

Die neuen Rechtsgrundlagen für die Kraftfahrzeugfinanzierung in China

Von Sven-Michael Werner*

I. Einleitung

Keiner Branche der chinesischen Industrie wird seit nunmehr zwei Jahren größere Beachtung zuteil als der Automobilbranche. Dieses Interesse kommt sowohl von Angebots- wie auch von Nachfrageseite, da zum einen die Automobilindustrie als Lokomotive des wirtschaftlichen Wachstums, ähnlich wie in Deutschland, entdeckt wurde, und zum anderen eine stetig wachsende Mittelschicht in den großen Städten des östlichen China den Wunsch nach automobilärer Unabhängigkeit und der damit verbundenen Präsentation des erreichten Wohlstandes hat. Prägte noch vor fünf Jahren die Uniformität der Santana-Taxis das Straßenbild Shanghais, nimmt die Vielfalt der in China erhältlichen Fahrzeugtypen ständig zu. Inzwischen beträgt die Gesamtzahl zugelassener Pkw ca. 25 Millionen und nimmt derzeit jährlich um vier Millionen zu. Allerdings verfügt China selbst, sieht man einmal von den bekannten ausländischen Marken der großen Joint Ventures ab, kaum über landesweit bekannte Hersteller von Personenkraftwagen.¹ Dutzende von mittleren Unternehmen stellen noch immer Autos in Kleinstserien her, die weder in technischer noch in wirtschaftlicher Hinsicht internationalen Standards entsprechen.²

II. Neue Kraftfahrzeugrichtlinie gibt Orientierung

Die im Mai 2004 veröffentlichte neue Kraftfahrzeugrichtlinie³ der Staatlichen Kommission für Ent-

wicklung und Reform⁴ in Beijing soll nun eine solide Entwicklung der Branche gewährleisten.⁵ Ziel der Richtlinie ist die Konzentration auf wenige, dafür aber starke und international wettbewerbsfähige Fahrzeugbauer. Mittel hierzu sind insbesondere Anforderungen hinsichtlich der Größe der Hersteller,⁶ beispielsweise eine Mindestinvestitionssumme von RMB 2 Mrd. pro Produktionsstätte und RMB 500 Mio. für ein Forschungs- und Entwicklungszentrum, erforderliche Produktionskapazitäten von mind. 50.000 Einheiten für Vier-Zylinder-Modelle, 30.000 Einheiten für Sechs-Zylinder-Modelle und 10.000 Einheiten für Nutzfahrzeuge, wobei jeder ausländische Autohersteller auf höchstens zwei Joint Ventures pro Fahrzeugkategorie beschränkt ist.⁷ Der ausländische Kapitalanteil an solchen Unternehmen ist auf 50 % beschränkt.⁸

Neben der Bereinigung des chinesischen Automarktes auf der Angebotsseite ist es das erklärte Ziel der Regierung, bekannte chinesische Marken in dieser Branche zu schaffen, die auch internationales Entwicklungspotential haben.⁹ In Bewegung ist insbesondere der Bereich des Automobilvertriebs, für den detaillierte Regelungen nach den Vorgaben des WTO-Rechts¹⁰ noch immer nicht verabschiedet wurden. Allerdings sind für einzelne Bereiche bereits Entwürfe veröffentlicht worden, so z. B. die Verwaltungsmaßnahmen zur Durchführung des Absatzes von Marken-Automobilen¹¹ vom Handelsministerium¹², zu denen die Stellungnahmen betroffener Kreise eingeholt werden.

Auf dem chinesischen Automarkt ist demnach ein aggressiver Verdrängungswettbewerb der internationalen Autohersteller zu erwarten, ausgetragen über ihre Joint Ventures, allen voran diejenigen mit einem der drei großen chinesischen Autokonzerne First Automotive Works (FAW), Shanghai Automo-

⁴ Nationale Kommission für Entwicklung und Reform (Zhongguo renmin gongheguo guojia fazhan he gaige weiyuanhui).

