



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

14. Juli 2023

Autoren

Eric Heymann
+49 69 910-31730
eric.heyman@db.com

Jule Mau

Editor

Stefan Schneider

Deutsche Bank AG
Deutsche Bank Research
Frankfurt am Main
Deutschland
E-Mail: marketing.dbr@db.com
Fax: +49 69 910-31877

www.dbresearch.de

DB Research Management

Stefan Schneider

Original in engl. Sprache: 12. Juli

Die EU, China und die USA fördern die Elektromobilität. Alle neu verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge in der EU müssen ab 2035 emissionsfrei sein. Die USA haben im August 2022 ihren Inflation Reduction Act (IRA) eingeführt, der Steuervergünstigungen für Elektroautos vorsieht. China unterstützt den Absatz von Elektroautos bereits seit über zehn Jahren.

In Europa gewinnt die Elektromobilität an Fahrt (Marktanteil im Jahr 2022: 22,9%; BEV und PHEV). Die Marktanteile der neu zugelassenen Elektroautos waren in Nordeuropa am höchsten. In Ost- und Südeuropa sind Elektroautos nach wie vor unterrepräsentiert. Hohe Anschaffungspreise, eher niedrige Einkommen und eine unterentwickelte Ladeinfrastruktur sind die Gründe hierfür.

In Deutschland hat eine Änderung des Förderregimes zu Beginn des Jahres 2023 zu Verschiebungen der Marktanteile geführt. Mit der Reform des deutschen Umweltbonus wird nur noch der Kauf von BEV direkt subventioniert. Die Reform hatte dazu geführt, dass viele Käufe von Elektroautos Ende 2022 vorgezogen wurden.

Die künftigen Marktanteile der deutschen Konzernmarken auf dem europäischen Elektroautomarkt werden davon bestimmt, inwieweit sich die deutschen Hersteller auf die Produktion von Fahrzeugen im höheren Preissegment konzentrieren und das Volumensegment eher der Konkurrenz überlassen. Der Erfolg chinesischer Hersteller, die in den europäischen Markt eintreten wollen, hängt davon ab, ob sie in der Lage sind, eine potenzielle Lücke im Volumensegment für Elektroautos zu schließen.

In China erreichen Elektroautos im Jahr 2022 einen Marktanteil am Gesamtabsatz von fast 28% (BEV und PHEV). Deutsche Konzernmarken haben einen relativ geringen Marktanteil im Elektroautosegment (2022: 5%). Chinesische Hersteller besetzen das Volumensegment in größerem Umfang. Die deutschen Automobilhersteller dürften weiterhin bestrebt sein, ihren Marktanteil in China im Premiumsegment zu sichern oder auszubauen. Für deutsche Hersteller dürfte es wenig sinnvoll sein, den Wettbewerb im Volumensegment zu intensivieren, da der chinesische Vorsprung in Bezug auf Skaleneffekte und Kundenakzeptanz bereits sehr groß ist.

In den USA ist die E-Mobilität noch ein Nischenmarkt, aber der regulatorische Rahmen verbessert sich. Der Anteil deutscher Marken am US-Markt für Elektroautos ist im Vergleich zum Gesamtmarkt relativ hoch (11% im Jahr 2022).

In vielen Ländern mit niedrigerem Einkommen spielt die Elektromobilität noch keine große Rolle. Stromknappheit oder ein hohes lokales Angebot an Biokraftstoffen verringern die Wahrscheinlichkeit einer schnellen Umstellung auf batterieelektrische Mobilität. Daher müssen die Automobilhersteller zweigleisig fahren, um die Nachfrage auch in den Ländern zu bedienen, die vorerst auf Verbrennungsmotoren setzen.



Politische Rückendeckung für die Elektromobilität

In vielen wichtigen Automärkten strebt die Politik nach einem steigenden Anteil von Elektroautos. In der EU müssen ab 2035 alle neu verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein. Lediglich für klimaneutrale synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) soll es Ausnahmen geben.¹ Zugleich wird der Kauf von Elektroautos oder der Ausbau der Ladeinfrastruktur in vielen EU-Staaten gefördert.

Auch in den USA und in China werden die Weichen in Richtung Elektromobilität gestellt. Im Rahmen des US-amerikanischen „Inflation Reduction Act“ (IRA) von August 2022 wurden die Steuervergünstigungen für Elektroautos bis 2032 verlängert.² Zudem entfällt die Obergrenze von 200.000 Elektroautos pro Autohersteller, die maximal von der Steuerbefreiung profitieren.

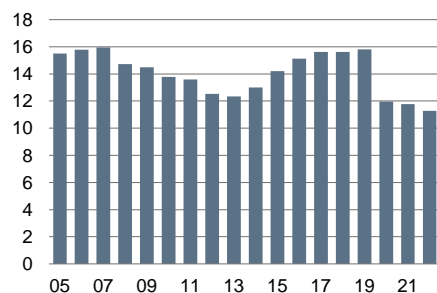
In China werden Hersteller von Elektroautos schon seit vielen Jahren von einem sogenannten „Dual-Credit System“ begünstigt. Dabei wird in einem Bewertungssystem für den Flottenverbrauch der Autohersteller ein hoher Anteil an Elektroautos am gesamten Absatz mit Bonuspunkten belohnt. Diese „Credits“ können an Autohersteller verkauft werden, die zu einem größeren Teil Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verkaufen und dadurch die Emissionsziele ihrer Flotte verfehlen.³ Zudem gab bzw. gibt es in China verschiedene steuerliche Entlastungen bzw. direkte Subventionen für den Kauf von Elektroautos. Die chinesische Förderpolitik ist nicht zuletzt industriepolitisch motiviert. Sie zielt darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Hersteller im jungen Marktsegment der Elektromobilität gegenüber der Konkurrenz aus Europa, den USA, Japan und Südkorea zu stärken. Zugleich trägt die E-Mobilität dazu bei, die lokale Schadstoffbelastung in den Innenstädten zu reduzieren.

