



merics

Mercator Institute
for China Studies

China Monitor

Nummer 17 | 17. September 2014

Elektromobilität: Chinas Regierung plant Neustart für die heimische Autoindustrie

Neue Förderpolitik folgt industriepolitischen Zielen. Elektromobilität soll chinesische Hersteller stärken. Umweltziele nachrangig.

von Mirjam Meissner

ZENTRALE BEFUNDE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Seit Herbst 2013 hat Chinas Regierung eine Serie von Programmen zur Förderung der Elektromobilität initiiert. Neue Instrumente und Anreize sollen die Struktur des heimischen Automobilsektors transformieren.
2. Inländische Hersteller sollen zu Marktführern in der Elektromobilität werden. Die Dominanz ausländischer Hersteller auf Chinas Automobilmarkt soll beschnitten werden.
3. Umwelt- und Energieaspekte spielen eine untergeordnete Rolle in der neuen chinesischen Automobilpolitik. Die Regierung verfolgt mit der Förderung der Elektromobilität primär industriepolitische Ziele.
4. Die neue chinesische Förderpolitik benachteiligt ausländische Autobauer offen: Importierte E-Autos sind von staatlichen Subventionen, Steuervergünstigungen und öffentlicher Beschaffung ausgeschlossen. Zudem sind abweichende chinesische Ladestandards in Vorbereitung.
5. Wenn die chinesische Regierung ihre neue Automobilpolitik konsequent weiterführt, wird die zurzeit noch sehr starke Stellung deutscher Automobilhersteller in margenstarken Marktsegmenten unter immer stärkerem Druck geraten.
6. Zurzeit befindet sich Chinas neue Automobilpolitik noch in einer Phase der Neuausrichtung. Diese Phase ist geprägt von intensiven Verhandlungen, vielfältigen Pilotprogrammen und einer Überarbeitung staatlicher Fördermaßnahmen in rascher Abfolge.
7. In dieser Phase der Neuausrichtung besteht ein Zeitfenster zur Mitgestaltung. Deutsche und internationale Marktteilnehmer haben gemeinsam mit ihren chinesischen Partnern Chancen, sich an der Ausgestaltung von Standards und politischen Maßnahmen zu beteiligen.

Binnen weniger Monate hat die Entwicklung der Elektromobilität¹ in China rasant Fahrt aufgenommen. Ein Sektor, dessen Zukunftschancen in China bis vor kurzem noch alles andere als erfolgversprechend schienen, ist innerhalb kürzester Zeit in den Fokus der politischen Aufmerksamkeit gerückt. Dies hat zur Folge, dass die chinesische Regierung mit hohem Tempo neue Fördermaßnahmen entwickelt. Nahezu täglich verschiebt sich die Lage, werden neue Fördermechanismen angekündigt, diskutiert, implementiert und wieder in Frage gestellt. Mitteldrin stehen die deutschen Autobauer, die in China weiterhin große Teile ihrer Erträge erwirtschaften. Mittelfristig hat die chinesische Regierung jedoch andere Pläne: **Ihr Ziel ist es, durch die Förderung der E-Mobilität die Struktur des Automobilssektors grundlegend zu verändern und die Marktdominanz ausländischer Hersteller² in der Automobilbranche zu durchbrechen.**

1. Ziel der Regierung ist die Stärkung der heimischen Autoindustrie

Die chinesische Regierung lässt keinen Zweifel mehr daran, dass E-Mobilität die Zukunft der chinesischen Automobilbranche sein soll. Der Druck von höchster politischer Ebene ist groß. Staats- und Parteichef Xi Jinping betonte im Mai, er betrachte E-Mobilität als einzigen Weg, um China von einem „großen Land des Autos“ zu einem „starken Land des Autos“ zu machen. Xi stellt damit klar:

Die chinesische Regierung verfolgt mit der Förderung der E-Mobilität industriepolitische Ziele. Umwelt- und Energieaspekte spielen – anders als in Deutschland – eine untergeordnete Rolle. Motivation für die Förderung von E-Autos ist die Stärkung der heimischen Autoindustrie gegenüber ausländischen Herstellern. Die chinesische Führung sieht die Gelegenheit gekommen, die Marktdominanz ausländischer Unternehmen im Automobilssektor zu durchbrechen. Da sie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor kaum Chancen sieht, die starke Wettbewerbsposition ausländischer Automobile anzugreifen, setzt sie auf den Aufbau eines

neuen Marktsegments, in dem inländische Hersteller zu Marktführern werden.

