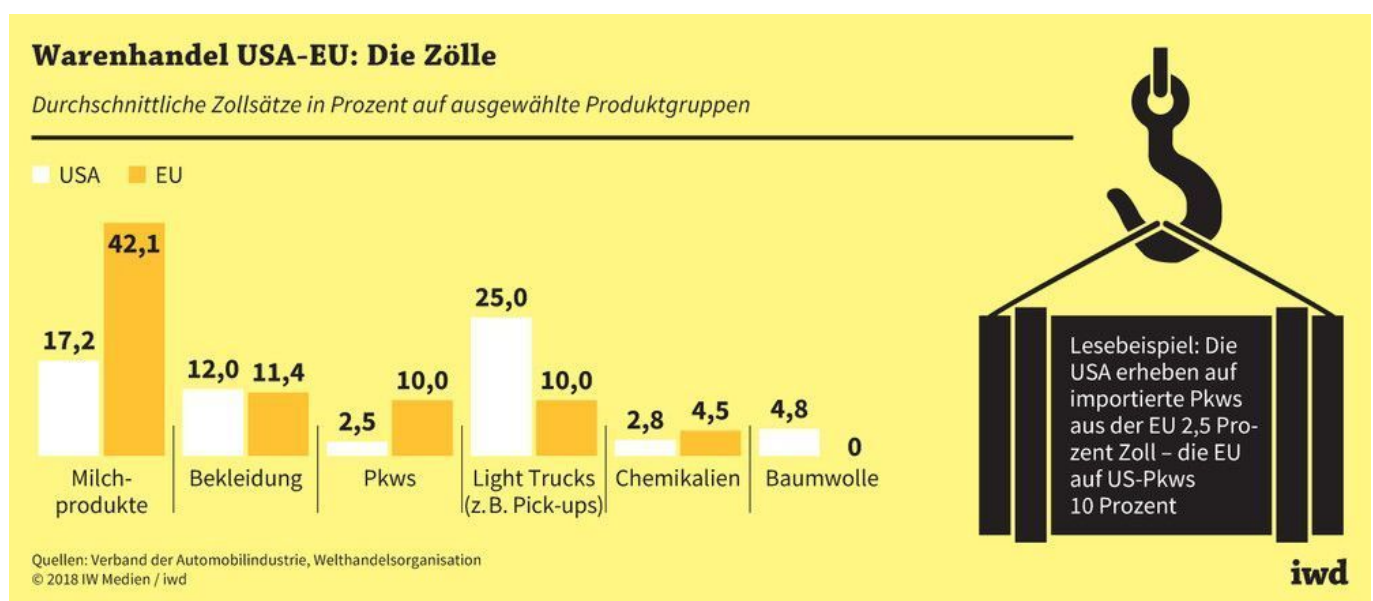


Handelspolitik | 05.04.2018 | Lesezeit 2 Min.

Zölle auf Autos: Symbolpolitik first

Präsident Trump twittert, in seinem Land würden zu viele deutsche Autos fahren und in Europa zu wenige amerikanische. Als Grund dafür hat er die Zollunterschiede zwischen der EU und den USA ausgemacht – und droht deshalb mit Strafzöllen. Dabei übersieht er allerdings einige wichtige Details.

Was die Zollunterschiede angeht, hat der US-Präsident durchaus einen Punkt: Während die USA auf importierte Pkws nur 2,5 Prozent Zoll erheben, verlangen die Europäer umgekehrt das Vierfache.



Beim Zusammenhang zwischen Zoll und Absatzzahlen dagegen liegt Trump ziemlich

daneben. Denn:

Die US-Hersteller hatten 2016 mit 2,1 Millionen verkauften Pkws in Europa einen Marktanteil von 14 Prozent - der war fast doppelt so hoch wie der Marktanteil deutscher Hersteller in den USA.

Andere europäische Autobauer spielen dort so gut wie keine Rolle.

Des Rätsels Lösung ist der Markt, sprich die nationalen Vorlieben. In den USA kaufen die Autofahrer vor allem Light Trucks, also große SUVs und Pick-ups wie den Ford F150. Light Trucks machen fast drei Viertel der amerikanischen Produktion aus, sind aber in Europa nur schwer verkäuflich und werden folglich auch kaum exportiert. Das gilt auch für klassische Pkws, wie sie in Europa nachgefragt werden – da die US-Hersteller solche Modelle kaum bauen, lassen sich damit auch keine Exportgeschäfte in Europa machen.

Es gibt aber Fahrzeuge aus US-Produktion, die auch in Europa gut laufen: Premium-SUVs. Die aber werden vor allem von deutschen Herstellern gebaut:

Gut ein Viertel der US-Autoexporte entfällt auf deutsche Modelle made in USA.

Die deutschen Autokonzerne haben inzwischen erhebliche Kapazitäten in den USA aufgebaut. BMW, Daimler und VW beschäftigen dort rund 36.000 Mitarbeiter, weitere 80.000 Arbeitsplätze kommen in der Zulieferindustrie hinzu. Fertigten die deutschen Hersteller im Jahr 2000 lediglich 163.000 Pkws in den USA, waren es 2017 bereits 804.000 – davon wurden 481.000 exportiert.

BMW, Daimler und VW beschäftigen in den USA rund 36.000 Mitarbeiter, weitere 80.000 Arbeitsplätze kommen in der Zulieferindustrie hinzu.

Insgesamt lautet das Fazit: Der US-Automarkt wird von Fahrzeugtypen geprägt, die in Europa keine große Rolle spielen – und aus der Herstellung der in Europa dominierenden Fahrzeuge haben sich die Amerikaner am Heimatstandort weitgehend zurückgezogen. Vielmehr fertigen General Motors und Ford ihre Fahrzeuge für den europäischen Markt seit Jahrzehnten vor Ort in der EU. Strafzölle werden daran nichts

ändern und sind reine Symbolpolitik.

Apropos Strafzölle: Auf die bei Amerikanern so beliebten Pick-ups wird, wenn sie in die USA importiert werden, nicht der übliche Pkw-Zoll von 2,5 Prozent fällig, sondern ein Satz von 25 Prozent (Grafik). Der damalige Präsident Lyndon B. Johnson führte ihn 1963 als Vergeltungsmaßnahme dafür ein, dass Deutschland und Frankreich den Import von amerikanischem Hühnerfleisch beschränkt hatten – deshalb heißt dieser Zoll noch heute „Chicken Tax“.

Kernaussagen in Kürze:

- Zwar erhebt die EU im Schnitt höhere Zölle auf Pkws aus den USA als umgekehrt – trotzdem haben die amerikanischen Autobauer in Europa einen fast doppelt so hohen Marktanteil wie die deutschen in den USA.
- Besonders gut laufen in der EU Premium-SUVs made in USA – gebaut werden diese allerdings in den US-Fabriken deutscher Hersteller.
- BMW, Daimler und VW beschäftigen in den USA rund 36.000 Mitarbeiter – und schaffen weitere 80.000 Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie.