

BAK-Stellungnahme zu vorläufigen Antisubventionsmaßnahmen auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge

Die BAK unterstützt die Bemühungen, die industrielle Wertschöpfung in Europa zu schützen. Die Produktion und Entwicklung von E-Autos in Europa fallen hinter China zurück. Zölle können in dieser Frage allerdings nur ein Teil eines gezielten Maßnahmenpakets sein. Es braucht eine aktive und umfassende Industriepolitik, die die Klimakrise systematisch berücksichtigt. Regionale, soziale und ökologische Auflagen sowie Technologietransfer müssen daher wesentliche Bestandteile der aktuellen Verhandlungen mit China sein.

Es steht außer Frage, dass in der Entwicklung der E-Autos in der EU viele Chancen versäumt wurden. Als Konsequenz fällt sie technologisch hinter Ländern wie China. Zu lange hat man auf den Verbrenner gesetzt, wodurch im Jahr 2023 rund 60% der weltweiten Neuzulassungen von E-Autos auf China entfielen.¹ Der technologische Vorsprung im Bereich der Batterieproduktion, Skaleneffekte aber auch die staatliche Unterstützung haben China einen komparativen Kostenvorteil beschert. Die Pläne der EU-Kommission mit den USA mitzuziehen und die Zölle auf chinesische Elektroautos im gewichteten Schnitt um 21% und bis zu 38,1% anzuheben (zusätzlich zu den derzeitigen 10%) sollen die Marktverzerrungen durch großzügige chinesische Subventionen ausgleichen.

Viel zu lange haben die europäischen Hersteller an veralteten Technologien festgehalten. Daher läuft Europa Gefahr, den Anschluss an die internationale wirtschaftliche Entwicklung zu verpassen und im sozial-ökologischen Umbau zurückzufallen.² Insbesondere aufgrund der großen Bedeutung der Autoindustrie in Europa ergibt sich damit eine große industriepolitische Herausforderung. Viele Arbeitsplätze in der EU hängen an dem zu gelingenden Umbau der Autoindustrie und E-Autos gewinnen mit dem Verbrenner-Aus 2035 zunehmend an Relevanz. Europäische Hersteller können derzeit tatsächlich kaum mit chinesischen Herstellern mithalten. Dementsprechend die E-Autos chinesischer Hersteller laut EU-Kommission etwa 20 % günstiger als die in der EU produzierten Modelle.³

Die BAK argumentiert seit Jahren, dass Länder mit weniger entwickelten Industrien, Handelsbarrieren sinnvoll nutzen können (sollten). Zölle können ein Bestandteil eines gezielten Maßnahmenpakets sein, um Industriezweige aufzubauen und zu stärken (siehe das Konzept der Erziehungszölle) und bestehende Ungleichgewichte abzumildern. Die Einführung von Zöllen allein greift allerdings zu kurz, zumal sie die Preise der E-Autos in der EU voraussichtlich deutlich anheben werden, was die Verkehrswende zusätzlich erschweren und verzögern könnte. Es ergibt sich also ein wirtschaftspolitischer Trade-Off zwischen den Zielen des Schutzes der heimischen Industrie und der schnellen Marktdurchdringung mit günstigen E-Autos.

Die Einführung von Zöllen darf die großen Versäumnisse im Automotive-Sektor in Europa allerdings weder fördern noch belohnen. Die europäischen Automobil-Hersteller haben strategisch bewusst ihre Produktionsentscheidungen in Richtung hochpreisiger SUVs und ins Luxussegment verschoben. Ziel war es, höhere Gewinnmargen maximal auszunützen. Das Kleinwagen-Segment wurde sukzessive

¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/trends-in-electric-cars>

² https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/arbeitundsoziales/sozialstaat/AK-Umbauplan_Langfassung_2024.pdf

³ <https://www.zeit.de/wirtschaft/2024-06/eu-kommission-strafoelle-china-e-autos>

ausgedünnt. Der nun entstehende Wettbewerbsdruck durch chinesische Hersteller, insbesondere im elektrischen Kleinwagensegment, ist daher ein wichtiges Marktsignal für europäische Produktionsentscheidungen.

Die Priorität muss auf dem Ausbau öffentlicher Handlungskapazitäten, der entschlossenen Umsetzung der Mobilitätswende sowie der Förderung von technologischen Spill-Over-Effekten zwischen chinesischen und europäischen Herstellern für die Bekämpfung der Klimakrise liegen.⁴ **Es braucht eine aktive und umfassende Wirtschafts- und Industriepolitik, die Arbeitsplätze und hohe Arbeits- und Umweltstandards sichert sowie eine Perspektive auf die Bewältigung der Klimakrise bietet.** Die Verhandlungen mit China rund um die Einführung von Zöllen müssen daher sinnvoll genutzt werden, um regionale, soziale und ökologische Auflagen in der Produktion von E-Autos durchzusetzen und einen Technologietransfer zu bewirken (z.B. Joint Ventures). Damit können Arbeitsplätze geschaffen, industrielle Entwicklung gefördert und der sozial-ökologische Umbau in Europa bewältigt werden, ohne einen Handelskrieg auf Kosten von Klima und Arbeitenden zu riskieren.

Als BAK halten wir außerdem fest, dass eine nachhaltige Verkehrswende nicht gelingen kann, wenn weiterhin auf Individualverkehr gesetzt wird – es braucht eine Mobilitätswende statt einer bloßen Antriebswende. Um den Herausforderungen der Klimakrise gerecht zu werden, muss das Schienennetz ausgebaut und der Bahnverkehr gefördert werden. Dafür bedarf es eines Umdenkens in der Verkehrspolitik und großer Investitionen, um den öffentlichen Verkehr inklusive des Lückenschlusses der letzten Meile leistbar und attraktiv zu gestalten. Dies schließt insbesondere die dafür notwendigen Produktionsgrundlagen ein (z.B. Bahnkomponenten, E-Busse etc.).

⁴ <https://www.project-syndicate.org/commentary/fighting-climate-change-priority-over-wto-trade-rules-by-dani-rodrik-2022-12>