

Joachim Schild\*

## ***Divided we stand? EU-Ausgleichszölle auf Elektrofahrzeuge aus China***

Im Verlauf des letzten Jahrzehnts hat die Kritik an unfairen und nicht-regelkonformen Handelspraktiken Chinas in der EU massiv zugenommen. Europäische Unternehmen, Wirtschaftsverbände, mitgliedstaatliche Regierungen, das Europäische Parlament und die EU-Kommission beklagten mit wachsendem Nachdruck Dumpingpraktiken chinesischer Unternehmen, vielfältige und intransparente Subventionspraktiken staatlicher Stellen sowie die Behinderung europäischer Unternehmen auf dem chinesischen Markt. Der Druck zum Handeln auf EU-Seite wuchs nicht zuletzt aufgrund der wachsenden Konkurrenzfähigkeit chinesischer Unternehmen auf Märkten und in Wirtschaftssektoren, auf denen europäische, nicht zuletzt deutsche Unternehmen besonders erfolgreich waren, etwa dem Maschinenbau, Chemie und in der Autoindustrie.<sup>1</sup>

Die EU hat im vergangenen Jahrzehnt eine ganze Reihe von Instrumenten entwickelt, um wettbewerbsverzerrende Wirtschafts- und Handelspraktiken Chinas entgegenzutreten zu können. So wurde das außenhandelspolitische Schutzinstrumentarium 2017 und 2018 reformiert, um Dumping- und Subventionspraktiken (nicht nur) Chinas besser entgegenzutreten zu können. Mit der Anfang 2023 in Kraft getretenen Verordnung über Subventionen aus Drittstaaten kann die EU nun auch gegen Subventionspraktiken vorgehen, die Unternehmen aus China und anderen Drittstaaten einen unfairen Vorteil bei der Übernahme von europäischen Unternehmen oder dank ihrer subventionierten An-

gebote im Rahmen öffentlicher Auftragsvergabeverfahren in der EU verschaffen. Wirkung entfaltet dieser besser ausgestattete Instrumentenkasten der EU zum Schutz vor unfairem Wettbewerb in den Handelsbeziehungen mit China jedoch nur, wenn er auch genutzt wird und chinesische Unternehmen und staatliche Akteure damit rechnen müssen, dass er bei fortbestehenden unlauteren Handelspraktiken zum Einsatz kommt. Tatsächlich hat die Nutzung des außenhandelspolitischen Schutzinstrumentariums seit den Reformen 2017 und 2018 zugenommen.<sup>2</sup>

Die Reform des Handelsschutzinstrumentariums eröffnete der EU-Kommission die Möglichkeit, *kraft ihres Amtes* tätig zu werden, ohne dass eine Beschwerde von Unternehmens- oder Wirtschaftsverbandsseite vorliegt. Diese nutzte die Kommission im Falle ihres Vorgehens gegen chinesische Subventionspraktiken im Bereich batterieelektrischer Fahrzeuge. In ihrer Rede zur Lage der Union kündigte EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen am 13. September 2023 eine Antisubventionsuntersuchung zu Importen von Elektrofahrzeugen aus China an, die die *Generaldirektion Handel* im Oktober 2023 startete. Dabei handelt es sich um den bisher mit Abstand wichtigsten Fall des Einsatzes dieses handelspolitischen Schutzinstrumentariums gegen China. Hintergrund sind die rasch wachsenden Exporte chinesischer E-Autos in Richtung EU-Binnenmarkt. So stieg der Absatz chinesischer Elektrofahrzeuge von 33.371 im Jahr 2020 auf 485.500 im Zeitraum Oktober 2022 bis September

\* DOI: <https://doi.org/10.25353/ubtr-1d13-2365-2558>

1 Der zweite Bericht der EU-Kommission zu wettbewerbsverzerrenden Praktiken Chinas dokumentiert diese in umfassender Weise, s. Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations, Brüssel, 10.4.2024, SWD(2024) 91 final.

