

# VDIK-Jahrespressekonferenz 2024

## Statement von Imelda Labbé, Präsidentin des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)

am 4. Dezember 2024, 11.00 Uhr, Frankfurt am Main

### Pkw-Markt Deutschland 2025

#### **Prognose 2025: leichter Anstieg des Pkw-Gesamtmarktes, getrieben durch starkes Wachstum der Elektrofahrzeuge**

Unsere Marktprognose beruht auf der Einschätzung unserer Mitglieder. Aufgrund der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen gehen wir von 2,85 Mio. neu zugelassenen Fahrzeugen in 2025 aus. Das wären 30.000 Fahrzeuge mehr als 2024. Diese Prognose beruht auf der Annahme, dass die aktuelle Flottenregulierung ihre Gültigkeit behält und gleichzeitig bei den Rahmenbedingungen für die Elektromobilität deutlich nachgebessert wird. Das erwartete Wachstum beruht damit auf einem starken Wachstum der Neuzulassungen von batterieelektrischen Fahrzeugen. Anders sähe es aus, sollte es keine nennenswerten weiteren Anreize für den Hochlauf der Elektromobilität geben. Fehlen 2025 erneut die Zuwächse im BEV-Bereich, erwarten wir einen Rückgang des Gesamtmarktes auf etwa 2,7 Millionen Pkw. Das wäre über alle Antriebsarten hinweg ein Rückgang um 120.000 Fahrzeuge gegenüber 2024.

#### **Rahmenbedingungen und CO2 Flottengrenzwerte verantwortlich für signifikanten Zuwachs bei batterieelektrischen Fahrzeugen**

Wie bereits erwähnt, beruht unsere Prognose für die batterieelektrischen Fahrzeuge auf der Annahme, dass die aktuelle Flottenregulierung ihre Gültigkeit behält und gleichzeitig bei den Rahmenbedingungen für die Elektromobilität deutlich nachgebessert wird. Jede Veränderung der gesetzlichen Regulierung hätte demzufolge einen signifikanten Einfluss auf die Nachfrageentwicklung nach Elektrofahrzeugen. Nach aktuellem Stand gehen wir bei den batterieelektrischen Fahrzeugen für 2025 von 580.000 Einheiten aus. Das sind 200.000 Fahrzeuge mehr als dieses Jahr und damit auch etwas mehr als im Jahr 2023, dem letzten Jahr der Förderung. Damit hätten die BEVs 2025 einen Anteil von 20 Prozent am Gesamtmarkt. Zum Vergleich: dieser Anteil lag in 2024 bei 13,5 Prozent.

#### **Rahmenbedingungen entscheiden über die Akzeptanz der Elektromobilität**

Das Vertrauen in die Antriebstechnik, die wirtschaftliche Leistbarkeit und die Ladeinfrastruktur entscheiden darüber, ob Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie aktuell für 2025 prognostiziert auf klimaneutrale Antriebe umsteigen können und wollen. Es wird also vor allem von

den Rahmenbedingungen abhängen, wie viele batterieelektrische Fahrzeuge im kommenden Jahr neu zugelassen werden. Diese Rahmenbedingungen werden zu einem großen Teil von Faktoren bestimmt, die klar in der Verantwortung der Politik in Berlin und Brüssel liegen und auf die die Hersteller kaum Einfluss haben.

**Für den Hochlauf der Elektromobilität und um die gemeinsamen Ziele für 2035 zu erreichen, fordert der VDIK deshalb folgende Rahmenbedingungen zu schaffen:**

1. Eine nationale Strategie für Elektromobilität, die eine verlässliche Planung ermöglicht
2. Den Ausbau der Lade- und Wasserstofftank-Infrastruktur, orientiert am Zuwachs der Fahrzeuge
3. Anreize und Fördermaßnahmen für Privatkunden
4. Eine Reduzierung des Ladestrompreises
5. Zusätzliche Incentives wie z. B. kostenloses Parken für E-Fahrzeuge in den Städten

**Erhöhte Vertriebsanstrengungen für einen erschwinglichen Einstieg in die Elektromobilität**

Aufgrund der verschärften CO<sub>2</sub>-Flottenziele ab dem 1. Januar gehen unsere Mitglieder derzeit davon aus, dass Elektrofahrzeuge im kommenden Jahr mit erhöhten Vertriebsanstrengungen auf den Markt gebracht werden müssen, um Kunden einen erschwinglichen Einstieg in die Elektromobilität zu ermöglichen. Nur so sind die Flottenziele erreichbar. Das erwartete, leichte Marktwachstum basiert also auf den unternehmensspezifischen Einschätzungen der Absätze in den einzelnen europäischen Ländern zur Gesamterreichung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Verschiebungen zwischen den Ländern können deshalb die BEV-Zulassungen in Deutschland 2025 ebenfalls maßgeblich beeinflussen.

**CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte dürfen Transformation nicht belasten**

Zusammenfassend ist zu sagen: Unsere Mitgliedsunternehmen werden alle Anstrengungen zum Erreichen der CO<sub>2</sub>-Ziele unternehmen, wenngleich die Ziele aktuell nicht aus der Kundennachfrage ableitbar sind. Der VDIK fordert die EU-Kommission auf, diesen Sachverhalt eng zu verfolgen und eine Belastung der Automobilwirtschaft durch Strafzahlungen zu verhindern. Strafzahlungen würden zu einer weiteren Einschränkung der Investitionen für die automobiler Transformation führen. Dies gilt es mit aller Kraft zu verhindern.

**Plug-In-Hybride wichtig für das Erreichen der Flottengrenzwerte**

Plug-In-Hybride können im Vergleich zum reinen Verbrenner bei entsprechender Nutzung einen spürbaren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Entlastung leisten, weil die Nutzer damit bereits viele Strecken rein elektrisch zurücklegen. Diese Antriebsart unterstützt neben den BEVs ebenfalls das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte. Die Internationalen Hersteller haben über 70 verschiedene Modelle im Programm und es ist erfreulich, dass die Plug-In-Hybride in den letzten Monaten wieder deutlich zugelegt haben. Der Anteil der Plug-In-Hybride dürfte 2025 bei 7 Prozent und damit bei 200.000 Fahrzeugen liegen, 10.000 mehr als im laufenden Jahr. Der Peak von 360.000 Fahrzeugen aus dem

Jahr 2022, dem letzten Jahr der Förderung von Plug-In-Hybriden, kann damit aber nicht ansatzweise erreicht werden.

Betrachten wir BEVs und PHEVs gemeinsam, werden wir für 2025 voraussichtlich bei etwa 780.000 Fahrzeugen und einem Anteil an allen Neuzulassungen von etwa 26,9 Prozent liegen. Im Rekordjahr 2022 wurden 820.000 Elektrofahrzeuge (BEV und PHEV) neu zugelassen, was neben einer starken Förderung in erster Linie auch auf den Abbau aufgelaufener Auftragseingänge zurückzuführen war.

### **Klimafreundliche Nutzfahrzeuge der Internationalen Hersteller**

Auch der Straßengüterverkehr wird seinen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten. Die Internationalen Hersteller haben emissionsfreie Elektro- und Wasserstoff-Lkw entwickelt, sie können bestellt und ausgeliefert werden. Und viele Kunden haben Interesse daran. Leider lassen die Rahmenbedingungen für emissionsfreie Lkw derzeit noch zu wünschen übrig. Zwar gibt es einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf die Lkw-Maut, durch den emissionsfreie Lkw gegenüber Verbrennern bessergestellt werden, doch es fehlt Planungssicherheit, etwa auch beim Strompreis. Für den Nutzfahrzeug-Gesamtmarkt gehen wir daher für 2025 aktuell von einem leichten Rückgang von 390.000 auf etwa 370.000 Fahrzeuge aus. Wir rechnen damit, dass der Marktanteil der Internationalen Nutzfahrzeughersteller allerdings weiterhin leicht ansteigt und im nächsten Jahr knapp 32 Prozent betragen wird. Das wären knapp 117.000 neue Lkw und Transporter im kommenden Jahr.

Der VDIK setzt sich auch in Zukunft für eine wirksame staatliche Förderung für die Anschaffung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen ein, indem zum Beispiel ein Teil der Einnahmen aus der Lkw-Maut in die Transformation des Straßengüterverkehrs reinvestiert wird. Denn die Lade- und Wasserstofftank-Infrastruktur für schwere E-Lkw steckt noch in den Kinderschuhen, ihr Aufbau muss nun sehr rasch Fahrt aufnehmen, um die Verbreitung von Null-Emissions-Lkw nicht zu behindern.

