

Elektromobilität | 10.01.2018 | Lesezeit 2 Min.

Staatsgemacht: Chinas Boom der Elektroautos

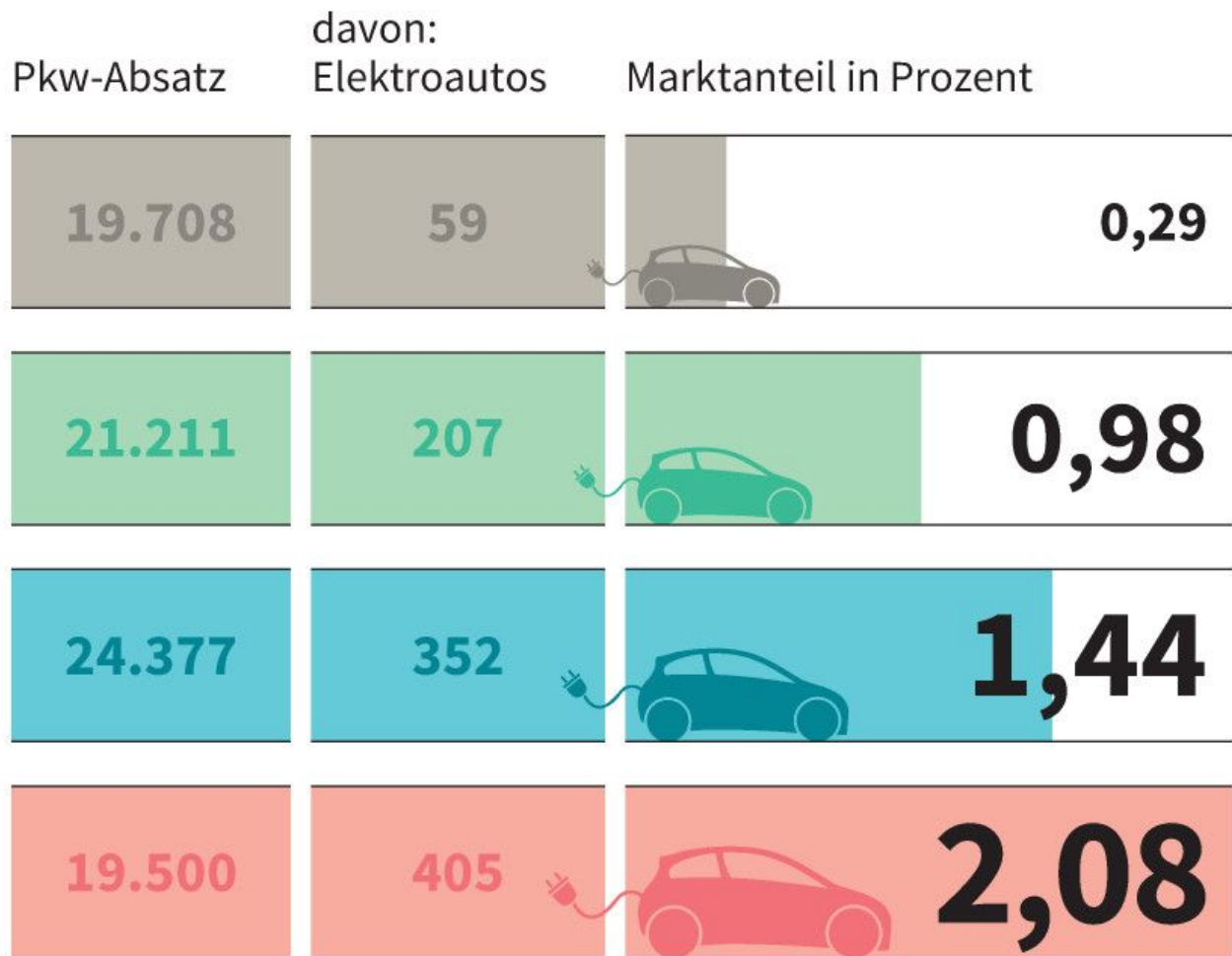
Etwa jedes zweite E-Auto wird heute in China zugelassen. Doch hinter dem vermeintlichen Umweltbewusstsein steckt in Wahrheit eine massive staatliche Förderung. Und auch die Quote, die ab 2019 gelten soll, ist nicht ganz astrein.