2 Siehe Schild, J. & Schmidt, D. H. (2024): EU and US Foreign Economic Policy Responses to China. The End of Naivety, Abingdon and New York: Routledge (UACES Contemporary European Union Series), S. 50-51 und 93-95.



Der Handel mit E-Autos löste Spannungen zwischen der EU und China aus.<sup>3</sup>

2023, eine Steigerung auf fast das Fünfzehnfache.<sup>4</sup> Die Attraktivität von Elektrofahrzeugen aus China beruht jedoch nicht nur auf dem technologischen Vorsprung chinesischer Hersteller, sondern auch auf der preislichen Wettbewerbsfähigkeit. Diese wird durch vielfältige Subventionierungspraktiken in unlauterer Weise verbessert. Mit dem umfassenden Einsatz von Subventionsinstrumenten auf verschiedenen staatlichen Ebenen wie etwa steuerlichen Vorteilen oder günstigen Krediten verfolgt die chinesische Regierung das erklärte Ziel einer internationalen Technologieführerschaft bei Elektroautos.

Am 3. Juli 2024 veröffentlichte die EU-Kommission die Ergebnisse ihrer Untersuchung der chinesi-

schen Subventionspraktiken und Überkapazitäten der E-Fahrzeugindustrie und verhängte vorläufige Ausgleichszölle für sechs Monate.<sup>5</sup> Die brisante Subventionsuntersuchung der Kommission hat Spaltungslinien sichtbar gemacht: nicht nur zwischen China und der EU, auch innerhalb der europäischen Automobilwirtschaft, zwischen den EU-Mitgliedstaaten und in Deutschland auch innerhalb der Bundesregierung. China hatte für den Fall der Verhängung von EU-Ausgleichszöllen mit Gegenmaßnahmen in Gestalt von Einfuhrbeschränkungen auf Airbusflugzeuge, Agrarprodukte, französischen Cognac und Luxus-PKWs mit großen Verbrennermotoren gedroht. Letzteres zielte offenkundig auf deutsche Hersteller im Premiumsegment wie Mer-

<sup>3</sup> Redaktionell eingefügtes Bild; Quelle: RalfMaster stock.adobe.com

<sup>4</sup> N.N. The EU's approach to tariffs of Chinese electric vehicles, International Institute for Strategic Studies, Strategic Comments, Volume 30 Comment 27, October 2024, URL: <https://www.iiss.org/publications/strategic-comments/2024/10/the-eus-approach-to-tariffs-on-chinese-electric-vehicles/> [25.11.2024].

<sup>5</sup> S. Commission Implementing Regulation (EU) 2024/1866 of 3 July 2024 imposing a provisional countervailing duty on imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China, Official Journal of the European Union, 4.7.2024.

cedes, BMW oder Porsche.<sup>6</sup> Solche Vergeltungsmaßnahmen befürchtend, hat sich die deutsche Automobilindustrie und ihr Interessenverband VDA denn auch gegen die Verhängung von Ausgleichszöllen gestemmt, nicht zuletzt wegen ihrer (noch) hohen Marktanteile in China.<sup>7</sup> Die Automobilproduzenten in Frankreich und Italien unterstützten hingegen die härtere Gangart der Kommission. Diese Spaltung manifestierte sich auch auf der Ebene der Mitgliedstaaten. Frankreich gehörte zu den Antriebern und Befürwortern des Antisubventionsverfahrens und der Ausgleichszölle. Die Bundesregierung war hingegen gespalten. Die grünen Minister, Wirtschaftsminister Habeck und Außenministerin Baerbock, zählen zu den Befürwortern. Letztere warnte vor einem „Wegducken und Ausblenden von Realitäten“<sup>8</sup>, sehr zum Ärger von Kanzler Scholz. Dieser setzte mit Rückendeckung durch die FDP und unter Nutzung seiner Richtlinienkompetenz ein deutsches Nein gegen die Ausgleichszollpläne durch. Dies blieb absehbar ohne Erfolg und trug damit nur zur Spaltung der EU und Schwächung ihrer Position gegenüber China bei. Die Kommission kann vorläufige Ausgleichszölle auf Dauer stellen, wenn keine qualifizierte Ratsmehrheit gegen ein solches Vorhaben zustande kommt. In diesem Fall der Zölle auf chinesische Elektrofahrzeuge kam eine solche qualifizierte Mehrheit gegen die Linie der Kommission in der Tat nicht zustande. Neben Deutschland stimmten am 4. Oktober 2024 die Slowakei, Slowenien, Malta und Ungarn gegen die Zölle. Letzteres, um seine engen wirtschaftlichen Beziehungen mit China als wichtigem Investor mit je zwei ungarischen Produktionsstätten für Elektromobile und Batterien nicht zu gefährden. Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Irland, Italien, die Niederlande, Polen und die baltischen Staaten stimmten dafür, 12 Staaten ent-