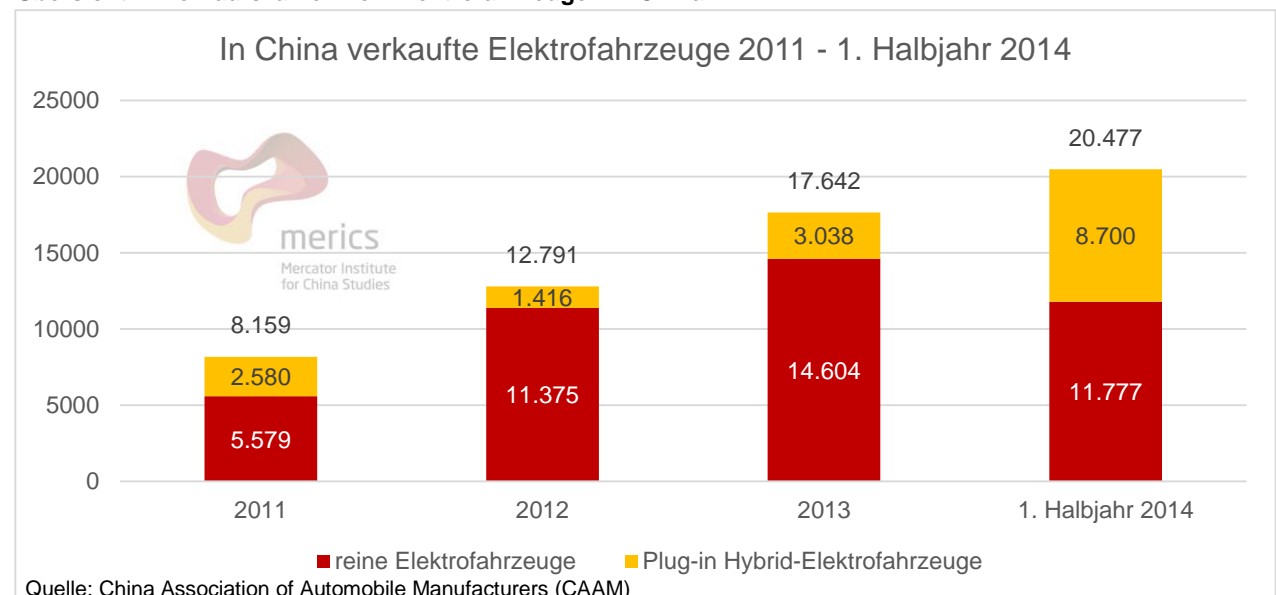
Die politische Förderung von E-Mobilität in China verfolgt zwei Ziele:

I) E-Mobilität soll sich durchsetzen

II) Heimische Hersteller sollen dominieren

Diese Ziele verfolgt China jedoch nicht aus einer Position der Stärke heraus, sondern vielmehr aufgrund dramatisch schlechter Umsatzzahlen chinesischer Autohersteller. Die Förderung der E-Mobilität ist daher auch eine **Rettungsaktion für die heimische Autoindustrie.**