Insgesamt wollen die Regierungen mit einer Elektrifizierung des Verkehrssektors (bei gleichzeitigem Ausbau der erneuerbaren Energien im Strommarkt) dazu beitragen, die CO₂-Emissionen des Autoverkehrs zu senken. Im Folgenden analysieren wir die jüngere Entwicklung des Marktanteils von Elektroautos in wichtigen Automärkten (Europa, USA, China) und die Rolle der deutschen Hersteller bzw. Konzernmarken in diesem Marktsegment. Uns geht es nicht darum, den klimapolitischen Nutzen der Elektromobilität oder die ökonomische Effizienz der Förderpolitik zu untersuchen.⁴

Europäischer Automarkt weit unter früheren Höchstständen

1

Pkw-Neuzulassungen in Europa (EU+EFTA+UK), Mio.



Quelle: ACEA

Europa: Corona, Störungen der Lieferkette und höhere Preise führen zu Rückgang der Pkw-Neuzulassungen

Seit dem Höhepunkt im Jahr 2019 ist die Anzahl der Pkw-Neuzulassungen in Europa (EU+EFTA+UK) deutlich und stetig gefallen. Während damals noch 15,8 Mio. Pkw neu zugelassen wurden, waren es 2022 lediglich 11,3 Mio. Autos, ein Minus von fast 29%. Der Rückgang ist auf verschiedene Gründe auf der Nachfrage- und Angebotsseite zurückzuführen.

Auf der Nachfrageseite wurde die Kauflaune zunächst durch die Corona-Pandemie getrübt. Spätestens seit 2022 wirkten sich zudem die höheren

¹ Vgl. European Council (2023): 'Fit for 55': Council adopts regulation on CO₂ emissions for new cars and vans.

² Vgl. 117th Congress (2022): Inflation Reduction Act.

³ Vgl. The State Council. The People's Republic of China (2020): Dual credit plan will boost NEV development in China.

⁴ Vgl. zu diesem Thema Heymann, Eric und Katharina Knuth (2021). Vorfahrt der E-Mobilität vom Staat teuer erkaufte. Deutsche Bank Research. Deutschland-Monitor.



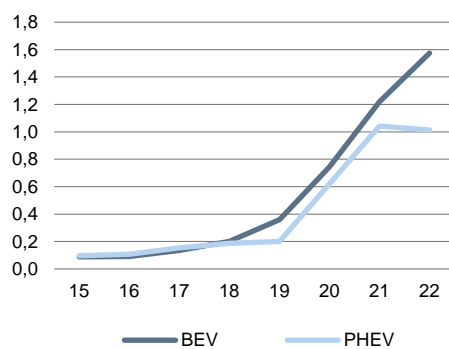
E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

Energiepreise sowie eine allgemein anziehende Inflationsrate und letztlich steigende Zinsen negativ auf die verfügbaren Einkommen und die Anschaffungsneigung der privaten Haushalte aus. Auf der Angebotsseite waren die letzten Jahre von vielen Störungen der globalen Lieferketten geprägt, welche die Pkw-Produktion global dämpften. Corona-Krise und ihre Spätfolgen, der Krieg in der Ukraine und andere externe Schocks waren und sind für die Industrie eine große Herausforderung. In der Autoindustrie haben sich die Versorgungsgänge bei Vorprodukten bis heute nicht vollständig aufgelöst. Bekanntestes Beispiel ist der Halbleitermangel. Zu Beginn der COVID-19-Pandemie stornierte die Branche in Erwartung einer sinkenden Nachfrage bestehende Aufträge. Als die globale Autonachfrage wieder anzog, waren die Produktionskapazitäten in der Halbleiterindustrie wegen des höheren Bedarfs aus dem Bereich Konsumelektronik sehr stark ausgelastet. Als Reaktion auf den Materialmangel konzentrierte sich die Automobilindustrie auf die Produktion von margenstarken Autos, während im wettbewerbsintensiveren Volumensegment die Fertigung stärker zurückgefahren wurde.

BEV bauen Vorsprung vor PHEV aus

2

Neuzulassungen von Elektroautos in Europa (EU+EFTA+UK), Mio.



Quelle: ACEA

Elektromobilität nimmt Fahrt auf, ist aber in Ost- und Südeuropa weiter unterrepräsentiert

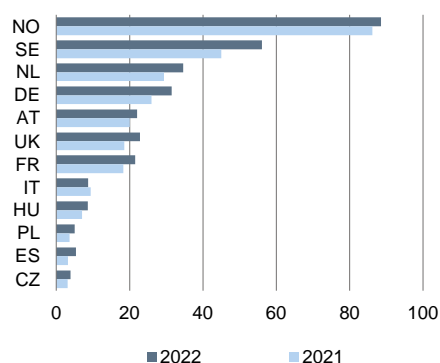
Während die gesamten Pkw-Neuzulassungen in Europa in den letzten Jahren gesunken sind, stiegen die Neuzulassungen bei Elektroautos stetig an. 2022 wurden knapp 2,6 Mio. Elektroautos neu zugelassen, ein Plus von 14,6% gg. Vj. Darunter waren knapp 1,6 Mio. batterieelektrische Autos (BEV) und gut 1 Mio. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV). Damit erhöhte sich 2022 auch der Anteil von Elektroautos an den gesamten Pkw-Neuzulassungen auf 22,9% (2021: 19,2%). 2022 kam BEV auf einen Anteil von fast 14%. 2021 waren es erst 10,3%. PHEV erreichten 2022 einen Marktanteil von knapp 9%, ein leichter Zuwachs gegenüber dem Jahr zuvor.

Innerhalb Europas gab es jedoch deutliche Unterschiede. Die höchsten Marktanteile an den Pkw-Neuzulassungen besaßen Elektroautos 2022 in Norwegen (88,6%), Schweden (56,1%) und Dänemark (38,6%). Deutlich unter dem EU-Mittelwert von 21,6% lagen Bulgarien (4,0%), Tschechien (3,9%) und die Slowakei (3,7%). Deutschland, der größte europäische Markt für Elektroautos, lag mit 31,4% über dem europäischen Mittelwert.

