



Leitfaden für Elektromobilität in China

1. Einleitung
2. Rahmenbedingungen
 - 2.1. Modernisierungsplan „Made in China 2025“
 - 2.2. Entwicklungsplan für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur bis 2020
 - 2.3. Vergabesystem für Fahrzeugkennzeichen
 - 2.4. Kaufprämien für Elektrofahrzeuge
 - 2.5. Schwerpunktregionen und lokaler Protektionismus
 - 2.6. Deutsch-Chinesische Kooperation zur Elektromobilität
3. Informationen zum Markteintritt
 - 3.1. Lenkungskatalog für ausländische Investitionen
 - 3.2. Regularien für Automobilhersteller zur Produktion von Elektrofahrzeugen
 - 3.3. Geplante Mindestquote für Elektrofahrzeuge
 - 3.4. Schutz geistigen Eigentums
 - 3.5. Handlungsoptionen und -empfehlungen
4. Wichtige Marktakteure und Anlaufstellen

1. Einleitung

Obwohl chinesische Hersteller dank der großzügigen Subventionspolitik der chinesischen Zentralregierung im Bereich Elektromobilität Fortschritte bei der Technologieentwicklung gemacht haben und bereits eine vergleichsweise große Anzahl an Elektrofahrzeugen absetzen konnten, hat die bisherige Politik zu einem nur schwach ausgeprägten Wettbewerbsbewusstsein und einer geringen Innovationsfähigkeit bei chinesischen Unternehmen geführt. Das Know-how und die Technologien sind in vielen Bereichen noch nicht weit fortgeschritten, wodurch sich Marktchancen für deutsche Unternehmen eröffnen.

Zur Unterstützung deutscher Unternehmen beim Aufbau von Kooperationen und Handelsbeziehungen im Bereich der Elektromobilität in China führt die Deutsche Auslandshandelskammer Peking (AHK Greater China Beijing), gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, von April 2015 bis März 2017 das zweijährige Projekt „EMOChina“ durch.

Im Rahmen des Projektes wird unter anderem ein monatlicher Newsletter zur Elektromobilität in China angeboten. Das Newsletterarchiv ist auf der folgenden Webseite verfügbar:

<http://china.ahk.de/services/building-energy-environment-econet-china/e-mobility/>

Darüber hinaus wurde der nachfolgende Leitfaden erstellt, der den Markt für Elektromobilität in China beschreibt und Empfehlungen für den Zugang zusammenfasst. Der Leitfaden beinhaltet neben Rahmenbedingungen, Markteintrittsvoraussetzungen und wichtigen Marktakteuren im Bereich der Elektromobilität in China auch konkrete Hinweise zum Schutz geistigen Eigentums.

2. Rahmenbedingungen

2.1. Modernisierungsplan „Made in China 2025“

Im Rahmen der im Mai 2015 veröffentlichten „Made in China 2025“-Strategie hat der chinesische Staatsrat eine Richtlinie erlassen, die die Weiterentwicklung von Elektrofahrzeugen (in China auch New Energy Vehicles (NEVs) genannt) im kommenden Jahrzehnt regelt. Ziel der Strategie „Made in China 2025“ ist die Transformation der chinesischen Industrie von der Werkbank der Welt hin zu einer innovationsgetriebenen Wirtschaft.

In der Richtlinie legt der Staatsrat fest, dass NEVs bis zum Jahre 2020 fünf Prozent der insgesamt verkauften Fahrzeuge ausmachen sollen, im Jahr 2025 sollen es dann sogar 20 Prozent sein. Außerdem soll der Marktanteil der durch chinesische Firmen entwickelten NEVs in zehn Jahren bei mehr als 80 Prozent liegen. Um dieses Ziel zu erreichen, soll auf staatlicher Ebene ein Plan erarbeitet werden, der bei der Entwicklung von NEVs eine verstärkte Zusammenarbeit von Unternehmen aus verschiedenen Branchen vorsieht – so soll eine stärkere Innovationskraft entstehen. Auch soll eine Reihe von weiteren Gesetzen und Verordnungen verabschiedet werden, die unter anderem finanzielle Förderung für Unternehmen und Konsumenten versprechen.

NEVs sollen sich in sämtlichen Einsatzgebieten verbreiten, von Privatautos über Taxen und Dienstwagen hin zu Logistikfahrzeugen. Die Branche soll sich an den Marktbedürfnissen orientieren.

nissen orientieren und einen Schwerpunkt auf Forschung legen. Des Weiteren werden folgende konkrete Ziele in der Richtlinie festgelegt: Die Regierung will die Entwicklung von chinesischen Vorzeige-Elektroautomodellen fördern, diese dann in großer Menge exportieren und unter die Top 10 der beliebtesten NEV-Modelle weltweit bringen. Auch soll die mittlere Betriebsdauer zwischen Ausfällen nicht unter 20.000 zurückgelegten Kilometern liegen. Die verbauten Batterien sowie andere Schlüsseltechnologien sollen außerdem internationalen Standards entsprechen.