Übersicht 1: Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen in China



2. Phase des Experimentierens bietet Zeitfenster zur Einflussnahme

E-Mobilität steht schon seit 2009 auf der Agenda der chinesischen Politik. **Seit der Überarbeitung der Subventionsrichtlinien und der Ankündigung neuer Pilotprojekte³ im September 2013 widmet die Regierung der E-Mobilität besondere politische Aufmerksamkeit.** Das hat zwei Ursachen: Erstens reagiert Peking auf die zunehmende Marktpräsenz ausländischer E-Fahrzeuge, wie etwa des Model S von Tesla. Zweitens hat die gezielte Förderung heimischer Hersteller und Technologien unter der neuen Regierung generell an Bedeutung gewonnen. Internationale Autobauer bekommen dies auch im Zuge der Kartellverfahren zu spüren: Der Druck auf ausländische Unternehmen hat sich zuletzt erhöht.

Festzumachen ist die höhere politische Aufmerksamkeit in erster Linie am schnellen Takt der Umsetzung und Überarbeitung politischer Maßnahmen. Diese politische Neujustierung bringt große Unsicherheiten mit sich, bietet jedoch zugleich ein **Zeitfenster zur Einflussnahme aller Akteure. Auch das Ausland kann dieses Zeitfenster für sich nutzen. Denn kaum eine der bislang ergriffenen Maßnahmen ist in dieser Phase in Stein gemeißelt.** Vielmehr prägen Verhandlungsprozesse und breit angelegte Konsultationen diese

Phase. An zahlreichen Punkten erscheint ein Umdenken noch möglich.

3. Lokale Politikexperimente hemmen und fördern zugleich

Chinas E-Mobilität befindet sich seit der Benennung von 38 neuen Pilotstädten und -provinzen im November 2013⁴ und im Februar 2014⁵ in einer erneuten Experimentier-Phase, die sich durch eine große Übereinstimmung lokaler und zentralstaatlicher Interessen auszeichnet. Der Zentralstaat zeigt bei der Neuauflage der Pilotprojekte im Gegensatz zu den vorherigen Piloten **eine hohe Durchsetzungskraft und Entschlossenheit. Gleichzeitig legen die entsprechenden Städte und Provinzen große Eigeninitiative** an den Tag, indem sie sich aktiver als zuvor für die Förderung der E-Mobilität einsetzen⁶.

Die einzelnen Pilotstädte und -provinzen experimentieren mit lokalen Fördermaßnahmen, welche die zentralstaatliche Förderung ergänzen und die Durchsetzung der E-Mobilität vorantreiben sollen (Beispiele einiger Maßnahmen siehe Übersicht 2). **Die Pilotstädte und -provinzen verfolgen mit der lokalen Förderung der E-Mobilität zuallererst ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen. Der dadurch entstehende lokale Protektionismus**

ist Triebkraft und Barriere zugleich. Lokale Regierungen unterstützen, indem sie in anderen Provinzen hergestellte E-Autos von lokalen Subventionen und öffentlicher Beschaffung ausschließen oder eigene Ladestandards einführen, ihre eigene Industrie. Zudem testen die Städte auf diese Weise mögliche Fördermaßnahmen, welche die nationale Regierung bei Erfolg übernehmen kann. Gleichzeitig befördert dies jedoch eine **Fragmentierung des Marktes in viele, im nationalen Wettbewerb nicht konkurrenzfähige lokale Unternehmen sowie die Entstehung von Insellösungen, die die landesweite Verbreitung der E-Mobilität verzögern.**

4. Benachteiligung ausländischer Hersteller

Zahlreiche chinesische Fördermaßnahmen für E-Mobilität schließen ausländische Hersteller aus. So profitieren sie beispielsweise nicht von den Subventionen für E-Fahrzeuge und müssen daher ihre Modelle zu deutlich höheren Preisen anbieten. Hinzu kommen hohe Importsteuern für nicht in China produzierte Fahrzeuge. Auch von der seit Anfang September 2014 geltenden Reduzierung der Verkaufssteuer für E-Fahrzeuge sind importierte Fahrzeuge trotz zunächst gegenteiliger Ankündigung des Staatsrates bislang ausgeschlossen⁷.