Elektroautos in Nord- und Westeuropa am beliebtesten

3

Anteile von Elektroautos an Pkw-Neuzulassungen in ausgewählten Ländern, %

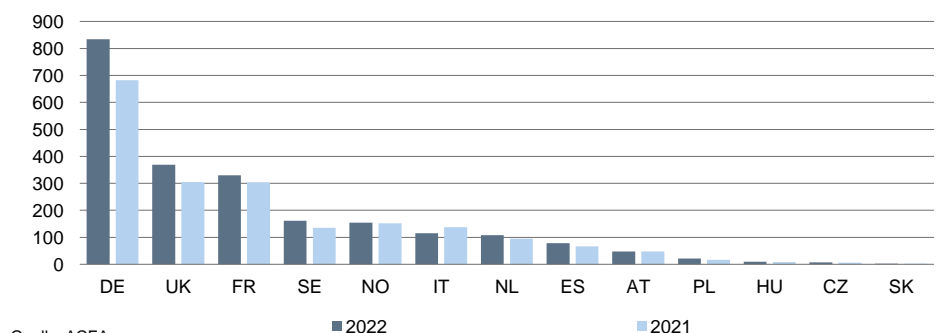


Quelle: ACEA

Deutschland weiter größter Markt für Elektroautos

4

Neuzulassungen von Elektroautos in ausgewählten Ländern, Tsd.



Quelle: ACEA

2022 stieg der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Pkw-Neuzulassungen in allen europäischen Ländern, mit der Ausnahme von Italien, wo PHEV praktisch vom Förderprogramm ausgeschlossen wurden.⁵ In Europa insgesamt wurden

⁵ Vgl. ACEA (2022): Electric Vehicles: Tax Benefits & Purchase Incentives.



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

im letzten Jahr zwar etwas weniger PHEV zugelassen. Dies wurde jedoch durch einen spürbar höheren Absatz von BEV mehr als kompensiert.

Unterschiedliche Kaufanreize für Erfolg von Elektroautos maßgeblich

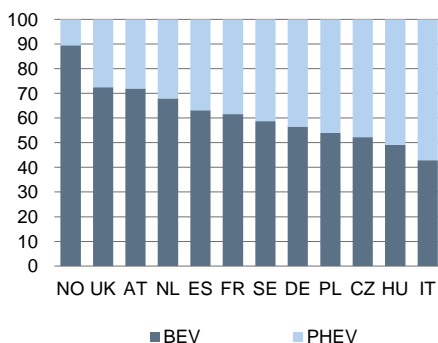
Es gibt viele Gründe für die unterschiedlichen Marktanteile von Elektroautos in Europa. 2022 lag der Anteil von Elektroautos an den Pkw-Neuzulassungen in der Hälfte der 30 untersuchten europäischen Länder unter 10%. Dies betrifft vorwiegend Länder in Ost- und Südeuropa. Hohe Anschaffungskosten für Elektroautos gepaart mit eher niedrigen Einkommen der privaten Haushalte sind für die Kaufzurückhaltung maßgeblich.⁶ Hinzu kommt, dass die Ladeinfrastruktur in den betreffenden Staaten zumeist noch nicht gut ausgebaut ist. Laut einer ACEA-Pressemitteilung von Sommer 2022 entfällt fast die Hälfte aller öffentlichen Ladepunkte in der EU auf zwei Länder: die Niederlande und Deutschland. Der schleppende Markthochlauf der Elektromobilität in Teilen Ost- und Südeuropas dürfte aber vor allem darauf zurückzuführen sein, dass diese Länder eher auf direkte Subventionen oder finanzielle Kaufanreize verzichten und stattdessen mehr auf Steuervergünstigungen bei der Nutzung setzen.⁷ Ohne Förderungen für Elektroautos und den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Ost- und Südeuropa ist eine schnelle Trendwende kaum zu erwarten.

Den größten Anteil von Elektroautos (2022: 88,6%) weist Nordeuropa auf, wo auch die Einkommen überdurchschnittlich hoch sind. Norwegen förderte die Elektromobilität schon frühzeitig. Zu den Instrumenten zählte der Verzicht auf die Kfz-Kaufsteuer und die Mehrwertsteuer bei Elektroautos sowie Privilegien im Straßenverkehr (Befreiung von Straßenmaut und Parkgebühren). Zudem baute Norwegen, das durch den Verkauf von Öl und Gas zu einem der wohlhabendsten Länder der Welt geworden ist und seinen Strom überwiegend durch Wasserkraft erzeugt, die Ladeinfrastruktur für Elektroautos schnell aus. Inzwischen wurden einige der Privilegien zurückgefahren. Seit Anfang 2023 gilt z.B. die Befreiung von der Mehrwertsteuer nur noch für Elektroautos unterhalb einer Preisschwelle von ca. EUR 47.000.⁸

Staatliche Kaufanreize stärker auf BEV fokussiert

BEV meist beliebter als PHEV in Europa 5

Anteile von BEV und PHEV an Neuzulassungen aller Elektroautos, 2022, %



Quelle: ACEA

Im letzten Jahr konzentrieren viele Länder die staatliche Förderung auf BEV, während Subventionen für PHEV reduziert wurden. Beispielsweise gab es in Finnland, Frankreich, Irland sowie in Schweden erhöhte Kaufanreize für BEV und geringere Zuschüsse für PHEV.⁹ In der Folge gingen 2022 die absoluten Neuzulassungen von PHEV in 12 der untersuchten 30 Länder zurück. Die BEV-Neuzulassungen stiegen in allen untersuchten Ländern, bis auf Italien. Dies spiegelt sich auch in den Anteilen von BEV an allen Neuzulassungen von Elektroautos wider: In 23 der 30 untersuchten europäischen Länder waren BEV beliebter als PHEV.

