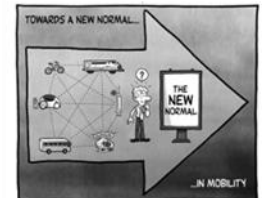
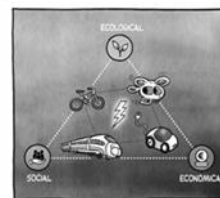


ZUKUNFT DER AUTOINDUSTRIE



Thesen zur Wirkung von Zöllen zum Schutz der europäischen Automobilindustrie

Im September 2024 wurde der im Auftrag der EU-Kommission erstellte Draghi Report in Brüssel veröffentlicht. Darin beklagt der ehemalige EZB-Präsident Mario Draghi die sinkende Wettbewerbsfähigkeit der EU insbesondere bei digitalen Technologien u.a. infolge unzureichender Investitionen in Forschung und Entwicklung, zu wenig Wagniskapital, zu viel Bürokratie und eines Qualifikationsdefizits.

In einigen Branchen sieht er einen besonders hohen Rückstand. Sie seien bereits abgehängt: „Even in cases when the EU is the victim of foreign subsidies, there may be some industries where domestic producers have fallen so far behind, that making imports more expensive would only impose excessive deadweight costs on the economy. In these circumstances, it would be preferable for the EU to fund higher investments in more advanced technologies while allowing foreign taxpayers to contribute to higher consumption by European consumers“ (European Commission, 2024, S. 18).

Mario Draghi sagt damit, dass in diesen Branchen die europäischen Unternehmen schon so weit zurückgefallen sind, dass selbst Zölle, wie in diesem Jahr auf chinesische Autoimporte in die EU beschlossen, nicht mehr helfen. Der Grund sei, dass selbst mit Zollschutz das Preis-Leistungs-Verhältnis der ausländischen Konkurrenzprodukte besser ist. Draghi plädiert deshalb für einen Verzicht auf Zölle in diesen Branchen, damit europäische Kunden die durch den chinesischen Staat subventionierten Produkte kaufen und höhere Steuern zahlen, mit denen dann wettbewerbsfähigere Branchen gestützt werden könnten.

Die Frage ist nun, ob die europäischen und damit auch die deutschen Automobilhersteller bereits so weit hinter die chinesischen und amerikanischen Wettbewerber zurückgefallen sind, dass keine Zölle mehr erhoben werden sollten und das Tor weit geöffnet wird? Zwei Thesen zu dieser für die deutsche Automobilindustrie sehr wichtigen Frage¹.

¹ Die Thesen beruhen auf Diskussionen des Lehrstuhls für ABWL & Internationales Automobilmanagement der Universität Duisburg-Essen, u.a. bei einer Podiumsdiskussion beim Bodensee Business Forum am 22. Oktober 2024 in Friedrichshafen, und auf Besuchen wissenschaftlicher Konferenzen und auf Gesprächen in Deutschland und den wichtigsten Automobilmärkten weltweit.

These 1: Die italienische Automobilindustrie ist bereits so weit abgehängt, dass Zölle nicht mehr helfen

Mario Draghi ist Italiener und für die italienische Automobilindustrie stimmt seine Aussage: Sie ist bereits so weit abgeschlagen, dass Zölle nicht mehr helfen.

Fiat, ehemals Ikone der italienischen Automobilindustrie hat sich zunächst mit Chrysler zusammengetan und ist inzwischen im Stellantis Konzern aufgegangen. Das Unternehmen wird heute aus Frankreich und den Niederlande geführt. Vielen Zulieferern wie z.B. dem Automobilbereich der Magneti Marelli Holding, die Komponenten für die Automobilindustrie entwickelt und herstellt, oder dem Reifenhersteller Pirelli, ist es nicht anders ergangen. Auch sie sind nicht mehr italienische Unternehmen. Die Produktion von Pkw und Transportern in Italien hat 2023 auf 541.900 Fahrzeuge abgenommen und ist in den ersten neun Monaten 2024 nochmals um 40% gesunken (in den 60er Jahren produzierte alleine das Fiat-Stammwerk Mirafiori jährlich eine Million Fahrzeuge).

These 2: Die deutsche Automobilindustrie ist (noch) nicht abgehängt, Zölle helfen trotzdem nicht

In Deutschland sieht es (noch) anders aus. Die deutsche Automobilindustrie ist (noch) nicht abgehängt.

Zölle helfen aber trotzdem nicht. Zölle sind nie vorteilhaft, da Käufer sie tragen und die geschützten Unternehmen oft notwendige Transformationsmaßnahmen verzögern. Außerdem drohen Gegenmaßnahmen der Heimatländer der Unternehmen, die durch Zollschutz benachteiligt werden, v.a. China mit dem größten Automobilmarkt.

Die deutschen Automobilhersteller sind auch deshalb (noch) nicht abgehängt, weil sie Premiumfahrzeuge herstellen, die in Deutschland und in der EU, aber auch von kaufkräftigen Kunden weltweit weiterhin gekauft werden.

Die deutsche Automobilindustrie hängt dennoch überdurchschnittlich stark von Verbrennungsmotoren ab und ist deshalb stark gefährdet durch US-amerikanische und chinesische Unternehmen, die ausschließlich Elektromobilität anbieten, wie Tesla, BYD, Nio oder Geely. Chinesische Unternehmen

- beherrschen die gesamte Wertschöpfungskette z.B. bei Batterien – von der Rohstoffgewinnung bis zur Batterieherstellung. Dadurch haben sie Kostenvorteile von mehreren 1.000 Euro,
- können zusätzlich Skalenvorteile nutzen, da ihr Heimatmarkt China, auf dem 2024 über elf Mio. Elektrofahrzeuge abgesetzt werden, fast so groß ist wie der gesamte europäische Markt (12.8 Mio. Fahrzeuge, allerdings ganz überwiegend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor) und
- werden in der Entwicklung nicht nur der Elektromobilität, sondern auch des vernetzten und autonomen Fahrens stark durch die Regierung und durch die Kooperation mit Technologieunternehmen wie Huawei und Baidu gefördert und gestützt.

Doch auch in China ist nicht alles Gold was glänzt. In China gibt es

- derzeit noch etwa 90 Marken, die sich erst noch konsolidieren müssen, bevor sie schlagkräftig angreifen können.
- Probleme durch die Immobilienkrise und die hohe Jugendarbeitslosigkeit, insbesondere unter jungen Akademikern und
- noch zu wenig Kenntnisse des europäischen und v.a. des deutschen Automobilmarktes. Die chinesischen Hersteller bieten bislang höherpreisige Produkte in den Segmenten an, in denen die deutschen Hersteller stark sind und vernachlässigen Finanzierung und Leasing (weil in China Autos

direkt bezahlt werden), aber auch andere für deutsche Kunden wichtige Kaufkriterien, wie die Restwerte der Gebrauchtwagen. Sie haben Probleme mit ihrem Agenturmodell.

Aber die chinesischen Hersteller sind lernfähig. Sie werden sich konsolidieren, ihre Probleme im Heimatland in den Griff bekommen und die Kunden in Europa und Deutschland verstehen lernen. Damit sind sie eine Bedrohung, die die deutsche Automobilindustrie ernst nehmen muss.

Sie darf sich deshalb weder hinter Zöllen noch hinter vermeintlicher Technologieoffenheit verstecken, sondern muss die Transformation stark beschleunigen!

Literatur

European Commission (2024): The future of European competitiveness Part A | A competitiveness strategy for Europe. Brüssel.