

Policy Brief:**Der Handelsstreit zwischen
der EU und den USA****Abschaffung von Autozöllen als Ausweg
aus dem Konflikt?****Harald Oberhofer, Gerhard Streicher, Yvonne Wolfmayr**Wissenschaftliche Assistenz: Irene Langer,
Peter Reschenhofer, Gabriele Wellan



Policy Brief:

Der Handelsstreit zwischen der EU und den USA Abschaffung von Autozöllen als Ausweg aus dem Konflikt?

Harald Oberhofer, Gerhard Streicher, Yvonne Wolfmayr

Juli 2018

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Begutachtung: Peter Huber • Wissenschaftliche Assistenz: Irene Langer, Peter Reschenhofer, Gabriele Wellan

Inhalt

Die Analyse der aktuellsten Entwicklungen im Handelsstreit zwischen der EU und den USA diskutiert zunächst die generellen handelspolitischen Rahmenbedingungen für die Auseinandersetzung und die Bedeutung des Außenhandels mit den USA für die österreichische Wirtschaft. Wie eine modellbasierte Berechnung der möglichen Beschäftigungseffekte einer vollständigen (multilateralen) Abschaffung aller Zölle auf Pkw in den USA, der EU, China, Japan und Südkorea zeigt, wären durchwegs positive Beschäftigungseffekte einer solchen Vereinbarung zu erwarten. Aus den Berechnungen werden abschließend Politikempfehlungen abgeleitet.

Rückfragen: harald.oberhofer@wifo.ac.at, gerhard.streicher@wifo.ac.at, yvonne.wolfmayr@wifo.ac.at, irene.langer@wifo.ac.at, peter.reschenhofer@wifo.ac.at, gabriele.wellan@wifo.ac.at

2018/196/S/ 000

© 2018 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Medieninhaber (Verleger), Herausgeber und Hersteller: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung,
1030 Wien, Arsenal, Objekt 20 • Tel. (+43 1) 798 26 01-0 • Fax (+43 1) 798 93 86 • <http://www.wifo.ac.at/> • Verlags- und Herstellungsort: Wien

Verkaufspreis: 20 € • Kostenloser Download: <http://www.wifo.ac.at/wwa/pubid/61203>

| Inhalt | Seite |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1. Einleitung | 1 |
| 2. Handelspolitische Rahmenbedingungen im Außenhandel zwischen den USA und der EU | 3 |
| 3. Der österreichische Außenhandel mit den USA | 7 |
| 4. Das ADAGIO-Simulationsmodell | 12 |
| 5. Die Beschäftigungseffekte einer multilateralen Abschaffung der Autozölle | 14 |
| 6. Schlussfolgerungen | 17 |
| 7. Anhang | 19 |
| 8. Literaturhinweise | 21 |

1. Einleitung¹⁾

Die angekündigten und zum Teil bereits umgesetzten protektionistischen Maßnahmen der USA, insbesondere die Einführung von Schutzzöllen, haben Vergeltungsmaßnahmen der Handelspartner provoziert und laufen Gefahr, in einen globalen Handelskrieg zu münden. Die Gefahr einer Eskalation des Handelsstreits besteht auf mehreren Fronten. Dazu zählen die Einfuhrzölle und Importkontingente auf Waschmaschinen und Solarmodule, Schutzzölle auf Stahl und Aluminium, Zölle gegenüber China im Bereich zukunftssträchtiger Technologieprodukte und zuletzt die Androhung von Schutzzöllen auf Kraftfahrzeuge (Kfz) und Kfz-Teile. Ungewöhnlich dabei ist insbesondere die Einführung und Ankündigung der Schutzzölle der USA unter Berufung auf die Gefährdung der nationalen Sicherheit durch Stahl und Aluminiumeinfuhren sowie Auto- und Autoteilimporte. Die USA reizen damit die Ausnahmeregelung der WTO für Schutzzölle voll aus und umgehen den von den Regeln her notwendigen Nachweis von unfairem Verhalten der Handelspartner.

Übersicht A1 im Anhang zeigt die Chronologie der Geschehnisse. Eine unmittelbare Betroffenheit für die EU ergibt sich durch die Einhebung von Schutzzöllen in der Höhe von 25% auf Stahl und 10% auf Aluminium seit dem 1. Juni 2018 und die Androhung von Zöllen in Höhe von 25% auf Kraftfahrzeuge und Kfz-Teile. Auf US-Stahl- und Aluminiumzölle hat die EU mit einer Einleitung eines Streitbeilegungsverfahrens gegen die USA sowie Vergeltungszöllen in einem Schadensausmaß von insgesamt 2,8 Mrd. € (3,2 Mrd. \$) reagiert. Zusätzlich hat die EU-Kommission am 18. Juli 2018 Schutzmechanismen, wegen der durch die US-Restriktionen ausgelösten Verlagerungen von Billigstahlimporten in den EU-Markt, beschlossen.

Im Bereich der Importe von Kfz und Kfz-Teilen läuft in den USA seit dem 23. Mai 2018 eine Untersuchung über eine Gefährdung der nationalen Sicherheit. Die Betroffenheit der EU durch die zunächst nur angedrohten Autozölle in Höhe von 25% wäre ungleich höher als im Fall der Zölle auf Stahl und Aluminium. Laut aktuellen WIFO-Schätzungen könnte eine solche Maßnahme bis zu 150.000 Beschäftigte (davon alleine bis zu 30.000 in der Autoindustrie) betreffen²⁾. In Österreich stehen durch eine mögliche Einführung von zusätzlichen Autozöllen bis zu 5.000 Arbeitsplätze am Spiel. Anfang Juli hat der US-amerikanische Botschafter in Deutschland bei einem Treffen mit den großen deutschen Autokonzernen einen Vorschlag unterbreitet, um eine weitere Eskalation im Handelsstreit zu verhindern³⁾. Demnach sollte im Rahmen eines engen Handelsabkommens bzw. durch multilaterale Verhandlungen die Zölle auf Autos insgesamt abgeschafft werden. Neben der EU und den USA sollten in diese

¹⁾ Die Autoren bedanken sich für die wissenschaftliche Assistenz bei Irene Langer, Peter Reschenhofer und Gabriele Wellan.

²⁾ Siehe hierzu: https://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5390166/Wifo_Strafzoelle-wuerden-USA-mehr-schaden-als-Europa.

³⁾ Siehe z. B. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/handelsstreit-pakt-gegen-autozoelle-ein-unwiderstehliches-angebot/22766850.html>.

Verhandlungen auch andere wichtige Autoherstellerländer wie China, Japan und Südkorea eingebunden werden.

Vor diesem Hintergrund diskutiert dieser Policy Brief die handelspolitischen Rahmenbedingungen im Außenhandel zwischen den USA und der EU und beschreibt die österreichische Außenhandelsverflechtung mit den USA. Zusätzlich legt der Policy Brief neue Berechnungen des WIFO vor, welche die möglichen Effekte einer (gänzlichen) Abschaffung der Autozölle durch die USA, EU, China, Japan und Südkorea quantifizieren.

2. Handelspolitische Rahmenbedingungen im Außenhandel zwischen den USA und der EU

Mit dem Beitritt zur EU am 1. Jänner 1995 hat Österreich seine handelspolitische Souveränität an die Institutionen der EU abgegeben. Im operativen "Tagesgeschäft" ist die Europäische Kommission für die Handelspolitik zuständig. Neue (bilaterale) Handelsverträge müssen vom EU-Rat, dem Europäischen Parlament und im Falle von gemischten Abkommen von den jeweiligen Mitgliedstaaten ratifiziert werden.

Die Spielregeln für den internationalen (Güter-)Handel sind im Regelwerk der Welthandelsorganisation (WTO) festgelegt. Die WTO ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen die Schaffung von Freihandelszonen und Zollunionen. Auf Basis dieser Vorgaben, hat die EU mit einer Vielzahl von Ländern bi- und plurilaterale Handelsabkommen abgeschlossen. Zwischen 2013 und 2016 hat die Europäische Kommission den Versuch unternommen, mit den USA ein weitreichendes Handels- und Investitionsabkommen, die so genannte Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (kurz TTIP), zu verhandeln. Seit der Wahl von Donald J. Trump zum Präsidenten der USA liegen diese Verhandlungen auf Eis. Die EU und die USA verfügen über kein gemeinsames Handelsabkommen, und somit betreiben die beiden größten Volkswirtschaften der Welt ihren bilateralen Handel auf Basis der allgemeinen WTO-Handelsregeln.

