

ANALYSE

Milliardenschweres Zusatzgeschäft: Wie Tesla, BYD und andere mit der EU- Klimaideologie Milliarden verdienen



Mit dem Verkauf von Verschmutzungsrechten ist viel Geld zu verdienen.

09.11.2025 - 07:58 Uhr

ANDREAS MORING

Für Autobauer gelten sogenannte Flottenobergrenzen für die CO₂-Bilanz. Wer die nicht schafft, muss Strafe zahlen oder sich CO₂-Zertifikate kaufen. Das nutzen E-Autohersteller wie Tesla und BYD und machen daraus ein milliardenschweres Zusatzgeschäft – und verkaufen ihre Zertifikate an die Konkurrenz. Doch auch E-Autofahrer können sich bezahlen lassen.

Tesla hat 2024 einen Umsatz von 97,69 Milliarden Dollar erwirtschaftet. Der Gewinn lag bei rund sieben Milliarden Dollar. Ein erheblicher Teil des Gewinns stammt aus dem Handel mit sogenannten Regulatory Credits, also CO₂-Zertifikaten, die Tesla an die Konkurrenz von anderen Autobauern verkauft. 2024 nahm der Elektroautohersteller durch diesen Handel rund 2,7 Milliarden Dollar ein. Ein Plus von 54 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Allein im vierten Quartal 2024 verdiente Tesla 692 Millionen Dollar mit dem Verkauf der Zertifikate, was fast 30 Prozent des Reingewinns von 2,33 Milliarden Dollar ausmachte.

Je härter die Klima-Ziele, desto größer der Markt

Schon seit 2009 hat Tesla insgesamt fast neun Milliarden Dollar mit dem Verkauf von Verschmutzungsrechten erwirtschaftet. Das Unternehmen hatte ursprünglich damit gerechnet, dass diese Einkommensquelle bis 2020 versiegen würde, weil dann alle Hersteller ihre CO₂-Grenzwerte einhalten würden. Doch es kam anders als gedacht ...

Jos Dings, der bis Oktober 2024 für die politische Strategie und Geschäftsentwicklung von Tesla in Europa zuständig war, erklärt das Geschäft gegenüber verschiedenen Medien so: je härter die Klima-Ziele, desto größer der Markt. Die Klimapolitik der EU spült also Milliarden Gewinne in die Kassen des amerikanischen Unternehmens mit Elon Musk an der Spitze. Und schadet den deutschen und europäischen Autobauern massiv.



Das Werk der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg

Autohersteller müssen sich von CO2-Vorgaben freikaufen – Amerikaner und Chinesen machen ein Geschäft daraus

Das System funktioniert folgendermaßen:

Autohersteller, die nicht aus eigener Kraft durch den Verkauf von emissionsarmen Fahrzeugen unter die gewünschten Grenzwerte kommen, können sich die Einhaltung der CO2-Werte durch Zertifikate erkaufen. In der EU gelten CO2-Grenzwerte, die Autohersteller in regelmäßigen Abständen erreichen müssen und die alle fünf Jahre nachgeschärft werden. Ab diesem Jahr sollte eigentlich der neue Grenzwert von 95 Gramm CO2 pro Kilometer gelten. Auf Druck von Autoherstellern und ihren Lobbyverbänden hat die EU-Kommission Anfang April jedoch vorgeschlagen, das Erreichen der Emissionswerte bis 2027 aufzuschieben.

Mittelfristig zielen die EU-Auflagen darauf ab, dass ab dem Jahr 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen verkauft werden. Viele Autobauer sind schon längst von ihrer ausschließlichen E-Auto-Strategie abgerückt und wollen auch weiter Verbrenner bauen und verkaufen. Weil die mehr nachgefragt werden. Dafür müssen sie dann aber CO2-Zertifikate kaufen, um die Grenzwerte zumindest auf dem Papier einzuhalten. Die Zertifikate bekommen sie von reinen E-Autobauern wie Tesla oder auch chinesischen Konkurrenten wie BYD. Für 2025 prognostizieren beispielsweise die Analysten der UBS-Bank folglich sogar noch höhere Einnahmen aus dem Zertifikatehandel. Tesla könnte allein in Europa mehr als eine Milliarde Euro an Zahlungen von den anderen Autoherstellern erhalten. Der Automobilhersteller Stellantis, zu dem unter anderem Peugeot und Fiat gehören, kündigte bereits im April 2025 an, auch weiter Emissionszertifikate von Tesla zu kaufen. Andere Autobauer werden das auch so machen müssen, denn sie haben keine Wahl.

Volkswagen und Renault haben in Europa die größten Lücken zwischen den Verkaufszahlen des letzten Jahres und den Flottenemissionszielen zu schließen. Der einzige Weg ist, Zertifikate zu kaufen – und damit Milliarden direkt in die Kassen von Tesla zu zahlen. Tesla ist aber nicht allein so clever, die Regelungen der EU für sich auszunutzen. Chinesische Hersteller wie die Geely-Gruppe mit Volvo und Polestar sowie vor allem BYD drängen immer kräftiger auf den Markt. Polestar verkauft als eher kleiner Anbieter in Europa bereits jetzt schon CO2-Zertifikate an andere Hersteller. Tesla ist also der größte, aber nicht mehr der alleinige Anbieter.

