

GWS KURZMITTEILUNG 2023/02

Mögliche EU-Zölle auf chinesische Elektroautos

Stand und potenzielle Effekte

Anke Mönnig

Impressum

AUTOREN

Anke Mönnig

Tel: +49 541 40933-210, E-Mail: moennig@gws-os.com

TITEL

Mögliche EU-Zölle auf chinesische Elektroautos – Stand und mögliche Effekte

VERÖFFENTLICHUNGSDATUM

© GWS mbH Osnabrück, Oktober 2023

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die in diesem Papier vertretenen Auffassungen liegen ausschließlich in der Verantwortung des Verfassers / der Verfasser und spiegeln nicht notwendigerweise die Meinung der GWS mbH wider.

DISCLAIMER

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht das generische Maskulinum verwendet. Alle in dieser Arbeit verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

HERAUSGEBER DER GWS KURZMITTEILUNG

Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung mbH

Heinrichstr. 30

49080 Osnabrück

1 HINTERGRUND

Mitte September 2023 hat die EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen angekündigt, Subventionen für chinesische Elektroautos auf ihre marktverzerrende Wirkung hin zu untersuchen. Diese könnte Zölle auf importierte Elektroautos aus China nach Europa zur Folge haben. Die Untersuchung dürfte bis zu 13 Monaten andauern (Blenkinsop 2023).

Frankreich fordert schon seit längerer Zeit Schutzzölle auf chinesische E-Autos. Der Grund hierfür dürfte sein, dass französische Hersteller kaum nach China exportieren und dadurch von möglichen Gegenmaßnahmen aus China kaum betroffen wären – anders als die deutschen Hersteller, da diese deutlicher aktiver im chinesischen Automarkt mitmischen.

Die ersten Reaktionen aus der deutschen Politik waren uneins. Während Verkehrsminister Wissing sich gegen die Strafzölle positionierte (Eckardt 2023), reagierte Wirtschaftsminister Habeck auf den europäischen Vorstoß zustimmend (Tagesschau 2023). China indessen reagierte verhalten auf die Pläne und warnte, dass die Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen China und Europa leiden könnten. Die deutsche Autoindustrie zeigte sich angesichts möglicher Gegenreaktionen Chinas besorgt. Statt Strafzöllen fordert der VDA bessere Rahmenbedingungen in Deutschland und im Rest von Europa zu schaffen, um gegen die Konkurrenz aus China mit günstigeren Elektroautos standhalten zu können.

Diese Kurzmitteilung möchte Ordnung in die Debatte bringen und eine erste Abschätzung möglicher Effekte eines Strafzolles auf chinesische E-Autos abgeben.

2 STAND

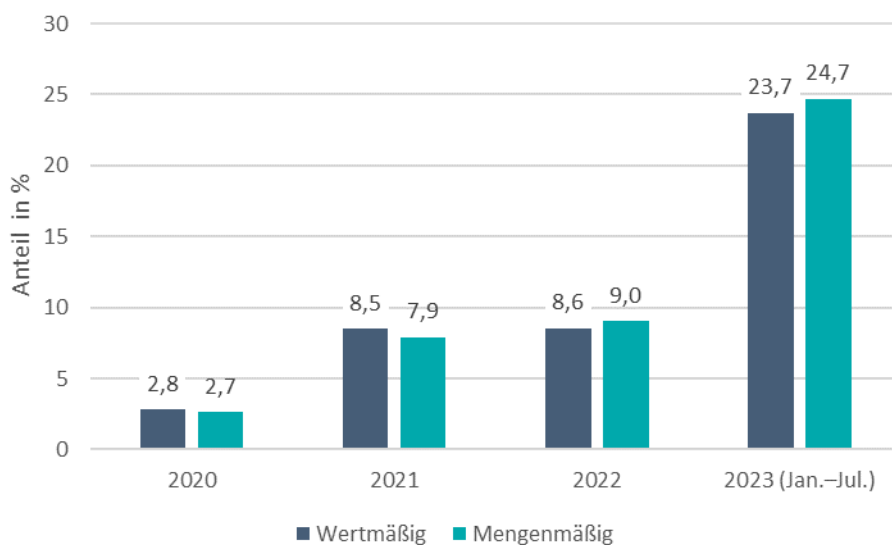
Der Marktanteil der aus China nach Deutschland gelieferten Elektroautos hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. In einem insgesamt wachsenden, aber noch sehr kleinen Markt hat sich der Importanteil Chinas zwischen 2020 und 2022 von 2,8 % auf 8,6 % mehr als verdreifacht. Für das erste Halbjahr 2023 ist der Anteil auf 23,7 % sprunghaft angestiegen (vgl. Abbildung 1). Ein großer Teil der E-Auto-Importe geht auf die amerikanische Marke Tesla zurück, welche in China produziert und von dort unter anderem auch den europäischen Markt bedient (Tesla 2023). Unter den deutschen Herstellern ist BMW der einzige Hersteller, der ebenfalls aus China heraus den europäischen Markt mit dem in Shenyang produzierten Elektroauto iX2 bedient (Jahn & Koch 2023).