Die Entwicklung setzte sich zu Jahresbeginn 2023 wegen veränderter Regulierung fort. In den ersten fünf Monaten lag die absolute Zahl an BEV-Neuzulassungen über dem entsprechenden Vorjahresniveau. Lediglich in Norwegen sanken die BEV-Neuzulassungen wegen der erwähnten Änderung bei der Mehrwertsteuer auf Elektroautos. In Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Schweden und Malta ging die Zahl an PHEV-Neuzulassungen in den ersten fünf Monaten von 2023 im Vergleich zum Vorjahr zurück. In Dänemark fällt

⁶ Vgl. ACEA (2023): Interactive map – Affordability of electric cars: Correlation between market uptake and annual net income.

⁷ Vgl. ACEA (2022): Electric Vehicles: Tax Benefits & Purchase Incentives.

⁸ Vgl. Norwegian EV Association (2023): Norwegian EV policy.

⁹ Vgl. ACEA (2022): Electric Vehicles: Tax Benefits & Purchase Incentives.



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

seit 2023 die Steuersenkung bei Firmenwagen bei BEV größer als bei PHEV. In Finnland wurden von 2019 bis 2022 lediglich BEV mit Kaufsubventionen unterstützt, welche 2023 ausliefen. Estland und Malta bieten 2023 neue Kaufanreize für BEV. Der schwedische Klimabonus wurde zum 08. November 2022 komplett eingestellt.¹⁰

Änderung des Förderregimes sorgt für Verschiebungen der Marktanteile in Deutschland

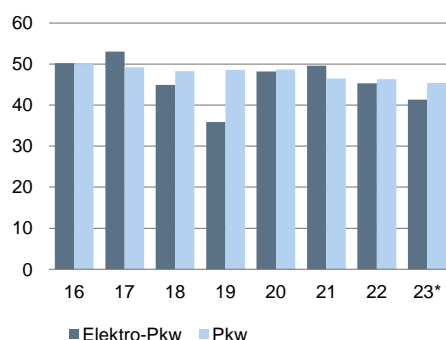
Das Beispiel Deutschland zeigt, wie sehr staatliche Subventionen die Kaufentscheidung bei Elektroautos beeinflussen. Der sogenannte Umweltbonus, mit dem der Kauf von Elektroautos unterstützt wird, wurde zum 01. Januar 2023 reformiert. Seither ist die Förderung allein auf den Kauf von BEV beschränkt. Hier wurde die staatliche Förderung von bislang maximal EUR 6.000 pro BEV auf nun maximal EUR 4.500 reduziert.¹¹ Zuvor profitierten auch PHEV vom Umweltbonus (der Bundesanteil lag immerhin bei EUR 4.500 pro Fahrzeug). Diese direkte Förderung lief zum Jahreswechsel gänzlich aus. Das angekündigte Ende der Förderung für PHEV und die verringerte Förderung für BEV sorgte Ende 2022 für vorgezogene Käufe von Elektroautos. Allein im Dezember 2022 expandierten die Neuzulassungen von BEV in Deutschland um 115% und von PHEV um 113% gg. Vj. Der Anteil von Elektroautos an den Pkw-Neuzulassungen lag damit im Dezember 2022 bei 55,4% (BEV: 33,2%, PHEV: 22,2%). In den ersten fünf Monaten von 2023 sanken die Neuzulassungen von PHEV dagegen um 44% im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Marktanteil schrumpfte auf 5,7% (Januar bis Mai 2022: 11,1%). BEV konnten in den ersten Monaten – trotz der geringeren Förderung – ihren Marktanteil ausbauen (15% gg. 13,3% in den ersten fünf Monaten von 2022). Ab 2024 wird der Umweltbonus für BEV auf Fahrzeuge mit einem Nettolistenpreis für das Basismodell von maximal EUR 45.000 begrenzt.¹²

Marktanteil deutscher Konzernmarken bei Elektroautos zuletzt gesunken

Deutsche Hersteller in Europa auch bei Elektroautos stark

6

Marktanteile deutscher OEMs in Europa (EU+EFTA+UK), %



* Elektro-Pkw: Januar bis April; Pkw: Januar bis Mai

Quelle: VDA

Hohe Marktanteile im Segment der Elektroautos sind für Autohersteller wichtig, weil sie so Größenvorteile in der Produktion erzielen und leichter ihre EU-Flottenziele erreichen. Die Marktanteile der deutschen Autobauer in Europa unterscheiden sich je nach Fahrzeugsegment. Bei den gesamten Pkw-Neuzulassungen in Europa erreichten deutsche OEMs in den letzten Jahren Marktanteile zwischen 46% und 50% (Jahresdurchschnitte). 2022 lag er bei 46,3%. Dagegen schwankte der Marktanteil im Segment der Elektroautos in den letzten Jahren stärker. So waren es 2017 etwa 53%, 2019 jedoch nur knapp 36% (2022: 45,3%). Im Durchschnitt der ersten vier Monate von 2023 hatten deutsche Hersteller einen Marktanteil von etwa 41%.

Der Marktanteil der deutschen Konzernmarken in Europa im Bereich der Elektromobilität wird in den kommenden Jahren davon abhängen, in welchem Umfang sich die deutschen Hersteller auf die Produktion von Fahrzeugen im höheren Preissegment konzentrieren und das Volumensegment eher der Konkurrenz überlassen. Zudem wird eine Rolle spielen, wie schnell chinesischen Autobauern – gerade im Volumensegment – der Einstieg in den europäischen Markt gelingen wird. Chinesische Hersteller agieren in Europa bislang noch in der Nische und bieten eher höherpreisige Elektroautos an (so gehört die Automarke MG zur chinesischen Unternehmensgruppe SAIC). Mittelfristig könnten sie jedoch bei preisgünstigen Elektroautos eine Lücke schließen, die eventuell von

¹⁰ Vgl. ACEA (2023): Tax Benefits and Purchase Incentives – Electric passenger cars.

¹¹ Vgl. Bundesregierung (2022): Neue Förderregeln für den Umweltbonus ab 2023.