Übersicht 2: Politische Ziele und Maßnahmen der Zentralregierung sowie ausgewählter Städte

Ziele		Maßnahmen (Auswahl)
Zentralstaat	<p>bis 2015: 500.000 E-Fahrzeuge bis 2020: 5. Mio. E-Fahrzeuge</p> <p>Bis 2015 sollen mind. 30 Prozent aller neu gekauften Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr E-Autos sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Benennung von Pilotstädten und -provinzen • Subventionen für PKW und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs in den Pilotregionen • Befreiung von E-Fahrzeugen von der Verkaufssteuer
Peking	<p>Bis 2015: 35.000 E-Fahrzeuge, davon 30.000 PKW</p> <p>Bau von insgesamt 36.900 Ladesäulen bis 2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Subventionen in Höhe der zentralstaatlichen Subventionen • Höhe der Subventionen bleibt nach 2015 mind. bis 2017 konstant • Immobilienunternehmen bekommen Strafen auferlegt, wenn sie auf ihren Grundstücken den Bau von Ladesäulen für private Nutzer nicht ermöglichen. Notwendige Serviceleistungen wie das Bereitstellen von Bauplänen müssen sie kostenlos zur Verfügung stellen
Wuhan	<p>Bis 2015: 10.500 E-Fahrzeuge, davon 4.300 PKW</p> <p>20 Prozent aller Parkplätze in Neubaugebieten sowie aller großen öffentlichen Parkplätze sollen mit Ladesäulen ausgerüstet werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Subventionen in Höhe der zentralstaatlichen Subventionen • Mautbefreiung für E-Autos • Kostenloses Parken auf öffentlichen Parkplätzen zum Laden von E-Autos • E-Autos sind von Fahreinschränkungen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens ausgenommen
Xi'an	<p>Bis 2015: 11.000 E-Fahrzeuge, davon 5.300 PKW</p> <p>Bau von 500 Ladesäulen bis 2015</p> <p>mind. 60-70 Prozent aller Neuanschaffungen für den öffentlichen Nahverkehr/öffentlichen Sektor sollen E-Fahrzeuge sein → mind. 1.100 Fahrzeuge bis 2015</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Subventionen in Höhe der zentralstaatlichen Subventionen • KFZ-Steuerbefreiung für E-Fahrzeuge

© merics

Es zeichnet sich zudem ab, dass China die Einführung eines eigenen Schnellladestands (mit Gleichstrom/Direct Current DC) gezielt nutzt, um für ausländische Fahrzeuge ungünstigere Marktbedingungen zu schaffen (siehe auch Abschnitt 8). Diese Maßnahmen sollen heimischen Herstellern von E-Fahrzeugen dazu dienen, künftig das Marktsegment E-Mobilität zu dominieren. Es bleibt jedoch nicht ausgeschlossen, dass sich

durch Einflussnahme und Verhandlungen die Situation für ausländische Hersteller deutlich verbessern kann (siehe auch Szenarien in Abschnitt 9).

5. Chinesische Hersteller punkten mit Preisvorteilen

Zahlreiche chinesische Hersteller haben eigene E-Fahrzeuge auf den Markt gebracht. Aufgrund der

staatlichen Subventionen können diese zu einem Preis angeboten werden, der – anders als in Deutschland z.B. - mit herkömmlichen Autos durchaus konkurrieren kann. So könnten E-Fahrzeuge aus chinesischer Produktion nicht nur zur ernstzunehmenden Konkurrenz für E-Fahrzeuge ausländischer Hersteller werden, sondern auch im Wettbewerb zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. **Allerdings können weder Qualität und Design noch der Statuswert chinesischer**

E-Fahrzeuge bislang mit ausländischen Modellen mithalten. Auch hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Effizienz ihrer Batterien haben die chinesischen Hersteller noch Aufholbedarf. Hierin liegen Chancen für ausländische Hersteller, trotz aller Benachteiligungen auf einem potenziellen chinesischen E-Automarkt erfolgreich zu sein.

