

## Covid-19 sorgt für Einbruch bei Elektroautos

Die Covid-19-Pandemie hat den Absatz von Elektroautos in China einbrechen lassen. Der Staat fördert weiterhin Elektromobilität und verlängert Subventionszahlungen bis 2022.

19.05.2020

Von Corinne Abele | Shanghai

Die Covid-19-Pandemie hat dem Elektromobilitätssektor herbe Verluste beschert. In den ersten vier Monaten 2020 brach die Produktion um 44,8 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode ein; der Absatz ging um 43,4 Prozent deutlich zurück. Getroffen hat es vor allem das Pkw-Segment. Den Negativrekord hält der Monat Februar. [Seither geht es wieder aufwärts](#) – allerdings deutlich langsamer als bei Kraftfahrzeugen (Kfz) mit Verbrennungsmotoren. Während im April 2020 wieder 4,4 Prozent mehr konventionelle Kfz als im Vorjahresmonat verkauft wurden, lag der Absatz von Elektroautos noch 26,5 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Ries Strategy Positioning Consulting geht in seinem jüngsten Marktbericht für das Gesamtjahr 2020 von 10 bis 20 Prozent weniger verkauften Elektroautos als 2019 aus.

### Absatz von NEV in China (in Tausend Einheiten; Veränderung im Vergleich zur Vorjahresperiode in Prozent) 1)

Kategorie	Februar 2020	Veränd.	März 2020 <sup>2)</sup>	Veränd. <sup>2)</sup>	April 2020	Veränd.	Januar - April 2020	Veränd.
NEV	13	-75,2	53	-53,2	72	-26,5	205	-43,4
Pkw	11	-76,1	47	-55,7	63	-30,4	184	-44,7
Reine Elektro	9	-73,8	35	-58,8	43	-33,9	135	-46,4
Plug-in-Hybrid	2	-82,6	12	-44,3	20	-21,3	49	-39,5
Nfz	1	-65,0	6	-17,0	9	23,0	21	-29,2
Reine Elektro	1	-60,8	6	-15,6	8	21,3	20	-28,2

## COVID-19 SORGT FÜR EINBRUCH BEI ELEKTROAUTOS

Kategorie	Februar 2020	Veränd.	März 2020 <sup>2)</sup>	Veränd. <sup>2)</sup>	April 2020	Veränd.	Januar - April 2020	Veränd.
Plug-in-Hybrid	0,04	-90,5	0,3	-36,4	0,4	43,0	1	-50,0

1) Abweichungen durch Rundungen; 2) Absatz für März 2020 unter anderem ohne TeslaQuelle: China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)

Nach einer deutlichen Zunahme der Verkaufszahlen im März 2020 im Vergleich zum Vormonat stiegen sie im April 2020 nur noch um knapp 9,7 Prozent. Vor allem Privatkunden halten sich zurück. Schneller laufen Produktion und Absatz von Bussen mit Elektromotoren an. Dies liegt auch daran, dass hier vor allem der öffentliche Sektor auftritt. Experten halten den Ausbau von Elektrobus- und Elektrotaxiflotten im öffentlichen Bereich für einen wichtigen Treiber der Markterholung 2020.

China ist weltweit der größte Markt für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (New Energy Vehicles; NEV), wobei deren Anteil auch hier deutlich unter 5 Prozent liegt. Tatsächlich konzentrieren sich die Verkäufe auf wenige Städte mit Zulassungsbeschränkungen für Pkw mit Verbrennungsmotoren sowie zusätzlichen lokalen Anreizen für NEV. Einer Studie des Council on Clean Transportation (ICCT) zufolge lagen 2018 sechs der neun größten städtischen NEV-Märkte (gemäß kumulativer Verkäufe) weltweit im Reich der Mitte: Shanghai, Beijing, Shenzhen, Hangzhou, Tianjin und Guangzhou. Allerdings erweist sich die Nachfrage ohne zusätzliche Anreize und Vergünstigungen als nicht nachhaltig. Noch sind die Fahrzeuge deutlich teurer. Zudem macht zwar der Ausbau der Ladeinfrastruktur große Fortschritte, ist aber immer noch nicht ausreichend.

### Staat verlängert Subventionen für Elektroautos

Der Staat greift dem Sektor daher unter die Arme. Eigentlich sollten die Subventionen 2020 auslaufen und komplett durch die Elektroautoquote für Hersteller und Importeure ersetzt werden. Doch angesichts der verheerenden Zahlen durch Covid-19 und auf Druck der Industrie hat das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) die NEV-Subventionen nun bis Ende 2022 verlängert. Allerdings sind sie mit Auflagen verbunden. So werden sich die Zuschüsse der Zentralregierung bereits 2020 um 10 Prozent verringern, 2021 um weitere 20 Prozent und 2022 um 30 Prozent, bevor sie dann zum Jahresende auslaufen.

