

Jannsen, Nils; Kallweit, Manuel

**Article**

## Auswirkungen des neuen WLTP-Prüfverfahrens

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Jannsen, Nils; Kallweit, Manuel (2018) : Auswirkungen des neuen WLTP-Prüfverfahrens, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 98, Iss. 11, pp. 831-832,  
<https://doi.org/10.1007/s10273-018-2374-8>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/191110>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## Konjunkturschlaglicht

## Auswirkungen des neuen WLTP-Prüfverfahrens

Für die Zulassung eines neuen Pkws ist in der Europäischen Union seit dem 1. September 2018 das Verfahren „Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“ (WLTP) verbindlich. Da viele Modellvarianten der deutschen Pkw-Hersteller nicht rechtzeitig die Zulassung erhalten haben, wurde die Produktion in den Sommermonaten deutlich heruntergefahren. Aufgrund der großen Bedeutung des Fahrzeugbaus für die deutsche Volkswirtschaft ergeben sich zumindest vorübergehend auch gesamtwirtschaftlich spürbare Auswirkungen.

Das WLTP ist ein vom Gesetzgeber vorgeschriebenes genormtes Prüfverfahren, in dem Angaben zu Verbrauch, Abgasemission oder Reichweite auf Basis eines objektiven und reproduzierbaren Verfahrens ermittelt werden sollen. Insbesondere sollen in dem Verfahren unter genau definierten Bedingungen eine möglichst gute Vergleichbarkeit verschiedener Modelle unter einem möglichst repräsentativen Fahrverhalten im Straßenverkehr geschaffen werden. Diesem Anspruch wurde das bislang in Europa verwendete Verfahren NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) nicht mehr gerecht – es war in den 1990er Jahren vorrangig für die Messung von Schadstoffemissionen entwickelt worden. Das WLTP liefert realitätsnähere Verbrauchsangaben. Es basiert im Gegensatz zu seinem Vorgänger auf empirisch erhobenen realen Fahrtdaten und ist deutlich repräsentativer, zugleich aber deutlich aufwendiger. So werden im WLTP verschiedene Ausstattungsstufen, Karosserievarianten und Reifen berücksichtigt. Dadurch vervielfacht sich der Prüfaufwand gegenüber dem bisherigen Testverfahren.

Seit dem 1. September 2018 müssen für alle neu zugelassenen Pkw zertifizierte WLTP-Messungen vorliegen.<sup>1</sup> Allerdings kam es, nicht zuletzt weil der Termin für die Einführung um ein Jahr vorgezogen worden war, zu Engpässen bei der Durchführung des Prüfverfahrens, sodass viele Modellvarianten zum Stichtag noch nicht die für die Zulassung notwendige Zertifizierung besaßen.<sup>2</sup> Dies hat zunächst dazu geführt, dass viele Neuzulassungen vor diesen Stichtag vorgezogen wurden, sodass die Zahl der Neuzulassungen im August ihr Vorjahresniveau um etwa 25 % stieg. Im September ging die Zahl der Neuzulassun-

gen dann deutlich zurück und lag gut 30 % unter dem Vorjahresmonat.

Aufgrund der Probleme bei der Zertifizierung drosselten die Pkw-Hersteller bereits vor dem 1. September die Produktion, unter anderem um Lagerkosten zu vermeiden. Die Auswirkungen dürften im August am größten gewesen sein: Mit 310 000 Stück wurden in Deutschland etwa 31 % weniger Pkw hergestellt als im Vorjahresmonat; belastend hinzu kam in diesem Monat die ferienbedingt recht geringe Zahl an Arbeitstagen. Im September schwächte sich die Wirkung bereits wieder ab, die Zahl der hergestellten Pkw lag 23 % unter dem Vorjahreswert (vgl. Abbildung 1). Zwar unterliegt die Produktion im Monatsverlauf erfahrungsgemäß sehr hohen Schwankungen. Zusammengekommen wurden damit in einem dritten Quartal jedoch so wenig Pkw hergestellt wie seit 1997 nicht mehr.