⁵ Die Überarbeitung der vorhergegangenen Kraftfahrzeugrichtlinie von 1994 war vor allem auch eine Reaktion auf die Anforderungen an die Investitionsbedingungen durch den WTO-Beitritt Chinas, siehe dazu WANG Yi, China's WTO Compliance and Foreign Investment in the Auto Industry, in: China Law & Practice 2003, No. 1, S. 17 (18).

⁶ § 47 der Kraftfahrzeugrichtlinie.

⁷ § 48 der Kraftfahrzeugrichtlinie.

⁸ § 48 der Kraftfahrzeugrichtlinie.

⁹ § 3, 24 – 26 der Kraftfahrzeugrichtlinie.

¹⁰ Gewisse Vorgaben für diesen Vertriebsbereich sind bereits im Annex zum Katalog zur Steuerung von Auslandsinvestitionen in der Industrie vom 11. März 2002, Ziffer 2. (5) enthalten, vgl. China Law and Practice, April 2002, S. 37 (66).

¹¹ Verwaltungsmaßnahmen zur Durchführung des Absatzes von Markenautomobilen (Qiche pinpai xiaoshou guanli maishi banfa); die chinesische Version findet sich unter http://scjss.mofcom.gov.cn/article/200409/20040900283876_1.xml.

¹² Zhonghua renmin gongheguo shangwubu (Ministry of Commerce – MofCom).

* Dr. iur., LL.M. (Hong Kong), Rechtsanwalt im Münchner Büro der Kanzlei TaylorWessing.

¹ Zu den chinesischen Marken Geely, Chery und Zhonghua siehe: A new model?, The Economist Intelligence Unit, Business China v. 13.09.2004, S. 6.

² Für einen umfassenden Marktüberblick bis 2002 einschließlich der detaillierten Darstellung der Beteiligungsverhältnisse der großen Automobilkonzerne siehe WANG Guoxun, China's Automotive Industry Gains Competitiveness Through its Cooperation with Overseas Automakers, in: Asian Automotive Business Review, January 2003, S. 22.

³ Kraftfahrzeug Richtlinie (Qiche chanye fazhan zhengce), von der Nationalen Kommission für Entwicklung und Reform am 21.05.2004 erlassen, <http://www.people.com.cn/GB/qiche/1049/2537256.html>.

tive Industries Corporation (SAIC) und Dongfeng Motor Corporation. Verschärft wird diese Situation durch ein Abflauen der in den letzten zwei Jahren exorbitant gestiegenen Nachfrage nach Autos. Lag das Jahr-zu-Jahr-Wachstum der Neuwagenverkäufe im Februar 2004 noch bei 76,8 %, erreichte diese Zahl im April lediglich 38,2, im Mai 18,8, im Juni 4,8 %¹³ und im September sogar ein Minuswachstum von 2,4 %.¹⁴ Die Folge sind zunehmende Überkapazitäten. Nach Angaben der NDRC standen im Juni 2004 224.000 Fahrzeuge bei den Herstellern unverkauft im Lager, im letzten Dezember waren es zum Vergleich lediglich 118.000.¹⁵ Die Aussicht für die kommenden Monate und Jahre werden durchaus unterschiedlich beurteilt, teilweise wird in der Verringerung des Wachstums eine natürliche Entwicklung gesehen, teilweise wird als Grund der Verlangsamung lediglich die Zurückhaltung der durch ständige Preisreduzierungen verunsicherten Verbraucher genannt.¹⁶ Die absoluten Verkaufszahlen stagnieren also zwar, verringern sich aber bisher nicht.