In den ersten neun Monaten 2017 wurden in China etwas mehr als 400.000 Elektroautos verkauft - fast siebenmal so viele wie im Jahr 2014 (Grafik). Damit wächst der Absatz von E-Autos noch schneller als der chinesische Automarkt insgesamt und ihr Marktanteil hat inzwischen die 2-Prozent-Marke überschritten.

China macht E-mobil

in 1.000

■ 2014 ■ 2015 ■ 2016 ■ 1. bis 3. Quartal 2017



Quellen: ev-sales Blog, Organisation Internationale
des Constructeurs d'Automobiles (OICA)
© 2018 IW Medien / iwd

iwd

Der E-Boom ist allerdings weniger auf ein gestiegenes Umweltbewusstsein der chinesischen Autokäufer zurückzuführen, sondern das Ergebnis einer massiven staatlichen Förderung:

Die Zentralregierung in Peking unterstützt den Kauf eines Elektroautos umgerechnet mit bis zu 6.000 Dollar. Die Regionalregierungen stocken den Betrag noch einmal um 15 bis 50 Prozent auf.

Außer den Subventionen treiben auch die hohe öffentliche Nachfrage – zum Beispiel für kommunale Fuhrparks – und Privilegien bei der Vergabe von Nummernschildern, die in Großstädten wie Peking und Shanghai verlost beziehungsweise versteigert werden, die Absatzzahlen nach oben.

Weil sich mittlerweile die Meldungen über Subventionsbetrug häufen, leitet die Regierung in Peking einen Strategiewechsel ein und will die Hersteller ab 2019 über eine Quotenregelung dazu bringen, mehr Elektroautos in den Markt zu drücken.

Diese Quote hat allerdings in Deutschland und im übrigen Europa für einige Verwirrung gesorgt, denn sie wurde fälschlicherweise so interpretiert, dass künftig 10 Prozent der Neuwagen in China Elektroautos sein sollten. Das wäre eine Verfünfachung des Marktanteils von 2017. Tatsächlich gilt:

Die chinesische Quote schreibt keinen 10-prozentigen Anteil von Elektroautos am Gesamtabsatz vor, sondern besagt, dass ein Hersteller Ökopunkte in Höhe von 10 Prozent seiner Absatzzahl vorweisen muss.

Diese Punkte werden nach einem komplizierten Schema errechnet, in dem Elektrofahrzeuge mehrfach zählen. Ein BMW i3 beispielsweise bringt 4,5 Ökopunkte, ein Plug-in-Hybrid wie Toyotas Prius III immerhin noch 2 Punkte. Allerdings muss man hinzufügen, dass ausländische Modelle in China so gut wie keine Rolle spielen (siehe [iwd.de](http://www.iwd.de) „[E-Autos made in Germany: Im Ausland gefragter als zu Hause](#)“).

Chinas E-Auto-Quote von 10 Prozent bezieht sich nicht auf den physischen Fahrzeugabsatz, sondern auf speziell errechnete Absatzpunkte.

Ferner ist zu beachten, dass Händlerzulassungen ebenso gezählt werden wie

Fahrzeuge, die ein ausländischer Hersteller in einem Joint Venture produziert. Wichtig für die Punktevergabe ist auch, dass die Batterie in China produziert wurde.

All diese Vorschriften führen dazu, dass die Quote weniger drastisch ist, als der Wert von 10 Prozent signalisiert. Trotzdem stellt sie für die Hersteller eine große Herausforderung dar, denn sie müssen ihren Absatz von Elektrofahrzeugen schneller steigern als geplant – sonst drohen drastische Strafen.

Kernaussagen in Kürze:

- In China entwickelt sich der Absatz von Elektroautos rasant: In den ersten neun Monaten 2017 wurden fast siebenmal so viele verkauft wie im gesamten Jahr 2014.
- Dies ist das Resultat massiver staatlicher Förderung, die den Autokäufern direkt zugutekommt.
- Ab 2019 soll statt dieser Förderung eine E-Auto-Quote von 10 Prozent die Umstellung weiter beschleunigen – sie bezieht sich aber nicht direkt auf den Fahrzeugabsatz, sondern auf ein Punktesystem.