Um die Technologieentwicklung voranzutreiben wurden Hersteller von Elektrofahrzeugen in China bereits seit Juli 2015 angeleitet, die Forschung und Entwicklung von NEVs zu verstärken. Im Dokument „Management Regulation of Newly Founded Pure Electric Passenger Car Makers“ sind die technischen Voraussetzungen aufgeführt, die NEV-Hersteller in der aufstrebenden Branche erfüllen müssen. Die neuen Vorschriften weisen Unternehmen an, ihre Kontrollsysteme und Batteriekapazitäten sowie die Leichtbauweise weiter zu verbessern. Weitere Vorgaben für neue Elektrofahrzeugmodelle umfassen eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 100 km/h und eine Reichweite von über 100 km mit einer vollständigen Batterieladung. Ein besonderes Augenmerk soll in Zukunft auch auf die Sicherheitsstandards von NEV-Herstellern gelegt werden.

Die Regularien sind auf der folgenden Webseite verfügbar: <http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1652930/n3757018/c3763380/content.html> (Chinesisch)

2.2. Entwicklungsplan für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur bis 2020

Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge befindet sich in China momentan noch in der Aufbauphase. In diesem frühen Stadium sind viele verschiedene Bereiche betroffen: etwa stadtplanerische Aspekte und damit einhergehende politische Entscheidungen, die Beschaffung von geeigneten Grundstücken, notwendige Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz oder die Suche nach Investoren. Aufgrund der zahlreichen Faktoren, die hier zum Tragen kommen, vollzieht sich der Ausbau der Infrastruktur sowie auch der Anstieg der Anzahl von NEVs auf den Straßen Chinas noch sehr langsam. Um diese Entwicklung zu beschleunigen, verstärkt China den Ausbau von Ladesäulen sowie Wechselstationen.

Anfang Oktober 2015 veröffentlichten mehrere chinesische Ministerien und Behörden gemeinsam einen Ladeinfrastruktur-Entwicklungsplan für den Zeitraum 2015 bis 2020. Der Plan enthält konkrete Ziele für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Ladeinfrastruktur Chinas. Er wurde gemeinsam von der National Development and Reform Commission (NDRC), der National Energy Administration (NEA), dem Ministry of Industry and Information Technology (MIIT) sowie dem Ministry of Housing and Urban-Rural Development (MOHURD) erarbeitet.

Der Entwicklungsplan ist auch Teil des 13. Fünfjahresplans (2016-2020), der im März 2016 veröffentlicht wurde und stellt eine Spezifizierung zu den gleichzeitig vom chinesischen Staatsrat erlassenen „Guiding Opinions on Accelerating the Electric Vehicle Charging Infrastructure Construction“ dar. Die Richtlinie sieht bis 2020 fünf Millionen Elektroautos auf Chinas Straßen und 12.000 Lade- bzw. Wechselstationen vor.

Der Plan konkretisiert die vorgesehenen Maßnahmen: Park- und Lademöglichkeiten für elektrische Logistikfahrzeuge sollen bis zum Jahre 2020 verstärkt ausgebaut werden; insgesamt sollen 8.800 neue Lade- und Wechselstationen für Busse, Taxen sowie Krankenwagen errichtet werden. Des Weiteren sollen in Wohnvierteln innerhalb der kommenden fünf Jahre 2,8 Millionen privat eingerichtete Ladesäulen entstehen. Darüber hinaus sollen Fahrer von Elektroautos 1,5 Millionen Ladesäulen in Parkhäusern von Bürogebäuden, Gewerbegebieten oder anderen öffentlichen Einrichtungen nutzen können. An Verkehrsknotenpunkten oder im Umkreis von großen öffentlichen Gebäuden wie etwa Stadien sollen mehr als 2.400 öffentliche Ladestationen sowie 500.000 einzelne Ladesäulen entstehen. An Autobahnen soll sich die Anzahl der Schnellladesäulen auf mehr als 1.000 verdoppeln.

Der Entwicklungsplan zielt insbesondere auf die drei besonders von Luftverschmutzung betroffenen Regionen Chinas ab: Die nordchinesische Metropolregion Peking-Tianjin-Hebei, das Yangtze River Delta rund um Shanghai im Osten Chinas sowie das Pearl River Delta im Süden. New Energy Vehicles sollen dort dazu beitragen, den Emissionsausstoß zu verringern und die Luftqualität so deutlich verbessern.

Der Entwicklungsplan und die damit verbundene Richtlinie sind auf den folgenden Webseiten verfügbar: http://www.sdpc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201511/t20151117_758762.html (Chinesisch)

http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-10/09/content_10214.htm (Chinesisch)

2.3. Vergabesystem für Fahrzeugkennzeichen

Die Richtlinien und Verfahren für die Zuteilung von Fahrzeugkennzeichen unterscheiden sich in China abhängig von der jeweiligen Stadt. Peking und Shanghai versuchen beispielsweise durch Ausnahmen bei den Lizenzregistrierungslotterien (Peking) bzw. Registrierungsauktionen (Shanghai), Käufe von NEVs zu fördern.

