



# Geschönte Statistik

Wie der VW-Konzern mit  
Eigenzulassungen von E-Autos  
140 Millionen Euro Strafzahlungen  
umgangen hat

# Geschönte Statistik

**Wie der VW-Konzern mit  
Eigenzulassungen von E-Autos  
140 Millionen Euro Strafzahlungen  
umgangen hat**

**Autor: Benjamin Gehrs**

## ➔ **Kein Geld von Industrie und Staat**

**Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft.  
Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen.  
Mehr als 600.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten  
damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.**

---

### **Impressum**

Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/3 06 18-0 **Pressestelle** Tel. 040/3 06 18-340, F 040/3 06 18-340, presse@greenpeace.de, www.greenpeace.de  
**Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19-20, 10117 Berlin, Tel. 030/30 88 99-0 **V.i.S.d.P.** Benjamin Stephan **Foto** Titel: © Max Zielinski / Greenpeace

02/2021

Die Mitteilung kam für viele überraschend: Ende Januar erklärte der VW-Konzern, den Flottengrenzwert der EU für 2020 nur um ein halbes Gramm verfehlt zu haben. Dabei schien es noch vor wenigen Wochen so, als verpasse Deutschlands größter Autobauer die CO2-Vorgabe deutlicher. Die "E-Offensive des Konzerns greift", jubelte VW in einer Pressemitteilung. Im reinen Elektro-Segment sei man in Westeuropa "klar Marktführer".<sup>1</sup>

Was der Konzern nicht sagte: Er selbst war sein bester Kunde. Die Abweichung zur EU-Vorgabe wäre deutlich größer ausgefallen, hätte man nicht mit Eigenzulassungen zum Jahresende kräftig nachgeholfen.

### **Detaillierte Datenanalyse der Zulassungszahlen**

Greenpeace hat die Zulassungszahlen des VW-Konzerns 2020 auf Grundlage detaillierter Statistiken aus der EU sowie Großbritannien, Norwegen und Island des Datenanbieters Dataforce analysiert. Die wichtigsten Ergebnisse:

- Bei den Plug-in-Hybriden (PHEV) und Elektroautos (BEV) haben die Marken des Volkswagen-Konzerns im Vergleich zu Diesel- und Benzin-Pkw überproportional viele Neuwagen auf sich selbst und ihre Händler zugelassen.
- Durch die Eigenzulassungen von PHEV und BEV über Verbrenner-Niveau hat der Konzern Strafzahlungen in Höhe von rund 140 Millionen Euro umgangen.
- Besonders hoch war der Anteil der Eigenzulassungen im deutschen Markt.
- Auch im Vergleich mit allen anderen Herstellern war der Anteil der Eigenzulassungen des VW-Konzerns bei PHEV und BEV deutlich erhöht.

Beim Neuwagenvertrieb werden fünf Verkaufskanäle unterschieden: Zum einen die beiden klassischen Käufergruppen Privatkunden und Firmenkunden, zum anderen drei sogenannte taktische Kanäle. Dazu gehört das Geschäft mit großen Autovermietern, Zulassungen auf die Hersteller selbst sowie Zulassungen auf die zum Hersteller gehörenden Händler.

Die Zulassungen in diesen drei Kanälen werden häufig durch die Hersteller gesteuert, um bestimmte Ziele zu erreichen - etwa schwächelnde Modelle zu stützen, durch den Verkauf als junge Gebrauchte preislich attraktiver zu machen oder interne Vertriebsziele zu erreichen. Zum Jahresende 2020 hat VW die taktischen Kanäle im großen Stil genutzt, um den eigenen CO2-Flottenwert zu drücken und so Strafzahlungen von 140 Millionen Euro zu verhindern.

### **Fast 30 Prozent Eigenzulassungen bei E-Modellen im Dezember**

So betrug der Anteil der Eigenzulassungen (Hersteller + Händler) an allen BEV-Zulassungen des VW-Konzerns im Dezember 28,8 Prozent, der Anteil der Eigenzulassungen an den PHEV-Zulassungen lag bei 27,3 Prozent. Zum Vergleich: Nur 15,5 Prozent der Zulassungen von Benzinern, Dieseln, Mildhybriden und anderen Verbrennern waren im Dezember Zulassungen auf Hersteller oder Händler (siehe Tabelle 1).