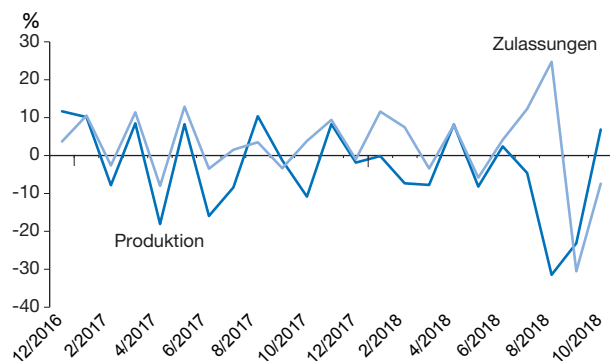
Aufgrund der hohen Bedeutung des Fahrzeugbaus für die deutsche Volkswirtschaft macht sich dieser Produktionsrückgang auch gesamtwirtschaftlich bemerkbar. So betrug der Anteil des Wirtschaftsbereichs „Kraftwagen und Kraftwagenteile“ (WZ 29) an der Bruttowertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe 2016 rund 20 %. Ausweislich der vorliegenden monatlichen Produktionszahlen sind die Zuwächse des Verarbeitenden Gewerbes gegenüber dem Vormonat in den Monaten Juli und August allein durch die Rückgänge in diesem Bereich um jeweils etwa 1 Prozentpunkt gedrückt worden. Besonders für den August ist dieser Effekt für die konjunkturelle Einschätzung relevant, da das Verarbeitende Gewerbe ohne Fahrzeugbau mit mehr als 1 % recht lebhaft expandierte (vgl. Abbildung 2). Im September legte die Produktion im Bereich „Kraftwagen und Kraftwagenteile“ im Vergleich zum Vormonat mit knapp 4 % bereits wieder deutlich zu und bremste den Produktionsanstieg im Verarbeitenden Gewerbe nicht mehr. Auch dies spricht dafür, dass die Produktionsausfälle im August am größten waren.

Bezogen auf die gesamtwirtschaftliche Bruttowertschöpfung lag der Anteil des Bereichs Kraftwagen und Kraftwagenteile im Jahr 2016 bei reichlich 4 %. Der Rückgang der Produktion im dritten Quartal um mehr als 7 % in diesem Wirtschaftsbereich allein hat somit bereits rein rechnerisch den Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um etwa 0,3 Prozentpunkte gedämpft. Darüber hinaus strahlt der Produktionsrückgang aber aufgrund der engen Lieferverflechtungen auch in vor- und nachgelagerte

1 Für leichte Nutzfahrzeuge wird die Testprozedur im kommenden Jahr verpflichtend.

2 Vorgezogen eingeführt wurde zudem ein neuer Grenzwert für Partikelemissionen für Fahrzeuge mit Ottomotor.

Abbildung 1  
Pkw (Stückzahlen)



Monatsdaten, Vorjahresraten; Zulassungen: Neuwagen.

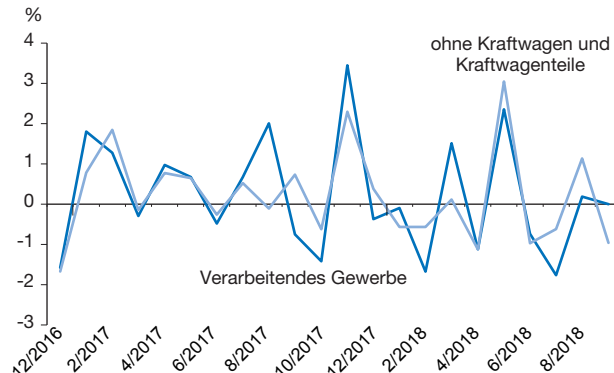
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Verband der Automobilindustrie e. V.; eigene Berechnungen.

Wirtschaftsbereiche aus, sodass der gesamtwirtschaftliche Effekt deutlich größer ausgefallen sein dürfte.<sup>3</sup> Die Auswirkungen spiegeln sich zunehmend in den Prognosen für die Zuwachsrate des BIP im dritten Quartal wider. Während sie gegen Mitte des Jahres im Durchschnitt bei 0,5 % lagen, gingen zuletzt veröffentlichte Prognosen sogar von einem leichten Rückgang aus.<sup>4</sup> Alles in allem sind die WLTP-bedingten Produktionsausfälle offenbar ein wesentlicher Grund für die sich abzeichnende Schwäche des BIP im dritten Quartal.

