



Strafzölle sind keine Lösung

Die Ankündigung der EU-Kommission, Strafzölle auf Elektroautos aus China zu erheben, sorgt in vielen Wirtschaftszweigen für Unmut. Vor allem für die heimische Autoindustrie werden negative Folgen befürchtet. Die DVZ hat einige Stimmen eingefangen.



szilvi.kiss@ecgassoc...

[Logout](#)

Der Automobilhersteller „BYD Explorert NO. 1“ bringt Elektroautos aus Shenzhen in China nach Europa. (Foto: picture alliance/dpa | Lars Penning)

14. Juni 2024 | von [Robert Kümmerlen](#)

Der Handelsstreit zwischen der EU und China über Elektroautos spitzt sich zu. Die Europäische Kommission hat hohe Strafzölle - oder harmloser ausgedrückt: Ausgleichszölle - auf bestimmte Elektroautos angekündigt. Was nach einer gut gemeinten Maßnahme für die europäische Autoindustrie klingt, stößt bei den Herstellern auf wenig Gegenliebe. Auch Logistikdienstleister und die deutsche Politik sehen den Vorstoß kritisch. Die chinesische Seite hat ihrerseits angekündigt, gegen das Vorhaben

vorzugehen und im Gegenzug ebenfalls die Importzölle zu erhöhen. Dies könnte erhebliche Auswirkungen auf die europäische Automobil- und Logistikbranche haben. Die DVZ hat einige Stimmen zu den von der EU-Kommission angekündigten Strafzöllen gesammelt.

„Mehr als kritisch“ sieht das auf Transport- und Kontraktlogistik für die Automobilindustrie spezialisierte mittelständische Unternehmen Walter Schmitt aus Bietigheim (Logistik Schmitt) das Thema. „Markteingriffe durch Zölle und damit der Schutz der heimischen Industrie schaden der Wettbewerbsfähigkeit unserer Firmen weltweit“, betont Geschäftsführer Rainer Schmitt. „Und gleichzeitig drohen Gegenzölle unsere ohnehin schon teuren Produkte im Ausland weiter zu verteuern.“ Schmitt sieht in den Maßnahmen eine Bedrohung für die Arbeitsplätze in der heimischen Automobilindustrie: „Unsere OEMs müssen darauf schnell eine Antwort finden.“

Markt für Luxusautos könnte wegbrechen

Ebenfalls kritisch äußert sich Alexander Friesz, verantwortlich für die Automobillogistik in der Lagermax-Unternehmensgruppe, zu den geplanten Zöllen. „Grundsätzlich sind wir als Unternehmer und langjähriger Dienstleister der internationalen Automobilindustrie der Meinung, dass Zölle keine Lösung für wirtschaftliche Konflikte sind. Druck erzeugt Gegendruck und am Ende verlieren alle Beteiligten.“ Mit Blick auf die Wettbewerbssituation stellt Friesz fest, dass sich die europäischen Hersteller in der Vergangenheit immer durch die besseren Technologien durchgesetzt haben. „Das wird auch so bleiben. Strafzölle sind da mittel- und langfristig kontraproduktiv.“

Deutlich schärfer formuliert es der Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer vom Center Automotive Research in Bochum. Er befürchtet, dass die Strafzölle der EU und die zu erwartende Reaktion Chinas fatale Folgen für die deutsche Wirtschaft haben könnten:

China als größter Markt für Luxusautos würde für die deutschen Hersteller wegbrechen

Ebenso wären die Zulieferindustrie und Logistikdienstleister durch den Wegfall oder die Veränderung von Lieferströmen massiv betroffen. Dudenhöffer geht davon aus, dass sich die europäische und die chinesische Seite bis zum Stichtag 4. Juli einigen und im gegenseitigen Interesse auf Strafzölle verzichten. Dudenhöffer weist zudem darauf hin, dass sich selbst ehemalige Befürworter von Strafzöllen wie Stellantis-Chef Carlos Tavares und Renault-Chef Luca de Meo inzwischen gegen Ausgleichszölle auf Elektroautos aus China ausgesprochen haben.

ECG hofft auf Einigung

Die Einführung von Strafzöllen hätte vor allem für die Fertigfahrzeugtransporte erhebliche Auswirkungen. Der Verband der europäischen Fertigfahrzeuglogistiker (ECG) zeigt sich daher alarmiert. „Die angekündigten EU-Strafzölle werden unsere Mitglieder treffen, da diese entlang der gesamten Wertschöpfungskette auch für chinesische

Hersteller und Importeure tätig sind“, sagt Frank Schnelle, designierter Geschäftsführer der ECG. „Die geplanten Strafzölle betreffen nicht nur chinesische Marken, sondern alle in China produzierten Elektrofahrzeuge, die für den europäischen Markt bestimmt sind.“ Einseitige und vor allem kurzfristige Handelsbarrieren betreffen die gesamte Lieferkette von Transport, Lagerung und technischen Dienstleistungen und hätten damit großen Einfluss auf das Geschäft der Fertigfahrzeuglogistiker. Die ECG sei daran interessiert, dass sich die EU und China schnell einigen, so dass es gar nicht erst zu Verwerfungen komme.

