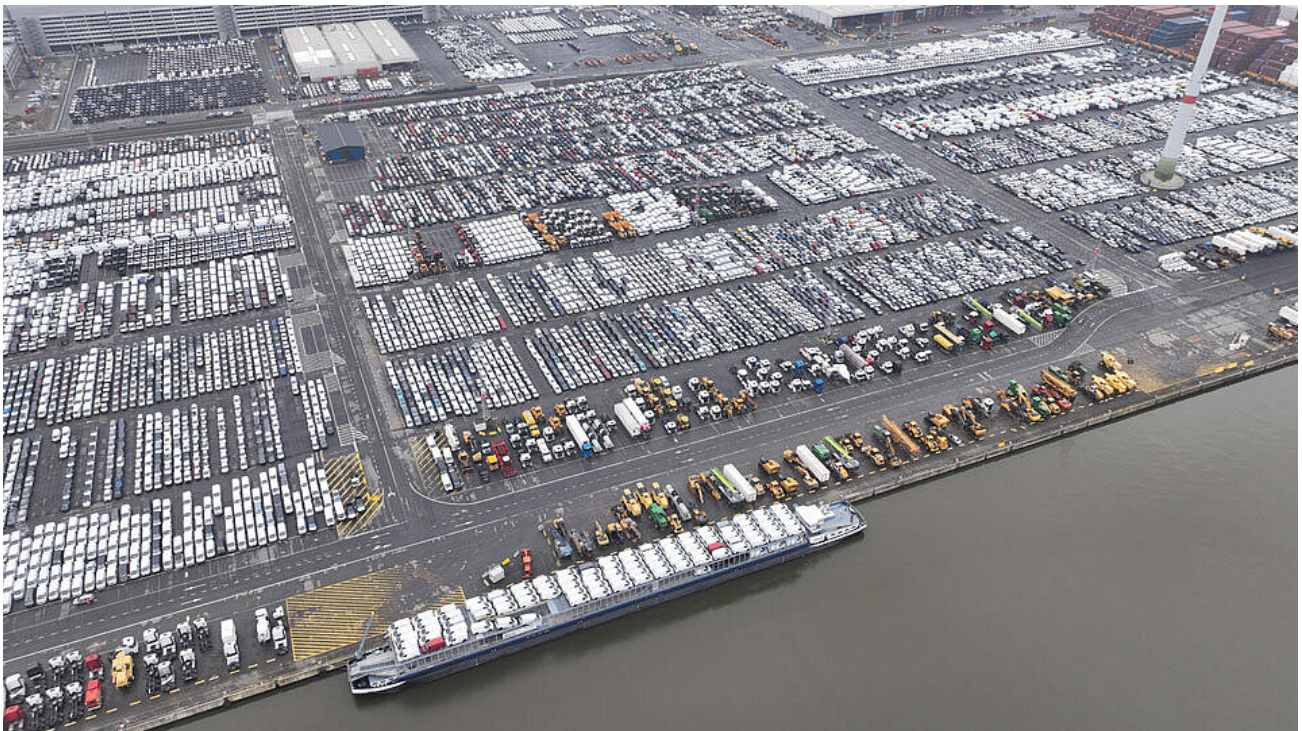


China exportierte nach Einführung von EU-Zoll weniger Pkw

Das geht aus einer Analyse des europäischen Verbandes der Fertigfahrzeuglogistiker ECG hervor. Ob die seit November geltenden EU-Ausgleichszölle auf Elektroautos aus China die Ursache für den Rückgang der weltweit exportierten Fahrzeuge sind, lässt sich aus den aus China und von Eurostat stammenden Daten allerdings noch nicht herauslesen.



