

Position

Lithium-Ionen-Zellen und Ursprungsregeln in EU-Freihandelsabkommen
März 2020

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Dr. Kurt-Christian Scheel

Abteilungsleiterin
Dr. Karoline Kampermann

Anwendung der Zollvorteile aus den Abkommen auf Elektro- und Hybridfahrzeuge sicherstellen

Die Freihandelsabkommen der Europäischen Union (EU) spielen für die deutschen Automobilhersteller und deren Zulieferindustrie eine wesentliche Rolle. Durch Anwendung der Abkommen können Zölle bei der Einfuhr von Fahrzeugen sowie Fahrzeugkomponenten in den Vertragspartnerstaaten vermieden bzw. reduziert werden. Derzeit befinden sich 42 Freihandelsabkommen (FTA) der EU mit 73 Ländern in Kraft. Die Ursprungsregeln in diesen Abkommen spielen für die Automobilindustrie die zentrale Rolle, um die in der EU hergestellten Produkte für die aus den Abkommen resultierenden Zollvorteile zu qualifizieren. Komplizierte, mit übermäßiger Bürokratie verbundene und nicht erfüllbare Ursprungsregeln sind einer der Hauptgründe für eine niedrige Nutzungsrate von FTA. Die Nutzungsrate von FTA könnte deutlich verbessert werden, indem in Zukunft einfache und nutzbare Ursprungsregeln in FTA verankert werden. Dies gilt für konventionelle Verbrennerfahrzeuge – aber in besonderem Maße für Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Status Quo: Aktuelle Ursprungsregeln in EU-FTA können von Elektro- und Hybridfahrzeugen nicht erfüllt werden

Über 75% der in Deutschland hergestellten Elektrofahrzeuge werden exportiert, aktuell knapp 30% in Länder außerhalb der EU. Unter Berücksichtigung der zunehmenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen in FTA-Partnerländern der EU ist zu beachten, dass insbesondere die Ursprungsregeln der Freihandelsabkommen der ersten Generation (z. B. Schweiz, Südafrika, Mexiko) aber auch zum Teil der zweiten Generation (z. B. Südkorea, Andenstaaten) nicht den tatsächlichen wirtschaftlichen Umständen in der EU gerecht werden. So ist z. B. in den Abkommen der ersten Generation für Lithium-Ionen-Zellen eine EU-Wertschöpfung i. H. v. 70% oder ein

Tarifsprung für alle verwendeten Nicht-EU-Materialien inklusive eine EU-Wertschöpfung i. H. v. 60% zu erzielen, um Lithium-Ionen-Zellen als EU-Ursprungswaren zu qualifizieren.

Die für die Zellfertigung erforderlichen Rohstoffe sowie Vormaterialien stehen derzeit in der EU jedoch nicht in ausreichender Quantität und Qualität zur Verfügung. Somit müssen selbst im Falle einer Zellfertigung in der EU alle erforderlichen Produktionsmaterialien aus Ländern außerhalb der EU eingeführt werden. Da der Wert der eingeführten Materialien durchschnittlich 80% des Wertes einer fertigen Lithium-Ionen-Zelle ausmacht, können die oben angeführten Ursprungsregeln folglich derzeit nicht erfüllt werden.

Auch durch eine Weiterverarbeitung der Zellen in der EU bis zum fertigen Hochvoltspeicher kann nicht ausreichend EU-Wertschöpfung erzielt werden, um einen Hochvoltspeicher als EU-Ursprungsware zu qualifizieren, da die hierfür notwendige Fertigungstiefe nicht erreicht wird.

Dies führt zu folgendem Befund: Aktuell kann aufgrund der benötigten Materialien maximal eine EU-Wertschöpfung von 20% erreicht werden. Im Falle einer EU-Fertigung beginnend bei der Elektrodenfertigung bis hin zum Hochvoltspeicher kann nach aktuellem Stand maximal eine EU-Wertschöpfung bis zu 30% erreicht werden.

Konsequenz: Anpassung der Ursprungsregeln für Batteriezellen dringend geboten

Die aktuell maximal erreichbare EU-Wertschöpfung ist nicht ausreichend, um einen Hochvoltspeicher als EU-Ursprungsware in bestehenden EU-FTA zu qualifizieren. Demnach muss der Nicht-EU-Anteil eines Hochvoltspeichers ursprungsschädlich in der Wertschöpfungskalkulation eines Elektro- oder Hybridfahrzeugs berücksichtigt werden. Da der Hochvoltspeicher den größten Wertanteil eines Fahrzeugs ausmacht (30% bis 50% des Fahrzeugwerts) führt dies heute dazu, dass Elektro- oder Hybridfahrzeuge die Ursprungsregeln in den meisten EU-Freihandelsabkommen nicht erfüllen und sich somit nicht für die Zollvorteile aus diesen Abkommen qualifizieren können.