hielten sich, darunter das von China unter Druck gesetzte und mit Investitionsversprechen verlockte Spanien. Auf dieser Grundlage konnte die Kommission die Ausgleichszölle auf Dauer stellen. Im Konflikt mit der chinesischen Regierung wäre die Position der Kommission und der EU aber gewiss stärker ausgefallen, wenn das Vorgehen der Kommission durch eine klare Mehrheit im Rat Rückendeckung erhalten hätte.

Am 29. Oktober beendete die EU-Kommission ihr Anti-Subventionsverfahren und verhängte – zusätzlich zu den bislang geltenden Zöllen in Höhe von 10 Prozent – definitive Ausgleichszölle<sup>9</sup> gegen chinesische Hersteller zwischen 17 Prozent gegen BYD, 18,8 % im Falle Geely's und 35,3 Prozent gegen SAIC. Andere Unternehmen, die bei der Untersuchung mit der Kommission kooperiert hatten, werden im Durchschnitt mit 20,7 Prozent, nicht-kooperierende Unternehmen mit 35,3 Prozent belegt.<sup>10</sup> Tesla, dessen Modell 3 in China produziert wird und einen hohen Anteil an Exporten in die EU besitzt, wurde nur mit Ausgleichszöllen in Höhe von 7,8 Prozent belegt. Das Vorgehen der EU unterscheidet sich deutlich von demjenigen der USA und Kanadas, die beide ihre Zölle auf 100 Prozent erhöhten und im Gegensatz zur EU auch vorgelagerte Zwischenprodukte in der E-Automobil-Lieferkette einschließen.<sup>10</sup>

Trotz des Starts der Anwendung von Ausgleichszöllen laufen Gespräche mit der chinesischen Seite weiter, die zur Vereinbarung von Mindestpreisen mit einzelnen Herstellern führen könnten. Die Anwendung dieser Zölle dürfte den Import aus China deutlich reduzieren. Laut einer Studie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) wären bei um 10 Prozentpunkte höheren Zöllen im vergangenen Jahr lediglich 375.000 statt 500.000 E-Autos aus China in die EU exportiert worden.<sup>12</sup>

6 China hatte mit Zöllen von 25 Prozent gegen Hersteller von Limousinen und SUVs mit großen Verbrennungsmotoren gedroht, s. FAZ vom 23.5.2024: China droht deutschen Autoherstellern.

7 Siehe Verband der Automobilindustrie (VDA): VDA-Präsidentin Hildegard Müller zu den EU-Autozöllen – Kommentar, Berlin, 4.7.2024, URL: [https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2024/240704\\_Kommentierung\\_EU-Autozoelle/](https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2024/240704_Kommentierung_EU-Autozoelle/) [25.11.2024].

8 FAZ, vom 1.6.2024, Zittern vor den Zöllen, S. 20.

9 Diese gelten für fünf Jahre, können aber im Rahmen einer Auslaufüberprüfung verlängert werden.

10 European Commission, EU imposes duties on unfairly subsidized electrical vehicles from China while discussions on price undertakings continue, Press Release IP/24/5589, Brüssel, 29.10.2024.