Sollten weniger Fahrzeuge aus China nach Europa importiert werden, würde die Nachfrage nach Transportleistungen sinken. „Die Folge könnte ein Überangebot an Transportkapazitäten sein“, sagt Prof. Klaus-J. Schmidt, Leiter des Instituts für Produktions- und Logistiksysteme in Saarbrücken. Zudem könnten chinesische Hersteller ihre Produktion nach Europa verlagern, um Zölle zu umgehen. „Diese Verlagerung erhöht die Nachfrage nach innereuropäischen Transportdienstleistungen und erfordert eine Umstrukturierung der bestehenden Logistiknetzwerke.“

Preissteigerungen auf allen Ebenen

In der Kontraktlogistik für die Produktionsversorgung erhöht die Verlagerung von Produktionsstandorten die Komplexität der Lieferketten. „Neue Lieferketten müssen aufgebaut und bestehende angepasst werden, was zu einer erhöhten Nachfrage nach spezialisierten Logistikdienstleistungen führen kann. Gleichzeitig könnten die Produktionskosten steigen, was sich auf die gesamte Lieferkette auswirkt“, sagt Schmidt. Preissteigerungen auf allen Ebenen wären die Folge.

Diese negativen Auswirkungen von Strafzöllen werden durchaus auch in der deutschen Politik gesehen. So sagte Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck unmittelbar nach der Ankündigung der EU-Kommission, beide Seiten müssten reden, statt einen Zollwettbewerb zu veranstalten. Und der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann sieht neben wirtschaftlichen Aspekten auch die Klimaziele in Gefahr. „Wir wollen, dass die Antriebswende gelingt. Ich bin schockiert, dass die Kommission darüber nachdenkt, wie sie den Import chinesischer Elektroautos mit Zöllen verhindern kann. Das schadet der deutschen Wirtschaft, das schadet der Elektrifizierung und letztlich auch den Klimaschutzziele.“

Mitarbeit: Frank Hütten, Susanne Landwehr, Sebastian Reimann, Claudius Semmann



Robert Kümmerlen

ist Mitglied der Chefredaktion und seit 2001 bei der DVZ. Er befasst sich mit Spezialthemen der Logistik und hat verschiedene Formate für die Marke DVZ mitentwickelt.

Weitere Inhalte



Vier Strategien für mehr Resilienz

Der Logistikkonzern DHL hat Strategien zur Diversifizierung von Lieferketten vorgestellt, um diese widerstandsfähiger und nachhaltiger zu machen. Der Trendreport soll Unternehmen Modelle und Fallstudien an die Hand geben.



E-Autos aus China: EU kündigt Zölle zwischen 17,4 und 38,1 Prozent an

Monatelang hat die EU-Kommission untersucht, welche Belege es dafür gibt, dass China die heimische E-Auto-Produktion unzulässig subventioniert. Jetzt hat die Kommission angekündigt, wie sie reagieren will. Noch ist etwas Zeit für Verhandlungen, bevor neue Zölle eingeführt werden.



BDI warnt vor gigantischer Investitionslücke

Die öffentliche Hand müsste allein in den Verkehrssektor 158 Milliarden Euro mehr investieren als bisher im Bundeshaushalt geplant. Das hat der Bundesverband der

Deutschen Industrie (BDI) ermittelt. Er fordert die Bundesregierung dringend auf, die Finanzierung zu klären.

Kommentar schreiben

Neuen Kommentar schreiben

*Pflichtfelder

Name:*

E-Mail:*

Kommentar:*

- Mein Kommentar darf redaktionell veröffentlicht werden.
- Ich bestätige, die [Datenschutzhinweise](#) zur Kenntnis genommen zu haben.*

Absenden

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79
D-20097 Hamburg

Tel: +49 40 23714-100
Mail: info@dvvmedia.com



Abonnement

DVZ Abonnement

DVZ-Brief Abonnement

THB Abonnement

Rubriken

Unternehmen

Politik

Personalien

Konjunktur und Märkte

Technologie

Service

Kontakt

Kundenservice

DVZ Der Tag Anmeldung

Vertragskündigung

Veranstaltungen

E-Paper

[Impressum](#) [Datenschutz](#) [AGB](#)
[Cookie-Einstellungen](#)

DVZ ist eine Marke der DVV Media Group GmbH