Im Zuge der so genannten Uruguay-Runde (Verhandlungsdauer von 1986-1994) wurde die WTO als Institution geschaffen. Die damaligen 124 Mitgliedsländer des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) haben im Rahmen dieser Verhandlungen die aktuell noch immer gültigen Meistbegünstigungszollsätze festgelegt (*Felbermayr, 2018*). Unter dem Meistbegünstigungszollsatz versteht man den maximal möglichen höchsten Zolltarif, den ein Land für Importe aus anderen WTO-Mitgliedsländern erheben darf⁴). Die Zollsätze, die für den bilateralen Handel zwischen der EU und den USA aktuell gültig sind, wurden damals in Verhandlungen festgelegt und sind seit 1995 im Wesentlichen unverändert. Die Unterschiede in den Zollsätzen für einzelne Produktgruppen bilden im Moment eines der Hauptargumente des amerikanischen Präsidenten im aktuellen Handelskonflikt mit der EU.

Felbermayr (2018) hat einen Vergleich der unterschiedlichen Zollsätze der EU und der USA angestellt. Die hierzu notwendigen Informationen wurden im ifo-Institut in einer Zolldatenbank gesammelt. Die Hauptergebnisse von *Felbermayr (2018)* sollen hier cursorisch besprochen werden, wobei der Fokus auf nicht-handelsgewichtete Zollsätze gelegt wird⁵). Das ifo-Institut konnte Zollsätze für 5.018 Produkte sammeln. Auf Basis dieser Daten zeigt sich, dass die EU im Durchschnitt und für 50% aller Produkte (Median) höhere Zölle als die USA erhebt. Für die EU ergeben sich demnach ein Durchschnittszollsatz von 5,2% und eine Medianzollhöhe von 3,3%

⁴) Im Falle von Handelsstreitigkeiten (z. B. Antidumping-Maßnahmen) können diese Zollsätze temporär für einzelne Handelspartner erhöht werden.

⁵) Gewichtet man die Zollsätze mit dem Importvolumen, so ergibt sich ein Interpretationsproblem. Besonders hohe (niedrige) Zollsätze werden zu sehr wenigen (vielen) Importen führen, und damit werden besonders hohe (niedrige) Zollsätze in der Analyse über(unter)bewertet.

(siehe *Felbermayr*, 2018). Demgegenüber stehen durchschnittliche Zölle in Höhe von 3,5% in den USA und ein Medianzollsatz von lediglich 2,3%. Über alle Produkte berechnet, sind die tarifären Handelshemmnisse für Exporte der USA nach Europa somit höher als die US-amerikanischen Zölle für EU-Exporteure. Besonders eklatant ist dieser Unterschied bei landwirtschaftlichen Produkten sowie Lebensmitteln. Auf der anderen Seite erheben die USA auf Lederwaren, Textilien aber auch optische Geräte höhere Zölle als dies die EU umgekehrt praktiziert. Im Beförderungswesen, welches seit den angedrohten Zöllen auf Autos gerade besonders im Fokus steht, erheben die EU im Durchschnitt einen Zoll in Höhe von 4%, die USA umgekehrt lediglich in Höhe von 3%⁴⁾.

Die Berechnungen von *Felbermayr* (2018) zeigen jedoch auch, dass die EU für etwa 50% aller Produkte einen Zollsatz anwendet, der unter 1% liegt. In den USA gilt dies sogar für 75% aller in der ifo-Zolldatenbank erfassten Produkte. Aus diesen Zahlen kann man schließen, dass in vielen Bereichen kaum noch nennenswerte tarifäre Handelshemmnisse zwischen den EU und den USA bestehen. Insgesamt sind die Zollsätze der EU gegenüber den Importen aus den USA doch etwas höher, und somit ist die amerikanische Kritik an den aktuellen handelspolitischen Rahmenbedingungen zwischen diesen beiden Volkswirtschaften teilweise nachvollziehbar.

Die gegenwärtige US-Praxis, sich durch die Einführung und Androhung von Zöllen Recht zu verschaffen, entspricht jedoch nicht der Zielsetzung der WTO und schwächt das auf multilaterale Koordination und Verhandlung ausgelegte und regelbasierte Welthandelssystem. Problematisch ist dabei insbesondere die Einführung der Zölle unter Berufung auf nationale Sicherheitsinteressen. Das WTO-Regelwerk sieht besondere Handelsschutzinstrumente, wie Antidumpingzölle (wenn Exportpreise eines Landes weit unter den Entstehungskosten oder Preisen im Heimmarkt liegen), Ausgleichszölle (wenn Industrien wettbewerbsverzerrende staatliche Subventionen erhalten) und Schutzzölle, bei vorübergehenden Notsituationen im Inland, vor. Gleichzeitig gibt es für die Handelspartner die Möglichkeit, über das Streitschlichtungsverfahren der WTO, unrechtmäßige Handelsbarrieren anzufechten. Wird WTO-widriges Verhalten festgestellt, werden Vergeltungsmaßnahmen im Ausmaß des durch unrechtmäßige Zölle entstandenen Schadens erlaubt. Das Vorgehen der USA bei Stahl und Aluminium, und mehr noch bei den angedrohten Zöllen im Kfz-Bereich, entspricht aber einer sehr breiten Auslegung der Ausnahmeregelungen der WTO für Schutzzölle zur Bewahrung der nationalen Sicherheit (Artikel XXI des GATT) und betrifft eine der Grauzonen im WTO-Regelwerk, weil die Regelungen den Ländern Ermessensspielraum bei der Beurteilung einer Gefährdung der nationalen Sicherheit geben, und die Formulierungen unbestimmt sind. Das führt auch die WTO in das Dilemma, dass eine Entscheidung eines WTO-Gremiums darüber, was ein Land als notwendig für seine Sicherheit betrachtet, weitere Ressentiments gegenüber der WTO schüren kann, ein vollständiges Überlassen der Definition bei den Ländern selbst aber einen Freibrief für

⁴⁾ Die Einführung der zusätzlichen Zölle durch die US-amerikanische Administration ändert dieses Ungleichgewicht bisher nicht prinzipiell, da die EU mit entsprechenden Gegenmaßnahmen reagiert hat.

weiteren Protektionismus unter dem Deckmantel der nationalen Sicherheit bedeuten könnte (vgl. *Herrmann - Glöckle, 2018; Bown, 2018*)⁷⁾.

Die EU hat in einem ersten Schritt von den rechtlichen Möglichkeiten im Rahmen der WTO Gebrauch gemacht, und ein Streitschlichtungsverfahren im Stahl- und Aluminiumzollstreit in Gang gesetzt sowie Vergeltungszölle als Ausgleichsmaßnahme gegenüber den USA verhängt. Eine weitere Eskalation im Handelsstreit bringt Nachteile für die gesamte Weltwirtschaft. Problematisch sind auch einseitige Zusagen und Ausnahmeregelungen im Handelsstreit, denn sie bergen die Gefahr, den Zusammenhalt mit weiteren WTO-Mitgliedern zu schwächen. Die Rückkehr zu Verhandlungen, die Stärkung des Freihandels und des multilateralen Systems durch Angleichung der Zölle und eine Reform des WTO-Regelwerks sind in dieser Phase entscheidend. Die EU hat dies in ihren Positionen bekräftigt, und auch die Zusammenarbeit mit den USA bei WTO-Reformen vorgeschlagen (*Breuss, 2018*).

Eine Harmonisierung der gegenseitigen Zollsätze könnte nun auf Basis von drei unterschiedlichen politischen Maßnahmen erfolgen. Zum ersten könnten die EU und die USA ihre Meistbegünstigungszollsätze innerhalb der WTO-Regeln auf das jeweils niedrigere Niveau angleichen. Hierzu müssten beide Volkswirtschaften lediglich unilateral ihre jeweiligen WTO-Höchstzölle anpassen. Als Konsequenz hiervon würden jedoch alle anderen WTO-Mitgliedsländer ebenfalls von den dann niedrigeren Zöllen profitieren, sodass eine solche Politik als eher unwahrscheinlich anzusehen ist.

Alternativ könnten die EU und die USA die Verhandlungen über ein Handelsabkommen wieder aufnehmen. In einem ersten Schritt könnte man sich auf so genanntes "TTIP-light" verständigen, welches zunächst schwerpunktmäßig die Abschaffung aller tarifären Handelshemmnisse zum Ziel hätte⁸⁾. Ein solches Abkommen könnte relativ rasch verhandelt werden und würde den Marktzugang nur gegenseitig liberalisieren. Im Sinne der transatlantischen Handelsbeziehungen wäre eine Angleichung der handelspolitischen Rahmenbedingungen wünschenswert. Laut Berechnungen von *Felbermayr et al. (2013)* hätte ein weitreichendes Abkommen wie etwa TTIP in der EU mindestens 1,4 Mio. und den USA ca. 1 Mio. zusätzliche Arbeitsplätze schaffen können. Ein Handelsabkommen zwischen den USA und der EU könnte zudem neue und hochwertigste Umwelt- und Gesundheitsstandards für den internationalen Handel auf den Weg bringen. Einigen sich die beiden größten Volkswirtschaften der Welt auf gemeinsame Spielregeln, so erzeugt diese Vorgehensweise einen nicht unbeträchtlichen Druck auf die anderen WTO-Mitglieder diese Standards zu erfüllen.

Als dritte Variante wurde ein eng begrenztes Industrieabkommen zwischen den USA und der EU bzw. eine gegenseitige Aufhebung aller Zölle auf Kfz ins Spiel gebracht. Ein solches sehr punktuelleres Abkommen ist mit aktuellem WTO-Recht nicht vereinbar und würde somit die

⁷⁾ Das Ziel einer Reform der WTO wird von den USA schon lange verfolgt. Bisher war dies kaum erfolgreich. Derzeit wird nicht nur durch die Zollpolitik Druck aufgebaut, sondern ganz offen mit dem Austritt der USA aus der WTO gedroht. Als weiteres Druckmittel wird die Richterbestellung im Berufungsgericht des Streitschlichtungsverfahrens der WTO blockiert (*Payosova et al., 2018*).

⁸⁾ Siehe beispielsweise auch *Badinger et al. (2017)*.

Zustimmung aller anderen WTO-Mitglieder erfordern. Da dies sehr unwahrscheinlich erscheint, wurden multilaterale Verhandlungen zwischen den maßgeblichen Kfz-produzierenden Ländern unter zusätzlicher Berücksichtigung von China, Japan und Südkorea vorgeschlagen. Demnach könnten diese Länder gegenseitig alle Zölle auf Autos abschaffen oder WTO-konform Ihre Meistbegünstigungszölle auf 0% reduzieren. Bei Letzterem würden alle Autoexporteure der Welt in den Genuss dieser Handelsliberalisierung kommen, was wiederum eine erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme innerhalb der WTO wahrscheinlicher machen würde. Die ökonomischen Effekte der dritten Variante sollen in Abschnitt 5 berechnet werden. Zuvor wird noch ein kurzer Überblick über die Außenhandelsverflechtung Österreichs mit den USA gegeben und das Modell zur Berechnung der durch Zollpolitik induzierten Effekte dargestellt.

3. Der österreichische Außenhandel mit den USA

Als kleine offene Volkswirtschaft hängt Österreich stark von seinen außenwirtschaftlichen Verflechtungen ab. Die Exportquote (Exporte von Waren und Dienstleistungen in Prozent des nominellen Bruttoinlandsprodukts) hat sich vor allem im Zuge der europäischen Integration und Osterweiterung deutlich erhöht und lag 2017 bei rund 54%. Die EU ist mit einem Anteil von rund 70% der wichtigste Absatzmarkt für österreichische Exporte. Im Zeitablauf sinkt dieser Anteil jedoch stetig, und gerade die transatlantischen Wirtschaftsbeziehungen haben für Österreich deutlich an Bedeutung gewonnen. Der Anteil der österreichischen Exporte in die USA am Gesamtexport ist seit Mitte der neunziger Jahre von 3% auf 6,8% gestiegen. Hinter Deutschland waren die USA damit der zweitwichtigste Handelspartner (Übersicht 1). Auf der Importseite liegt die USA mit einem Anteil von 3,9% an den Gesamtimporten Österreichs 2017 an der sechsten Stelle. Die Handelsbilanz mit den USA ist seit 2002 positiv und wies 2017 einen Überschuss von 3,8 Mrd. € aus.

Übersicht 1: Außenhandel Österreichs mit den Top 10 Handelspartnern, 2017

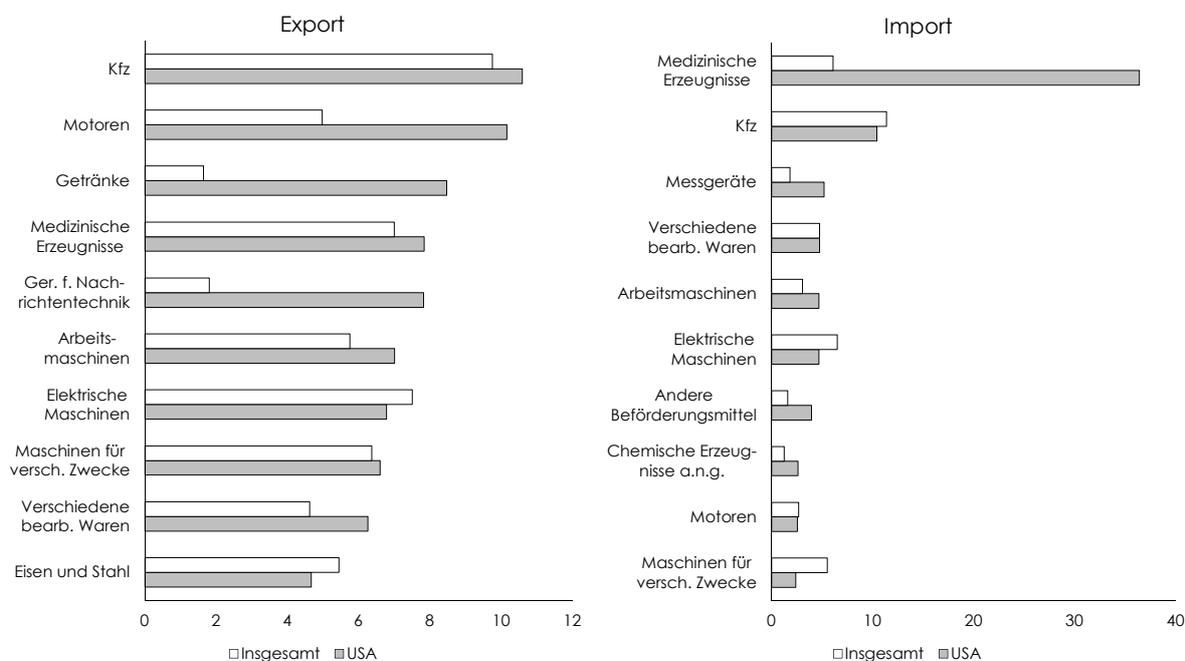
| | Export | | | Import | | | Handelsbilanz Mio. € |
|------------------------|--------|---------|-----------------|--------|---------|-----------------|-------------------------|
| | Rang | Mio. € | Anteile in % | Rang | Mio. € | Anteile in % | |
| Deutschland | 1 | 42.864 | 30,2 | 1 | 54.399 | 36,9 | -11.535 |
| USA | 2 | 9.661 | 6,8 | 6 | 5.813 | 3,9 | 3.848 |
| Italien | 3 | 9.103 | 6,4 | 2 | 9.088 | 6,2 | 15 |
| Frankreich | 4 | 7.008 | 4,9 | 9 | 3.952 | 2,7 | 3.056 |
| Schweiz | 5 | 7.002 | 4,9 | 4 | 7.625 | 5,2 | -623 |
| Tschechische Republik | 6 | 5.267 | 3,7 | 5 | 6.350 | 4,3 | -1.083 |
| Ungarn | 7 | 4.823 | 3,4 | 8 | 3.958 | 2,7 | 864 |
| Polen | 8 | 4.354 | 3,1 | 10 | 3.805 | 2,6 | 549 |
| Vereinigtes Königreich | 9 | 3.905 | 2,8 | 14 | 2.468 | 1,7 | 1.437 |
| China | 10 | 3.699 | 2,6 | 3 | 8.505 | 5,8 | -4.807 |
| Insgesamt | | 141.940 | 100,0 | | 147.542 | 100,0 | -5.603 |

Q: Statistik Austria, WDS - WIFO-Daten-System, Macrobond.

