachhaltiger Fahrzeuge und dem Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur auseinandersetzt. Es ist entscheidend, dass die EU und die Industrie gemeinsam konstruktive Lösungen erarbeiten, die Anreize schaffen und den Dialog fördern, um Vertrauen aufzubauen und die Verbraucher von den Vorteilen der Elektromobilität zu überzeugen. Unsere Automobilwirtschaft muss im harten internationalen Wettbewerb gestärkt werden. Dazu braucht es eine innovationsfreundliche Regulierung und ein Level Playing Field. Mit großem Interesse haben wir in diesem Zusammenhang Ihre Ankündigung eines Strategischen Dialogs zur Zukunft der Automobilwirtschaft zur Kenntnis genommen. Zu diesem bieten wir gerne unsere Mitwirkung an.

Unsere Automobilbranche, unterstützt durch ein starkes Netzwerk an Zulieferern und eine hohe Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte, kann mit den richtigen politischen Rahmenbedingungen die Transformation erfolgreich meistern. Wir würden uns sehr freuen, unsere Gedanken in einem gemeinsamen Gespräch mit Ihnen zu vertiefen.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Kretschmann, MdL

Dr. Markus Söder, MdL

Stephan Weil, MdL