



Die französische Regierung hat die Beihilfen für den Kauf von Elektrofahrzeugen Anfang dieses Jahres auf die ärmsten Haushalte ausgerichtet, zum Nachteil der wohlhabenderen Haushalte und der Unternehmen. Könnte das die Franzosen in die Arme der billigeren chinesischen Hersteller treiben? Stellantis und Renault bereiten ihre Gegenoffensive vor.

Das Elektroauto ist mittlerweile fest in den Köpfen der Franzosen angekommen. Elektrofahrzeuge haben im Jahr 2023 immerhin 16,8 % der Neuzulassungen ausgemacht, gegenüber 13,3 % im Jahr 2022. Dieser Erfolg spiegelte sich auch in den Zahlen des vom Staat eingeführten Sozialleasing für 100 € pro Monat wider, das mit über 50.000 Bestellungen in weniger als zwei Monaten ausgeschöpft war. Diese Zahl übertraf die ursprünglichen Ziele der Regierung, die bis Ende 2024 20.000 Fahrzeuge im Sozialleasing anbieten wollte. Angesichts der überaus großen Nachfrage beschloss die Regierung, das Sozialleasing für 2024 bereits im Februar zu beenden und die 2. Runde auf 2025 zu verschieben.

Dieser Erfolg lässt sich auch dadurch erklären, dass Elektroautos immer noch viel teurer sind als ihre Cousins mit Verbrennungsmotoren, weshalb der französische Staat nach wie vor verschiedene Hilfen gewährt, um den Übergang zur Elektromobilität zu erleichtern. Diese Beihilfen, die sich auf rund 1,5 Milliarden Euro belaufen, belasten die öffentlichen Finanzen, und im Zeitalter der „industriellen Souveränität“ wäre es absurd, wenn die staatlichen Beihilfen auch Autos finanzieren würden, die außerhalb Europas hergestellt werden. Daher auch die im vergangenen Jahr beschlossene Änderung der Regeln für den Umweltbonus, mit der neue Umweltkriterien eingeführt wurden.

Diese Änderung erschwert allerdings die Berechnung der möglichen Beihilfen. Der Bonus von 7.000 EUR für den Kauf eines Elektroautos ist nunmehr nur noch Personen vorbehalten, deren steuerliches Referenzeinkommen pro Person (entspricht insgesamt dem jährlichen Nettoeinkommen) höchstens 15.400 EUR beträgt (d. h. 1.376 EUR netto monatlich für eine alleinstehende Person). Gewerbetreibende, auf die 45 % der Autokaufe in Frankreich entfallen, können den Bonus nun nur noch für den Kauf eines elektrischen Lieferwagens und in einer Höhe von maximal 2.000 Euro (vorher 3.000 Euro) in Anspruch nehmen.

Die sogenannte „Abwrackprämie“ oder Umstellungsprämie, die bisher recht großzügig für den Kauf eines schadstoffarmen Verbrennungs- oder Hybridfahrzeugs gewährt wurde, wird nur noch im Austausch für den Kauf eines Elektrofahrzeugs gewährt. Der Höchstbetrag der Umstellungsprämie, die den am wenigsten wohlhabenden Haushalten vorbehalten ist, sinkt um 1.000 EUR auf 1.500 bis maximal 5.000 EUR.



Frankreich: Welche Hilfen gibt es zur Zeit beim Kauf eines Elektroautos?

Beide Förderungen sind für in China hergestellte Modelle, den Tesla Model 3 oder die Autos von MG und BYD de facto ausgeschlossen. Und das ausgewählte Elektroauto darf maximal 47.000 Euro kosten.

„Das Ziel ist es, den Bonus weiterhin sozial ausgewogen zu gestalten“, erklärte der Minister für den ökologischen Übergang Christophe Béchu am Dienstag der vergangenen Woche. „Im letzten Jahr ging von den 1,5 Milliarden Euro an Beihilfen ein Viertel an die am wenigsten Bemittelten. Zwar werden die Beihilfen für die Besserverdienenden jetzt etwas gekürzt, aber der Durchschnittspreis von Elektroautos sinkt“, sagte der Minister.

In Deutschland wurde er komplett abgeschafft, die Beibehaltung des Umweltbonus in Frankreich zeigt „das hohe Niveau der staatlichen Unterstützung für die Automobilbranche beim Übergang zu Elektroautos“, freut sich Luc Chatel, Präsident der Plateforme Automobile (PFA), in der französische Automobilhersteller und Zulieferer zusammengeschlossen sind. „Wir werden noch vier, fünf Jahre lang auf diese Unterstützung angewiesen sein“, sagt er.

Es bleibt abzuwarten, ob diese Hilfen eine massive Unterstützung der französischen oder europäischen Fahrzeughersteller von Elektroautos bringen werden. Die Offensive der chinesischen E-Autos auf dem europäischen Markt ist aggressiver denn je und der Ausschluss von der Förderung scheint kein ausreichendes Hindernis für ihre Verkaufserfolge zu sein.

Die chinesischen Elektroautos profitieren von Chinas technologischem Vorsprung bei Batterien, Motoren und Software, sie haben zwei gewichtige Argumente: Sie haben Reichweiten von über 400 Kilometern, bei manchen Modellen sogar über 600 Kilometern, und sie sind mit Preisen zwischen 20.000 und 50.000 Euro oft wesentlich günstiger als ihre europäischen oder amerikanischen Konkurrenten.

Angesichts dieser Konkurrenz müssen die europäischen und französischen Hersteller die Herausforderung der Wettbewerbsfähigkeit und Differenzierung annehmen und dafür enorme Investitionen, insbesondere in Batterien, und in neue Modelle tätigen. 2024 erscheint als ein Jahr der Wende für den französischen Stellantis-Konzern mit insgesamt 14 Marken (Peugeot, Citroën, Chrysler, Opel und anderen), dessen weltweite Verkäufe von Elektrofahrzeugen bis 2023 einen Anstieg von 21 % verzeichneten. Renault setzt auf den R5 und den Scenic mit Elektroantrieb.