### **Internationale Hersteller stehen hinter optimistischer Prognose**

Unsichere politische Rahmenbedingungen für die Elektromobilität, Schwächen bei der Infrastruktur, wenig Wettbewerb bzw. Transparenz bei den Preisen für Ladestrom und die drohenden Belastungen durch die Flottengrenzwerte, machen die Prognose für 2025 schwierig. Wir werden als Internationale Hersteller dennoch optimistisch ins neue Jahr gehen. Wir werden unseren Beitrag leisten, damit klimaneutrale Mobilität möglich wird. Gleichzeitig sollen individuelle Mobilität und Güterverkehr bezahlbar bleiben. Dafür steht der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller und dafür setzen wir uns auch 2025 ein.

### **Zahlreiche neue E-Einstiegsmodelle in 2025 für bezahlbare Elektromobilität**

Die Internationalen Kraftfahrzeughersteller haben sich mit neuen batterieelektrischen Modellen auf die Herausforderungen der Elektromobilität vorbereitet. Aktuell haben sie bereits über 130 batterieelektrische Fahrzeuge in allen Preissegmenten im Programm. 2024 kamen günstige

Fahrzeuge wie zum Beispiel der Renault 5 (ab 27.900 Euro), der Skoda Elroq (ab 33.900 Euro) oder der Volvo EX30 (ab 39.790 Euro) hinzu. 2025 werden weitere zahlreiche interessante Modelle im Einstiegssegment ab 25.000 Euro präsentiert, wie der Toyota bZ Small Crossover, der Cupra Raval, der Skoda Epiq oder der Hyundai Inster. Auch der Renault 4 wird deutlich unter 30.000 Euro kosten.

### **VDIK-Mitglieder bieten in allen Segmenten das günstigste Fahrzeug**

Das Auto ist für viele Menschen ein unverzichtbares Verkehrsmittel, deshalb darf individuelle Mobilität nicht zum Luxus werden. Die Internationalen Hersteller bringen bezahlbare Fahrzeuge nach Deutschland. Neue Antriebstechniken und innovative Sicherheitssysteme sind meist günstiger kalkuliert als bei zahlreichen Wettbewerbern. 9 der 10 günstigsten Kleinwagen kommen von Internationalen Herstellern. In allen Segmenten bieten die Internationalen Hersteller jeweils das günstigste Modell an – vom Kleinwagen Dacia Sandero ab 11.800 Euro bis hin zur Oberklasse mit dem NIO ET7 ab 71.415 Euro.

### **VDIK-Mitglieder bieten in fast allen Segmenten das günstigste BEV**

Auch bei den batterieelektrischen Fahrzeugen machen die Internationalen Hersteller die günstigsten Angebote. So wundert es nicht, dass 500.000 der aktuell 1,5 Millionen BEVs auf deutschen Straßen von Internationalen Herstellern produziert wurden. Elektromobilität startet bei den Internationalen mit 16.900 Euro für den Dacia Spring. Das günstigste deutsche BEV startet bei 27.200 Euro. Auch in den anderen BEV-Segmenten bieten die Internationalen jeweils die günstigsten Modelle mit einer kleinen Ausnahme in der unteren Mittelklasse.

### **Internationale Hersteller sind weiter auf Wachstumskurs**

Dass die Strategie der Internationalen Hersteller in Deutschland aufgeht und ihre Fahrzeuge immer beliebter werden, sehen wir an der Entwicklung des Marktanteils. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre haben sich die Internationalen Hersteller besser entwickelt als der Gesamtmarkt. Ihr Marktanteil ist innerhalb der letzten 10 Jahre von 35,9 Prozent 2014 auf 42,6 Prozent im laufenden Jahr angestiegen. Das ist ein eindrucksvolles Wachstum. Es ist uns ein Ansporn für die kommenden Jahre. Die Internationalen Hersteller waren nicht nur die ersten, die Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffautos auf den Markt gebracht haben. Sie sind mit Ihren innovativen und bezahlbaren Fahrzeugen für die Zukunft gut aufgestellt, um ihren Marktanteil auch in den nächsten Jahren weiter auszubauen. Bereits jetzt sichern sie in Deutschland 100.000 Arbeitsplätze bei den 12.000 angeschlossenen Händlerstützpunkten und Vertriebszentren. Mit Ihrem Erfolg tragen die Internationalen Hersteller so erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Automobilwirtschaft auch in Deutschland und Europa bei.

Meine Damen und Herren, soweit meine Erläuterungen zu unserer Marktprognose 2025.