Das Exportspezialisierungsmuster im bilateralen Handel mit den USA ist der Struktur des österreichischen Gesamtaußenhandels ähnlich (siehe Abbildung 1). So erweisen sich vor allem Produkte aus dem Fahrzeugbau, Maschinenbau und der Medizintechnik als bedeutend. Allen voran stehen auf der Exportseite Straßenfahrzeuge. Zu den exportstärksten Produkten zählen im Export in die USA im Unterschied zum Gesamtwarenhandel Österreichs aber auch Getränke sowie Geräte für die Nachrichtentechnik und Motoren. Auch Eisen und Stahl zählen zu den

wichtigsten Exportprodukten in die USA. Importseitig dominieren im Handel mit den USA vor allem medizinische Erzeugnisse und Messgeräte, aber auch Kfz.

Abbildung 1: Top 10 Branchen im USA und Gesamtexport bzw. -import Österreichs, Anteile in % im Jahr 2017



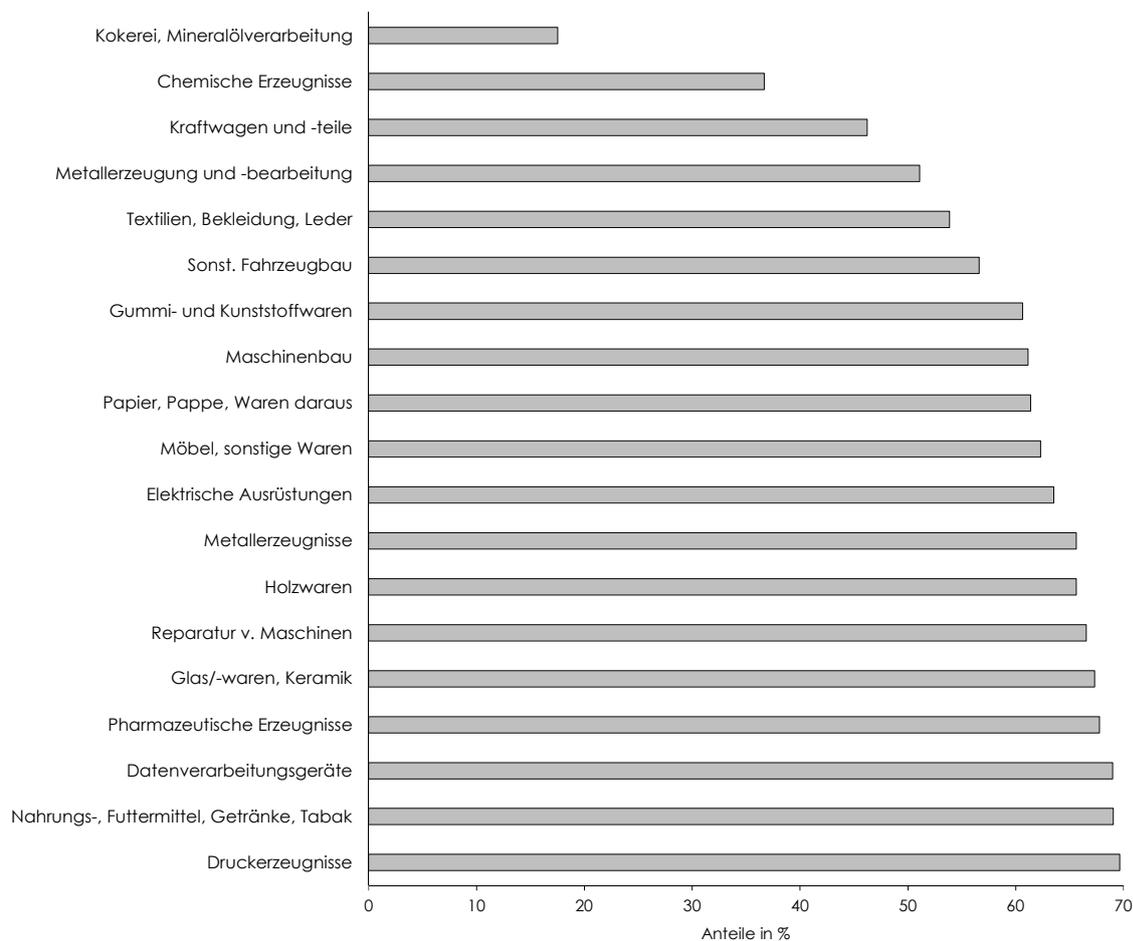
Q: Statistik Austria, WDS - WIFO-Daten-System, Macrobond.

Die wirtschaftliche Verflechtung mit den USA ist aber vielschichtiger und über internationale Wertschöpfungsketten und Produktionsverflechtungen tiefer und weitreichender, als das anhand direkter bilateraler Handelsströme dargestellt werden kann. Einblicke auf die mit dem Außenhandel verbundenen internationalen Wertschöpfungsketten bietet die World Input-Output Datenbank (WIOD; Timmer et al., 2015). Die Auswertungen für das in der WIOD-Datenbank letztverfügbare Jahr 2014 zeigen vor allem die hohe vertikale Wertschöpfungsverflechtung des österreichischen Fahrzeugbaus, die Wichtigkeit indirekter Lieferverflechtungen Österreichs mit den USA über andere (Dritt-)Länder und das relativ hohe Ausmaß der mit den transatlantischen Wirtschaftsbeziehungen verbundenen österreichischen Wertschöpfung in Höhe von insgesamt rund 7,4 Mrd. € und mit einer Beschäftigung in Höhe von rund 87.000 Arbeitsplätzen und 1,3 Mrd. € an Wertschöpfung und 14.000 Beschäftigten, die durch die US-Endnachfrage nach Produkten aus dem Fahrzeugbau generiert werden.

Abbildung 2 zeigt den österreichischen Wertschöpfungsanteil, der in den Exporten enthalten ist, und gibt damit Auskunft über das unterschiedliche Ausmaß an vertikaler Verflechtung in unterschiedlichen Branchen. Je geringer dieser Anteil, desto höher der ausländische Vorleistungsanteil und desto stärker die internationale Produktionsverflechtung. So ist der heimische Wertschöpfungsanteil bei rohstoffabhängigen Sektoren (Erdölverarbeitung, Stahl

und Metallerzeugnissen oder auch chemischen Erzeugnissen) naturgemäß geringer, der relativ niedrige Wert im Fahrzeugbau spiegelt die hohe vertikale Integration des Sektors.

Abbildung 2: Österreichischer Wertschöpfungsanteil in den Exporten Österreichs in die USA, 2014



Q: WIOD, WIFO-Berechnungen.

Die Wichtigkeit indirekter Lieferverflechtungen Österreichs mit den USA über andere Länder wird aus Übersicht 2 ersichtlich. So sind rund 45% der österreichischen Wertschöpfung durch die Importe der USA indirekt mit den Exporten anderer Handelspartner in die USA verbunden, 55% mit dem direkten Export Österreichs in die USA. 24% der heimischen Wertschöpfung werden über die EU-Handelspartner exportiert. Deutschland nimmt dabei eine zentrale Stellung für die österreichischen Vorleistungen in globalen Wertschöpfungsketten ein. Indirekte Exportverflechtungen Österreichs mit den USA über Italien, Großbritannien und Frankreich sind von geringerer Bedeutung.