6. Steigende Kaufbereitschaft der Kunden

Die Zurückhaltung gegenüber dem Kauf eines Elektroautos ist in China ähnlich hoch wie in Deutschland. Im Mittelpunkt steht wie überall die Frage nach einer ausreichenden Ladeinfrastruktur. Aber auch Sicherheitsbedenken spielen in China eine große Rolle, seitdem Fahrzeuge von Tesla und BYD wiederholt Feuer gefangen haben. Mo-

mentan kann in China noch nicht von einem Privatkonsumentenmarkt für E-Mobilität gesprochen werden. **Aktuelle Umfragen zeigen jedoch eine deutlich steigende Bereitschaft der Kunden, ein E-Auto zu kaufen**⁸. Die Grundvoraussetzung für die Durchsetzung der E-Mobilität ist also durchaus gegeben. **Die Bereitschaft der Kunden, ein chinesisches E-Auto zu kaufen, ist jedoch weit geringer.** Selbst wenn chinesische Hersteller qualitativ zügig aufholen sollten, wird aufgrund des schlechten Rufs chinesischer Fahrzeuge noch einige Zeit vergehen, bis sich die Kaufbereitschaft erhöht. Bis dahin werden ausländische Hersteller das Privatkundengeschäft dominieren.

Damit der Privatkonsumentenmarkt zu einer Stärkung der chinesischen E-Automobilindustrie beiträgt, müssten die Preisvorteile von chinesischen E-Autos noch deutlicher ausfallen oder deren Qualität stark steigen.

7. Öffentlicher Verkehr und Taxen machen den Anfang, Privatkonsumenten sollen folgen

Die Zurückhaltung der Konsumenten beeinflusst auch die politische Strategie. Die Nutzung der E-Mobilität im öffentlichen Verkehr (öffentlicher Nahverkehr, Straßenreinigung, Postfahrzeuge etc.) sowie im Taxigewerbe steht im Mittelpunkt. **China setzt auf öffentliche Beschaffung zur Stärkung der E-Mobilität.** Dem im Juli 2014 veröffentlichten

Übersicht 3: Kosten von Elektroautos in Peking

Was kostet ein Elektroauto in Peking? ¹				
Fahrzeugart	Fahrzeugmodell	Ursprünglicher Verkaufspreis (in CNY)	Verkaufspreis unter Einbeziehung aller Vergünstigungen (gerundet) ²	
			CNY	€
Reine Elektrofahrzeuge	Beiqi E150EV	220.800 - 230.800	106.900 - 116.100	12.800 - 14.000
	BYD E6	309.800 - 369.800	169.300 - 224.200	20.300 - 26.900
	BMW i3 (Import)	450.000	450.000	54.000
	Tesla Model S (Import)	648.000 - 852.500	648.000 - 852.500	77.800 - 102.300
Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeuge	BYD Qin	189.800 - 209.800	140.350 - 158.650	16.900 - 19.100
	Roewe 550 Plug-In	248.800 - 259.800	194.250 - 204.350	23.300 - 24.600
	Chevrolet Volt (Import)	498.000	498.000	59.800

¹ Eigene Berechnungen auf Grundlage von <http://auto.sina.com.cn/calculator/>; ² Höhe der Subvention abhängig von Fahrzeugart sowie von der Reichweite des Fahrzeugs; die Höhe der lokal gezahlten Subventionen ist von Stadt zu Stadt unterschiedlich; Subventionen gelten für das Jahr 2014. Bis 2016 werden die Subventionen im Jahresrhythmus schrittweise gesenkt. Importierte Fahrzeuge profitieren nicht von den staatlichen Subventionen. Auch von der Reduzierung der Verkaufssteuer sind sie bislang ausgeschlossen.

