

Unfaire Förderpraktiken? Kritik an Chinas E-Auto-Branche

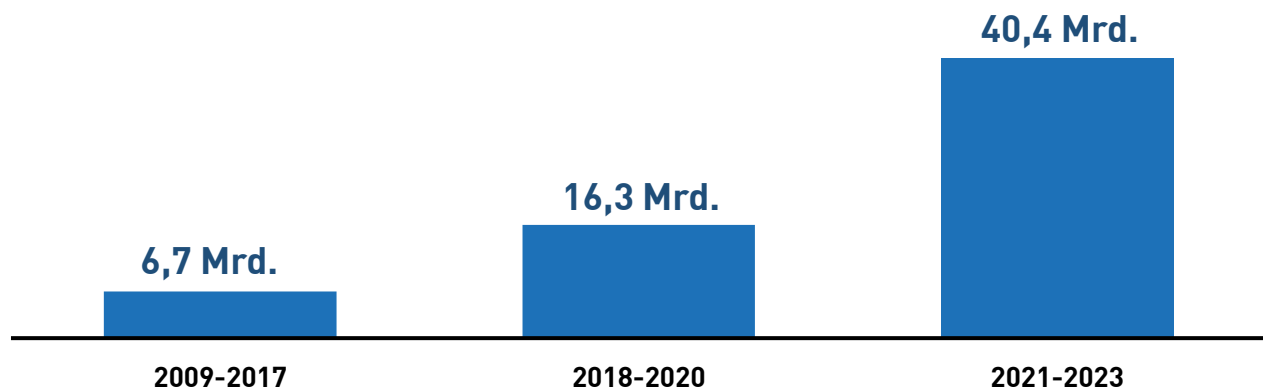
2. Juli 2024

Abteilung für Wirtschaftspolitik

China hat sich **auf dem internationalen Automobilmarkt** in den letzten 5 Jahren von einem kaum präsenten Akteur zum **größten Exporteur** entwickelt. Ein Grund dafür ist, dass chinesische Hersteller in dieser Zeit sowohl qualitativ als auch preislich stark an Wettbewerbsfähigkeit hinzugewonnen haben. Bei der weltweiten **Produktion von Elektro- und Plug-in-Hybridautos** sind sie **mittlerweile dominierend** und der [Absatz dieser Fahrzeuge ist in China](#) inzwischen beinahe so hoch wie der von Verbrennern. Untersuchungen kommen allerdings zu dem Ergebnis, dass die Branche auf der Basis **massiver staatlicher Subventionen** gewachsen ist. Laut Berechnungen des [CSIS](#) beliefen sich die kumulierten Subventionen von 2009 bis 2023 auf insgesamt 230,8 Mrd. USD. In den ersten neun Jahren (2009-2017) betrug die Förderung rund 6,74 Mrd. USD pro Jahr. 2018-2020 waren die jährlichen Ausgaben bereits mehr als doppelt so hoch und ab 2021 sogar sechsmal so hoch.

Die chinesische E-Auto-Branche wurde zwischen 2009 und 2023 mit 230,8 Mrd. USD gefördert

Jährliche Subventionen für die E-Auto-Branche in China, in USD



Quelle: [Center for Strategic and International Studies \(CSIS\)](#); Förderungen umfassen: Staatliche Kaufrabatte, MwSt.-Befreiung, staatliche Finanzierung der Infrastruktur, Forschungs- und Entwicklungsprogramme und öffentliche Beschaffung von E-Fahrzeugen.

Die spezifische Ausgestaltung der Subventionen lässt darauf schließen, dass sie **ausländische Exporteure strukturell benachteiligen**, was einem Verstoß gegen die Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) gleichkommt. Einen solchen hat die **Europäische Kommission** kürzlich im Rahmen einer **Antisubventionsuntersuchung** ausgemacht, weshalb sie **vorläufige Zölle von bis zu 38 % auf Elektroautos aus China** (zusätzlich zu den bestehenden Zöllen von 10 % auf importierte Autos) in Aussicht gestellt hat. Diese [Ausgleichszölle](#) sind herstellereinspezifisch definiert und können innerhalb von 4 Monaten in endgültige Maßnahmen übergeführt werden. **China selbst erhebt bereits einen Zoll** von 15 % auf importierte Autos sowie eine Steuer von 10 % auf Benzinfahrzeuge. Auf Pkws und SUVs mit sehr großen Benzinmotoren, die mehrheitlich importiert werden, wird eine zusätzliche Steuer von 40 % erhoben.

FAZIT: Die Europäische Kommission hat eine unfaire Subventionierung in der Wertschöpfungskette von E-Autos aus China nachgewiesen und die Einführung von vorläufigen **Ausgleichszöllen** vorgeschlagen. Ziel dieser Maßnahme ist es, **handelsverzerrende Subventionen im Sinne einer Wiederherstellung fairer Wettbewerbsverhältnisse auszugleichen**. Damit gilt das Vorgehen der EK grundsätzlich als WTO-rechtskonform. Sollte die chinesische Regierung tatsächlich beschließen, ihre Subventionen zurückzufahren, wirkt aber **auch diese Zollart am Ende des Tages handels- und damit wohlstandshemmend**. In jedem Fall tun beide konfliktbeteiligte Seiten gut daran, weiter nach **konstruktiven und einvernehmlichen Lösungen** zu suchen, **damit es gar nicht erst zur Einführung endgültiger Antisubventionszölle kommt**.