Ein Indiz dafür, ob die importierten Elektroautos besonders günstig sind, dürfte die Unterscheidung zwischen den mengen- und wertmäßigen Importanteilen geben, die ebenfalls in Abbildung 1 abgebildet ist. Liegen die Anteile deutlich auseinander, dürfte es zwischen den Mengen- und Euroimporten einen Unterschied geben, denn wenn der mengenmäßige Anteil kleiner ist als der wertmäßige Anteil, könnte dies ein Hinweis für besonders teure Importe sein. Verhält es sich andersherum – der Mengenanteil ist größer als der Wertanteil –, könnte dies auf besonders günstige Importe hinweisen. Abbildung 1 zeigt, dass es zwar

leichte Anteilsunterschiede gibt, diese aber nur gering ausfallen, was zeigt, dass es zwischen Mengen- und Wertimporte keine großen Differenzen geben dürfte. Es gibt allerdings einen „Vorzeichenwechsel“ zwischen den Jahren 2021 und 2022, was den Trend zu günstigeren Elektroautoimporten aus China wiederum bestätigen dürfte.

In jedem Falle ist der Importanteil sehr stark gewachsen und ein deutliches Indiz dafür, dass in China produzierende Hersteller sehr offensiv auf den deutschen Markt drängt. In den kommenden Jahren dürfte der Anteil sicherlich weiterwachsen.

Abbildung 1: Wert- und mengenmäßiger Importanteil chinesischer Pkw mit Elektromotor an allen Elektroautoimporten Deutschlands



Quelle: Statistisches Bundesamt (2023), eigene Darstellung

Aktuell erhebt Europa einen Durchschnittszollsatz auf Kraftwagen und Kraftwagenteilen aus China in Höhe von 4,3 %. Darin enthalten ist der schon heute von der EU erhobene Zollsatz auf chinesische Autos von 10 % (Schöchli 2023). Dieser steht zur Debatte und könnte im Zuge der Untersuchung auf 15 % erhöht werden (Jahn & Koch 2023). Die USA erheben ebenfalls bereits einen Einfuhrzoll auf chinesische E-Autos. Dieser beträgt 27,5 % und ist damit deutlich höher als der europäische Einfuhrzoll.

Zu prüfen wäre, ob der Schutzzoll gegen die Richtlinien der Welthandelsorganisation verstoßen würden. Diese sehen aber explizit Ausnahmen vor. Gemäß Artikel XIX GATT (vgl. BMF 2023) dürfen Mitglieder einen Ausgleichszoll erheben, wenn Importe aus dem Herkunftsland subventioniert sind und wegen der Subventionen der Wirtschaft im Gastland schaden. Ein Strafzoll wäre somit vonseiten der EU grundsätzlich möglich.

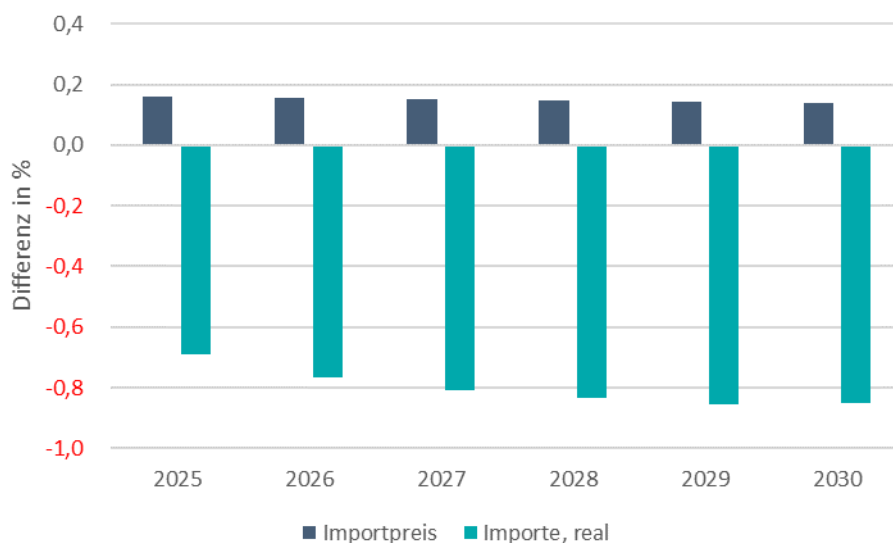
3 MÖGLICHE FOLGEN EINES HÖHEREN IMPORTZOLLS