11 S. Fn. 3..

12 S. Fn. 3.

Die EU-Kommission will im Verhältnis zu China offenbar ein Exempel statuieren und hofft auf Ausstrahlungseffekte auf andere chinesische Exportsektoren, die ebenfalls von Überkapazitäten und einer Exportoffensive mit künstlich niedrigen Preisen geprägt sind. Vor dem Hintergrund der Erosion der Welthandelsorganisation (WTO) und der Blockade ihrer Streitschlichtungsinstitutionen durch die USA kann die Nutzung von Schutzinstrumenten durch die EU eine abschreckende Wirkung gegen Regelbrecher entfalten. Solange die Ausgleichszölle hinreichend begründet, mit Untersuchungsfakten unterfüttert und in der Höhe nach Herstellern und festgestellten Subventionstatbeständen differenziert ausfallen, sind sie mit WTO-Recht prinzipiell vereinbar. Das unterscheidet sie von den pauschalen 100-Prozent-Zöllen der USA und Kanadas. Damit stützt die EU das WTO-Regelwerk statt es zu unterminieren. Sie versucht auch den WTO-Rahmen zu nutzen, um gegen chinesische Gegenmaßnahmen vorzugehen. China hat am 21. August 2024 ein Antisubventionsuntersuchung gegen verschiedene Milchprodukte aus der EU gestartet, was die Kommission umgehend zum Anlass nahm, bei der WTO Konsultationen über den chinesischen Schritt zu verlangen.<sup>13</sup> Seit dem 11. Oktober 2024 erhebt in China bei der Einfuhr von Branntwein aus der EU vorläufige Antidumpingzölle, die die EU ebenfalls bei der WTO anfechten will.<sup>14</sup>

Die verschärfte Gangart der EU gegen Subventionspraktiken und ihre abschreckende Wirkung auf Regelbrecher versprechen umso wirksamer zu sein, je einiger die EU-Staaten und die Kommission sind. Die offen zutage getretenen Konflikte um die Ausgleichszölle zeugen davon, dass die EU derzeit davon weit entfernt ist. Die interne Spaltung der EU bietet China auch in den weiterlaufenden Gesprächen über eine mögliche Beilegung des Handelskonflikts Chancen, die EU-Staaten gegeneinander auszuspielen, selektiv Gegenmaßnahmen zu ergreifen und über die mitgliedstaatliche Ebene Druck auf die Kommission auszuüben.

Nach Amtsantritt der Trump-Administration werden sich internationale Handelskonflikte im Dreieck EU-USA-China weiter verschärfen. Dies gilt umso mehr, als die zu erwartenden drastischen US-Zollerhöhungen gegen Importe aus China Handelsumlenkungseffekte und eine chinesische Exportoffensive in Richtung der EU wahrscheinlich machen. Die EU und ihre Mitgliedstaaten wären gut beraten, ihr eigenes Gewicht durch enge Abstimmung zu erhöhen, um als kohärenter Akteur ihren gemeinsamen Einfluss zur Geltung zu bringen, statt aufgrund innerer Differenzen zum Spielball zu werden und aus der Defensive zu agieren.

---

13 European Commission: Commission launches WTO consultations challenging China's anti-subsidy investigation into EU dairy, Press release IP/24/4821, Brüssel 23.9.2024.

14 S. Europäische Kommission, 9.10.2024: Antidumpingmaßnahmen gegen europäischen Branntwein: EU-Kommission kündigt Anfechtung der Entscheidung Chinas bei WTO an, URL: [https://germany.representation.ec.europa.eu/news/antidumpingmassnahmen-gegen-europaischen-branntwein-eu-kommission-kündigt-anfechtung-der-2024-10-09\\_de](https://germany.representation.ec.europa.eu/news/antidumpingmassnahmen-gegen-europaischen-branntwein-eu-kommission-kündigt-anfechtung-der-2024-10-09_de) [25.11.2024].