Plan für die öffentliche Beschaffung von E-Fahrzeugen zufolge, sollen bis 2016 E-Fahrzeuge in den Pilotstädten mindestens 30 Prozent aller Fahrzeugneukäufe im öffentlichen Sektor ausmachen⁹. Daher konzentrieren sich chinesische Hersteller – ganz im Gegensatz zu ihren ausländischen Konkurrenten – auf die Entwicklung von Fahrzeugen, die sich auch für den Einsatz als Taxi eignen. E-Busse sind ebenfalls wichtiger Teil der Strategie chinesischer Hersteller. Die Förderung durch öffentliche Beschaffung dient daher besonders der Stärkung heimischer Hersteller. Öffentliche Beschaffung wird für die Förderung der E-Mobilität auch in Zukunft wichtig bleiben. Dennoch zeichnet sich ein Wandel ab. Anreize wie die Reduzierung der Verkaufssteuer oder die Diskussion um die Einführung einer Benzinsteuern, deren Einnahmen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur fließen sollen, zeigen: **Öffentlicher Verkehr als Hauptabsatzmarkt macht den Anfang, die jüngsten politischen Bemühungen zielen jedoch verstärkt in Richtung Privatkonsumentenmarkt.**

8. Ladeinfrastruktur wird unter Hochdruck ausgebaut

Dass sich die E-Mobilität nicht ohne eine flächendeckende Ladeinfrastruktur durchsetzen wird, ist der chinesischen Regierung bewusst. Entsprechend großen Druck übt die Zentralregierung auf alle beteiligten Akteure aus. Für öffentlich eingesetzte E-Fahrzeuge hat die Zentralregierung ein Verhältnis von 1:1 für Ladesäulen und Fahrzeuge festgelegt. Zudem verfolgen alle Pilotstädte und -provinzen neben einer stärkeren Nutzung von E-Fahrzeugen auch **ambitionierte Ziele für den Ausbau der Ladeinfrastruktur**¹⁰. Besonders hohe Zielvorgaben haben sich Städte wie Peking und Shenzhen gesetzt, die gleichzeitig auch ambitionierte Ziele für den Individualverkehr mit Elektro-PKWs verfolgen.

9. Nutzung von Standards als politisches Instrument

Eine große Hürde für den wirtschaftlich wie technologisch sinnvollen Ausbau der Ladeinfrastruktur ist der nicht abgeschlossene Standardisierungsprozess für Ladesäulen. Weiterhin verwenden nicht nur einzelne Städte unterschiedliche Standards. Auch innerhalb der Städte verwen-

den einzelne Unternehmen jeweils eigene Standards. So existieren in China gegenwärtig verschiedene Parallelsysteme, was eine Barriere für die Verbreitung der E-Mobilität darstellt. Eine zusätzliche Hürde für ausländische Hersteller ist, dass **China hinsichtlich des Schnellladestands (mit Gleichstrom, DC) auf einen Alleingang zu setzen scheint**. Beim Ladestandard für langsames Laden (mit Wechselstrom/Alternating Current, AC) gibt es auch aufgrund des deutschen Engagements bereits Fortschritte in der Vereinheitlichung des deutschen/europäischen und chinesischen Ladestandards. Zum Thema Schnellladestandard heißt es jedoch von Seiten des staatlichen Netzbetreibers State Grid¹¹, jedes Unternehmen, das die chinesische Schnellladeinfrastruktur in Städten oder an Autobahnen nutzen wolle, müsse sich dem chinesischen Standard anpassen. **Im Vordergrund steht das industriepolitische Ziel, ausländische Wettbewerber durch die Einführung eines eigenen, international nicht kompatiblen Standards zu benachteiligen.** Die Verhandlungen über die Gestaltung des Standards gehen unterdessen weiter. Ein Umdenken scheint nicht ausgeschlossen, denn langfristig bräuchte ein eigener chinesischer Standard für chinesische Hersteller Nachteile bei einer Expansion auf den internationalen Märkten.