III. Autofinanzierung als Zukunft ?

Sei die angestrebte Marktbereinigung erst erfolgt, so ein Branchenkenner der Consultant-Firma Automotive Resources Asia, würde sich der chinesische Automarkt in ähnlicher Weise entwickeln wie in Industrieländern, in denen die eigentliche Produktion von Automobilen nur einen kleinen Anteil zu den Unternehmensgewinnen beisteuert, während die Bereiche Finanzierung, After-Sales-Service und Leasing für die Unternehmensergebnisse von weit größerer Bedeutung seien.¹⁷ Autofinanzierung und After-Sales-Service seien daher als Kennzeichen eines entwickelten Automarktes anzusehen. In einem Markt wie dem Chinas, in dem in den vergangenen Jahren die Regierung als Abnehmer des größten Teils der Automobilproduktion auftrat, sind diese Bereiche naturgemäß unterentwickelt.

Zwar wurden von den staatseigenen chinesischen Geschäftsbanken bereits in den 1990er Jahren Darlehen für den Erwerb von Automobilen durch Privatpersonen oder Unternehmen vergeben, jedoch unterschieden sich solche Darlehen nur wenig von gewöhnlichen Darlehen. Die Banken unterlagen

hierbei strengen Vorgaben der Chinesischen Volksbank für solche Kredite. Im Jahr 2002 betrug die Summe aller Fahrzeugfinanzierungsdarlehen RMB 115 Mrd., was 15 % aller Autoverkäufe entspricht.¹⁸ Angesichts des internationalen Vergleichswertes von 70 % erscheinen die Potentiale verlockend, die im chinesischen Markt für Autofinanzierung liegen.¹⁹ Auf der anderen Seite liegt die durchschnittliche Sparquote in China weitaus höher als beispielsweise in Deutschland, was selbst Autokäufern aus der Mittelschicht die Möglichkeit gibt, Kaufpreise von mehreren Hunderttausend Renminbi bar zu zahlen.

Die Struktur des chinesischen Finanzierungsmarktes sieht im Vergleich zu anderen Ländern ebenfalls anders aus. Die Kfz-Darlehen wurden bisher ausschließlich von den vier großen chinesischen Geschäftsbanken ausgegeben, während in anderen Ländern spezialisierte Finanzinstitute, sogenannte Autofinanzierungsgesellschaften („AFG“), meist Tochterunternehmen der Autokonzerne, den Löwenanteil dieses Marktes bedienen.²⁰ Folgerichtig drängen die großen Automobilhersteller in China seit langem auf die Zulassung solcher AFGs. Den Herstellern würde damit das lukrative Geschäft der Fahrzeugfinanzierung eröffnet, während den Verbrauchern ein entsprechendes Finanzierungsangebot aus der Hand des Vertragshändlers das Procedere deutlich erleichtern würde. Auch nach WTO-Recht ergibt sich die Verpflichtung Chinas, die Autofinanzierung für Auslandsinvestitionen zu öffnen.²¹ Derartige Begehrlichkeiten der Autokonzerne wurden von der chinesischen Regierung bis Ende 2003 mit Hinweis auf zu erlassende Rechtsgrundlagen für die Autofinanzierung vertröstet.

IV. Umfassende Rechtsgrundlage für die Autofinanzierung

Diese gesetzliche Grundlage wurde mit den Maßnahmen zur Verwaltung von Auto-Finanzierungsgesellschaften vom 3. Oktober 2003 („Maßnahmen“)²² nach zweijähriger Entwurfphase von

¹³ Angaben der China Association of Automobile Manufacturers, zitiert in: Slowdown in Car Sales Driven by the Market, SCMP v. 02.08.2004.

¹⁴ Car Sales Leap Fails to Impress Analysts, in: The Hong Kong Standard v. 15.10.2004.

¹⁵ SCMP a.a.O.

¹⁶ Car Sales Growth Slips to Two-Year Low, SCMP v. 09.07.2004.

¹⁷ Ford and Changan to Unveil Venture, SCMP v. 22.07.2004. So werden ca. 2/3 des Konzernnettogewinns von General Motors in dessen Finanztochter General Motors Acceptance Corporation erwirtschaftet, SCMP v. 06.08.2004.