Der Hafen Antwerpen/Zeebrügge in Belgien (das Bild zeigt die Autoverladung in Zeebrügge) ist der wichtigste Hafen für den Transport von Neufahrzeugen in der Europäischen Union. 2023 wurden dort rund 3,6 Millionen Autos umgeschlagen. (picture alliance / Zoonar | Hugo Kurk)

10. Januar 2025 | von DVZ Redaktion

Von Januar bis November 2024 wurden aus China mit 5,34 Millionen Pkw mehr Autos in andere Länder der Welt exportiert als im gesamten Jahr 2023. Im November ging das Volumen laut einer Analyse des europäischen Verbandes der Fertigfahrzeuglogistiker ECG allerdings von 542.000 auf 490.000 Fahrzeuge um fast 10 Prozent zurück. Ob das eine Folge der seit Ende Oktober geltenden endgültigen EU-Ausgleichszölle auf Elektroautos aus China ist, lässt sich aus den Daten aber nicht herauslesen. Denn die von der China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) stammenden Exportdaten weisen die

Lieferungen in die EU-Staaten nicht gesondert aus und die von ECG genutzten Importdaten des EU-Statistikamtes Eurostat reichen nur bis einschließlich Oktober.

Der Anteil von E-Autos an den chinesischen Exporten lag laut ECG im Jahresverlauf zwischen 16,4 und 24,7 Prozent. Im Oktober 2024 - kurz bevor die im Juli vorläufig festgelegten EU-Ausgleichszölle endgültig für die nächsten fünf Jahre in Kraft gesetzt wurden - ist die aus China in die EU importierte Pkw-Menge auf einen Rekordwert von 93.139 hochgeschneit. Im September waren es noch 68.743 und im Juni 52.974 Fahrzeuge.

Verhandlungen über Mindestverkaufspreis laufen

Wie die bis Oktober noch „auf Halde“ in die EU verschifften Fahrzeuge auf den Markt gebracht werden, „wird von den Diskussionen darüber abhängen, einen Mindestverkaufspreis für E-Autos festzulegen, die in China hergestellt und in der EU verkauft werden“, schreibt ECG. Die EU-Kommission verhandelt mit Peking darüber, ob die je nach Hersteller zwischen 17 und 35,3 Prozent schwankenden Ausgleichszölle (die zu den allgemeinen Importzöllen für Pkw von 10 Prozent hinzukommen) durch einen solchen Mindestpreis ersetzt werden können.

ECG weist darauf hin, dass es für den Import von Pkw mit Verbrennungsmotor und für Hybridfahrzeuge keine neuen Auflagen gebe. Dadurch könnten sich künftig Transportwege in der Automobillogistik ändern. Denn E-Fahrzeuge für den EU-Markt würden aus China vorwiegend über das wichtigste EU-Importland Belgien eingeführt. In der Türkei, „die inzwischen als ein anderes Tor in die EU dient“, sei die Mischung der dort aus China ankommenden Pkw jedoch „völlig anders“, heißt es in der Analyse. Die chinesischen Fahrzeugexporte nach Belgien - wo bisher rund 40 Prozent der für den EU-Markt bestimmten Autos ankommen - haben von Januar bis Oktober 2024 um knapp 31 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zugenommen, die Exporte in die Türkei um 67 Prozent.

Chinas Autobauer prüfen Aufbau europäischer Standorte

Logistikketten könnten sich auch verändern, weil chinesische Autobauer versuchen, in Europa zu produzieren. Dabei setzen sie laut ECG auf verschiedene Strategien. Eine ist der Kauf einer europäischen Marke, wie etwa die Übernahme von Volvo durch Geely. Andere Wege sind die Gründung eines Joint Venture (zum Beispiel von Stellantis und Leapmotor), der Bau eigener Produktionsanlagen oder die Beauftragung europäischer Unternehmen mit der Fahrzeugfertigung. In der Analyse werden 17 angekündigte oder bestätigte Projekte chinesischer Autobauer aufgelistet, die in Europa produzieren wollen. Bevorzugte Standorte sind laut ECG derzeit Ungarn und die Türkei. Die Einfuhr von Neufahrzeugen aus der Türkei in die EU wird durch die bestehende Zollunion erleichtert. (fh)