10. Szenarien – Wie geht es weiter mit Chinas E-Mobilität?

Szenario 1: E-Mobilität setzt sich durch – chinesische Hersteller dominieren – ausländische Akteure nutzen Einflussmöglichkeiten nicht

Politische Maßnahmen

- Diskriminierung ausländischer Hersteller
- Nutzung lokalen Protektionismus: Zentralregierung lässt lokalen Protektionismus zu, bis „Leuchtturmunternehmen“ stark genug sind, greift dann jedoch ein und verbietet protektionistische Maßnahmen auf lokaler Ebene
- Einführung verbindlicher nationaler Standards, massive staatliche Investitionen in Umrüstung und flächendeckende Ausweitung der Ladeinfrastruktur

Zentrale Politikergebnisse

- Rasanter Anstieg der Absatzzahlen von E-Fahrzeugen ab Ende 2014; E-Mobilität wird zur Konkurrenz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
- Chinesische Hersteller entwickeln unter staatlichem Schutzschild (Subventionen, öffentliche Beschaffung etc.) qualitativ und technologisch attraktive E-Autos
- Marktanteile für ausländische Unternehmen auf dem chinesischen Automobilmarkt sinken mit zunehmender Verbreitung von E-Autos deutlich
- Preise für E-Autos auf dem chinesischen Markt vergleichsweise niedrig

Szenario 2: E-Mobilität setzt sich teils durch – chinesische Hersteller nicht dominant – ausländische Akteure beeinflussen erfolgreich

Politische Maßnahmen

- Durch Einfluss des Auslands: Zulassung von ausländischen Fahrzeugmodellen für die Förderung von E-Autos auf zentraler und lokaler Ebene
- Durch Einfluss des Auslands: Kompatibilität mit internationalen Standards
- Verbot von lokalem Protektionismus
- Geringere staatliche Investitionen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur, da industriepolitische Motivation eingeschränkt

Zentrale Politikergebnisse

- Anstieg der Absatzzahlen von E-Fahrzeugen, jedoch deutlich weniger als in Szenario 1; keine starke Konkurrenz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
- Stabil gute Marktanteile für ausländische Unternehmen, jedoch etwas stärkerer Wettbewerb mit chinesischen Herstellern als bisher
- Chinesische Hersteller entwickeln qualitativ und technologisch bessere, jedoch gegenüber Modellen ausländischer Hersteller nur eingeschränkt wettbewerbsfähige E-Fahrzeuge
- Preise für E-Autos auf dem chinesischen Markt in Vergleich zu Szenario 1 vergleichsweise hoch, da Segment von ausländischen Modellen dominiert

Szenario 3: Chinas Industriepolitik nicht erfolgreich – E-Mobilität setzt sich nicht durch – ausländische Fahrzeuge dominieren

Politische Maßnahmen

- Lokaler Protektionismus beherrscht den Automobilsektor; keine national einheitlichen Standards und Geschäftsmodelle für E-Mobilität
- Weiterhin gezielte Diskriminierung ausländischer Hersteller
- Keine umfangreichen Investitionen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur, z.B. aufgrund verschlechterter Wirtschaftslage bzw. knapper öffentlicher Kassen

Zentrale Politikergebnisse

- E-Mobilität setzt sich nicht durch, konstant niedrige Absatzzahlen von E-Fahrzeugen; keine Konkurrenz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausländischer Marken dominieren den chinesischen Automobilsektor
- Hohe Marktanteile für ausländische Unternehmen (durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ebenso wie im Nischenmarkt E-Mobilität)
- Chinesische Hersteller entwickeln keine qualitativ und technologisch wettbewerbsfähigen E-Fahrzeuge
- Hohe Preise für E-Autos
- Aufgebaute Infrastruktur liegt weitgehend brach

Ansprechpartnerin für diesen China Monitor:

Mirjam Meissner
mirjam.meissner@merics.de

Impressum:

Mercator Institute for China Studies
Klosterstraße 64
10179 Berlin
Tel: +49 30 3440 999 – 0
Mail: info@merics.de
www.merics.org