¹² Vgl. Bundesregierung (2022): Neue Förderregeln für den Umweltbonus ab 2023.



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

deutschen oder anderen etablierten Herstellern nicht ausreichend besetzt wird. Dies kann sowohl über Exporte aus China oder eine Produktion in Europa geschehen. China ist inzwischen zum Export-Weltmeister bei Autos aufgestiegen und hat Japan und Deutschland überholt. Während früher die Produktionsstätten im Land vor allem für die Bedienung des heimischen Markts genutzt wurden, gewinnen die Exporte in Drittmärkte zunehmend an Bedeutung. Darüber hinaus prüfen chinesische Hersteller, ob sie Fertigungsstätten in Deutschland und Europa errichten sollen, um einen direkten Zugang zum europäischen Markt zu erlangen.¹³

Stabile Wertschöpfungsketten für Produktion von Elektroautos in Europa wichtig

Für die Produktion von Elektroautos in Deutschland und Europa ist es mittel- bis langfristig wichtig, dass die Versorgung mit Batterien bzw. mit Rohstoffen für die Batterieherstellung gesichert ist. Bislang ist China in diesem Segment der führende Anbieter. Das Land ist der größte Verarbeiter von Rohstoffen für saubere Energietechnologien.¹⁴ Zudem dominiert es den Markt für Batteriezellenkomponenten und Batteriezellen (Weltmarktanteil jeweils rund 75% laut Internationaler Energieagentur). Laut Statistischem Bundesamt stammten im 1. Quartal 2023 gut 39% aller nach Deutschland importierten Lithium-Ionen-Akkus und 28% aller importierten Elektroautos aus China.

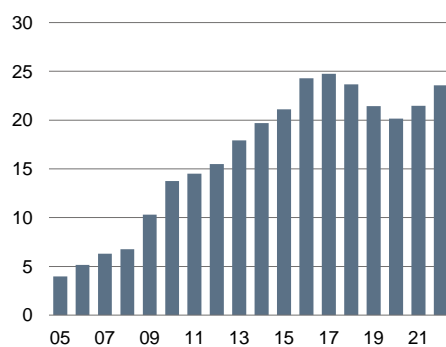
Viele Auto- und Batteriehersteller haben angekündigt, dass sie in Batteriewerke in Deutschland und weiteren europäischen Ländern investieren werden, um die Abhängigkeit von Asien und speziell China zu verringern. Auch der Critical Raw Materials Act der EU zielt darauf ab, die Versorgung mit Rohstoffen zu diversifizieren und den europäischen Anteil an der Förderung und Weiterverarbeitung zu erhöhen.¹⁵ Allerdings haben deutsche Autohersteller angekündigt, dass sie bestimmte Elektroautos (nicht zuletzt aus Kostengründen) ausschließlich in China fertigen und von dort nach Europa exportieren werden.

Chinas Pkw-Markt erholt sich weiter

Erholung im chinesischen Automarkt setzt sich fort

7

Pkw-Absatz in China, Mio.



Quelle: CAAM

2022 wurden in China mehr Autos abgesetzt als noch in den beiden Jahren zuvor. Im Vergleich zu 2021 stieg der Pkw-Absatz 2022 um 9,5% (2021: +6,6%). In absoluten Zahlen nahm der Pkw-Absatz von 21,5 Mio. (2021) auf gut 23,5 Mio. Fahrzeuge zu (Daten nach Abgrenzung der China Association of Automobile Manufacturers, CAAM). Damit baute China seine Position als größter Automarkt der Welt weiter aus.

Auf den ersten Blick ist bemerkenswert, dass die Zuwächse 2022 und 2021 trotz der verschiedenen Corona-Maßnahmen erreicht wurden, die einen dämpfenden Effekt auf Produktion und Nachfrage hatten. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass China seine Coronapolitik nach dem extrem restriktiven Jahr 2020 bereits etwas lockerte (Pkw-Absatz damals: -6%). Hinzu kommt, dass der Absatz in China schon 2018 und 2019 wegen geänderter steuerlicher und handelspolitischer Rahmenbedingungen sowie einer konjunkturellen Eintrübung rückläufig war. Insofern hatte sich ein gewisser Nachholbedarf aufgestaut (siehe Grafik). 2022 lag der Pkw-Absatz in China noch immer knapp 5% unter dem bisherigen Rekordniveau von 2017.

¹³ Vgl. Financial Times (2023): The Chinese carmakers planning to shake up the European market.

¹⁴ Vgl. IEA (2020): The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions.

¹⁵ Vgl. European Commission (2023): European Critical Raw Materials Act.



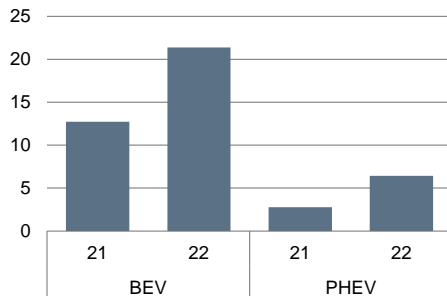
E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