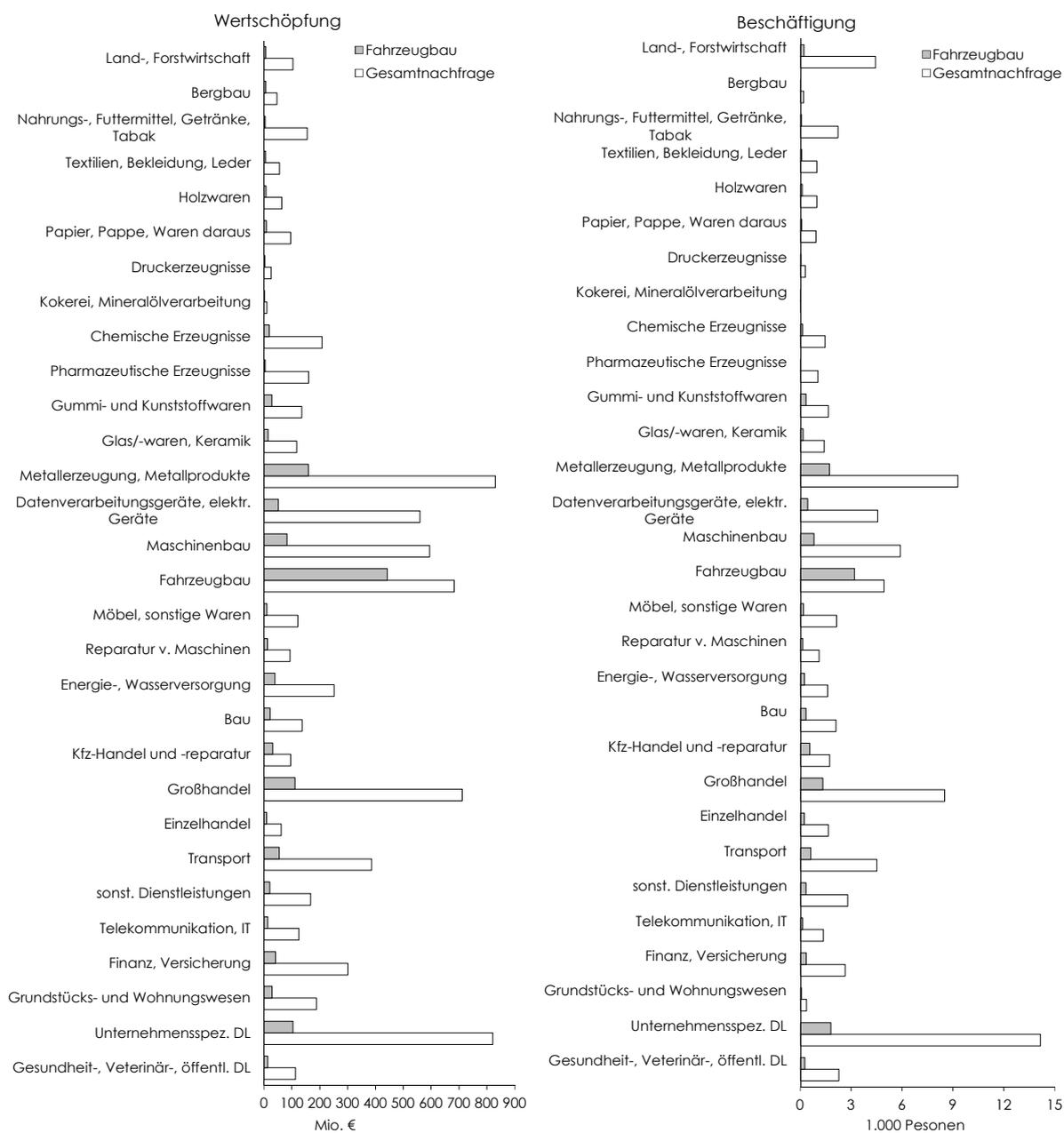
Übersicht 2: Österreichische Wertschöpfung in direkten und indirekten Exporten in die USA, 2014

| | Mio. € | Anteile in % |
|-------------------|--------|-----------------|
| Direkte Exporte | 4.500 | 55,3 |
| Indirekte Exporte | 3.632 | 44,7 |
| EU (exkl. Ö) | 1.959 | 24,1 |
| Deutschland | 1.110 | 13,6 |
| Italien | 196 | 2,4 |
| Großbritannien | 111 | 1,4 |
| Frankreich | 98 | 1,2 |
| Rest der Welt | 1.673 | 20,6 |
| Insgesamt | 8.133 | 100,0 |

Q: WIOD, WIFO-Berechnungen.

Abbildung 3 stellt die Bedeutung der US-Gesamtnachfrage und der US-Nachfrage nach Produkten der Fahrzeugindustrie für die heimische Wertschöpfung und Beschäftigung in einzelnen Branchen dar. Eingerechnet sind dabei nicht nur die mit den direkten Exporten Österreichs in die USA verbundene heimische Wertschöpfung und Beschäftigung, sondern auch jene der indirekten Lieferungen in die USA über Drittländer sowie sämtliche vertikale Vorleistungsbezüge. Die höchsten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte ergeben sich durch die gesamte US-Nachfrage (weiße Balken) in der Sachgütererzeugung in den metallherstellenden und -verarbeitenden Branchen, bei Maschinen sowie dem Fahrzeugbau und im Dienstleistungssektor bei unternehmensbezogenen Dienstleistungen (insbesondere Rechtsberatung, Wirtschaftsprüfung sowie Ingenieure) sowie dem Handel. Die grauen Balken zeigen die über Vorleistungsverflechtungen verbundene heimische Wertschöpfung und Beschäftigung durch die US-Nachfrage nach Produkten aus dem Fahrzeugbau. Am stärksten betroffen ist der Fahrzeugbau selbst, allerdings über vertikale Verflechtungen vor allem auch die Metallindustrie, Maschinenbau, der Großhandel, unternehmensbezogene Dienstleistungen und in geringerem Maße eine Vielzahl anderer Branchen.

Abbildung 3: In der Endnachfrage der USA enthaltene österreichische Wertschöpfung, 2014



Q: WIOD, WIFO-Berechnungen.

4. Das ADAGIO-Simulationsmodell

Die Berechnung der Beschäftigungseffekte einer (multilateralen) Zollabschaffung auf KFZ wurden mit ADAGIO⁹⁾ durchgeführt, dem "Input-Output-Weltmodell" des WIFO. ADAGIO bildet die Verflechtungen zwischen 65 Sektoren in 43 Ländern (EU28 + AUS, BRA, CAN, CHE, CHN, IDN, IND, JPN, KOR, MEX, NOR, RUS, TUR, TWN, USA; Datengrundlage: EUROSTAT und WIOD1) und einem Rest-der-Welt ab. Zentral ist ein Preistransmissionsmechanismus, der die konsistente Ableitung aller Anschaffungspreise (als für den jeweiligen Verbraucher relevante Preise, inklusive Berücksichtigung von Zöllen oder Gütersteuern, aber auch Transportkosten) aus den endogen bestimmten Output-Preisen sicherstellt.

Diese Output- oder "Ab-Werk-Preise" werden neben den Faktoranteilen (Arbeit, Kapital, Energie, heimische und importierte Vorleistungen) aus empirisch geschätzten Produktions- bzw. Kostenfunktionen bestimmt; die daraus abgeleiteten Anschaffungspreise bestimmen Güternachfrage und Güterherkunft (heimisch, importiert sowie Herkunftsland). Diese Struktur impliziert, dass ADAGIO gut geeignet ist, die Auswirkungen von Änderungen etwa im Zollregime abzuschätzen. Entsprechende Simulationen setzen bei den Einfuhrabgaben an (die typischerweise als prozentueller Aufschlag auf die cif-Preise definiert sind):

Preistransmission in ADAGIO

Preis, den der Hersteller bekommt

- + Gütersteuern Herstellungsland
- + Handels- und Transportspannen im Herstellungsland

= Pfob (Preis an der Ausfuhrgrenze)

- + internationale Handels- und Transportspannen

= Pcif (Preis an der Einfuhrgrenze)

- + Einfuhrabgaben
- + Gütersteuern im Importland
- + Handels- und Transportspannen im Importland

= Preis für den Käufer des importierten Gutes

Dies bewirkt in einem ersten Schritt die Änderung der relativen Preise zwischen der importierten und heimischen Version des entsprechenden Gutes (bzw. die Änderung der relativen Preise zwischen den Exportländern, falls sie von unterschiedlichen Zollsätzen betroffen sein sollten). Im Falle einer Zollerhöhung wird das heimische Gut in einem ersten Schritt kompetitiver und wird damit stärker nachgefragt. Dies geht zulasten der Importe, allerdings steigen auch die Input-Preise für Unternehmen, die das importierte Gut weiterhin verwenden – mit negativen Effekten

⁹⁾ Für eine vollständige Beschreibung der Modellstruktur siehe *Kratena et al.* (2017).

auf deren Produktionskosten und damit auf die Produktpreise. Für diese kann daher eine Erhöhung der Importabgaben auf ein Gut, das sie in ihrem Produktionsprozess verwenden, zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsposition gegenüber internationalen Mitbewerbern führen. Die Erhöhung der Importabgaben auf ein wichtiges Vorleistungs- und Investitionsgut kann damit für den Export der betroffenen Ware negative Effekte haben. Zusätzlich werden Importe von Gütern, die dieses Vorleistungsgut in der Produktion benötigen, damit relativ billiger als die entsprechenden heimischen Produkte. Im Endeffekt ändern sich praktisch alle relativen Preise, mit Auswirkungen auf die gesamte ökonomische Struktur des Landes, welches Zölle einführt.

