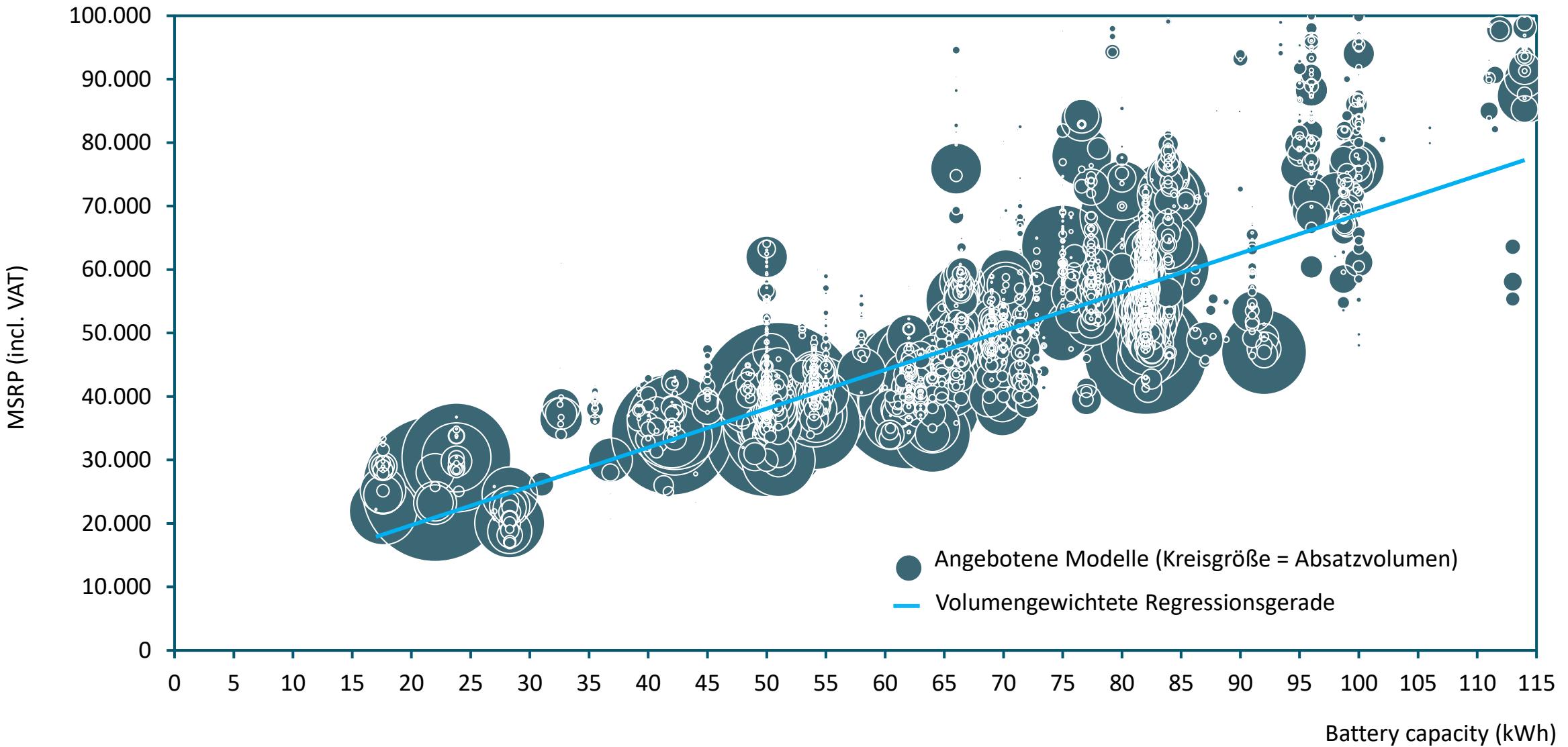


GRUNDLEGENDE ARGUMENTE GEGEN DAS ANTISUBVENTIONSVERFAHREN.