In den vergangenen Jahren und Monaten wurde die Vergabe von Nummernschildern in einigen chinesischen Städten weiter zu Gunsten von NEVs angepasst:

- In Peking erhöhte sich seit 2016 der Anteil der für NEVs reservierten Kennzeichen deutlich. Laut Beijing Passenger Car Quota Adjustment Management Bureau plant Peking in 2016 - wie auch im Jahr zuvor - insgesamt 150.000 neue Nummernschilder auszustellen. Neu ist in 2016 jedoch, dass nur 90.000 Kennzeichen an konventionelle Fahrzeuge vergeben werden sollen, 60.000 sind für NEVs reserviert. 2015 lag das Verhältnis noch bei 120.000 zu 30.000.
- In Shanghai werden Kennzeichen für NEVs frei vergeben. Durch Anmeldung eines NEV kann man die Kosten von etwa 80.000 RMB (ca. 10.800 EUR) für die Anmeldung eines herkömmlichen Fahrzeugs sparen.
- Wurden in der Vergangenheit in der südchinesischen Stadt Shenzhen jährlich höchstens 20.000 NEVs zugelassen, ist die Anzahl der zur Verfügung stehenden Kennzeichen seit Mitte 2016 nicht mehr begrenzt. Fahrzeugkennzeichen können den Käufern von Elektrofahrzeugen nunmehr ohne Zeitverzögerung zugeteilt werden. Käufer von Fahrzeugen mit Kraftstoffantrieb müssen hingegen weiterhin an einer Verlosung der Kennzeichen teilnehmen und sich insofern auf lange Wartezeiten einstellen.

Im Dezember 2016 wurden in den ostchinesischen Städten Shanghai, Nanjing und Wuxi, im nordöstlichen Jinan sowie in der südlichen Metropole Shenzhen spezielle Fahrzeugkennzeichen für NEVs eingeführt. Durch die speziellen Kennzeichen soll eine bessere Verwaltung der Fahrzeuge sowie eine deutlichere Abgrenzung von herkömmlich angetriebenen Fahrzeugen ermöglicht werden.

2.4. Kaufprämien für Elektrofahrzeuge

Subventionen der Regierung für den Kauf von NEVs sollen ab 2017 schrittweise gesenkt werden. Nach 2020 sollen keine weiteren direkten Subventionen mehr fließen. Stattdessen soll in Forschung und Entwicklung von NEVs investiert werden.

Allein im Jahr 2015 sollen laut der China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) chinesische Steuergelder im Umfang von mehr als 30 Milliarden RMB (ca. 4 Mrd. EUR) in die Subventionierung von NEVs geflossen sein. China fördert NEVs seit dem Jahr 2010. Dabei werden elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht nur von der Zentralregierung, sondern auch von den Provinz- und Stadtregierungen subventioniert. Somit kann die Gesamtförderung in manchen Fällen von bis zu drei Seiten kommen. Nicht selten werden Lokalregierungen von der Zentralregierung bei der Förderung stark in die Pflicht genommen – und erreichen so häufig ihre finanziellen Belastungsgrenzen.

Die Subventionen für ein einzelnes Elektrofahrzeug können bis zu 120.000 RMB (ca. 16.200 EUR) betragen, für einen rein elektrisch betriebenen Bus sind sogar Förderungen in Höhe von einer Million RMB (ca. 135.400 EUR) möglich. Im Rahmen des 13. Fünfjahresplans (2016-2020) werden der NEV-Branche voraussichtlich insgesamt 390 Millionen RMB (ca. 53 Mio. EUR) an Subventionen zukommen.

2.5. Schwerpunktregionen und lokaler Protektionismus

Zu den drei führenden chinesischen E-Mobilitätsregionen zählen Peking, Shanghai und Shenzhen. Die chinesische Zentralregierung hat bereits 2009 damit begonnen, umfassende Subventionen und Initiativen zur Förderung von Elektromobilität einzuführen. Im Jahr 2014 wurden diese Anstrengungen nochmals deutlich verstärkt. So wurde beispielsweise die Anzahl der Pilotstädte zur Förderung der Elektromobilität von 25 auf mehr als 40 erweitert.

Bis 2015 wurden in China insgesamt 88 Städte zu Pilotzonen für Elektromobilität designiert. Trotz zentral vorgegebener Strategien und Ziele, besteht somit ein weitestgehend dezentrales und wettbewerbsorientiertes Förderumfeld für Elektromobilität.

Lokaler Protektionismus wirkt sich gegenwärtig allerdings noch nachteilig auf eine weitere positive Entwicklung der Branche in China aus. Zutage tritt dieser Protektionismus in

unterschiedlichen Formen: Es kann vorkommen, dass Provinzregierungen auswärtigen Elektroautomobilherstellern anderer Provinzen lediglich dann Zutritt zum lokalen Markt gewähren, wenn diese auch vor Ort ein eigenes Produktionswerk errichten oder Fahrzeugteile von lokalen Herstellern einkaufen. Andere Lokalregierungen richten ihre Subventionspolitik sowie technische Normenvorgaben an lokalen Herstellern von Elektrofahrzeugen aus. Technische Normen können in manchen Provinzen dann sogar von staatlichen Vorgaben abweichen, was den Verkauf von NEVs für Hersteller aus anderen Provinzen oder dem Ausland erschwert. Des Weiteren kann es vorkommen, dass nationale Subventionen in bestimmten Provinzen nicht zugeteilt werden, die in anderen Regionen die Regel sind. So schließen beispielsweise einige Lokalregierungen Plug-in-Hybridfahrzeuge aus dem NEV-Verzeichnis aus oder koppeln Subventionen für diese an die Größe des Treibstofftanks, um lokale Hersteller dieser Fahrzeugmodelle zu bevorzugen.