Umgekehrt führen Zolllenkungen zu einer tendenziellen Dämpfung des Preisniveaus, die zu steigender Kaufkraft führt. In der langen Frist kann damit in der gesamten Wirtschaft eine Dynamisierung erwartet werden, die die negativen Auswirkungen der Verringerung der Schutzfunktion für den unmittelbar betroffenen Sektor möglicherweise deutlich übertreffen kann.

5. Die Beschäftigungseffekte einer multilateralen Abschaffung der Autozölle

In diesem Abschnitt werden die modellbasierten Beschäftigungseffekte einer multilateralen Abschaffung aller tarifären Handelshemmnisse dargestellt und diskutiert. Hierfür werden drei unterschiedliche Szenarien unterstellt (siehe Übersicht 3).

Übersicht 3: Aktuelle Meistbegünstigungszollsätze auf Kfz und alternative Abschaffungsszenarien

| | USA | EU | China | Japan | Südkorea |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----|-------|-------|----------|
| Aktueller MFN-Zollsatz | 2,5% | 10% | 25% | 0% | 8% |
| Szenario 1: | Gegenseitige Reduktion der Zölle auf 0%, MFN-Zoll für Rest der Welt unverändert | | | | |
| Szenario 2: | Reduktion des MFN-Zollsatzes auf 0% gegenüber allen Importeuren | | | | |
| Szenario 3: | Reduktion des MFN-Zollsatzes auf 0% gegenüber allen Importeuren (ohne China) | | | | |

Q: WTO tariff database.

Das erste Szenario unterstellt den Abschluss eines multilateralen Handelsabkommens zur Abschaffung aller Zölle zwischen den USA, EU, China, Japan und Südkorea. Demzufolge würden alle Kfz-Importe aus den anderen vier Wirtschaftsräumen zollbefreit werden, der Rest der Welt würde in diesem Szenario jedoch nicht in den Genuss von tarifären Handelserleichterungen kommen. Ein solches Abkommen würde nach geltendem WTO-Recht der Zustimmung aller anderen Mitgliedsländer bedürfen, und scheint somit aus politischer Sicht nicht sonderlich realistisch.

Die Szenarien 2 und 3 tragen diesem Umstand Rechnung, und dementsprechend würden in Szenario 2 die fünf dargestellten Wirtschaftsräume ihren jeweiligen Meistbegünstigungszollsatz auf 0% reduzieren. Für das dritte Szenario nehmen wir an, dass China aufgrund des aktuell sehr hohen Zollsatzes diese Maßnahme nicht mittragen würde und nur die vier anderen Wirtschaftsräume ihre tarifären Handelshemmnisse vollständig abbauen würden. In diesen beiden Szenarien würden somit weltweit alle Kfz-Exporteure von der handelsliberalisierungspolitischen Maßnahme profitieren. Ferner ist dieses Vorgehen sehr einfach mit WTO-Recht in Einklang zu bringen. Für Japan, das bereits jetzt einen 0%-igen Meistbegünstigungszollsatz anwendet, verändert sich zollpolitisch nichts, jedoch können die Zollreduktionen der anderen vier Handelspartner zu indirekten Beschäftigungseffekten für Japan führen.

Übersicht 4 stellt die Bandbreite der modellbasierten Beschäftigungseffekte in den unterschiedlichen Wirtschaftsräumen für die drei unterschiedlichen Szenarien dar. Die ersten drei Spalten beziehen sich auf die kurzfristigen Beschäftigungseffekte aus dem ADAGIO-Modell. Die Ergebnisse in den nächsten drei Spalten berücksichtigen alle

Anpassungen zu einer neuen Gleichgewichtssituation und können somit als mittel- bis langfristige Effekte für einen Zeithorizont ab rund 10 Jahren interpretiert werden.

Übersicht 4: Geschätzte kurz- und mittel- bis langfristige Beschäftigungseffekte der drei Szenarien (in 1000, selbst- und unselbstständige Beschäftigungsverhältnisse)

| | Kurzfristig | | | Mittel- bis langfristig | | |
|-------------|------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------------------|------------|------------|
| | Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 3 | Szenario 1 | Szenario 2 | Szenario 3 |
| | Selbst- und unselbstständige Beschäftigungsverhältnisse in 1.000 | | | | | |
| EU28 | 220 | 330 | 190 | 550 | 760 | 310 |
| Österreich | 0 | 10 | 0 | 10 | 10 | 0 |
| Deutschland | 90 | 110 | 40 | 180 | 200 | 40 |
| Frankreich | 10 | 20 | 10 | 50 | 70 | 30 |
| NAFTA | -10 | 20 | 10 | 20 | 130 | 90 |
| USA | 0 | 0 | 0 | 30 | 50 | 30 |
| China | 870 | 790 | 40 | 2.660 | 2.950 | 1.160 |
| Japan | 10 | 10 | 0 | 120 | 120 | 50 |
| Südkorea | 30 | 20 | 10 | 80 | 80 | 30 |

Q: WIFO Berechnungen (ADAGIO-Simulationsmodell).

Vergleicht man die kurz- und die mittel- bis langfristigen Effekte einer Abschaffung der Zölle, so zeigen sich über den längeren Zeitraum durchwegs größere positive Beschäftigungseffekte. Dies kann man auf die Preisreduktionen (und die damit gestiegene Nachfrage) durch die zollinduzierte Reduktion der Kfz-Preise erklären.

Betrachtet man die kurzfristigen Effekte, so ergeben sich für die EU durchwegs positive Beschäftigungseffekte durch eine multilaterale Abschaffung aller tarifären Handelshemmnisse auf Autos. Über die unterschiedlichen Szenarien hinweg könnte eine solche Maßnahme dazu beitragen, in der EU zwischen 190.000 (0,08% an der Gesamtbeschäftigung in der EU) und 330.000 (0,13%) Arbeitsplätze zu schaffen. Die Beschäftigungseffekte sind am größten (kleinsten) in Szenario 2 (Szenario 3), bei dem alle fünf (vier) Volkswirtschaften (ohne China) die Zölle gegenüber allen Importeuren abschaffen würden. Die größten Beschäftigungseffekte würden in Deutschland anfallen, wonach kurzfristig zwischen 40.000 und 110.000 neue Beschäftigte induziert werden könnten. Auch Frankreich würde mit rund 10.000 bis 20.000 zusätzlichen Beschäftigten von einer Zollabschaffung auf Autos leicht profitieren. Für die österreichische Wirtschaft wären die kurzfristigen Beschäftigungseffekte überschaubar, zusätzlich Arbeitsplätze würden laut Simulation nur dann geschaffen, wenn auch China seine Autozölle gegenüber allen WTO-Mitgliedern vollständig abschaffen würde. In den USA sind kurzfristig keine maßgeblichen Beschäftigungseffekte zu erwarten. Dies lässt sich durch das bereits bestehende sehr geringe Zollniveau erklären, sodass eine weitere Reduktion von 2,5% auf 0% kurzfristig nur geringe Preiseffekte entfalten würde. Die NAFTA würde insgesamt unter Szenario 1 bis zu 10.000 Arbeitsplätze verlieren. Kanada und Mexiko würden hierdurch zu Recht

wohl gegen eine (nicht WTO-konforme) Abschaffung der Zölle nur zwischen den fünf Beteiligten Wirtschaftsräumen vorgehen. Für China prognostiziert das Modell ebenfalls kurzfristige positive Beschäftigungseffekte. Laut Szenario 2 könnte eine Teilnahme Chinas an der Abschaffung der Autozölle bis zu 790.000 neue Beschäftigungsverhältnisse schaffen. Eine Nichtteilnahme an der Zollsenkungsmaßnahme, wie im Szenario 3 unterstellt, würde diesen positiven Beschäftigungseffekt deutlich mindern und nur noch rund 40.000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Für den Fall, dass China nicht teilnehmen würde, würde das Aufrechterhalten von 25%-igen Importzölle zu einer relativen Preiserhöhung fast aller produzierten Güter im Modell führen. Die zusätzlich induzierten Autoexporte in die Länder mit 0% würden somit durch weniger Exporte aller anderen Güter gedämpft werden. Für Japan und Südkorea lassen sich kurzfristig ebenfalls positive aber quantitativ überschaubare Beschäftigungseffekte durch eine multilaterale Abschaffung der Autozölle feststellen.