Argument	Erklärung
Es besteht keine Schädigung (Injury).	Die KOM hat das ex oficio Verfahren ohne Konsultation und ohne Bitte aus der Automobilindustrie eingeleitet. Nach ihrer eingehenden Untersuchung fehlt der EU Kommission eine stichhaltige Rechtfertigung zur Einführung von Importzöllen. Ihre Untersuchung hat bereits zu dem Ergebnis geführt, dass die europäische Autoindustrie keinen Schaden (injury) durch chinesische BEV-Importe erfahren hat. Das Verfahren wird nunmehr nur noch mit einer künftigen potenziellen Bedrohung gerechtfertigt (threat of injury).
Die Zölle schützen europäische OEMs nicht, sondern belastet sie mehr als chinesische und amerikanische OEMs.	Nach derzeitigem Stand erhielten chinesische Hersteller, welche für die Stichprobe der Untersuchung ausgewählt wurden, geringere Zollsätze als europäische Hersteller. Darüber hinaus wird nun einem amerikanischen Unternehmen der niedrigste Zollsatz des ganzen Verfahrens eingeräumt und damit gegenüber europäischen Herstellern massiv bessergestellt.
CHN sollte in der EU lokalisieren.	Produktion zu gleichen Wettbewerbsbedingungen in der EU reduziert den Kostenvorteil der CHN OEMs. Außerdem hilft das Kapital und Know-How aus China bei der Verbesserung der Skills und Produktionskapazitäten in der EU. Insbesondere die Ansiedlung von Wertschöpfungsketten in der Zellproduktion wäre ein sehr gutes Outcome für Europa. Die beste Lösung des Verfahrens wäre ein Deal zw. EU und CHN, der CHN Investitionen und Know-how in der EU lokalisiert.
Zölle konterkarieren EU Klimaziele	Zölle sind nicht im Interesse der EU, da BEVs teurer werden und die gestiegenen Preise den Hochlauf der Elektromobilität verlangsamen.
Minimum-Import-Preis als Fallback-Lösung	Kann man das Verfahren nicht anderweitig ohne Zölle beenden, ist als Ausweichlösung ein Kompromiss, der Minimalpreise abhängig von der Batteriekapazität setzt, gangbar.

DER EU BEV-MARKT ZEIGT EINE HOHE KORRELATION ZW. BATTERIEKAPAZITÄT UND FAHRZEUGPREIS (2024).



VORTEILE DES DYNAMISCHEN MIP AUF BASIS DER BATTERIEKAPAZITÄT.

Vorteil	Erklärung
Dynamischer Ansatz („Stufenmodell“) adressiert alle Marktsegmente	Ein statischer Ansatz (CCCME) bedeutete, dass effektiv nur Fahrzeuge mit kleiner Batterie vom Mindestpreis betroffen wären. Im Gegensatz dazu verhindert der dynamische Ansatz mit Batteriekapazität als Bezugsgröße, dass insbesondere Fahrzeugsegmente mit großer Batterie zu günstig im Binnenmarkt angeboten werden können.
Bezug zur Zelle adressiert den größten Wettbewerbsvorteil von CHN	Die EU KOM leitet insbesondere durch die Batterie-Förderung in CHN einen Threat of Injury ab. Die Batterie ist die mit Abstand teuerste Fahrzeug-Komponente - es gibt eine starke Korrelation zw. Fahrzeugpreis und Batteriekapazität. Daher ist die Batteriekapazität die beste Grundlage für eine Differenzierung des Mindestpreises.
Adäquate MIP-Grenzen mit hoher Kompatibilität zum CHN Vorschlag	Die CHN Seite sollte dem Vorschlag zustimmen können, denn im Durchschnitt der gewichteten Stufenhöhen ergibt sich in etwa der gleiche Mindestpreis wie im CCCME Vorschlag. Dies gewährleistet, dass EU Kunden auch in Zukunft günstige BEVs in allen Marktsegmenten zur Auswahl haben.
Anreiz zur Marktdurchdringung effizienterer BEVs	Der dynamische Ansatz („Stufenmodell“) bevorzugt Fahrzeuge mit geringerer Batteriekapazität. Dies incentiviert Hersteller, effiziente BEVs (geringer kWh Verbrauch/Distanz) in den Markt zu bringen. Durch den Wettbewerb hat dies positive Effekte auf die Automobilindustrie in Summe.
Lokalisierungsanreiz	Durch den dynamischen Ansatz gibt die EU Anreize, die BEV-Produktion für alle Fahrzeugsegmente zu lokalisieren, anstatt Lokalisierung auf kleine Fahrzeuge durch den CCCME-Ansatz zu konzentrieren.
Wettbewerb statt Marktverzerrung	Ein MIP bedeutet weniger Marktverzerrung als die von der EU vorgeschlagenen pauschalen Zölle. Ein dynamischer MIP nach „Stufenmodell“ bedeutet noch weniger Marktverzerrung, da es die Marktkräfte in den einzelnen Segmenten besser adressiert. Dies führt zu einem gesunden Maß an Wettbewerb mit vor Ort produzierenden und importierenden OEMs.
Stufenmodelle sind bewährte Politik	Im deutschen Umweltbonus wurden PHEVs ebenfalls nach Stufen (Reichweite) differenziert.