Freilich sind die Probleme im Zuge der Einführung des WLTP-Verfahrens zeitlich begrenzt und werden die Produktion nur temporär dämpfen. Sobald alle Modellvarianten über die notwendige Zertifizierung verfügen, wird die Pkw-Produktion und damit auch die gesamtwirtschaftliche Produktion wieder ihr normales Niveau erreichen. Sofern die Produktionsverzögerungen keine Nachfrageausfälle mit sich gebracht haben, dürften die Pkw-Hersteller darüber hinaus versuchen, die Produktionsausfälle aus den Sommermonaten möglichst rasch wieder aufzuholen.

Zuletzt hat es offenbar erhebliche Fortschritte bei der WLTP-Umstellung gegeben. So verfügen auf dem deut-

Abbildung 2  
Produktion im Verarbeitenden Gewerbe



Monatsdaten; preis-, kalender- und saisonbereinigt; Veränderung gegenüber dem Vormonat.

Quelle: Deutsche Bundesbank, saisonbereinigte Wirtschaftszahlen.

schen Markt inzwischen über 1100 Modellvarianten bereits über die ab dem 1.9.2019 vorgeschriebene Abgasnorm Euro 6d-TEMP; alle diese Modelle dieser Norm verfügen auch über die WLTP-Zertifizierung.<sup>5</sup> Zu Jahresbeginn genügten lediglich 21 Modellvarianten dieser Norm, im Juli dieses Jahres waren es schon gut 400 Modellvarianten. In dieses Bild passt, dass die Zahl der Zulassungen im Oktober nur noch 7 % unterhalb des Vorjahresniveaus lag, auch wenn die recht hohe Zahl an Arbeitstagen zu der Erholung beigetragen hat.<sup>6</sup> Auch die Pkw-Produktion im Oktober deutet darauf hin, dass die Umstellungen weiter voranschreiten. Das Produktionsniveau lag 7 % oberhalb des Vorjahres. Selbst wenn man den großen Arbeitstageeffekt herausrechnet, war der Rückgang mit 6 % deutlich geringer als im September. Bis zum Dezember sollten die Umstellungen soweit fortgeschritten sein, dass die Produktion wieder ihr normales Niveau erreicht. Die bis dahin verzeichneten Produktionsausfälle dürften frühestens im ersten Quartal wieder aufgeholt werden. Vor diesem Hintergrund wird die Zuwachsrate des BIP im Zuge dieser Normalisierung vor allem im Winterhalbjahr zusätzliche Impulse erhalten. Auf Jahressicht werden die WLTP-bedingten Produktionsschwankungen somit die Zuwachsrate des BIP im laufenden Jahr voraussichtlich etwas dämpfen und im kommenden Jahr in ähnlichem Ausmaß erhöhen.

3 Gemäß der World Input Output Tables sind 2014 für ein im Wirtschaftsbereich Kraftwagen und Kraftwagenteile hergestelltes Endprodukt 37 % der Bruttowertschöpfung in dem Bereich selbst angefallen, 30 % über Vorleistungen in anderen Wirtschaftsbereichen und etwa ein Drittel im Ausland.

4 Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Vor wichtigen wirtschaftspolitischen Weichenstellungen – Jahresgutachten 2018/19, 2018, <https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/>; Institut für Weltwirtschaft: Deutsches BIP in Q3 offenbar gesunken, 2018, <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/medieninformationen/2018/deutsches-bip-in-q3-offenbar-gesunken/> (12.11.2018).

5 Vgl. ADAC: PKW-Modelle mit der Abgasnorm Euro 6d-TEMP, 2018, [https://www.adac.de/infotestrat/umwelt-und-innovation/abgas/modelle\\_mit\\_euro\\_6d\\_temp/](https://www.adac.de/infotestrat/umwelt-und-innovation/abgas/modelle_mit_euro_6d_temp/) (12.11.2018).

6 Kalenderbereinigt lagen die Zulassungen im Oktober 16 % unterhalb ihres Vorjahresniveaus.

Nils Jannsen, Manuel Kallweit  
[nils.jannsen@ifw-kiel.de](mailto:nils.jannsen@ifw-kiel.de), [kallweit@vda.de](mailto:kallweit@vda.de)