---

1

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>Plug-in-Hybride</b>	7.529 (26,99%)	11.629 (41,69%)	1.111 (3,98%)	3.790 (13,59%)	3.838 (13,76%)	<b>27.897</b>
<b>Elektroautos</b>	12.276 (25,04%)	18.758 (38,26%)	3.876 (7,91%)	5.641 (11,50%)	8.481 (17,30%)	<b>49.032</b>
<b>Verbrenner</b>	86.442 (37,28%)	90.199 (38,90%)	19.402 (8,37%)	9.691 (4,18%)	26.149 (11,28%)	<b>231.883</b>
<b>Alle Zulassungen</b>						<b>308.812</b>

**Tabelle 1: Pkw-Neuzulassungen des VW-Konzerns (ohne Bentley und Lamborghini) nach Antriebsart und Verkaufskanal in der EU28 + Norwegen + Island im Dezember 2020 (Quelle: Dataforce)**

Auch beim Blick aufs Gesamtjahr zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Antriebsarten: 20,5 Prozent der rein elektrischen Pkw und 21,7 Prozent der PHEV wurden auf den Hersteller selbst oder VW-Händler angemeldet. Bei den übrigen, nicht elektrifizierten Pkw waren es lediglich 15,6 Prozent (siehe Tabelle 2).

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>Plug-in-Hybride</b>	28.387 (22,08%)	66.339 (51,60%)	5.894 (4,58%)	13.716 (10,67%)	14.234 (11,07%)	<b>128.570</b>
<b>Elektroautos</b>	71.028 (38,70%)	64.250 (35,01%)	10.674 (5,82%)	17.135 (9,34%)	20.425 (11,13%)	<b>183.512</b>
<b>Verbrenner</b>	1.015.255 (38,38%)	990.760 (37,45%)	225.980 (8,54%)	147.466 (5,57%)	265.830 (10,05%)	<b>2.645.291</b>
<b>Alle Zulassungen</b>						<b>2.957.373</b>

**Tabelle 2: Pkw-Neuzulassungen des VW-Konzerns (ohne Bentley und Lamborghini) nach Antriebsart und Verkaufskanal in der EU28 + Norwegen + Island im Gesamtjahr 2020 (Quelle: Dataforce)**

### **Elektro-Eigenzulassungen höher als bei der Konkurrenz**

Der Anteil der Eigenzulassungen des VW-Konzerns bei den alternativen Antrieben war auch im Vergleich mit der Konkurrenz bemerkenswert. Betrachtet man alle anderen Marken außer die des VW-Konzerns, waren im Dezember 2020 in Europa lediglich 16,3 Prozent der Plug-in-Hybride und 17,8 Prozent der Elektroautos Eigenzulassungen. Dem steht mit 17,7 Prozent ein ähnlich hoher Anteil an Eigenzulassungen bei den Verbrennern gegenüber (siehe Tabelle 3).

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>Plug-in-Hybride</b>	23.223 (28,58%)	40.571 (49,93%)	4.238 (5,22%)	3.689 (4,54%)	9.534 (11,73%)	<b>81.255</b>
<b>Elektroautos</b>	42.556 (36,79%)	48.641 (42,05%)	3.860 (3,34%)	4.665 (4,03%)	15.948 (13,79%)	<b>115.670</b>
<b>Verbrenner</b>	299.462 (43,91%)	214.758 (31,49%)	47.077 (6,90%)	13.532 (1,98%)	107.110 (15,71%)	<b>681.939</b>
<b>Alle Zulassungen</b>						<b>878.864</b>

**Tabelle 3: Pkw-Neuzulassungen aller Hersteller außer des VW-Konzerns nach Antriebsart und Verkaufskanal in der EU28 + Norwegen + Island im Dezember 2020 (Quelle: Dataforce)**

Im Gesamtjahr betrug der Anteil der Eigenzulassungen der übrigen Hersteller im Durchschnitt 18,7 Prozent bei Plug-in-Hybriden, 14,3 Prozent bei Elektroautos und 14,5 Prozent bei Verbrennern. Besonders auffällig ist der deutlich geringere Anteil der Herstellerzulassungen von PHEV und BEV der VW-Konkurrenz: Nur 4,7 Prozent (PHEV) bzw. 2,6 Prozent (BEV) der Neuzulassungen der jeweiligen Antriebsart entfielen 2020 auf den Hersteller (siehe Tabelle 4). Beim VW-Konzern waren es hingegen 10,7 Prozent (PHEV) bzw. 9,3 Prozent (BEV).