Im Jahr 2015 wurden über 200.000 Elektroautos von insgesamt 19 Elektroautomobilherstellern und über 120.000 Nutzfahrzeuge von über zehn verschiedenen Herstellern produziert. Dies zeigt, dass eine vergleichsweise geringe Anzahl an Fahrzeugen von einer relativ großen Menge an Herstellern auf den Markt gebracht wird. In China sind insofern viele NEV-Hersteller mit einem unterschiedlichen Niveau in Bezug auf Technologie und Absatzvolumen aktiv.

Laut Experten der chinesischen Plattform für Elektromobilität ChinaEV100, soll die Branche in den kommenden Jahren bis 2020 eine Transformationsphase durchleben. Während staatliche Eingriffe in den Markt zurückgefahren werden, sollen Marktmechanismen eine immer dominantere Rolle spielen. Derzeit schützt lokaler Protektionismus jedoch noch rückständige Hersteller und behindert den Transformationsprozess.

2.6. Deutsch-Chinesische Kooperation zur Elektromobilität

Mitte Juni 2016 fanden in Peking unter der Führung der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel und des chinesischen Ministerpräsidenten Li Keqiang die vierten Deutsch-Chinesischen Regierungskonsultationen statt.

In der zum Abschluss der Gespräche veröffentlichten gemeinsamen Erklärung wurde vereinbart, die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit im Bereich innovativer Antriebe zum elektrischen Fahren fortzuführen und weiter

auszubauen. In Artikel 24 der Erklärung beschließen beide Seiten beispielsweise eine weitere Zusammenarbeit im Rahmen der vierten Chinesisch-Deutschen Innovationskonferenz. Sie wollen dadurch den Dialog und die Zusammenarbeit im Rahmen der gemeinsamen Innovationsplattformen zu den Themen Elektromobilität, sauberes Wasser und Lebenswissenschaften vertiefen. Dabei sollen insbesondere Aspekte wie die Verknüpfung von Innovationsstrategien, Forschungszusammenarbeit und Unternehmensgründung sowie Technologietransfer Berücksichtigung finden.

Des Weiteren sind sich beide Seiten in Artikel 30 der gemeinsamen Erklärung darüber einig, dass Elektromobilität, intelligente Verkehrssysteme sowie automatisiertes und vernetztes Fahren neue Potenziale für eine sichere, saubere und effiziente Mobilität schafft und die Zusammenarbeit in den Bereichen Standardisierung, wissenschaftlicher Austausch sowie Forschungszusammenarbeit weiter fortgeführt werden soll. Darüber hinaus sollen Forschungsinstitutionen, Unternehmen und Städte beider Länder dabei unterstützt werden, neue Kooperationen im Rahmen des im Juni 2011 zwischen dem Bundesumweltministerium und der chinesischen NDRC unterzeichneten Memorandums zur Zusammenarbeit beim Recycling von Traktionsbatterien aufzunehmen.

Im Rahmen der ersten Deutsch-Chinesischen Regierungskonsultationen im Juni 2011 hatten beide Länder in Berlin bereits eine „Gemeinsame Erklärung zur Errichtung einer strategischen Partnerschaft für Elektromobilität“ veröffentlicht. Seitdem hat sich die deutsch-chinesische Zusammenarbeit im Bereich der Elektromobilität beständig weiterentwickelt und umfasst unter anderem Themen wie die Leistung und Sicherheit von Fahrzeugen und Batterien, Batterierecycling sowie intelligente Stromnetze. Im Jahr 2015 haben sich beide Seiten beispielsweise bereits auf einheitliche Standards für Stecker von Wechselstromladeeinrichtungen (AC) geeinigt. Fahrzeuge beider Länder lassen sich dadurch mit dem gleichen AC-System aufladen.

Die vollständige Erklärung der Bundesregierung kann dem folgenden Link entnommen werden:

<https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Pressemitteilungen/BPA/2016/06/2016-06-13-regierungskonsultationen.html> (Deutsch)

3. Informationen zum Markteintritt

3.1. Lenkungskatalog für ausländische Investitionen

Im Rahmen des Lenkungskataloges für ausländische Investitionen der chinesischen Regierung, der 2015 überarbeitet wurde, werden unterschiedliche Sektoren in die drei Kategorien erwünscht, eingeschränkt und verboten (encouraged / restricted / prohibited) unterteilt.

Der Katalog in chinesischer Sprache kann dem nachfolgenden Link entnommen werden:

<http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/W020150402621354319030.pdf> (Chinesisch)

Auf der folgenden Webseite findet sich eine englische Übersetzung:

http://www.fdi.gov.cn/1800000121_39_4830_0_7.html

China verfolgt eine aktive Politik zur Förderung der eigenen Industrie im Bereich der Elektromobilität. Für die Produktion von NEVs und deren Komponenten sind vor allem die folgenden Abschnitte des Lenkungskatalogs relevant:

- Encouraged Foreign Investment Industries: Automobile Manufacturing (insbesondere Art. 207 und 237)
- Restricted Foreign Investment Industries: Manufacturing Industries (insbesondere Art. 11)

Eine neue Fassung des Lenkungskatalogs soll in 2017 veröffentlicht werden.