Im vorliegenden Szenario wird die Erhöhung der europäischen Importzolles auf Kraftwagen und Kraftwagenteile aus China auf pauschal 27,5 % hochgesetzt. Der Zollsatz ist in Anlehnung an den Zollsatz in den USA gewählt.

Die unmittelbare Folge einer Zollerhöhung wäre ein Anstieg der Importpreise. Für Deutschland würden die Importpreise hierbei um 0,16 % steigen. Höhere Importpreise verringern die realen Importe um bis zu 0,8 %. Die Schutzwirkung des Importzolls entfacht somit seine Wirkung. Die deutschen Produzenten wären vor der chinesischen Konkurrenz geschützt (vgl. Abbildung 2).

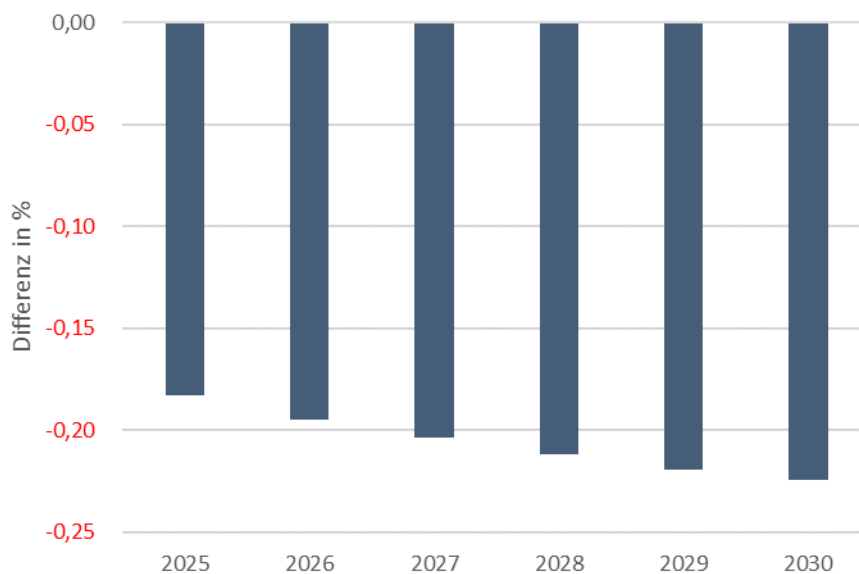
Der höhere Importzoll auf E-Autos aus China bewirkt eine Verteuerung der inländisch verfügbaren Elektroautos und dies dürfte eine grundsätzlich hemmende Wirkung auf den Kauf von Elektroautos haben.

Abbildung 2: Prozentuale Abweichung der Importpreise und realen Importe Deutschlands



Quelle: eigene Berechnung

Damit ist der Wirkungsmechanismus noch nicht beendet, denn der Zollsatz bewirkt für China, dass weniger nach Europa exportiert werden kann. Solange keine neuen Märkte für die nicht nachgefragten Produkte erschlossen werden können, geht der Export – und somit auch die heimische Produktion – zurück. Das impliziert unter anderem auch eine geringere Importnachfrage, was wiederum auf geringe Exportmöglichkeiten aus Europa und insbesondere aus Deutschland nach China schließen lässt. Insgesamt dürfte eine Verlangsamung des Welthandels um durchschnittlich 0,2 % die Folge sein (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Prozentuale Abweichung des nominalen Welthandels

Quelle: eigene Berechnung

Der Außenhandelseffekt ist für Deutschland insgesamt negativ. Der Schutzeffekt aus den gesunkenen Importen kann die negativen Effekte durch die geringeren Exportmöglichkeiten nicht kompensieren. Sollten zusätzlich noch Gegenmaßnahmen vonseiten Chinas durch zum Beispiel ebenfalls höhere Zollsätze auf europäische Produkte getätigt werden, könnten die Effekte auf den Welthandel und die deutsche Wirtschaft noch größer ausfallen.