¹⁸ 2003 ist dieser Anteil auf bereits 25 % angestiegen, siehe Slowdown in Car Sales Driven by the Market, SCMP v. 02.08.2004, nach anderen Quellen sogar 40 %.

¹⁹ Richard Clout, President General Motors, zitiert in: GM Wins Approval to Provide Car Financing, SCMP v. 06.08.2004.

²⁰ In den USA werden allein 60 % solcher Kfz-Darlehen von AFCs bereit gestellt, Tang Zheng Yu/Zhen Ling, Auto Finance Companies Finally Get the Green Light in China, in: China Law & Practice, November 2003, S. 44.

²¹ Schedule CLII, Part II (Specific Commitments on Services) des Report of the WTO Working Party on the Accession of China, II. B.

²² Maßnahmen zur Verwaltung von Auto-Finanzierungsgesellschaften (Qiche jinrong gongsi guanli banfa), in: Amtsblatt des Staatsrats (Guowuyuan gongbao) 2004, Nr.15, S.19.

der Kommission für Bankenaufsicht in China²³ erlassen. Die diesbezüglichen Ausführungsbestimmungen wurden im November 2003 von derselben Behörde veröffentlicht.²⁴ Die hiermit erfolgte Umsetzung der WTO-Anforderungen lobt die US-Regierung im Bericht über die Einhaltung der Beitrittsverpflichtungen Chinas zur WTO vom 11. Dezember 2003 des United States Trade Representative²⁵ ausdrücklich.

In § 2 der Maßnahmen werden AFGs als Non-Banking-Finanzinstitute definiert. Die Gründung solcher AFGs unterliegt dem Genehmigungsvorbehalt der chinesischen Kommission für Bankenaufsicht, § 4 der Maßnahmen. Bereits beim ersten Überfliegen der Maßnahmen wird deutlich, dass lediglich sehr große Marktteilnehmer angesprochen werden. Als Gründer für AFGs kommen einmal und in erster Linie Nicht-Finanzinstitute, also insbesondere Automobilkonzerne, zum zweiten Non-Banking-Finanzinstitute in Betracht. Erstere müssen im vorangegangenen Jahr einen Mindestumsatz von RMB 2 Mrd. und ein Vermögen in Höhe von RMB 4 Mrd. aufweisen, Non-Banking-Finanzinstitute sollen ein registriertes Eigenkapital von RMB 300 Mio. haben. Ein Investor darf nur jeweils eine AFG gründen. Zunächst ist in § 7 der Maßnahmen ein Mindesteigenkapital in Höhe von RMB 500 Mio. vorgesehen, nach § 7 Abs. 2 kann dieses Erfordernis von der Kommission für Bankenaufsicht im Laufe der Zeit angepasst werden.

Zuständig für die Genehmigung ist wie gesagt die Kommission für Bankenaufsicht, die sowohl die bankenrechtliche Genehmigung als auch die für auslandsfinanzierte Unternehmen erforderliche Genehmigung der vertraglichen Dokumentation anstelle des Handelsministeriums erteilt.²⁶ Das Gründungsverfahren gliedert sich in eine Vorbereitungsphase, in der es um die gesellschaftsrechtliche Gründung der AFG, sowie in eine Startphase, in der es um die eigentliche Genehmigung zur Aufnahme des Kfz-Finanzierungsgeschäftes geht.²⁷ Hierzu muss beispielsweise nachgewiesen werden, dass das Stammkapital vollständig eingezahlt worden ist. Hinsichtlich des Senior Managements müssen die Ernennungen separat von der Kommission für Bankenaufsicht genehmigt werden, da bestimmte Anforderungen an Kenntnisse und Erfah-

rungen dieser Leute bestehen. Das Genehmigungsverfahren bei der Behörde kann insgesamt bis zu neun Monate dauern.