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>Plug-in-Hybride</b>	130.525 (27,32%)	234.475 (49,07%)	23.602 (4,94%)	22.395 (4,69%)	66.799 (13,98%)	<b>477.796</b>
<b>Elektroautos</b>	239.121 (44,03%)	210.156 (38,70%)	15.918 (2,93%)	14.259 (2,63%)	63.628 (11,72%)	<b>543.082</b>
<b>Verbrenner</b>	3.759.459 (48,24%)	2.296.151 (29,46%)	604.919 (7,76%)	177.759 (2,28%)	955.627 (12,26%)	<b>7.793.915</b>
<b>Alle Zulassungen</b>						<b>8.814.793</b>

**Tabelle 4: Pkw-Neuzulassungen aller Hersteller außer des VW-Konzerns nach Antriebsart und Verkaufskanal in der EU28 + Norwegen + Island im Gesamtjahr 2020 (Quelle: Dataforce)**

### **Über 30 Prozent Elektro-Eigenzulassungen auf deutschem Markt**

Besonders viele VW-Eigenzulassungen verzeichnete der deutsche Markt: Im Dezember entfielen 27,7 Prozent der PHEV-Zulassungen und 34 Prozent der BEV-Zulassungen auf Hersteller oder Händler, im Gesamtjahr waren es kaum weniger mit 26,2 Prozent (PHEV) bzw. 31,7 Prozent (BEV) Anteil (siehe Tabelle 5).

Grund hierfür dürfte u.a. die hohe Zahl von Dienstwagen und das große Händlernetz in Deutschland sein, sowie die Tatsache, dass VW Mitte November entschied, den elektrischen ID.3 kurzfristig in das Mitarbeiter-Leasing-Programm aufzunehmen.<sup>2</sup> Letzteres ist bemerkenswert, da VW im Juni offenbar noch plante, den ID.3 erst ab 2022 seinen Mitarbeitern im Leasing anzubieten.<sup>3</sup> Der Kurswechsel deutet darauf hin, dass sich die Verkäufe des ID.3 an Privat- und Firmenkunden schlechter entwickelten als zunächst von VW prognostiziert.

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>Plug-in-Hybride</b>	15.807 (24,44%)	31.225 (48,28%)	706 (1,09%)	11.770 (18,20%)	5.162 (7,98%)	<b>64.670</b>
<b>Elektroautos</b>	25.207 (38,99%)	16.358 (25,30%)	2.593 (4,01%)	13.848 (21,42%)	6.646 (10,28%)	<b>64.652</b>
<b>Verbrenner</b>	309.071 (33,09%)	296.346 (31,73%)	114.073 (12,21%)	111.039 (11,89%)	103.579 (11,09%)	<b>934.108</b>
<b>Alle Zulassungen</b>						<b>1.063.430</b>

**Tabelle 5: Pkw-Neuzulassungen des VW-Konzerns (ohne Bentley und Lamborghini) nach Antriebsart und Verkaufskanal in Deutschland im Gesamtjahr 2020 (Quelle: Dataforce)**

### Einzelne Elektromodelle im Fokus

Das Absatzproblem des ID.3 zeigt sich zudem deutlich beim Blick auf die Verkaufskanäle einzelner Modelle: In Deutschland waren im Gesamtjahr 2020 35 Prozent aller ID.3-Zulassungen Eigenzulassungen. Zählt man die Zulassungen auf Autovermieter dazu (u.a. auf die VW-Carsharing-Tochter WeShare<sup>4</sup>), lag der Anteil der taktischen Zulassungen hierzulande sogar bei 48,7 Prozent. Beim Audi E-Tron betrug der Anteil der taktischen Kanäle an den Zulassungen in Deutschland 60,2 Prozent, beim Porsche Taycan 47,6 Prozent und beim VW Passat GTE 36,6 Prozent (siehe Tabelle 6).

<sup>2</sup>

<https://www.wolfsburger-nachrichten.de/wolfsburg/article230910720/VW-Mitarbeiter-koennen-jetzt-den-ID-3-leasen.html>

<sup>3</sup> <https://twitter.com/Tstormwitch/status/1273516388339068928>

<sup>4</sup> <https://ecomento.de/2020/11/23/vw-elektroauto-carsharing-weshare-flottet-id3-in-berlin-ein/>