3.2. Regularien für Automobilhersteller zur Produktion von Elektrofahrzeugen

Weitere relevante Regularien wurden vom MIIT in 2009 erlassen und beinhalten Vorgaben und Informationen (zur Klassifizierung von New Energy Vehicles, Produktionsanforderungen, Prüfungsstandards, Antragsunterlagen etc.), die von allen Herstellern von Elektrofahrzeugen und deren Komponenten befolgt werden müssen. Beispielsweise wird darin festgelegt, dass ein Hersteller in China mindestens eine der drei Schlüsseltechnologien des Elektroautos (Batterie, Elektronik, Motor) beherrschen und ein entsprechendes Patent besitzen muss.

Die Regularien in chinesischer Sprache können der nachfolgenden Webseite entnommen werden:

<http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1653100/c3673755/content.html> (Chinesisch)

Ein Mitte August 2016 vom MIIT veröffentlichter neuer Entwurf dieser Regularien, der derzeit noch gesetzgebenden Körperschaften zur Beratung und Abstimmung vorliegt, soll die Vorversion aus dem Jahr 2009 ablösen. Wann die neue Regelung in Kraft treten soll, ist derzeit noch nicht bekannt.

In der Neuauflage sollen NEVs neu klassifiziert werden. In Zukunft gelten demnach nur noch Plug-In-Hybridfahrzeuge, Batterie-Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge als NEVs. Zuvor waren auch durch andere alternative Energien, wie beispielsweise den als Dieselerersatz fungierenden Dimethylether, angetriebene Fahrzeuge als NEVs bezeichnet worden. Außerdem müssen NEV-Hersteller voraussichtlich über die drei Schlüsseltechnologien des Elektrofahrzeugs (Batterie, Elektronik, Motor) verfügen, statt wie bisher lediglich über eine der genannten Technologien. Des Weiteren werden NEV-Hersteller dazu angehalten, eine eigene Datenbank einzurichten, die verschiedene Informationen ihrer abgesetzten Fahrzeuge während der gesamten Nutzungsdauer speichert.

Das MIIT verfolge mit diesen Veränderungen das Ziel, den NEV-Herstellermarkt besser zu regulieren und Hersteller vom Markt zu drängen, die den neuen Standards nicht gerecht werden. Dies könnte auch dazu beitragen, dass sich Hersteller vermehrt auf die Entwicklung qualitativ hochwertigerer Fahrzeuge konzentrieren, um den Auflagen des MIIT zu entsprechen. Durch den neuen Entwurf soll auch eine bessere Verteilung von Subventionen gewährleistet und diesbezüglicher Subventionsbetrug vorgebeugt werden, da die Hersteller dazu verpflichtet werden, ihre Produkte kontinuierlich zu verbessern und innovativer zu arbeiten.

Ein Bericht mit weiteren Informationen hierzu kann der folgenden Webseite entnommen werden:

http://www.chinadaily.com.cn/business/motoring/2016-08/29/content_26625348.htm (Englisch)

Der Entwurf der neuen Regularien ist auf der folgenden Webseite verfügbar:

<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057585/n3057592/c5202245/part/5202450.pdf> (Chinesisch)

3.3. Geplante Mindestquote für Elektrofahrzeuge

Laut einem Ende September 2016 veröffentlichten Entwurf des MIIT soll für Automobilhersteller ab 2018 eine ver-

pflichtende Mindestquote für Elektrofahrzeuge eingeführt werden.

Dem Entwurf zufolge sollen in China künftig produzierte oder importierte Fahrzeuge mit einem Punktesystem bewertet werden: Automobilhersteller mit einer jährlichen Produktionskapazität von mindestens 50.000 Personenkraftwagen erhalten auf Basis des Kraftstoffverbrauchs ihrer herkömmlich angetriebenen Fahrzeuge und der Anzahl ihrer produzierten NEVs und deren Kilometerreichweite positive bzw. negative Punkte.

Die Summe der Punkte für NEVs muss laut MIIT im Jahr 2018 acht Prozent, im Jahr 2019 zehn Prozent und im Jahr 2020 zwölf Prozent der produzierten oder importierten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausmachen. Als NEVs werden neben Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb auch Plug-In Hybridfahrzeuge und Modelle mit Brennstoffzellenantrieb definiert. Kann ein Automobilhersteller die vorgegebene Quote nicht erfüllen, müssen zusätzliche Punkte, ähnlich dem Emissionshandel, von Konkurrenten erworben werden. Ansonsten müssen Hersteller mit Sanktionen wie etwa Produktionsverbot von herkömmlich betriebenen Fahrzeugen oder der Entzug von Subventionen für NEVs rechnen.

Mit dem Entwurf verfolgt die chinesische Regierung das Ziel, die Elektromobilität in China weiter voranzutreiben. Das neue Punktesystem stellt vor allem ausländische Fahrzeughersteller vor die Herausforderung, ihre Produktionskapazitäten von Elektrofahrzeuge in China weiter auszubauen, denn bisher verkaufen sie in China überwiegend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Ein Bericht mit weiteren Informationen hierzu kann der folgenden Webseite entnommen werden:

http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2016-09/26/content_26895206.htm (Englisch)

Der Entwurf ist auf der folgenden Webseite verfügbar:

<http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1652858/n1652930/n3757018/c5400701/content.html> (Chinesisch)

3.4. Schutz geistigen Eigentums

Immaterielle Vermögenswerte und geistiges Eigentum (auch Intellectual Property (IP)) sollten in China unbedingt geschützt werden. Beispielsweise empfiehlt es sich Marken anzumelden, sobald der Gedanke an eine Geschäftstätigkeit in China aufkommt. Darüber hinaus sollte eine Marke

zusätzlich bei der General Administration of Customs (GAC) hinterlegt werden. Bei der Anmeldung von Patenten in China ist die Einschaltung und Beratung durch einen Patentanwalt unabdingbar, da hierbei sensible Informationen offengelegt werden müssen.