Nach Auskunft der Kommission für Bankenaufsicht hatten bis zum Jahresende 2003 bereits Shanghai General Motors, Toyota und Volkswagen eine Vorgenehmigung für die Gründung einer AFG erhalten. Inzwischen ist General Motors über dessen amerikanische Finanzierungsgesellschaft General Motors Acceptance Corporation als erstes ausländisches Unternehmen die endgültige Genehmigung zur Gründung einer chinesischen AFG, als Joint Venture zusammen mit der SAIC-Finanztochter Shanghai Automotive Group Finance, erteilt worden.²⁸ Es ist zu erwarten, dass weitere internationale Automobilkonzerne dem Beispiel dieser drei Global Players folgen und entsprechende Anträge bei der Kommission für Bankenaufsicht stellen werden. Praktische Erfahrungen mit dem Tagesgeschäft der Fahrzeugfinanzierung liegen bisher nicht vor.

In der chinesischen Fahrzeugindustrie sind lediglich die drei großen Konzerne FAW, SAIC und Dongfeng mit Vermögen von jeweils über RMB 50 Mrd. in der Lage, eine AFG zu gründen.²⁹ Angesichts der hohen Kapitalerfordernisse erscheint es unwahrscheinlich, dass die kleineren chinesischen Autohersteller ihnen hierbei nachfolgen werden. Wie schon in der Kraftfahrzeug Richtlinie wird hierin nochmals deutlich, dass das Ziel der chinesischen Regierung ein Konzentrationsprozess in der chinesischen Fahrzeugindustrie ist, bei dem viele kleine und mittlere Automobilhersteller zwangsläufig aufgeben werden müssen.

V. Zahlreiche Hindernisse im operativen Geschäft bleiben

Nach erteilter Genehmigung können die AFGs insbesondere Darlehen an Autokäufer, aber auch an Autohändler vergeben. Die AFGs sind ausdrücklich berechtigt, solche Darlehen zu verkaufen,³⁰ womit die rechtliche Voraussetzung dafür geschaffen ist, anspruchsvolle Finanzierungsstrukturen in der Volksrepublik anzuwenden. Beispielhaft sei die sogenannte Verbriefung (securitization of receivables) genannt, bei der werthaltige, wiederkehrende Forderungen über eine separate Special Purpose-Gesellschaft zu Paketen geschnürt und verbunden mit einem überdurchschnittlichen credit rating am Finanzmarkt angeboten werden. Derar-

²³ Kommission zur Überwachung und Verwaltung des Bankwesens in China/China Banking Regulatory Commission - CBRC (Zhongguo yinhangye jiandu guanli weiyuanhui).

²⁴ Vergleiche hierzu China Law and Practice, December 2003, S. 6.

²⁵ www.ustr.gov/regions/china-hk-mongolia-taiwan/2003-12-18-china.pdf.

²⁶ § 13 der Ausführungsbestimmungen.

²⁷ § 9 bis §12 der Maßnahmen.

²⁸ GM Wins Approval to Provide Car Financing, SCMP v. 06.08.2004.

²⁹ TANG/CHEN, a.a.O. (Fn. 20), S. 45.

³⁰ § 18 (4) der Maßnahmen.

tige Gestaltungen geraten auch in China zunehmend in das Blickfeld ausländischer Banken.

Zum 1. Oktober 2004 sind als Ergänzung zu den Auto Finanzierungsmaßnahmen die von der Chinesischen Volksbank erlassenen Maßnahmen zur Verwaltung von Automobil-Krediten³¹ in Kraft getreten, die maßgeblich die rechtliche Beziehung zwischen AFGs und Verbrauchern hinsichtlich von Kfz-Darlehen regeln. Danach ist eine Anzahlung von 20% des Gesamtaufpreises bei privater und von 30% bei gewerblicher Nutzung Voraussetzung eines Darlehens. Die maximale Darlehenslaufzeit beträgt für Neufahrzeuge fünf Jahre. Ergänzend wird man für solche Finanzierungsverträge die einschlägigen Vorschriften des Vertragsgesetzes der VR China von 1999 heranziehen können.