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>VW ID.3</b>	4.718 (31,69%)	2.920 (19,61%)	2.039 (13,69%)	3.303 (22,18%)	1.909 (12,82%)	<b>14.889</b>
<b>VW Passat PHEV</b>	1.626 (10,90%)	7.833 (52,50%)	41 (0,27%)	4.808 (32,23%)	612 (4,10%)	<b>14.920</b>
<b>Audi E-Tron</b>	659 (11,50%)	1.620 (28,27%)	160 (2,79%)	2.668 (46,56%)	623 (10,87%)	<b>5.730</b>
<b>Porsche Taycan</b>	644 (20,11%)	1.036 (32,24%)	32 (1,00%)	660 (20,61%)	831 (25,94%)	<b>3.203</b>

**Tabelle 6: Neuzulassungen ausgewählter Pkw-Modelle des Volkswagen-Konzerns nach Verkaufskanal in Deutschland im Gesamtjahr 2020 (Quelle: Dataforce)**

### **Greenpeace-Recherche zum ID-Vertrieb**

Das vergleichsweise schwache Abschneiden des ID.3 bei PrivatkäuferInnen und FirmenkundInnen in Deutschland ist dabei keine Überraschung: Im Dezember hatte eine Greenpeace-Recherche die fehlenden Anreizsysteme für HändlerInnen und VerkäuferInnen beim ID.3 problematisiert. Bei Testkäufen, die Greenpeace bundesweit bei 50 VW-HändlerInnen durchgeführt hatte, empfahlen nur acht VerkäuferInnen das neue Elektromodell. Einigen TestkäuferInnen wurde eindeutig vom Kauf des ID.3 abgeraten, zudem konnten die VerkäuferInnen im Schnitt nur jede zweite grundlegende Frage zur Elektromobilität korrekt beantworten.<sup>5</sup>

Ein weiterer Hinweis auf schleppende ID.3-Verkäufe in Deutschland und zudem eine Möglichkeit, Neuzulassungen in 2020 vorzuziehen, war die Aufnahme des Elektromodells in das "Auto Abo" der hundertprozentigen VW-Tochter VW Financial Services (VWFS) im Januar.<sup>6</sup> In den Vermietbedingungen heißt es, die zuständige Tochterfirma überlasse dem Mieter Fahrzeuge, "die nicht älter als 18 Monate ab dem Datum der Erstzulassung sind".<sup>7</sup> ID.3, die im Laufe dieses Jahres über das Auto Abo bestellt werden, sind daher mit großer Wahrscheinlichkeit bereits 2020 zugelassen worden, um den CO2-Flottenwert des Konzerns weiter zu senken.

### **Elektromodelle auf europäischer Ebene**

Im gesamteuropäischen Markt war der Anteil der taktischen Kanäle an den Zulassungen der BEV- und PHEV-Modelle niedriger, aber immer noch auf überdurchschnittlichem Niveau. So

<sup>5</sup>

<https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/mit-angezogener-handbremse-volkswagens-id-vertrieb>

<sup>6</sup>

<https://www.vwfs.com/media/press-releases/2021/volkswagen-financial-services-expand-car-subscription-with-id-3-.html>

<sup>7</sup>

[https://www.vwfs.de/content/dam/bluelabel/valid/www-vwfs-de/documents/auto-abo/Auto-Abo\\_Vermietbedingungen\\_09-2020.pdf](https://www.vwfs.de/content/dam/bluelabel/valid/www-vwfs-de/documents/auto-abo/Auto-Abo_Vermietbedingungen_09-2020.pdf)

betrug der Anteil der taktischen Kanäle an den Gesamtzulassungen des ID.3 32,3 Prozent, beim Passat GTE waren es 31,7 Prozent. Beim Audi E-Tron liefen 24,3 Prozent der Zulassungen über taktische Kanäle, beim Porsche Taycan 22,1 Prozent (siehe Tabelle 7).

	Privatkäufer	Firmenkunden	Autovermieter	Hersteller	Händler	Gesamt
<b>VW ID.3</b>	17.753 (32,00%)	19810 (35,70%)	4658 (8,40%)	4598 (8,29%)	8665 (15,62%)	<b>55.484</b>
<b>VW Passat PHEV</b>	2.465 (9,38%)	15489 (58,93%)	1863 (7,09%)	4929 (18,75%)	1536 (5,84%)	<b>26.282</b>
<b>Audi E-Tron</b>	8.252 (28,68%)	13534 (47,04%)	2026 (7,04%)	3175 (11,03%)	1787 (6,21%)	<b>28.774</b>
<b>Porsche Taycan</b>	4039 (35,10%)	4919 (42,75%)	244 (2,12%)	837 (7,27%)	1467 (12,75%)	<b>11506</b>

**Tabelle 7: Neuzulassungen ausgewählter Pkw-Modelle des Volkswagen-Konzerns nach Verkaufskanal in der EU28 + Norwegen + Island im Gesamtjahr 2020 (Quelle: Dataforce)**