¹ Der im Chinesischen verwandte Begriff für Elektrofahrzeuge 新能源汽车 (Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, engl. New Energy Vehicles) umfasst neben Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb auch Plug-in Hybrid-Fahrzeuge sowie Wasserstofffahrzeuge. Hybrid-Fahrzeuge ohne Plug-in fallen in China auf Grundlage der aktuellen politischen Förderprogramme nicht in die Kategorie der Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien. Dieser MERICS China-Monitor versteht, wenn nicht explizit anders gekennzeichnet, unter „Elektromobilität“ bzw. „Elektrofahrzeugen/-autos“ reine Elektrofahrzeuge ebenso wie Plug-in Hybride. Wasserstofffahrzeuge werden aufgrund der weiter geringen Bedeutung für den chinesischen Markt nicht in die Analyse mit einbezogen.

² Zur Vereinfachung spricht dieser MERICS China-Monitor von „ausländischen“ und „inländischen“ Herstellern. Tatsächlich sind die in China

aktiven ausländischen Automobilunternehmen aufgrund des bestehenden Joint Venture-Zwangs nur gemeinsam mit inländischen Herstellern auf dem Markt aktiv (im Falle der E-Mobilität verfolgt Daimler dieses Modell) oder importieren ihre Fahrzeuge (z.B. BMW und VW). Korrekt müsste die Trennung zwischen „ausländisch“ und „inländisch“ daher zwischen

- „zu größten Teilen in China entwickelnden und produzierenden Unternehmen unter Besitz bzw. Transfer technologischen Knowhows durch bzw. an chinesische Akteure“ sowie
- „Hersteller bzw. Fahrzeugmodelle mit ausländischer Beteiligung ohne den von chinesischer Seite erwünschten Technologietransfer“ gezogen werden.

³MOF, MOST, MIIT, NDRC (2013a): „关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知“.
http://www.gov.cn/zwgk/2013-09/17/content_2490108.htm Zugriff: 01.09.2014.

⁴MOF, MOST, MIIT, NDRC (2013b): „四部委确定第一批新能源汽车推广应用城市或区域名单“.
http://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/201311/t20131126_1016259.html Zugriff: 01.09.14.

⁵MOF, MOST, MIIT, NDRC (2014): „关于支持沈阳长春等城市或区域开展新能源汽车推广应用工作的通知“.
http://www.most.gov.cn/tztg/201402/t20140212_111800.htm Zugriff: 01.09.2014.

⁶Xinhua (2014):“政府工作报告作出 6 处重要修改“.
<http://lianghui.people.com.cn/2014npc/n/2014/0312/c376088-24619046.html> Zugriff: 03.09.2014

⁷MIIT, State Administration of Taxation (2014): “免征车辆购置税的新能源汽车车型目录(第一批)”
<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293832/n11293907/n11368223/16122662.html>, Zugriff: 05.09.2014

⁸ Tencent Auto (2014): "新能源汽车消费及投资前景报告发布".

<http://auto.qq.com/a/20140423/020982.htm>

Zugriff: 01.09.2014.

⁹ National Government Offices Administration (2014): „政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案".

http://www.ggj.gov.cn/qzdt/201407/t20140711_286065.htm

Zugriff: 01.09.2014.

¹⁰ MERICS China/Mapping (2014): „Auf Probefahrt: Chinas Pilotstädte und -provinzen für Elektroautos".

<http://www.merics.org/merics-analysen/china-mapping/auf-probefahrt-chinas-pilotstaedte-und->

[provinzen-fuer-elektroautos.html](http://www.merics.org/merics-analysen/china-mapping/auf-probefahrt-chinas-pilotstaedte-und-provinzen-fuer-elektroautos.html) Zugriff:

01.09.2014.

¹¹ Diyi Diandong (2014): „中德电动标准到底“统一”了什么？".

<http://www.d1ev.com/news/industry/2014071132873.html> Zugriff: 01.09.2014.