Gründe für eine Zurückhaltung beim Aufbau von Kfz-Finanzierungsangeboten durch ausländische Automobilkonzerne sind in der Unterentwicklung der chinesischen Finanzmärkte im Allgemeinen und der Konsumentenkreditmärkte im Besonderen zu suchen. Die große Erfahrung internationaler Automobilkonzerne im Bereich der Kfz-Finanzierung hilft hier nur beschränkt weiter, da das rechtliche Umfeld in China beispielsweise im Hinblick auf die Sicherung von Verbraucherkrediten wenig entwickelt ist und somit Unsicherheiten bleiben. Die Ausfallquoten werden als sehr hoch beschrieben.³² Ohne ein gutes Risiko-Management wird es also nicht gehen.³³ Ein Nachteil für die ausländischen Unternehmen ist insbesondere, dass AFGs lediglich Finanzierungsdarlehen, jedoch keine Leasingverträge anbieten können³⁴ und insofern den chinesischen Geschäftsbanken unterlegen sind, die bisher das Autofinanzierungsgeschäft getätigt haben. Deren Marktanteil lag bis vor kurzem bei über 90 % für Autofinanzierungsdarlehen. Den restlichen Marktanteil teilten große Automobilhändler unter sich auf, die in einer Grauzone eigene Kredite zum Ankurbeln ihrer Kfz-Verkäufe vergaben. Eine derartige Praxis ist nach § 34 der Maßnahmen nunmehr ausdrücklich untersagt.

VI. Widersprüchliche Signale

Das unerwartete vorläufige Ende des Auto-booms seit Anfang des Jahres lässt weitere Fragen nach der Belastbarkeit des Marktes aufkommen.³⁵

Als Hauptursache für diese plötzliche Erlahmung des Käuferinteresses gilt eine sehr viel restriktivere Vergabe von Finanzierungsdarlehen durch die Staatsbanken seit Frühjahr 2004 aufgrund von hohen Ausfallquoten der Darlehensnehmer.³⁶ Die Frage, wie dieses Ausfallrisiko durch eine wirkungsvolle Besicherung begebener Darlehen gemindert werden kann, steht damit im Mittelpunkt des Fahrzeugfinanzierungsgeschäftes.

Hierbei stellen sich den AFGs grundsätzlich zwei Möglichkeiten: erstens kann die Beibringung von Bürgschaftsversicherungen durch den Darlehensnehmer zur Bedingung eines Fahrzeugkredites gemacht werden. Dies ist, soweit ersichtlich, bei den chinesischen Geschäftsbanken nach wie vor der Fall. Jedoch waren auch die Versicherer durch eine überraschend hohe Ausfallquote bei solchen Bürgschaften in den letzten Monaten der starken Marktexpansion alarmiert worden. Als Folge davon hat die Kommission zur Verwaltung und Überwachung von Versicherungsgesellschaften³⁷ strengere Bedingungen für die Vergabe solcher Bürgschaftsversicherungen erlassen.³⁸ Die Folge ist, dass viele potenzielle Autokäufer diese Bedingungen der Versicherer nicht erfüllen und demnach mangels Finanzierungsoption ein Autokauf für sie vorerst nicht in Betracht kommt. Manche Geschäftsbanken wie die Chinesische Landwirtschaftsbank³⁹ haben die Vergabe von Autokrediten sogar ganz gestoppt, solange die Höhe der neuen Prämien der Bürgschaftsversicherer nicht festgelegt sind.⁴⁰ Bei allen Anbietern haben sich die Bearbeitungszeiten für Darlehensanträge von bis vor kurzem wenigen Tagen auf drei Wochen verlängert.⁴¹ Hinzu kommt, dass aufgrund von behördlichen Anweisungen nunmehr Anzahlungen im Bereich von 30 bis 50 % anstatt der bisherigen 20 bis 30 % verlangt werden sollen, bevor ein Kredit vergeben wird.⁴²

Alternativ können sich die AFGs mit Realsicherheiten von den Kreditnehmern zufrieden geben. In erster Linie kommt als Sicherungsobjekt das finan-

³⁶ Slowdown in Car Sales Driven by the Market, SCMP v. 02.08.2004.