Die mittel- bis langfristigen Effekte sind in der Struktur sehr ähnlich zu den kurzfristigen, jedoch führen die relativen Preisreduktionen für vor allem Dienstleistungen, bei denen Kfz als Input relevant sind (z.B. Handwerksbetriebe), langfristig zu größeren Effekten. In der EU könnten somit alleine durch die Abschaffung der Autosteuer mittel- bis langfristig bis zu 760.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Hiervon würden etwa 200.000 auf Deutschland, aber immerhin auch bis 70.000 auf Frankreich entfallen. Für Österreich bleiben die Beschäftigungseffekte auch mittel- bis langfristig überschaubar. Zusätzliche Exporte von vor allem deutschen Autos würden positive Effekte induzieren, jedoch verstärkt die Abschaffung der EU-Zölle auch den Wettbewerb auf dem europäischen Automobilmarkt. Diese beiden gegenläufigen Effekte halten sich laut Simulationsergebnissen ziemlich die Waage. Mittel- bis langfristig würde die USA von einer gänzlichen Zollabschaffung aller fünf beteiligten Automobilnationen (Szenario 2) mit bis zu 50.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen profitieren. In der gesamten NAFTA wären es bis 130.000 zusätzliche Beschäftigte. Die größten Beschäftigungseffekte könnte sich China erwarten. Würde die Volksrepublik im Gleichklang mit den anderen vier Wirtschaftsräumen ihre Einfuhrzölle auf Autos von 25% auf 0% reduzieren, könnten mittel- bis langfristig bis zu 3 Mio. zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Eine Nichtteilnahme würde den möglichen Beschäftigungsimpuls auf ein Drittel davon reduzieren. Für Japan und Südkorea ergeben sich mittel- bis langfristig wiederum positive und auch quantitativ bedeutsame Beschäftigungseffekte, sodass diese beiden Länder auch von der Abschaffung der Autozölle profitieren würden.

6. Schlussfolgerungen

Dieser Policy Brief beschreibt die aktuellen Entwicklungen im Handelskonflikt zwischen den USA und der EU und legt neue Berechnungen von möglichen Beschäftigungseffekten einer Abschaffung von Autozöllen vor. Konkret wird der Vorschlag des US-amerikanischen Botschafters in Deutschland, Richard Grenell, aufgegriffen und die möglichen Konsequenzen einer multilateralen Abschaffung aller tarifären Handelshemmnisse für den Export von Kfz zwischen den USA, der EU, China, Japan und Südkorea mit dem ADAGIO-Modell des WIFO simuliert.

Die Hauptergebnisse der Simulation lassen sich wie folgt zusammenfassen: Eine Abschaffung aller Zölle auf Kfz-Importe in den fünf erwähnten Wirtschaftsräumen würde positive Gesamtbeschäftigungseffekte erzeugen. Dies liegt vor allem an der Preisreduktion von Kfz, was wiederum die Inputpreise für weite Bereiche der heimischen Wirtschaft reduzieren würde. In der EU würden durch eine gänzliche und multilaterale Abschaffung von Autozöllen langfristig bis zu 760.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden können, und 200.000 davon in Deutschland. Potenziell könnte die Beschäftigung in Österreich um bis zu rund 10.000, in Frankreich um bis zu rund 70.000 Beschäftigte ansteigen. Die kurzfristigen Beschäftigungswirkungen werden zwar deutlich geringer eingeschätzt, belaufen sich aber immer noch auf mehr als 300.000 Beschäftigte in der EU (Österreich: 10 .000; Deutschland: gut 100.000; Frankreich: etwa 20.000). Für die USA zeigt sich ein ähnliches Bild. Durch die Abschaffung der Zölle von allen fünf betrachteten Volkswirtschaften könnten in den USA in der längeren Frist bis zu rund 50.000 Arbeitsplätze geschaffen werden (kurzfristig sind die geschätzten Auswirkungen – auf Grund der eher geringen Ausgangszölle von 2,5% – vernachlässigbar). Für Japan, Südkorea und (vor allem) China prognostiziert unsere Simulation ebenfalls positive Beschäftigungseffekte. China, das mit 25% aktuell die mit Abstand höchsten Zölle innerhalb der Gruppe aufweist, könnte von Zollreduktionen stark profitieren, vor allem in der langen Frist. So schätzt das ADAGIO Modell das zusätzliche Beschäftigungspotential auf bis zu 3 Mio. ein. Sollte China bei den Zollreduktionen doch nicht mitmachen (Szenario 3), würde sich dieser positive langfristige Effekt auf einen deutlich geringeren (aber immer noch merklichen) zusätzlichen Impuls von gut 1 Mio. Beschäftigten verringern.

Auf Basis der Simulationsergebnisse könnte eine multilaterale Abschaffung der Zölle auf Autos den Handelskonflikt zwischen den USA und der EU entschärfen und positive Beschäftigungseffekte induzieren. Vor einem solchen punktuellen Kompromiss kann aber auch aus mehreren Gründen gewarnt werden. Bi- und multilaterale Handelsabkommen können nur dann ihre gesamten positiven ökonomischen Effekte entfalten, wenn die Abkommen umfassend sind. Das Fortbestehen von tarifären und nicht-tarifären Handelshemmnissen auf andere Produkte schmälert die positiven Effekte einer punktuellen Liberalisierung. Im Vergleich zu den aus der Literatur zur Verfügung stehenden Berechnungen zu den möglichen Beschäftigungseffekten eines umfassenden Freihandelsabkommens zwischen der EU und den USA sind die hier berechneten Effekte einer ausschließlichen Abschaffung der Zölle auf Autos – obwohl multilateral – als relativ gering einzuschätzen. Zusätzlich erscheint ein Abschluss einer

Handelsvereinbarung auf nur einzelne Güter als ökonomisch ineffizient, da hierbei andere Handelsbarrieren keine Berücksichtigung finden und dies zu einem weiteren bi- und multilateralen Verhandlungsbedarf führen kann.

Handelspolitisch erscheint aus diesen Gründen der Beginn von Verhandlungen über ein weitreichenderes Handelsabkommen zwischen den USA und der EU sowie zusätzliche multilaterale Verhandlungen innerhalb der WTO mit dem Ziel weitere Handelsliberalisierungen zu erreichen als sinnvoll. Ein mögliches Abkommen zwischen den USA und der EU könnte ein "TTIP-light" sein, das sich zunächst ausschließlich auf handelspolitische Fragen unter Ausklammerung des Investitionskapitels konzentrieren könnte. Eine Abschaffung der gegenseitigen Zölle würde im Interesse der beiden größten Volkswirtschaften der Welt sein, und könnte auch Druck auf andere große Volkswirtschaften wie China ausüben. Hierdurch könnte zum einen eine neue Dynamik in den multilateralen Verhandlungen entstehen und die EU sowie die USA könnten hohe Sozial- und Umweltstandards definieren, um den internationalen Handel langfristig auch nachhaltiger zu gestalten.