Um die Nutzung der FTAs auch für Elektro- und Hybridfahrzeuge zu gewährleisten, die einen immer größeren Anteil im Produktportfolio der Automobilhersteller einnehmen und so die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, ist es somit zwingend erforderlich, die Ursprungsregeln in den aktuellen sowie in künftigen Freihandelsabkommen der EU in der Art anzupassen, dass sich Elektroden als Teil eines elektrischen Akkumulators sowie die daraus resultierenden Folgeprodukte (Batteriezelle, Batteriemodul und Hochvoltspeicher) bei einer Fertigung in der EU als EU-Ursprungswaren qualifizieren.

Da die wesentlichen Komponenten einer Batterie-Elektrode aktuell sowie auch in den nächsten Jahren in der EU nicht verfügbar sein werden, müssen nachfolgende Vormaterialien auch weiterhin außerhalb der EU bezogen werden:

Anode (HS-UPos 8507 90)

- Kupferfolie mit einer Dicke von weniger als 0,15 mm (HS-Pos 7410 KN)
- Graphitzubereitung (HS-Pos 3801 KN)

Kathode (HS-UPos 8507 90)

- Aluminiumfolien mit einer Dicke von weniger als 0,2 mm (HS-Pos 7607 KN)
- Gemisch aus Lithium, Kobalt, Nickel und Mangan (HS-Pos 3818 KN)

Petitum 1: Einführung einer Tarifsprungklausel für die HS-UPos 8507 90

Die oben angeführten Vormaterialien stellen keine präferenziellen EU-Ursprungswaren dar und werden dies auch langfristig mangels natürlicher Ressourcen in der EU nicht sein. Unter Berücksichtigung des präferenziellen Status der Vorprodukte sowie möglicher Entwicklungen im Bereich der Elektrodenfertigung in der EU kann eine Elektrode somit nur dann den Status einer EU-Ursprungsware erhalten, sofern für die HS-UPos 8507 90 eine Tarifsprungklausel (CTH) als Ursprungsregel vorgesehen ist. Diese Regel ist grundsätzlich erfüllt, sobald das Beschichten der Aluminiumfolien bzw. Kupferfolien mit den Aktivmaterialien in der EU im Rahmen der Elektrodenfertigung erfolgt.

Petitum 2: Alternative Wertschöpfungsregel

Da aktuell die Elektrodenfertigung mit der Beschichtung der Folien nicht in der EU erfolgt und der Aufbau ausreichender Fertigungskapazitäten noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird, sprechen wir uns für Lithium-Ionen-Akkumulatoren der HS-UPos 8507 60 ergänzend für eine angepasste alternative Wertschöpfungsregel aus. Zum Erhalt der EU-Ursprungseigenschaft sollte ein Anteil an Vormaterialien ohne EU-Ursprung bis maximal 70% zulässig sein. Hierbei wurde bereits berücksichtigt, dass aktuell bei einer Zellenfertigung in der EU der Nicht-EU-Anteil 80% beträgt und dieser durch den Aufbau neuer EU-Fertigungsstätten für Aluminium- und Kupferfolien der für die Elektromobilität erforderlichen Qualität in den nächsten Jahren auf 70% reduziert werden kann. Sofern der sowohl von der EU-Kommission als auch der Bundesregierung sowie der Industrie angestrebte Auf- und Ausbau einer EU-Fertigung dies in Bezug auf Kapazitäten wie auch Volumen ermöglicht, wäre langfristig eine Absenkung des Nicht-EU-Anteils auf bis zu 60% grundsätzlich denkbar.