Auch E-Autofahrer können sich bezahlen lassen

Basis für dieses neue und einträgliche Nebengeschäft von Tesla, BYD & Co. ist die sogenannte Treibhausgasminderungsquote der EU. Von der profitieren aber nicht nur die E-Autohersteller, sondern auch E-Autofahrer. Und das indirekt auch auf Kosten der Verbrenner-Fahrer. Die Quote verpflichtet Mineralölunternehmen dazu, den durch ihre Treibstoffe verursachten CO2-Ausstoß von Jahr zu Jahr zu senken. Die Quote steigt kontinuierlich von 10,6 Prozent im Jahr 2025 auf 25,1 Prozent im Jahr 2030. Können die Unternehmen die Quoten nicht durch Beimischung von Biokraftstoffen erfüllen, müssen sie Strafe zahlen oder Verschmutzungsrechte nachkaufen. Diese Zertifikate entstehen durch an anderer Stelle vermiedene Emissionen, zum Beispiel beim Betrieb von Elektroautos. Halter von vollelektrischen Fahrzeugen können ihr eingespartes CO2 über spezialisierte Abwickler verkaufen und erhalten dafür aktuell 80 bis 100 Euro pro Jahr. Plug-in-Hybride sind vom Quotenhandel ausgeschlossen, weil sie auch mit fossilem Kraftstoff betankt werden können. Die Berechnung basiert auf einem angenommenen durchschnittlichen Stromverbrauch von 2.000 Kilowattstunden pro E-Auto im Jahr und den durchschnittlichen Treibhausgasemissionen bei der Stromproduktion in Deutschland.

Als das neue Quoten-System 2022 startete, konnten E-Auto-Halter rund 350 Euro erlösen. Diese Summe sank anschließend auf etwa 40 Euro, da Mineralölunternehmen verstärkt innovative Biokraftstoffe beimischten und der Import von angeblich fortschrittlichem Biodiesel aus China zunahm. Die Europäische Union reagierte im August 2024 mit Anti-Dumping-Zöllen. Für Privatpersonen sind die Auszahlungen aus der Treibhausgas-Quote steuerfrei.

Derzeit wird in Berlin ein Gesetzentwurf zur Reform des Systems diskutiert, der unter anderem eine Verlängerung des Quotenhandels bis 2040, eine Erhöhung der vorgeschriebenen Treibhausgasminderung auf 53 Prozent bis 2040 sowie ein Verbot von Soja- oder Palmöl-basierten Biokraftstoffen für den Quotenhandel vorsieht. Das Gesetz soll nach aktueller Planung 2026 in Kraft treten. Damit machen nicht nur Tesla, BYD & Co. ein gutes Geschäft auf Kosten der anderen Autobauer; auch E-Autofahrer werden über Umwege von den Verbrenner-Fahrern weiter bezahlt.



Die BYD-Filiale in Stuttgart

Tesla bietet freies Laden gegen CO₂-Gutschriften

Tesla bietet in Deutschland Besitzern von Tesla-Elektrofahrzeugen an, ihre staatlichen Emissionsgutschriften gegen 1.500 Supercharger-Kilometer einzutauschen, die zwölf Monate lang gültig sind. Um teilzunehmen, müssen Fahrzeugbesitzer online einen Antrag stellen, ihre Tesla-Konto-E-Mail-Adresse angeben und eine

Kopie des Fahrzeugscheins hochladen. Die Gutschriften können nur auf ein aktives Tesla-Konto mit zugehöriger Fahrzeugidentifikationsnummer angewendet werden und sind nicht gegen Bargeld eintauschbar. Der Genehmigungsprozess durch das Umweltbundesamt dauert über vier Monate, danach werden die Supercharger-Kilometer innerhalb von sechs bis acht Wochen gutgeschrieben. Insgesamt kann es bis zu sechs Monate nach Antragstellung dauern. Fahrzeugbesitzer können sich nur bei einem Unternehmen für die Vergütung der Emissionsgutschriften anmelden, nicht bei mehreren gleichzeitig.

EU-Kommission, deutsche Klimapolitik und die inzwischen gescheiterte 100-Prozent-Elektrostrategie haben neue Märkte geschaffen, von denen viele profitieren. Nur nicht die deutschen Autobauer und auch nicht die allermeisten deutschen Autofahrer.

Lesen Sie auch:

[Die Gefahr der CO2-Bepreisung: Wie Brüssels Klimapolitik Europas Wohlstand zerstört](#)

KOMMENTARE

Zeige 1 von 7

M G.

9. November 2025, 08:18

Vielleicht fallen unseren Politikern ja noch weitere Geschäftsmodelle ein, die unserer eigenen Wirtschaft schaden und die Importeure aus fremden Ländern unterstützen. Wie so oft, ganz schön clever.

 16  0  0 Jetzt kommentieren

 Melden

Lutz L.

9. November 2025, 09:21

Was die EU-Politik anfasst; aus Gold wird Sche...

 12  0  0 Jetzt kommentieren

 Melden