Lasse Cronqvist\*

## Die Kommunalwahl in Rheinland-Pfalz am 9. Juni 2024

Die Kommunalwahlen in Rheinland-Pfalz am 9. Juni 2024 wurden am gleichen Tag wie die Europawahlen abgehalten. Während dies einerseits die Durchführung der Wahl erleichtert, da die entsprechende Organisation vor Ort nur für einen Termin erfolgen muss, erschwert es den Wahlkampf für Parteien und insbesondere kommunale Wählergruppen, welche vor allem kommunalpolitische Themen in den Vordergrund stellen wollen. Da gleichzeitig neben europapolitischen auch bundespolitische Themen Gegenstand des Europawahlkampfes waren, hatten es kommunalpolitische Akteure teilweise schwer, mit ihren Anliegen durchzudringen. Auch wenn davon auszugehen ist, dass die Wahlberechtigten bei der Stimmabgabe die kommunal- und europapolitischen Themen auseinanderhalten können, so sind 2024 dennoch deutliche Parallelen zwischen der Entwicklung der Wahlergebnisse bei der Kommunalwahl und der Europawahl zu erkennen.

### Kommunalwahlen in Rheinland-Pfalz

Bei der Kommunalwahl 2024 zeigten sich wie bei den vorangegangenen Wahlen zum Teil erhebliche Unterschiede beim Wahlverhalten zwischen ländlichen Regionen und den größeren Städten im Land. Die kommunale Struktur des Bundeslandes Rheinland-Pfalz ist durch die historisch gewachsene Kleinteiligkeit der Kommunen geprägt. Anders als in den meisten anderen Bundesländern war in Rheinland-Pfalz nicht die Gründung deutlich größerer Einheitsgemeinden das Ziel der Gebietsreformen seit den 1960er Jahren. Vielmehr entschied

man sich für die Beibehaltung der kleinteiligen Gemeindestruktur, wobei sich die kleineren Gemeinden zu Verbandsgemeinden zusammenschlossen haben.<sup>1</sup> Diese nehmen eine Reihe von kommunalen Verwaltungsaufgaben wahr, welche die oft sehr kleinen Gemeinden nicht erbringen können.

Das Statistische Landesamt zählt zum Stichtag 30. Juni 2023 in Rheinland-Pfalz 2301 Gemeinden, von denen 1962 eine Einwohnerzahl von weniger als 2000 aufweisen, 391 davon sogar weniger als 200 Einwohnerinnen und Einwohner.<sup>2</sup> Sowohl die Gemeinden als auch die Verbandsgemeinden und Landkreise verfügen über eigene kommunale Räte, was den Vergleich der Kommunalwahlergebnisse erschwert. Hinzu kommt hierbei, dass größere Städte in Rheinland-Pfalz als kreisfreie Städte eine abweichende Organisationsstruktur aufweisen. Im Folgenden werden nur die Ergebnisse der Wahlen zu den Stadträten in den kreisfreien Städten sowie den Landkreisen einbezogen. Unberücksichtigt bleiben somit bei der Analyse die Ergebnisse in kleinen Gemeinden sowie den Verbandsgemeinden, in denen Wählergruppen zum Teil eine größere Bedeutung als bei Kreistags- und Stadtratswahlen aufweisen.

### Die Ergebnisse der Parteien bei der Kommunalwahl 2024

Eine Betrachtung der Kommunalwahlergebnisse zeigt für die Parteien unterschiedliche Entwicklungen auf. Die Ausführungen und Berechnungen beziehen sich dabei auf die vom Landeswahlleiter

\* DOI: <https://doi.org/10.25353/ubtr-60ce-a729-c1be>

1 Vgl. Gabriel, O. W. (1986): Die kommunale Selbstverwaltung. In: Haungs, Peter (Hrsg.) 40 Jahre Rheinland-Pfalz. Eine politische Landeskunde. Mainz: H. Schmidt, S. 383–416, hier S. 385f.

2 Vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2024): Bevölkerung der Gemeinden am 30. Juni 2023. Statistische Berichte (A 1 - hj 1/23. A1033 202321). Bad Ems. [https://www.statistishebibliothek.de/mir/receive/RPHeft\\_mods\\_00022853](https://www.statistishebibliothek.de/mir/receive/RPHeft_mods_00022853) (10. November 2024).