4 FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Ergebnisse zeigen, dass der Schutzmechanismus eines Zollsatzes zwar wirkt, aber der Nettoeffekt auf die deutsche Wirtschaft durch Handelsverschiebungen negativ sein dürfte. Mit Zöllen auf chinesische Elektroautos würden zu kaufende Elektroautos in Deutschland im Durchschnitt teurer werden – wenn auch nur leicht aufgrund der noch geringen Stückzahl von Elektroautos auf dem deutschen Markt insgesamt.

Trotz der hohen Zollsaterhöhung in dem gewählten Beispiel fallen die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen aber insgesamt nur gering aus, was an dem (noch) geringen Volumen chinesischer Importautos nach Deutschland liegen dürfte. Der anzusetzende Zollsatz fällt aller Wahrscheinlichkeit nach geringer aus, wodurch die hier ausgewiesenen Effekte ein Worst-Case-Szenario darstellen – allerdings nur unter der Prämisse, dass die chinesische Regierung keine handelspolitischen Gegenmaßnahmen treffen würde. Würden handelspolitische Folgewirkungen vonseiten Chinas implementiert werden, könnten sich die zu erwartenden Effekte merklich ins Negative verstärken.

In der Abwägung ist einerseits zu berücksichtigen, dass die Verkehrswende in Europa durch die chinesischen Subventionen ihrer heimischen E-Auto-Produktion mit den importierten, preisgünstigeren Elektroautos beflügelt wird und der Effizienzdruck auf die heimischen Hersteller erhöht wird. Andererseits ist festzustellen, dass es sich bei der

Automobilindustrie um eine strategisch wichtige Industrie für Europa und insbesondere für Deutschland handelt und dass es sich bei der Elektromobilität um eine Schlüsselstrategie für Europa handelt, die Gefahr läuft in Abhängigkeit von China zu geraten (Mönnig & Großmann 2022).

5 REFERENZEN

- Blenkinsop, P. (2023): EU to investigate flood of Chinese electric cars, weigh tariffs. Reuters, 13. September 2023. <https://www.reuters.com/world/europe/eu-launches-anti-subsidy-investigation-into-chinese-electric-vehicles-2023-09-13/>, abgerufen am 12.10.2023.
- Bundesministerium für Finanzen (BMF) (2023): Rechtsinformationssystem des Bundes – Bundesrecht konsolidiert: GATT – Allgemeines Zoll- und Handelsabkommen Art. 19, Fassung vom 21.05.2015. Wien. <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10006207&FassungVom=2015-05-21&Artikel=19&Paragraf=&Anlage=&Uebergangsrecht=>, abgerufen am 12.10.2023.
- Eckardt, L.-M. (2023): Volker Wissing lehnt Strafzölle für Elektroautos aus China ab. Zeit Online. 25. September 2023. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/e-autos-china-volker-wissing-strafoelle-elektroautos>, abgerufen am 12.10.2023.
- Jahn, T. & Koch, M. (2023): EU-Strafzölle gegen China trafen Tesla hart. Handelsblatt, Nr. 196, 11. Oktober 2023, S. 18–19.
- Mönnig, A. & Großmann, A. (2022): Deutschlands Abhängigkeit von China – das Flaschenhalsproblem. GWS Kurzmittleilung 2022/04, Osnabrück.
- Schöchli, H. (2023): Neuer Handelskrieg wegen subventionierten Elektroautos? Die große Ironie im Streit der EU mit China. Züricher Zeitung, 14. September 2023. <https://www.nzz.ch/wirtschaft/ld.1756191>, abgerufen am 12.10.2023.
- Statistisches Bundesamt (2023): Aus- und Einfuhren (Außenhandel): Deutschland, Monate, Land, Warenverzeichnis (4-/6-Steller).
- Tagesschau (2023): Nach Ankündigung der EU – Habeck begrüßt Untersuchung zu E-Autos aus China. 13. September 2023 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/eu-e-autos-china-102.html>, abgerufen am 12.10.2023.
- Teslamag (2023): Elektroauto-Exporte aus China nehmen rapide zu, Tesla mit größtem Anteil gefolgt von BYD. 21. Juli 2023. <https://teslamag.de/news/elektroauto-exporte-china-tesla-vor-byd-59850>, abgerufen am 12.10.2023.