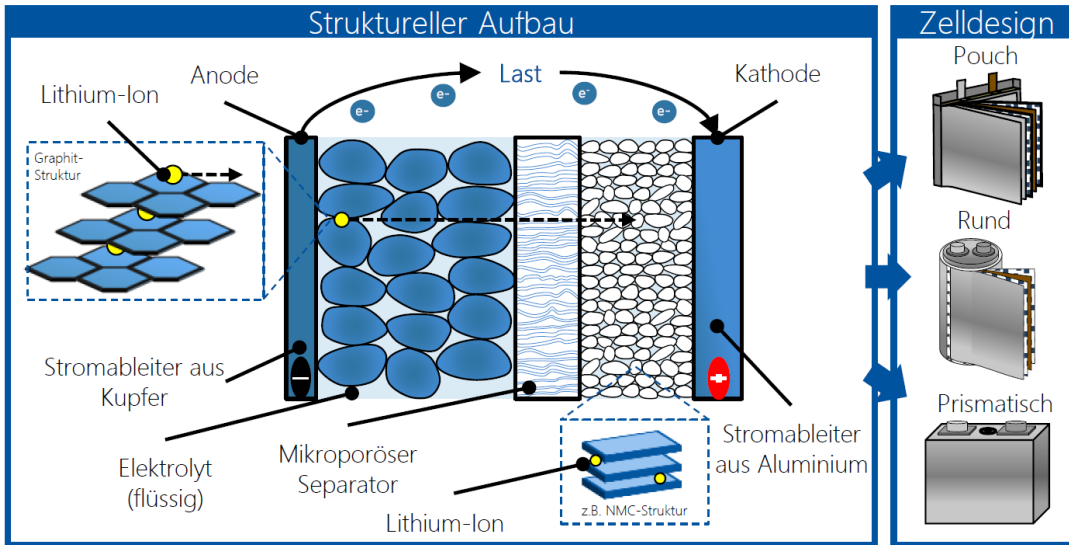
Um zukünftigen Entwicklungen in der Batterieforschung gerecht zu werden, sollte jedoch nicht ausschließlich die HS-UPos 8507 60 betrachtet werden. In der Zukunft nicht auszuschließen sind beispielsweise Durchbrüche in der Verwendung von Feststoffelektrolyten, was eine Einreihung in die HS-UPos 8507 80 erfordern kann. Auch werden aktuell bereits Nickel-Metall-Batterien für Hybridfahrzeuge verwendet, die in der HS-UPos 8507 50 einzureihen sind. Eine alternative Wertschöpfungsklausel für die HS-UPos 8507 90 erlaubt zudem mehr Flexibilität hinsichtlich der diversen Teile für die unterschiedlichen Batterien und bietet Potential für die Nutzung von anteiligen Lieferantenerklärungen in der Zukunft. Diese Vorteile sind auch mit Blick auf zukünftige Entwicklungen auf Batterieteilebasis wesentlich. Deshalb plädieren wir dafür, die alternative Wertschöpfungsregel auch auf die oben genannten Unterpositionen anwenden zu können.

Um den mit dieser Prognose verbundenen Unsicherheiten wirksam zu begegnen, sollte der Anteil der zu erfüllenden Wertschöpfung entweder im Rahmen der generellen Evaluierung von FTA oder frühestens nach 10 Jahren überprüft werden. Eine etwaige Erhöhung des geforderten EU-Wertschöpfungsanteils sollte auf Basis von Konsultationen mit der Industrie sowie der Prüfung der Verfügbarkeit der relevanten Materialien in Quantität und Qualität in der EU erfolgen.

Fazit

Durch die oben beschriebene phasen- bzw. stufenweise Anpassung der Ursprungsregeln für Elektroden als Teile eines elektrischen Akkumulators (HS-UPos 8507 90 KN) würde sichergestellt werden, dass sich bei einer Fertigung in der EU die beschichteten Elektroden als Vorprodukt einer Batteriezelle als EU-Ursprungswaren qualifizieren. Somit könnten sich auch die Folgeprodukte (Batteriezelle, Zellmodul und Hochvoltspeicher) unter Anwendung der bestehenden Ursprungsregeln der EU-FTA als EU-Ursprungswaren qualifizieren. Die Batteriezelle, das Zellmodul sowie der Hochvoltspeicher könnten in vollem Umfang der EU-Wertschöpfung eines E-Fahrzeugs hinzugerechnet werden, wodurch die Erreichung der auf Fahrzeugebene zu erfüllenden Wertschöpfungsziele ermöglicht würde und Zollvorteile bei der Einfuhr in den Vertragspartnerstaaten künftig genutzt werden könnten.

Funktionsprinzip einer Lithium-Ionen-Batterie (Quelle: PEM der RWTH Aachen & VDMA 2018)



Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand März 2020