Messen sind zentral für den Zutritt auf einen internationalen Markt wie China. Allerdings steigt das Risiko für Nachahmungen und Rechtsverletzungen durch die Offenlegung von sensiblen und innovativen Details eines Produktes bzw. einer Technologie auf Messeveranstaltungen stark an. Zur Vorbereitung auf eine Messe gehört deshalb neben der Entwicklung einer Produkt- und Vermarktungsstrategie auch die Ausarbeitung einer Strategie zum Schutz des geistigen Eigentums. Eine solche Strategie umfasst beispielsweise die genaue schriftliche Dokumentation eigener Marken, Patente und Urheberrechte. Darüber hinaus empfiehlt sich eine Gültigkeitsprüfung bestehender geistiger Eigentumsrechte von Ausstellungsprodukten und -technologien. In China verfügen einige Messen auch über ein eigenes Beschwerdecener, das vom State Intellectual Property Office (SIPO), geleitet wird. Es ist deshalb auch sinnvoll, eine solche Beschwerdestelle am Messestandort vorab zu identifizieren.

Prinzipiell ist es in China empfehlenswert, die wesentlichen Technologiebestandteile, die das Know-how einer Firma ausmachen, weiterhin im Ausland zu produzieren. Alternativ kann beispielsweise eine Diversifizierungsstrategie zur Anwendung kommen, bei der die Fertigung von einzelnen Komponenten auf unterschiedliche chinesische Zulieferer aufgeteilt wird. Know-how, Dokumente, Muster und Modelle etc. sollten nur nach dem sogenannten „Need-to-Know“-Prinzip weitergegeben werden.

Am Firmenstandort sind Besucher- und Zugriffsrestriktionen in sensiblen Bereichen sinnvoll. Auch strikte Unternehmensregeln, Geheimhaltungsvereinbarungen und eindeutige Vertragsformulierungen bieten sich als Schutzmöglichkeit an.

Hilfestellung vor Ort bietet unter anderem der sogenannte „China IPR SME Helpdesk“, der mit Unterstützung der Europäischen Kommission eigens eingerichtet wurde, um europäische kleine und mittelständische Unternehmen durch die Bereitstellung freier Informationen und Dienstleistungen zu schützen. Neben Schulungen und Veranstaltungen bietet die Webseite des Helpdesk umfangreiche Informationen und Trainingsmaterialien an, teilweise auch in deutscher Sprache:

<http://www.china-iprhelpdesk.eu>

3.5. Handlungsoptionen und -empfehlungen

Aufgrund von sprachlichen Hürden, Mangel an verlässlichen Informationen und Kontakten nutzen deutsche Unternehmen, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), noch nicht das Potenzial, das der chinesische Markt für Elektromobilität bietet. Dabei ist ein Bewusstsein für die Anforderungen globaler Märkte für KMU besonders wichtig, denn Innovationen im ‚disruptiven‘ Technologiefeld Elektromobilität gehen oft gerade von KMU aus. Deutsche Unternehmen im Kontext Elektromobilität sollten sich deshalb über die neusten Entwicklungen im dynamischen chinesischen Markt informieren und Zugänge identifizieren. Dies kann zu neuen Kooperationen und Geschäftsbeziehungen führen und damit die deutsche Kompetenz bei der Elektromobilität stärken.

Um vom wachsenden Elektromobilitätsmarkt in China zu profitieren, ist es notwendig, die Markttrends und lokale Gegebenheiten zu verstehen sowie Schlüsselorganisationen vor Ort zu kennen. Insgesamt betrachtet lässt sich der Schluss ziehen, dass der chinesische E-Mobilitätssektor aufgrund der ehrgeizigen Ausbauziele der chinesischen Regierung in vielen Bereichen für ausländische Unternehmen aussichtsreiche Möglichkeiten bietet. Die zahlreichen Initiativen zur Förderung und Weiterentwicklung von Elektromobilität in China sowie Vielzahl an chinesischen Anbietern eröffnen deutschen Unternehmen Marktchancen in unterschiedlichen Bereichen: Anfängen von Forschungs- und Entwicklungsberatung für Antriebstechnologien, über Informations- und Kommunikationstechnologien sowie bei Produktionsanlagen und Trainingsdienstleistungen bietet sich ein interessantes Betätigungsfeld. Darüber hinaus besteht Bedarf nach deutschen Lösungen im Bereich von Ladestationen und beim Recycling, beispielsweise von Batterien. Ebenfalls erforderlich sind ausländische Lösungen bei abgestimmten Fahrzeugdesigns und im Leichtbaubereich sowie bei Prüfungs- und Zertifizierungsleistungen. Da das komplette Elektrofahrzeug effizient gestaltet sein muss, bestehen auch aussichtsreiche Marktchancen bei energiesparenden Komponenten.