Elektromobilität legt kräftig zu

Elektroautos erobern Marktanteile im chinesischen Automarkt

8

Anteil BEV und PHEV an Pkw-Absatz in China, %



Quelle: CAAM

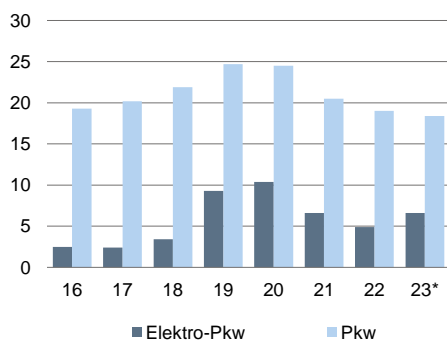
Elektroautos haben ihren Marktanteil in China im letzten Jahr weiter ausgebaut. Der Anteil der BEV am gesamten Pkw-Absatz expandierte von 12,7% im Jahr 2021 auf 21,3% im Jahr 2022. PHEV konnten ihren Anteil am Gesamtmarkt von 2,8% auf 6,4% mehr als verdoppeln. Staatliche Regulierung spielt seit vielen Jahren eine große Rolle beim Markthochlauf der E-Mobilität. So gibt es in China bereits seit 2010 Subventionen beim Kauf von Elektroautos. Die direkte Förderung von Elektroautos lief Ende 2022 aus, sie wurde jedoch durch eine Steuergutschrift in Höhe von 10% ersetzt, die bis Ende 2023 gilt.¹⁶ Besondere Impulse erhält der Absatz von Fahrzeugen mit alternativem Antriebssystem (New Energy Vehicles, NEV) dadurch, dass sie von der Kaufsteuer in Höhe von umgerechnet EUR 3.800 befreit sind (bis 2027, wobei die Steuerbefreiung ab 2026 halbiert wird).¹⁷ Grundsätzlich soll das System der direkten Subventionen beendet werden. Stattdessen soll das zu Beginn des Berichts erwähnte „Dual-Credit-System“ Anreize für die Produktion von NEV setzen.

Recht geringer Marktanteil deutscher Konzernmarken bei Elektroautos in China

Deutsche OEMs bei den Elektroautos in China weiter unterrepräsentiert

9

Marktanteile deutscher OEMs in China, %



* Januar bis April

Quelle: VDA

Deutsche Konzernmarken kamen über viele Jahre auf einen recht hohen Marktanteil am Pkw-Absatz in China von etwa 20%. Besonders hoch fiel der Anteil 2019 und 2020 aus (24,7% bzw. 24,5%). 2021 und 2022 ging er jedoch auf 20,5% bzw. 19% zurück. Das dürfte u.a. daran liegen, dass deutsche Hersteller stärker von der Knappheit bei Vorprodukten (z.B. Halbleiter) betroffen waren als die lokale Konkurrenz, und dass chinesische Hersteller stärker das Volumensegment besetzen.

Im Vergleich zum Gesamtmarkt sind deutsche Hersteller im zuletzt schnell wachsenden Segment der Elektroautos unterrepräsentiert. Dies drückt den Marktanteil im gesamten Pkw-Markt. Deutsche Hersteller kamen 2021 auf einen Anteil am Absatz von Elektroautos in China von 6,6% (ungewichtete Durchschnitte der Monatswerte). Dieser fiel 2022 auf 4,9%. In den ersten vier Monaten des Jahres 2023 lag der Marktanteil deutscher OEMs bei 6,6%. Ein Grund für den niedrigen Marktanteil ist der höhere Durchschnittspreis für neue Elektroautos deutscher Hersteller, während chinesische Hersteller sehr viel günstigere Elektroautos anbieten.¹⁸ Chinesische Hersteller kommen zusammen mit dem US-Autobauer Tesla aktuell auf fast zwei Drittel des Absatzes von Elektroautos.

Qualität statt Quantität – harter Konkurrenzkampf im Volumensegment

Deutsche Autohersteller dürften auch künftig vor allem bestrebt sein, ihren Marktanteil in China im Bereich der höherpreisigen Fahrzeugklassen zu schützen oder auszubauen. Dazu sind schlanke Lieferketten, der Ausbau von Partnerschaften mit lokalen Anbietern und eine weitere Lokalisierung im chinesischen Markt vorgesehen. Joint Ventures zwischen deutschen und chinesischen Autoherstellern haben eine lange Tradition. Der Aufbau neuer und die Stärkung bestehender Forschungszentren vor Ort dürfte dazu beitragen, die Kundenbedürfnisse in den verschiedenen Teilmärkten besser bei der Produktentwicklung berücksichtigen zu können.

Fraglich ist, ob es für deutsche Hersteller sinnvoll ist, den Konkurrenzkampf mit lokalen Anbietern bei Elektroautos des Volumensegments zu intensivieren. Hier könnte der Vorsprung der chinesischen Hersteller mit Blick auf Größenvorteile in

¹⁶ Vgl. IEA (2023): Global EV Outlook 2023. Catching up with climate ambitions.

¹⁷ Vgl. The State Council – The People’s Republic of China (2023): Tax break extension for NEVs expected to boost consumer demand.

¹⁸ Vgl. IEA (2023): Global EV Outlook 2023. Catching up with climate ambitions.



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

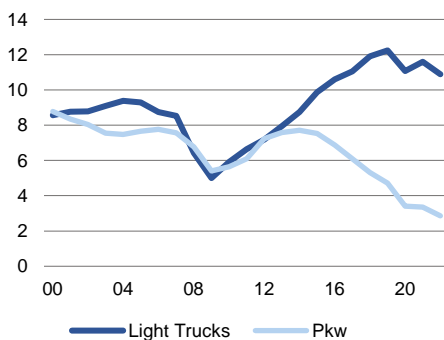
der Produktion und Kundenakzeptanz bereits zu groß sein. Schließlich sind die durchschnittlichen Renditen bei höherpreisigen Autos in der Regel lukrativer. Der Fokus der deutschen Hersteller auf renditestarke Fahrzeuge hat bereits in den letzten Jahren dazu geführt, dass die Erträge (in Zeiten einer global schwachen Autokonjunktur) durchaus beachtlich ausfielen.

USA: Absatz von Light Vehicles deutlich unter früheren Höchstständen

Pkw-Segment wird in den USA immer unbedeutender

10

Absatz von Light Vehicles (Light Trucks + Pkw) in den USA, Mio.



Quelle: Bureau of Economic Analysis

Der Absatz von Light Vehicles (LV; sie setzen sich aus Light Trucks und Pkw zusammen) in den USA ist 2022 um 8% auf etwa 13,8 Mio. Fahrzeuge gesunken. Hierfür waren u.a. steigende Zinsen, anhaltende Störungen der Lieferketten sowie höhere Kraftstoffpreise maßgeblich. Schon in den Jahren zuvor tendierten die LV-Verkäufe nach unten. Der stückzahlmäßige LV-Absatz von 2022 lag um 21% unter dem bisherigen Rekordniveau von 2016. Die Corona-Pandemie sorgte 2020 für einen deutlichen Einbruch, von dem sich der US-Markt noch nicht wieder erholt hat.