7. Anhang

Übersicht A1: Chronologie des Handelsstreits

| Datum | Waschmaschinen und Solarmodule | Aluminium und Stahl | Maßnahmen gegenüber China im Technologiebereich | Zolidrohung Kfz- und Kfz-Teile |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 2017 | | | | |
| 31.01. | US-Handelsausschuss (USITC) empfiehlt Schutzmaßnahmen gegen eine zunehmende Verdrängung v on amerikanischen Herstellern durch Billigimporte aus dem Ausland. | | | |
| 20.04. | | USA initiieren Untersuchung auf Gefährdung der nationalen Sicherheit durch Stahlimporte. | | |
| 27.04. | | USA initiieren Untersuchung auf Gefährdung der nationalen Sicherheit durch Aluminiumimporte. | | |
| 18.08. | | | USA initiieren Untersuchung über Chinas unfairen Umgang mit US-Technologien und Verstöße gegen Urheberrechte und den Schutz geistigen Eigentums. | |
| 2018 | | | | |
| 22.01. | US-Schutzzölle auf Waschmaschinen u. Solarzellen treten in Kraft. | | | |
| 05.02. | Prüfung Chinas auf Vorliegen v on Dumping (Verkauf unter dem Erzeugerpreis) beim Import v on US-Hfse. | | | |
| 16.02. | | Gefährdung der nationalen Sicherheit wird im Untersuchungsergebnis bestätigt. | | |
| 01.03. | | Ankündigung v on US-Schutzzöllen auf Stahlimporte in Höhe v on 25% und auf Aluminiumimporte in Höhe v on 10%. | | |
| 07.03. | | EU kündigt Vergeltungsmaßnahmen sowie Klage bei WTO an. | | |
| 08.03. | | Ankündigung v on Ausnahmen für die NAFTA-Partner Kanada und Mexiko. | | |
| 22.03. | | Ankündigung v on weiteren v orläufigen Ausnahmen für die EU, Südkorea, Brasilien, Argentinien und Australien bis 1. Mai. | Bericht bestätigt unfaire Handelspraktiken Chinas in Bezug auf Technologietransfer, Innovation und geistiges Eigentum. | |
| 23.03. | | US-Zölle auf Stahl (25%) und Aluminium (10%) treten in Kraft und betreffen ein Stahlimportvolumen v on 10,2 Mrd. \$ und ein Aluminiumimportvolumen v on 7,7 Mrd. \$. Ausnahmen für EU wie auch Argentinien, Australien, Brasilien, Kanada, Mexiko und Südkorea bis 1. Mai. | Ansuchen bei der WTO um Konsultationen mit China, wegen der Verletzung geistigen Eigentums (TRIPS-Abkommen). | |
| 28.03. | | Südkorea erwirkt permanente Ausnahme v on US-Stahlzöllen und bietet im Gegenzug Beschränkung der Exporte v on Stahl und Mehrimporte v on US-Pkw an. | | |
| 02.04. | | Vergeltungszölle Chinas treten in Kraft. | | |
| 03.04. | | | Veröffentlichung einer Liste mit 1.300 chinesischen Produkten (hauptsächlich Maschinen, mechanische und elektrische Geräte u. Ausüstungen) mit einem Importwert v on 46,2 Mrd. \$, auf die ein Zoll v on 25% erhoben werden soll. | |
| 04.04. | | | China kündigt Vergeltungszölle in Höhe v on 25% auf amerikanische Produkte (v or allem auf Transportmittel und landwirtschaftliche Produkte) mit einem Importwert v on 49,8 Mrd. \$ an. | |
| 05.04. | | | USA kündigen zusätzliche Zölle auf einen Importwert v on chinesischen Produkten v on 100 Mrd. \$ an. | |
| 17.04. | | China erhebt v orläufigen Antidumping-Zoll auf US-Hilseimporte in Höhe v on 178,6% des Einheitswerts. | | |
| 30.04. | | Ausnahmen für die EU, Kanada und Mexiko werden bis 1. Juli verlängert. Ausnahmen für Argentinien, Australien und Brasilien werden für unbestimmte Zeit verlängert. Die Ausnahme Südkoreas v on Aluminiumzöllen wird aufgehoben. | | |

Übersicht A1 / Fortsetzung

| Datum | Waschmaschinen und Solarmodule | Aluminium und Stahl | Maßnahmen gegenüber China im Technologiebereich | Zolldrohung Kfz und Kfz-Teile |
|--------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2018 | | | | |
| 14.05. | Korea bringt Klage bei WTO ein. | | | |
| 15.05. | | | USA kündigt Zölle von 25% auf chinesische Produkte mit einem Importwert von 50 Mrd. \$ in zwei Phasen mit Beginn am 6. Juli 2018 an. | |
| 17.05. | | Japan kündigt Vergeltungszölle an. | | |
| 18.05. | Aufhebung der chinesischen Zölle auf US-Hirse. | | | |
| 23.05. | | | | Beginn der Untersuchung einer Gefährdung der nationalen Sicherheit durch Importe von Kraftfahrzeugen und -teilen. |
| 01.06. | | Ausnahmen für die EU, Kanada und Mexiko werden aufgehoben. Spezielle Regelungen mit Brasilien und Argentinien. Die EU reichte Klage bei WTO ein. | | |
| 05.06. | | Vergeltungszölle Mexikos treten in Kraft. | | |
| 06.06. | | EU und Kanada bringen Klage bei WTO ein. | | |
| 07.06. | | Mexiko bringt Klage bei WTO ein. | | |
| 15.06. | | | China kündigt Zölle von 25% auf US-Produkte mit einem Importwert von 45 Mrd. \$ ebenfalls in zwei Phasen mit Beginn am 6. Juli 2018 an. | |
| 17.06. | | Norwegen bringt Klage bei WTO ein. | | |
| 21.06. | | Vergeltungszölle der Türkei und Indiens treten in Kraft. | | |
| 22.06. | | Vergeltungszölle der EU auf US-Produkte im Ausmaß eines Schadensvolumens von 3,2 Mrd. \$ (2,8 Mrd. €) treten in Kraft. Die EU erhebt einen Zoll von 25% auf unterschiedliche Produkte des Stahl- und Aluminiumbereichs, sowie symbolträchtige US-Exportgüter des Agrar- und Nahrungsmittelsektors (z. B. Mais, Erdnussbutter) sowie auf Konsumgüter (Blue Jeans, Whiskey, Motorräder). | | |
| 01.07. | | Vergeltungszölle Kanadas treten in Kraft. | | |
| 02.07. | | Rusland bringt Klage bei WTO ein. | | |
| 06.07. | | Vergeltungszölle Russlands treten in Kraft. | US-Zölle von 25% auf chinesische Waren im Wert von 32 Mrd. \$, sowie Chinas Vergeltungszölle auf US-Einfuhren mit einem Wert von 29,6 Mrd. \$, treten in Kraft. | |
| 12.07. | | Schweiz bringt Klage bei WTO ein. | | |
| 13.07. | | | Ankündigung weiterer Importe aus China im Wert von 200 Mrd. \$ mit 10%-igen Strafzöllen zu belegen. Trump droht sogar damit, Sonderabgaben auf alle chinesischen Importe von insgesamt 325 Mrd. \$ zu erheben. | |
| 18.07. | | EU-Kommission kündigt Schutzmaßnahmen gegenüber verlagerten Stahlimporten auf den EU-Markt an. | | |
| 19.07. | | | | Öffentliche Anhörungen im Handelsministerium (Department of Commerce) geplant. |

Q: WTO, Peterson Institute for Economic Research (PIIE)

8. Literaturhinweise

- Badinger, H., Crespo Cuaresma, J., Oberhofer, H. (2018), "Bilateralismus als Lösung?", Wiener Zeitung, https://www.wienerzeitung.at/meinungen/gastkommentare/961191_Bilateralismus-als-Loesung.html.
- Bown, C.P. (2018), „Trump has announced massive aluminium and steel tariffs“, Washington Post, https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2018/03/01/trump-has-announced-massive-aluminum-and-steel-tariffs-here-are-5-things-you-need-to-know/?noredirect=on&utm_term=.e01caf00c267.
- Breuss, F. (2018), „Trumps Handelspolitik – ein gefährliches nicht-kooperatives Spiel“, ifo Schnelldienst, 71(11), S. 10-13.
- Felbermayr, G., Heid, B., Lehwald S. (2013), Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP): Who benefits from a free trade deal? Part 1: Macroeconomic Effects, Bertelsmann Stiftung, Gütersloh.
- Felbermayr, G. (2018), "Zölle im transatlantischen Handel: Worauf, wie viel und wie gerecht?", ifo Schnelldienst, 71(6), S. 24-29.
- Herrmann, C., Glöckle, C. (2018), „Der (drohende) transatlantische „Handelskrieg“: Eine Einordnung und Bewertung beabsichtigter und bereits ergriffener (Gegen-)Maßnahmen“, ifo Schnelldienst, 71(11), S. 16-19.
- Kratena, K., Streicher, G., Salotti, S., Sommer, M., Valderas Jaramillo, J. M. (2017), FIDELIO 2: Overview and theoretical foundations of the second version of the Fully Interregional Dynamic Econometric Long-term Input-Output model for the EU-27, Publications Office of the European Union.
- Payosova, T., Hufbauer, G. C., Schott, J.J. (2018), „The dispute settlement crisis in the World Trade Organization: causes and cures“, Peterson Institute for International Economics (PIIE) Policy Brief, (18-5).
- Timmer, M. P., Dietzenbacher, E., Los, B., Stehrer, R. und de Vries, G. J. (2015), "An Illustrated User Guide to the World Input–Output Database: the Case of Global Automotive Production", Review of International Economics, 23(3), S. 575–605.