Die Differenz zwischen den Zielen bei der Elektromobilität in China und den bisher vorhandenen Technologien bietet vielfältige Ansatzmöglichkeiten. Inwieweit diese Entwicklungen es auch deutschen Unternehmen möglich macht, ihre Geschäfte in China auszubauen, wird stark davon abhängen, ob sie innovative, auf chinesische Anforderungen angepasste Lösungen anbieten und wie geschickt sie ihre chinesischen Partner auswählen.

Bei der Umsetzung von Vorhaben im Bereich der Elektromobilität in China spielen auch Pilotprojekte durch ihren Versuchscharakter eine wesentliche Rolle. In China ist es üblich neue Projekte und Reformen erst im kleinen Format zu testen, bevor sie landesweit angewandt werden. Technologien und Lösungen, die ihre Nützlichkeit bei Referenzprojekten beweisen, können potenziell auf landesweite Forderung und Nutzung hoffen. Durch interessante Partizipationsprojekte bspw. auf Stadt- bzw. Provinzebene können sich deutsche Firmen frühzeitig eine gute Ausgangslage verschaffen. Durch Bewerbung von deutschen Lösungen bei lokalen Akteuren, Partnern und Behörden im Rahmen von Referenzprojekten kann zur weiteren Verbreitung der Lösungen im Großraum dieser Städte und perspektivisch in ganz China beigetragen werden.

Empfehlungen zur Marktvorbereitung:

- Gründliche Analyse und regelmäßiges Einholen von Informationen, um qualifizierte strategische Entscheidungen treffen zu können und den Anschluss an den dynamischen chinesischen Elektromobilitätsmarkt nicht zu verpassen
- Marktmöglichkeiten und –bedingungen in mehreren Städten und bei verschiedenen Fahrzeugtypen (Pkw, Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs, Nutzfahrzeuge, Mini-EVs etc.) prüfen
- Frühzeitig Maßnahmen zum Schutz geistigen Eigentums treffen

Empfehlungen zur Marktbearbeitung:

- Auf chinesische Anforderungen angepasste Lösungen entwickeln und anbieten
- Chinesische Nutzersicht und –präferenzen im Bereich Elektromobilität miteinbeziehen
- Geschickte und überlegte Wahl möglicher chinesischer Geschäfts- bzw. Projektpartner
- Mitwirkung an Pilot- bzw. Leuchtturmprojekten
- Auf sich rasch ändernde (staatliche) Rahmenbedingungen einstellen
- Einflussmöglichkeiten bei der Entwicklung von Standards bzw. Normen nutzen, beispielsweise durch Partizipation in entsprechenden deutsch-chinesischen Arbeitsgruppen

Aufbauend auf ihrer langjährigen Erfahrung bietet die AHK Greater China Beijing deutschen Unternehmen, insbesondere KMU, ihre Unterstützung beim Markteintritt im Bereich der Elektromobilität an. Der folgende Abschnitt beinhaltet darüber hinaus weitere wichtige Kontakte im Kontext der Elektromobilität in China.

4. Wichtige Marktakteure und Anlaufstellen

4.1. Deutsche und internationale Anlaufstellen

German Industry & Commerce Greater China (AHK Greater China)

Unit 0830, Landmark Tower II, 8 North Dongsanhuan Road
Chaoyang District, 100004 Peking, China
Tel: +86-10-6539-6688
Fax: +86-10-6539-6689
Email: info@bj.china.ahk.de
Web: www.china.ahk.de

Germany Trade & Invest (GTAI)

Unit 0811, Landmark Tower II, 8 North Dongsanhuan Road
Peking, China
Tel: +86 10 6590 6168
Fax: +86 10 6590 6167

25/F China Fortune Tower, 1568 Century Avenue
Shanghai 200122, China
Tel: +86 21 5081 2266
Fax: +86 21 6875 3640
Web: www.gtai.de

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Sunflower Tower, Room 1100, Maizidian Street 37
Chaoyang District, Peking, China
Email: giz-china@giz.de
Web: www.giz.de

Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland in der Volksrepublik China

17 Dongzhimenwai Dajie, Chaoyang District, Peking, China
Tel: +86 10 8532 9000
Fax: +86 10 6532 5336
Web: www.china.diplo.de

German Association of the Automotive Industry (VDA)

Office 0512, Landmark Tower 2, 8th North Dong San Huan
Road, Chaoyang District, Peking, China
Tel: +86-10- 400-0650770
Fax: +86-10-65900406

Room 301, Building 2, SAITC, No. 79 Tongjia Road
Shanghai, China
Tel: +86-21-39197012
Email: qmc@vdachina.com.cn
Web: www.vdachina.com.cn/en/index.php

China IPR SME Helpdesk

Room 2480, Peking Sunflower Tower, No. 37 Maizidian
Street, Chaoyang District, Peking, China
Tel: +86 10 6462 0892
Fax: +86 10 8527 6923
Email: question@china-iprhelpdesk.eu
Web: www.china-iprhelpdesk.eu

4.2. Chinesische staatliche Anlaufstellen

National Development and Reform Commission (NDRC)

No. 38 Yuetan Street (S), Xicheng District, Beijing, China
Tel: +86 10 6850 2087
Fax: +86 10 6850 2088
Web: www.ndrc.gov.cn