³⁷ Kommission zur Verwaltung und Überwachung von Versicherungsgesellschaften (Zhongguo baoxian jiandu guanli weiyuanhui).

³⁸ GM Wins Approval to Provide Car Financing, SCMP v. 06.08.2004; vgl. die am 15.01.2004 von der Kommission zur Verwaltung und Überwachung von Versicherungsgesellschaften (Zhongguo baoxian jiandu guanli weiyuanhui) erlassenen Mitteilungen zur Standardisierung einiger Fragen bezüglich der Bürgschaftsversicherungen für Fahrzeugkredite (Guanyu guifan qiche xiaofei huokuan baozheng baoxian yewu youguan wenti de tongzhi), http://www.circ.gov.cn/policy/list_detail.asp?auto_id=184.

³⁹ Chinesische Landwirtschaftsbank (Zhongguo nongye yinhang).

⁴⁰ The Economist Intelligence Unit, Business China, 30.08.2004, S. 8.

⁴¹ Slowdown in Car Sales Driven by the Market, SCMP v. 02.08.2004.

⁴² SCMP a.a.O.

³¹ Maßnahmen zur Verwaltung von Automobil-Krediten (Qiche huokuan guanli banfa), in: Amtliche Bekanntmachungen der Chinesischen Volksbank (Zhongguo renmin yinhang wengao), 2004, Nr.12, S.3.

³² The Economist Intelligence Unit, Business China, 30.08.2004.

³³ GM Wins Approval to Provide Car Financing, SCMP v. 06.08.2004.

³⁴ Leasinggeschäfte sind in § 18 der Maßnahmen nicht aufgeführt.

³⁵ The Economist Intelligence Unit, Business China, 11.10.2004, S. 2.

zierte Fahrzeug selbst in Betracht. Dessen Wert als Sicherheit ist jedoch aus verschiedenen Gründen fraglich. Zum einen beeinflusst der Preisverfall für Neufahrzeuge in den vergangenen Monaten auch den Wert der Sicherheit, zum anderen wird die Realisierung der Hypothek durch den Darlehensgeber dadurch erschwert, dass nach dem chinesischen Sicherheitengesetz nicht die Übernahme des Sicherungsgegenstandes, sondern lediglich eine Verwertung möglich ist.⁴³ Hierzu fehlen funktionierende Gebrauchtwagenmärkte, die seit neuestem restriktiven Bestimmungen unterliegen.

Die ungelöste Frage der Sicherung von Fahrzeugkrediten erweist sich damit als zentrales Hindernis und entscheidende Voraussetzung für einen belastbaren Finanzierungsmarkt, dessen Abflauen vielleicht als Anpassung an die realen Gegebenheiten verstanden werden kann. Insofern hat die Kfz-Finanzierung ihren ursprünglichen Zweck als Motor des Fahrzeugabsatzes schon wieder verloren. Für Mai 2004 wurde berichtet, dass der Anteil an finanzierten Autokäufen auf lediglich 2 % gefallen sei.⁴⁴ Bis auf weiteres werden nach wie vor die chinesischen Geschäftsbanken den Großteil der Kfz-Darlehen vergeben. Diese sind durch die nunmehr zehnjährige Erfahrung auf diesem Gebiet vertraut mit den praktischen Schwierigkeiten der Kfz-Finanzierung und haben insoweit gegenüber den neuen AFGs ausländischer Automobilkonzerne einen klaren Vorteil.

⁴³ § 40 des Sicherheitengesetzes (Zhonghua renmin gongheguo baoxian fa) vom 30.06.1995, in: Amtsblatt des Ständigen Ausschusses des Nationalen Volkskongresses (Zhonghua renmin gongheguo xin fagui huibian), 1995, S. 71.

⁴⁴ The Economist Intelligence Unit, Business China, 30.08.2004, S. 8.