

EU braucht mehr als nur Zölle, um Chinas Elektroautos entgegenzuwirken

Höhere Abgaben allein werden nicht zum Ziel kommen.



Von Siyi Mi

28. September 2023 um 16:00 GMT+2

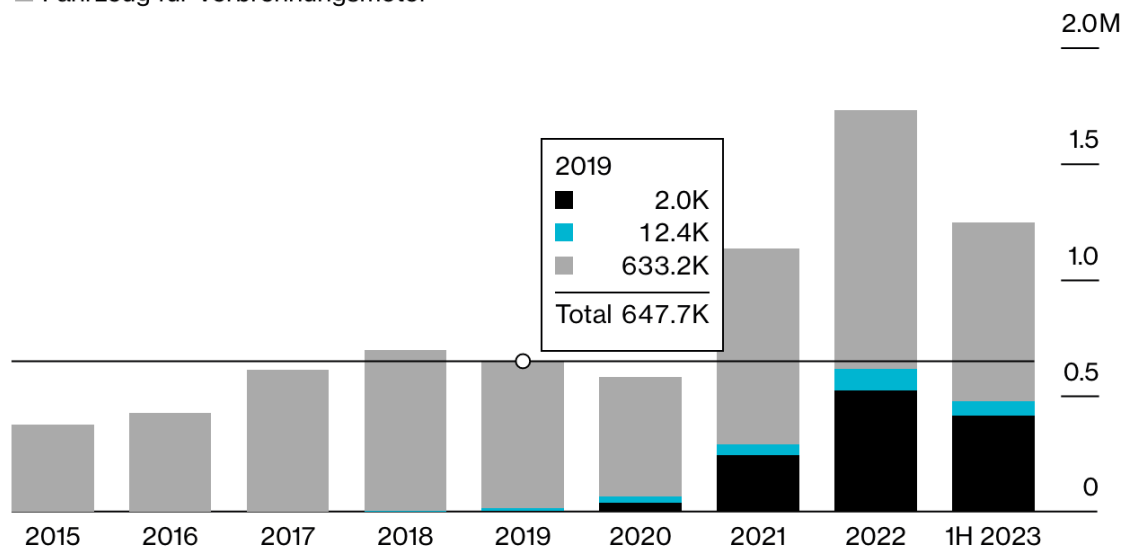
Chinas einheimische Autohersteller haben [begonnen](#), den heimischen Markt [zu dominieren](#) und haben Europa im Visier genommen. Die Sorge über diesen bevorstehenden Zustrom hat dazu geführt, dass Europa untersucht, ob Subventionen den Elektrofahrzeugen gewährt haben, die China exportiert, einen [unfairen Preisvorteil](#).

Während die Untersuchung zu erhöhten Zöllen führen kann, wird die Schließung der Lücke in der Lieferkette, technisches Know-how und technologische Innovation viel mehr als nur größere Abgaben auf Chinas Elektrofahrzeuge erfordern.

Elektrofahrzeuge treiben Chinas Autoexporte an

Chinas Pkw-Exporte per Antriebsstrang

■ Batterie Elektrofahrzeug ■ Plug-in-Hybridfahrzeug
■ Fahrzeug für Verbrennungsmotor



Quelle: BloombergNEF, China Passenger Car Association, China Customs

Die Lieferungen von Passagierfahrzeugen aus China steigen schnell an und erreichen in der ersten Hälfte dieses Jahres 476.000 Einheiten. Das waren mehr als 38% der Autoexporte des Landes, ein starker Anstieg von nur 2% im Jahr 2019.

Chinesische Hersteller wie BYD, SAIC und Xpeng [beschleunigen](#) ihre Lieferungen nach Europa, während Tesla, Renault und BMW auch China-Fabriken in [Exportdrehkreuze](#) verwandeln. Fast die Hälfte dieser Exporte ist für Europa bestimmt.

Mit 10% Zöllen auf importierte Fahrzeuge ist Europa für die chinesischen Hersteller keineswegs ungeheuer einladend. Aber es ist viel gastfreundlicher als die USA, die ihre Abgaben auf chinesische Autos während der Trump-Präsidentschaft [auf 27,5%](#) aufgestockt haben. Die Annäherung an die US-Politik könnte dazu beitragen, Elektrofahrzeuge abzuwehren, die Europa lieber dort gebaut sehen würde, wo sie verkauft werden.

Bestehende Zölle, Transport- und andere Ausgaben verdoppeln bereits den Preis der in Europa verkauften chinesischen Elektrofahrzeugmodelle. Wenn höhere Abgaben erhoben werden, könnte dies die chinesischen Autohersteller dazu bringen, die Produktion in Europa zu etablieren. Eine weitere Möglichkeit könnte sein, Fabriken in Südostasien einzusetzen, um höhere Zölle zu umgehen. BYD, Great Wall und Hozon haben alle Pläne angekündigt, neue EV-Fabriken [in Thailand](#) zu errichten.