Um die Kauflust der Kunden zusätzlich anzukurbeln, wird auch die [zehnprozentige Kaufsteuer für NEV](#) bis Ende 2022 ausgesetzt. Eingeschlossen sind batteriebetriebene NEV, Plug-in-Hybride sowie Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnologie. Befreit werden Modelle, die in einem vom MIIT herausgegebenen Katalog aufgeführt werden. Hinzu kommen häufig noch lokal gewährte Zuschüsse. Dabei hält die Regierung an ihren ambitionierten Zielen fest: Einem Entwurf des MIIT zufolge sollen NEV 2025 nicht mehr nur ein Fünftel, sondern ein Viertel aller Neuwagenverkäufe stellen.

### Tesla erhöht Wettbewerbsdruck im chinesischen Markt

Die Coronakrise und der Absatzeinbruch treffen vor allem Start-ups hart. Auch renommierte junge Unternehmen wie Weltmeister, Xpeng Motors, Nio oder Byton stehen unter Finanzierungsdruck. Zusätzlich macht ihnen Tesla zu schaffen. So sah Nio nach eigenen Angaben zwar im 1. Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Anstieg seiner Auslieferungen um 11,7 Prozent auf rund 3.800 Fahrzeuge. Damit erreichte es aber nur knapp über ein Drittel der von Tesla nach eigenen Angaben allein im März 2020 verkauften 10.160 Fahrzeuge – sein bislang bestes Monatsergebnis.

## COVID-19 SORGT FÜR EINBRUCH BEI ELEKTROAUTOS

nis. Damit stellt die US-Firma von Elon Musk laut der China Passenger Car Association (CPCA) ein Viertel aller im März 2020 in China verkauften Elektroautos.

Teslas Erfolg kommt nicht von ungefähr: Seit Anfang Januar 2020 produziert das Unternehmen am Standort in Shanghai, wodurch der Importzoll wegfällt. Dabei sind durch den Aufbau lokaler Zulieferer weitere Preisreduzierungen möglich. Hinzu kommen gewährte Subventionen. Auch wird dem Kunden sein neuer Tesla direkt vor die Haustür gefahren – in Covid-19-Zeiten hat das Unternehmen seine kontaktlosen Dienstleistungen weiter erhöht. Rund 150.000 Autos will die Niederlassung in Shanghai pro Jahr bauen und könnte damit einen Marktanteil von 30 Prozent erreichen, schätzt CPCA.

Unklar ist jedoch, inwieweit hochpreisige Tesla-Modelle künftig noch in den Genuss von Subventionen kommen werden. Denn bei der Subventionsverlängerung hat das MIIT ein Preislimit von maximal rund 40.000 Euro (300.000 Renminbi Yuan) eingezogen, was die meisten Elektromodelle ausländischer Original Equipment Manufacturer (OEM) treffen dürfte. Damit möchte die Regierung vor allem den Kauf von Elektroautos lokaler Hersteller fördern.

### Volkswagen sondiert Beteiligung an Batteriehersteller

Ursprünglich plante Volkswagen (VW) bereits 2020 rund 300.000 Elektroautos in China zu verkaufen. Doch dürfte dies durch die Covid-19-Krise schwierig zu realisieren sein. Noch 2020 soll in dem auf Modular-Electric-Drive-Matrix-(MEB-)Plattform basierenden Werk von SAIC Volkswagen im Bezirk Anting in Shanghai auch der batteriebetriebene ID.3 vom Band rollen. Den vollständigen Betrieb dürfte das Werk im letzten Quartal 2020 aufnehmen. Langfristig strebt das Unternehmen Pressemitteilungen zufolge ab 2025 einen jährlichen NEV-Verkauf von 1,5 Millionen in der Volksrepublik an. Wie die Nachrichtenagentur Reuters Anfang 2020 berichtete, beabsichtigt VW, sich an Chinas drittgrößtem Batterieproduzenten Guoxuan High-Tech (deutlicher Abstand zu CATL und BYD) mit rund 20 Prozent zu beteiligen. Damit wäre VW der zweitgrößte Anteilseigner von Guoxuan.

### Dieser Inhalt ist relevant für:


China

Elektromobilität / Fahrzeuge, übergreifend / Personenkraftwagen (Pkw) / Nutzfahrzeuge  
Branchen

## Kontakt

Christina Otte

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 323

 [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