Ministry of Science & Technology (MOST)

15B Fuxing Road, Beijing, China
Tel: +86 10 5888 1385
Web: www.most.gov.cn

Ministry of Industry and Information Technology (MIIT)

13 West Chang'an Road, Beijing, China
Tel: +86 10 6820 8025
Web: www.miit.gov.cn

Beijing Municipal Commission of Development & Reform

No. 2 South Fuxing Road, Xicheng District, Beijing, China
Tel: +86 10 6641 5588
Web: www.bjpc.gov.cn

Shanghai Municipal Development & Reform Commission

No.200 Renmin Avenue, Shanghai, China
Tel: +86 021 2311 1111
Web: www.shdrc.gov.cn

Shenzhen Municipal Development & Reform Commission

Floor 3, Zone C, Citizen Center, No. 3 Fuzhong Road, Futian
District, Shenzhen, Guangdong, China
Tel: +86 755 8812 5842
Email: zwgk@szpb.gov.cn
Web: www.szpb.gov.cn

State Grid Corporation of China (SGCC)

No. 86, West Chang'an Street
Xicheng District, Beijing, China
Tel: +86 (0) 95598
Email: sgcc-info@sgcc.com.cn
Web: www.sgcc.com.cn

China Southern Power Grid (CSG)

No.6, Huasui Road, Zhujiang Xincheng, Tianhe District
Guangzhou, China, 510623
Tel: +86 20 38121080
Fax: +86 20 38121089
Email: international@csg.cn
Web: <http://eng.csg.cn/home/>

4.3. Weitere chinesische Anlaufstellen

ChinaEV100

A Block, Building 17, Science and Technology Park, Beijing
Tsinghua Science Park, Haidian District, Beijing, China
Tel: +86 82159419/20/21/22
Fax: +86 10- 82159419/20/21/22-820
Email: office@chinaev100.org
Web: www.chinaev100.org/Index.aspx

China Automotive Technology and Research Center (CATARC)

68, East Xianfeng Road, Dongli District, Tianjin, China
Tel: +86 022-84370000
Fax: +86-22-24370843
Email: bangongshi@catarc.ac.cn
Web: www.catarc.ac.cn

China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)

No.46 SanLiHe Road, Xicheng District, Beijing
Tel: +86 010-68594851
Email: caam@caam.org.cn
Web: www.caam.org.cn

Association of Beijing New Energy Automotives

Room 1008, International Exchange Bldg.
No. 66 West Beisanhuan Road
Haidian District, Beijing
Tel: +86 010-68945320
Email: abnea@abnea.org.cn
Web: www.abnea.org.cn

Beijing New Energy Vehicle Promotion Center

Floor 6, No.16 Xizhimennan Road
Xicheng District, Beijing
Tel: +86 010-66158705
Email: njm711@sina.com
Web: www.bjxnyqc.org

4.4. Chinesische Unternehmen und Institute

BYD Auto

No.3009, BYD Road, Pingshan
Shenzhen, 518118, China
Tel: +86-755-89888888
Email: bydpv@byd.com
Web: www.byd.com.cn

Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC Motor)

No. 99, Shuanghe Street, Shunyi District, Beijing, China
Tel: +86-10- 56636000
Email: ir@baicmotor.com
Web: www.baicmotor.com

Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC Motor)

489 Weihai Road, Shanghai, China
Tel: +86-21-22011888
Fax: +86-21-22011777
Email: saicmotor@saicmotor.com
Web: www.saicmotor.com/english/index.shtml

Potevio

No.6, Haidian North Two Street, Haidian District
Beijing, China
Tel: +86 10-62683861
Email: kangshu@potevio-intl.com
Web: www.potevio.com/en/

Beijing Institute of Technology (BIT)

5 South Zhongguancun Street, Haidian District
Beijing, China
Tel: +86 10- 6891 4247
Email: office@bit.edu.cn
Web: <http://english.bit.edu.cn/>

Tsinghua University

No. 30, Shuangqing Road, Haidian District, Beijing, China
Tel: +86-10-62781943
Email: liaison@tsinghua.edu.cn
Web: www.tsinghua.edu.cn

Tongji University

1239 Siping Road, Shanghai, China
Tel: +86-21-65983300
Fax: +86-21-65988885
Email: xzxx@tongji.edu.cn
Web: www.tongji.edu.cn/english/

Impressum

Herausgeber

Dieser Leitfaden erscheint im Rahmen des EMOChina Projekts (Laufzeit: April 2015 bis März 2017) der German Industry & Commerce Greater China Beijing, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert wird (FKZ: 01MX15003).

German Industry & Commerce Greater China | Beijing
Landmark Tower II | Unit 0830 | 8 North Dongsanhuan Road
Chaoyang District | Beijing 100004 | P.R. China
德中工商技术咨询服务 (太仓) 有限公司 | 北京分公司
中国北京市朝阳区东三环北路8号亮马河大厦二座8层
www.china.ahk.de | www.econet-china.com

Stand

Dezember 2016

Kontaktperson

Bernhard Felizeter
felizeter.bernhard@bj.china.ahk.de

Cover Foto

Charging battery of an electric car hat "wellphoto - Fotolia"

Disclaimer

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Herausgebers. Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.