

Kasten 1

Effekte der WLTP-Einführung auf die Kfz-Produktion aus europäischer Perspektive

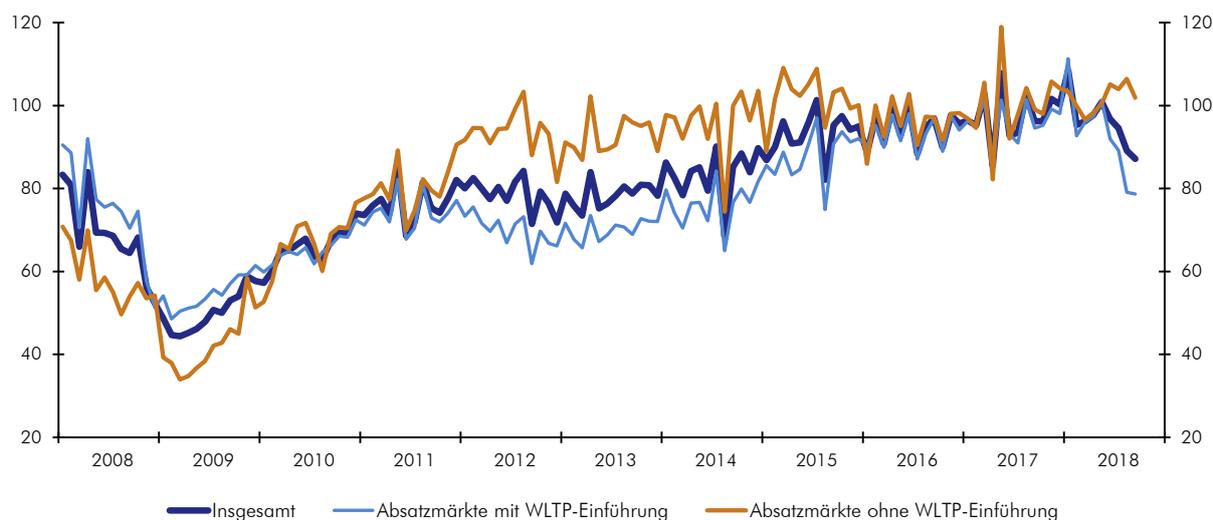
Seit 1. September 2018 gilt in der EU das neue Abgas-Prüfverfahren für die Neuzulassung von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen WLTP (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicle Test Procedure). Ebenfalls eingeführt wurde es in Norwegen, der Schweiz, der Türkei, Israel und ab 1. Oktober in Japan. Das Prüfverfahren ist auch deshalb erheblich aufwendiger geworden, weil nun jede vom Hersteller angebotene Kombination aus Fahrzeugtyp und Antrieb einzeln zu testen ist. Deutschen Autobauern ist es lediglich gelungen, einen Teil ihrer Produkte bis zum Stichtag zertifizieren zu lassen. Zur Bewältigung dieses Problems wurde ein Teil der im Sommer produzierten Wagen noch im August von Autohändlern angemeldet. In großem Umfang wurde auf Vorrat produziert, was sich auf gesamtwirtschaftlicher Ebene in einem deutlichen Lageraufbau im dritten Quartal 2018 niederschlägt.

Schließlich wurde die Produktion selbst zurückgefahren: Der Produktionsindex für Kraftwagen und Kraftwagenteile ging vom zweiten zum dritten Quartal 2018 um 7,6% zurück. Auch die Ausfuhr in Länder, die ebenfalls das Zertifizierungssystem eingeführt haben, litt beträchtlich, während sich am sonstigen Auslandsabsatz keine Auffälligkeiten zeigten (Abbildung K1).

Abbildung K1:

Deutsche Ausfuhr von Kraftfahrzeugen (Landfahrzeugen)

Saisonbereinigte Werte; 1. Quartal 2018 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Aus europäischer Perspektive ist auffällig, dass die Hersteller die Herausforderung des neuen Zertifizierungssystems unterschiedlich gut gemeistert haben (vgl. Tabelle K1). Nur in Tschechien brach die Produktion noch stärker als in Deutschland ein, in beiden Ländern ist es im dritten Quartal auch zu einem deutlichen Lageraufbau gekommen. Spürbare Auswirkungen der WLTP-Einführung auf die gesamtwirtschaftliche Produktion dürfte es nur in Ländern mit einem hohen Anteil der Automobilbranche an der gesamten Bruttowertschöpfung gegeben haben; dies sind laut Eurostat Deutschland (3,7%), Tschechien (5,1%), die Slowakei (3,9%) und Ungarn (4,6%). Die besonderen Probleme deutscher Hersteller können zum Teil dadurch erklärt werden, dass sie eine besonders breite Palette von Fahrzeugtypen und -motoren im Angebot haben. Für sie ist die neue Zertifizierung deshalb besonders aufwendig. Auch im November hat sich der Zertifizierungsstau noch nicht aufgelöst.

Tabelle K1:**Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen**

	Veränderung der Produktion in Prozent (drittes gegenüber zweites Quartal 2018)	Anteil am EU-Fahrzeugbau (Produktionswert) im Jahr 2016
Deutschland	-7,3	42,6
Frankreich	-1,1	9,3
Großbritannien	3,5	8,8
Spanien	-3,6	7,1
Italien	-3,8	6,9
Tschechien	-10,9	4,9
Schweden	-3,5	3,3
Ungarn	-6,7	2,8
Polen	-0,4	3,6

Quelle: Eurostat.

Mit einer vollständigen Normalisierung ist erst für Anfang nächsten Jahres zu rechnen, auch weil es eine Zeit dauern wird, bis die hohen Lagerbestände reduziert worden sind.