### Ein halbes Gramm daneben

Im vergangenen Jahr lag der durchschnittliche Flottengrenzwert in der EU erstmals bei 95 Gramm CO<sub>2</sub>/km. Je nach Gewicht der verkauften Autos variiert der individuelle Grenzwert für die Autobauer. VW bildete für die Bewertung mit anderen Herstellern einen Pool. Nach eigenen Angaben lag der Zielwert für den Pool des VW-Konzerns bei 98,8 Gramm. Mit einem Pool-Wert von 99,3 Gramm CO<sub>2</sub>/km wurde er demnach um 0,5 Gramm verfehlt. Die Neuzulassungen des VW-Konzerns allein kamen laut Herstellerangaben auf einen Durchschnittswert von 99,8 Gramm CO<sub>2</sub>/km.<sup>8</sup>

Verfehlen die Hersteller ihren Zielwert, werden Strafzahlungen fällig: 95 Euro pro Gramm pro verkauftem Auto. Der VW-Konzern verkaufte laut Statistik 2020 in den europäischen Märkten knapp 3 Millionen Pkw. Demnach wären für ein halbes Gramm Überschreitung rund 140 Millionen Euro Strafe fällig.

### Weitere 140 Millionen Euro Strafzahlungen vermieden

Von den rund 312.000 Neuzulassungen mit Plug-in-Hybridantrieb und Elektroantrieb des VW-Konzerns in Europa fanden etwa 65.500 Zulassungen auf den Hersteller selbst oder seine Händler statt. Diese Eigenzulassungen machen in der CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz von Volkswagen etwa zwei Gramm Unterschied aus. Anders gesagt: Ohne die Eigenzulassungen von Autos mit alternativen Antrieben läge der durchschnittliche Flottenverbrauch nicht bei knapp 100, sondern bei knapp 102 Gramm. Eine mögliche Doppelanrechnung dieser Fahrzeuge durch Supercredits, wie sie durch die EU erlaubt ist, ist dabei nicht berücksichtigt.

<sup>8</sup>



Ein Teil dieser Eigenzulassungen ist auch bei Verbrennern üblich: Sie werden als Vorführwagen, Ausstellungsfahrzeuge oder als Pressewagen benötigt. Für die Berechnung überdurchschnittlicher Eigenzulassungen des VW-Konzerns bei Autos mit alternativen Antrieben hat Greenpeace jenen Anteil der PHEV und BEV aus der Statistik herausgerechnet, die über dem bei Verbrenner-Autos im Jahresschnitt üblichen 15,6 Prozent lagen (siehe Tabelle 2). In Summe handelt es sich um etwa 16.750 Fahrzeuge. Nicht berücksichtigt sind weitere gesteuerte Zulassungen etwa im Rahmen des Auto Abo (siehe oben), die in der Statistik als Firmenwagen auftauchen.

Allein diese 16.750 Elektroautos und Plug-in-Hybride sorgten nach Greenpeace-Berechnungen für eine Reduktion des durchschnittlichen Flottenverbrauchs des Volkswagen-Konzerns von etwa einem halben Gramm CO<sub>2</sub>. Das entspricht einer vermiedenen Strafzahlung an die EU durch zusätzliche Eigenzulassungen in Höhe von etwa 140 Millionen Euro.

## **Greenpeace-Forderungen**

Die Zulassungsstatistik für 2020 zeigt, dass der VW-Konzern nur mit massiven Eingriffen eine noch größere Abweichung des eigenen Flottenverbrauchs vom europäischen CO<sub>2</sub>-Ziel verhindert hat. VW muss seiner Verantwortung als einer der weltweit größten Autobauer gerecht werden und Vorgaben zum Schutz von Umwelt und Klima frühzeitiger und konsequenter erfüllen.

Es reicht nicht, sich zum Vorreiter der Elektromobilität auszurufen. VW muss das Vertrauen in Elektroautos und auch in seine eigene Glaubwürdigkeit stärken, indem der Konzern seinen Ausstiegsplan aus dem Verbrennungsmotor massiv beschleunigt und weitere Investitionen in neue Diesel und Benziner stoppt.

Um Investitionssicherheit herzustellen, braucht es klare politische Regeln für eine rasche Antriebswende: Nach Auffassung von Greenpeace dürfen ab 2025 in Deutschland keine neuen Verbrenner auf die Straße kommen, ab 2028 europaweit.