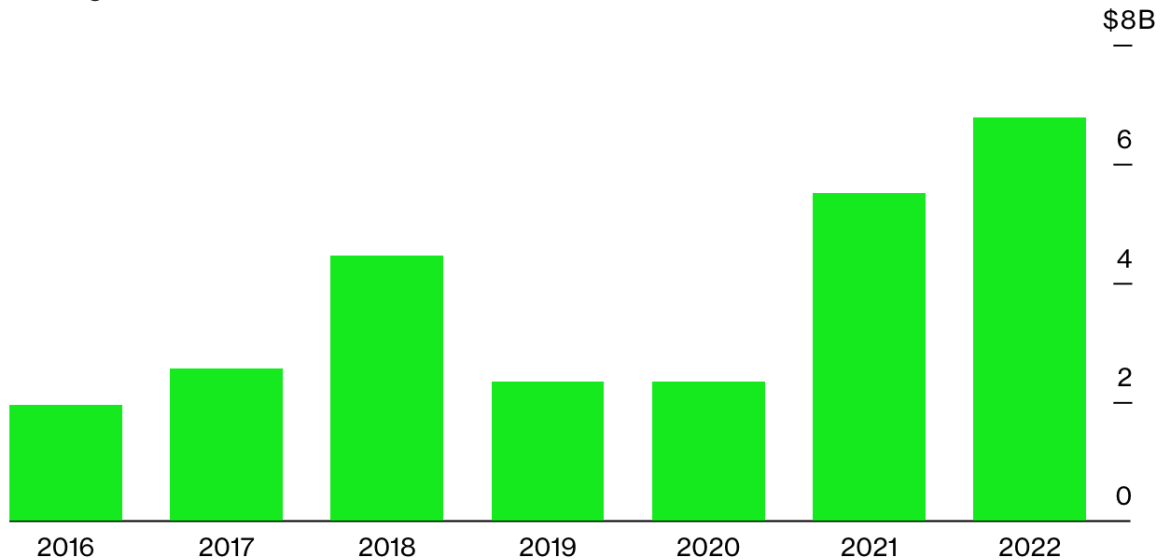
Eine noch wichtigere Frage ist, ob Chinas Elektroautos durch Subventionen Kostenvorteile gewonnen haben. Die Incentives waren sicherlich [entscheidend](#) für den Aufstieg der chinesischen Elektrofahrzeuge. Peking gab nach BNEF-Schätzungen mehr als 26 Milliarden Dollar für Kaufsubventionen für Pkw aus, die zwischen 2016 und 2022 verkauft wurden. Es gab zusätzliche Milliarden Dollar, die für Forschung und Entwicklung sowie Schlüsselkomponenten, öffentliches Beschaffungswesen und den Ausbau der

Ladeinfrastruktur vorgesehen waren. Die lokalen Regierungen stellen den Herstellern auch Zuschüsse, zinsgünstige Kredite, Steuererleichterungen und billigeres Land zur Verfügung.

China gibt 26 Milliarden Dollar an Elektrofahrzeugkäufer aus

Nationale Subventionen für Elektro-Pkw

■ Ausgaben für Subventionen



Quelle: BloombergNEF, MarkLines, Chinas Finanzministerium

Aber konventionelle Subventionen allein erzählen nicht die ganze Geschichte. Das Land profitiert auch vom Zugang zu billigeren Arbeitskräften, Energie und Kapital. Darüber hinaus spielen die Skalenvorteile, vertikal integrierten Geschäftsmodelle und ein riesiger heimischer Markt eine wichtige Rolle bei der Senkung der Herstellungskosten. Diese Faktoren bieten Chinas Herstellern Vorteile, die weit über die Subventionen hinausgehen.

BNEF schätzt, dass die Herstellung eines kompakten Batterie-Elektroautos in China heute etwa 15.000 US-Dollar kostet, ohne Overhead, Verteilung, Margen und jegliche Subventionen. Das sind etwa 65% der direkten Herstellungskosten für ein ähnlich großes Elektrofahrzeug in Europa.

Was die Batterien betrifft - der größte Kostenfaktor bei Elektrofahrzeugen - ergab die [BNEF-Umfrage](#) für [Lithium-Ionen-Batterien](#) 2022, dass die Packpreise in Europa um 33% höher waren als in China und in den USA um 24% höher.

Folglich betrug der umsatzgewichtete Durchschnittspreis eines batterieelektrischen Fahrzeugs in China im Jahr 2022 27.000 US-Dollar, was weniger als zwei Dritteln des durchschnittlichen Verkaufspreises für EV-Transaktion in Europa und weniger als die Hälfte in den USA beträgt.

Für europäische Autohersteller könnten Handelsbarrieren Chinas Expansion verlangsamen. Aber nur Investitionen in Innovation und Aufskalierung werden den Unternehmen wirklich helfen, Wettbewerber abzuwehren und ihre Position auf dem Automarkt zu stärken.