Der Trend eines steigenden Anteils von Light Trucks am gesamten US-Automarkt setzt sich weiter fort, während Pkw kontinuierlich an Bedeutung verlieren: Während 2012 jeweils ungefähr die Hälfte des gesamten LV-Marktes auf Light Trucks und Pkw entfiel, kamen Pkw 2022 nur noch auf einen Marktanteil von knapp 21%. Dies ist ein neuer Tiefstand.

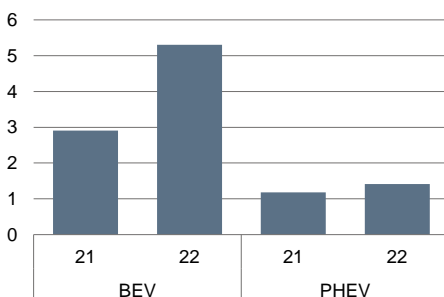
Von 2016 bis 2022 konnten deutsche Hersteller im gesamten LV-Markt der USA ihren Marktanteil von 7,6% auf 9,2% ausbauen. Der niedrige Marktanteil im Vergleich zu Europa und China liegt daran, dass deutsche Hersteller bei den in den USA dominierenden Light Trucks weniger Fahrzeuge im Angebot haben als bei Pkw. In den ersten vier Monaten von 2023 sank der Marktanteil deutscher OEMs auf 8,6%.

Elektromobilität noch in der Nische, aber Regulierung verbessert Rahmenbedingungen

BEV bauen Marktanteile aus

11

Anteil BEV und PHEV an Absatz von Light Vehicles in den USA, %



Quelle: VDA

In den USA hatten Elektroautos lange Zeit einen schweren Stand. Ausnahme ist Kalifornien, wo Elektroautos stärker gefördert werden und die Ladeinfrastruktur recht gut ausgebaut ist.¹⁹ Noch 2020 lag der Anteil der Elektroautos am gesamten LV-Absatz erst bei 2,6%. Davon entfielen 50% der Verkäufe auf Kalifornien. Seither legen Elektroautos jedoch zu. 2021 kamen sie auf 4,1% und 2022 auf 6,7% Marktanteil. Dabei dominierten im letzten Jahr BEV mit einem Anteil von 79% an allen Elektroautos. Zu Jahresbeginn setzte sich der Aufwärtstrend fort. Im ersten Jahresdrittel erreichten Elektroautos einen Anteil von gut 8% am gesamten LV-Absatz. Noch immer werden die meisten Elektroautos in Kalifornien verkauft (Anteil am gesamten US-Absatz von Elektroautos Q1 2023: 43%). Arizona, Washington und Oregon verzeichnen ebenfalls Zuwächse.

Im August 2022 präsentierte die USA den „Inflation Reduction Act“ (IRA), der ungeachtet des Namens ein Programm zur Förderung von Produktion und Absatz klimafreundlicher Technologien in den USA ist. Im Rahmen des IRA soll die maximale Steuergutschrift in Höhe von USD 7.500 pro Elektroauto bis Ende 2032 gelten. Wie bereits erwähnt, werden Subventionen nicht mehr auf maximal 200.000 verkaufte E-Autos pro Hersteller begrenzt. Der IRA setzt zusätzlich steuerliche Anreize für die Produktion von Elektroautos und Batterien in den USA. Zudem ändert der IRA die Anreize für den Kauf von Elektrofahrzeugen insoweit, dass nun auch Vorteile für gebrauchte elektrische Fahrzeuge gewährt

¹⁹ Vgl. IEA (2023): Global EV Outlook 2023. Catching up with climate ambitions.



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

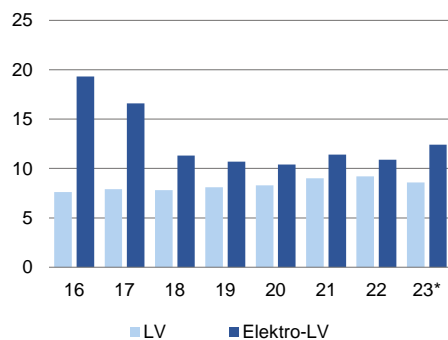
werden. Laut IRA gilt nun auch eine Steuergutschrift in Höhe von 30% des Verkaufspreises (max. USD 4.000 bei einem Verkaufspreis von höchstens USD 25.000 und einem Mindestalter von 2 Jahren) bei elektrischen Gebrauchtwagen. Außerdem gelten die neuen Herstellungs-, Material- und Komponentenanforderungen, welche mit dem IRA für neue Elektroautos anfallen, nicht für gebrauchte Elektrofahrzeuge.²⁰

Deutsche Konzernmarken bei Elektroautos in den USA recht erfolgreich

Deutsche Hersteller im US-Markt für Elektroautos recht gut positioniert

12

Marktanteile deutscher OEMs in den USA, %



* Elektro-LV: Januar bis April; LV: Januar bis Mai

Quelle: VDA

Deutsche Konzernmarken kommen im US-Markt für Elektroautos im Vergleich zum Gesamtmarkt auf recht hohe Anteile. Im ersten Jahresdrittel 2023 waren es bereits 12,4% bei allen Elektroautos (ungewichtete Durchschnitte der Monatswerte, Light Vehicles als Bemessungsgrundlage). Hier ist von Vorteil, dass deutsche Hersteller stärker auf das Pkw-Segment fokussiert sind, wo die Elektrifizierung des Antriebsstrangs eine größere Rolle spielt als bei Light Trucks. Mit dem IRA dürften auch deutsche Unternehmen die Produktion von Elektroautos in den USA ausbauen. Allerdings wird sich die Konkurrenzsituation verschärfen. Sollten sich die deutschen Autobauer vor allem auf Elektroautos im Premiumbereich konzentrieren, könnten sie zwar Marktanteile im Gesamtmarkt verlieren, bei der Rendite pro Fahrzeug jedoch besser abschneiden als die Konkurrenz. Ein Unsicherheitsfaktor für den Wettbewerb im US-Markt für Elektroautos ist, in welchem Ausmaß chinesische Anbieter in den kommenden Jahren Zugang zu diesem Markt anstreben oder erhalten.

Schlussbetrachtung: Förderregime bleibt wichtig, Wettbewerb wird intensiver, deutsche Hersteller vor allem auf Premiumsegment fokussiert

Die unterschiedliche Dynamik beim Hochlauf der Elektromobilität in einzelnen Automärkten sowie die Verschiebungen der Marktanteile zwischen BEV und PHEV zeigen, dass die politischen Rahmenbedingungen (direkte und indirekte Subventionen für E-Autos oder Belastungen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor) sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur nach wie vor von enormer Bedeutung für die Kundenakzeptanz sind. Dies wird vorerst auch so bleiben, wengleich sich die preisliche Wettbewerbsfähigkeit von Elektroautos gegenüber Benzinern und Diesel-Pkw verbessern dürfte. Zudem wird der technische Fortschritt (höhere Reichweite, kürzere Ladezeiten) die Nachfrage nach E-Autos unabhängiger von Subventionen machen.

Deutsche Konzernmarken sind im Bereich E-Mobilität in den großen Automärkten unterschiedlich erfolgreich. In Europa liegt ihr Marktanteil bei Elektroautos aktuell leicht unter jenem bei den gesamten Pkw-Neuzulassungen. In den USA erzielen deutsche Hersteller bei Elektroautos einen größeren Marktanteil als im Gesamtmarkt. In China liegen deutsche Hersteller jedoch spürbar hinter den heimischen Anbietern und Tesla. Wir erwarten, dass der Wettbewerb im Bereich der E-Mobilität in allen Märkten weiter zunehmen wird. Gerade chinesische Automarken könnten künftig auch in Europa zu neuen Konkurrenten im Volumensegment werden. Marktanteile beziehen sich auf Stückzahlen. Sollten sich deutsche Konzernmarken vor allem auf das Premiumsegment konzentrieren und sich aus dem Volumensegment eher zurückziehen, könnte dies einen schrumpfenden Marktanteil bei ordentlicher Rendite pro Fahrzeug bedeuten.

Zum Gesamtbild gehört auch, dass die Elektromobilität in vielen Staaten mit niedrigeren Einkommen nach wie vor keine große Rolle spielt. In Ländern mit Stromknappheit oder mit einem hohen lokalen Aufkommen an (konventionellen)

²⁰ Vgl. 117th Congress (2022): Inflation Reduction Act.



E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver

Biokraftstoffen (z.B. Indien, ASEAN-Staaten, Brasilien, große Teile Afrikas) ist vorerst nicht mit einer massiven Umstellung auf batterieelektrische Mobilität zu rechnen, selbst wenn manche Staaten in die Förderung von Elektroautos einsteigen. Dort werden in den kommenden Jahren weiterhin vor allem Autos mit Verbrennungsmotor abgesetzt, auch wenn der Absatz von Elektroautos schneller wachsen dürfte.²¹ Die Autohersteller müssen in gewisser Weise also zweigleisig fahren. Aber selbst in der EU, wo ab 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen verkauft werden dürfen, ist der Anteil von Elektroautos in vielen ost- und südeuropäischen Ländern noch gering.

Eric Heymann (+49 69 910-31730, eric.heyman@db.com)
Jule Mau

²¹ Vgl. IEA (2023): Global EV outlook 2023. Catching up with climate ambitions.



Deutschland-Monitor

In der Reihe „Deutschland-Monitor“ greifen wir politische und strukturelle Themen mit großer Bedeutung für Deutschland auf. Darunter fallen die Kommentierung von Wahlen und politischen Weichenstellungen sowie Technologie- und Branchenthemen, aber auch makroökonomische Themen, die über konjunkturelle Fragestellungen – die im Ausblick Deutschland behandelt werden – hinausgehen.

- ▶ E-Mobilität: Wettbewerb um Marktanteile wird intensiver 14. Juli 2023
- ▶ Ein Wohngebäude-Klima-Modell für Deutschland 5. Juli 2023
- ▶ Kosten der Stromerzeugung:
Auf die Systemkosten kommt es an 30. Mai 2023
- ▶ Ausblick auf den deutschen Wohnungsmarkt 2023:
Preisdelte und Zinsgipfel voraus 18. April 2023
- ▶ Digitaler Aufbruch für Deutschland:
Digitalstrategie der Bundesregierung 2022-2025 25. Oktober 2022
- ▶ Deutschem Arbeitsmarkt droht schwieriger Winter ... 13. Oktober 2022
- ▶ Energiekrise trifft Industrie bis ins Mark 5. Oktober 2022
- ▶ 2022: Rekordzuzug seit 1990. 2030: Fast 86 Mio. Einwohner.
Wohnraumknappheit verschärft sich 2. August 2022
- ▶ Ein außergewöhnlicher Halbleiterzyklus: Sonderfaktoren
sowie zyklische und geopolitische Effekte 30. Mai 2022
- ▶ Ausblick auf den deutschen Wohnungsmarkt 2022 ff. 1. April 2022
- ▶ Deutsche Energieversorgung an einem
historischen Wendepunkt 30. März 2022

Unsere Publikationen finden Sie unentgeltlich auf unserer Internetseite www.dbresearch.de. Dort können Sie sich auch als regelmäßiger Empfänger unserer Publikationen per E-Mail eintragen.

Für die Print-Version wenden Sie sich bitte an:

Deutsche Bank Research
Marketing
60262 Frankfurt am Main
Fax: +49 69 910-31877
E-Mail: marketing.dbr@db.com

Schneller via E-Mail:
marketing.dbr@db.com

© Copyright 2023. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.