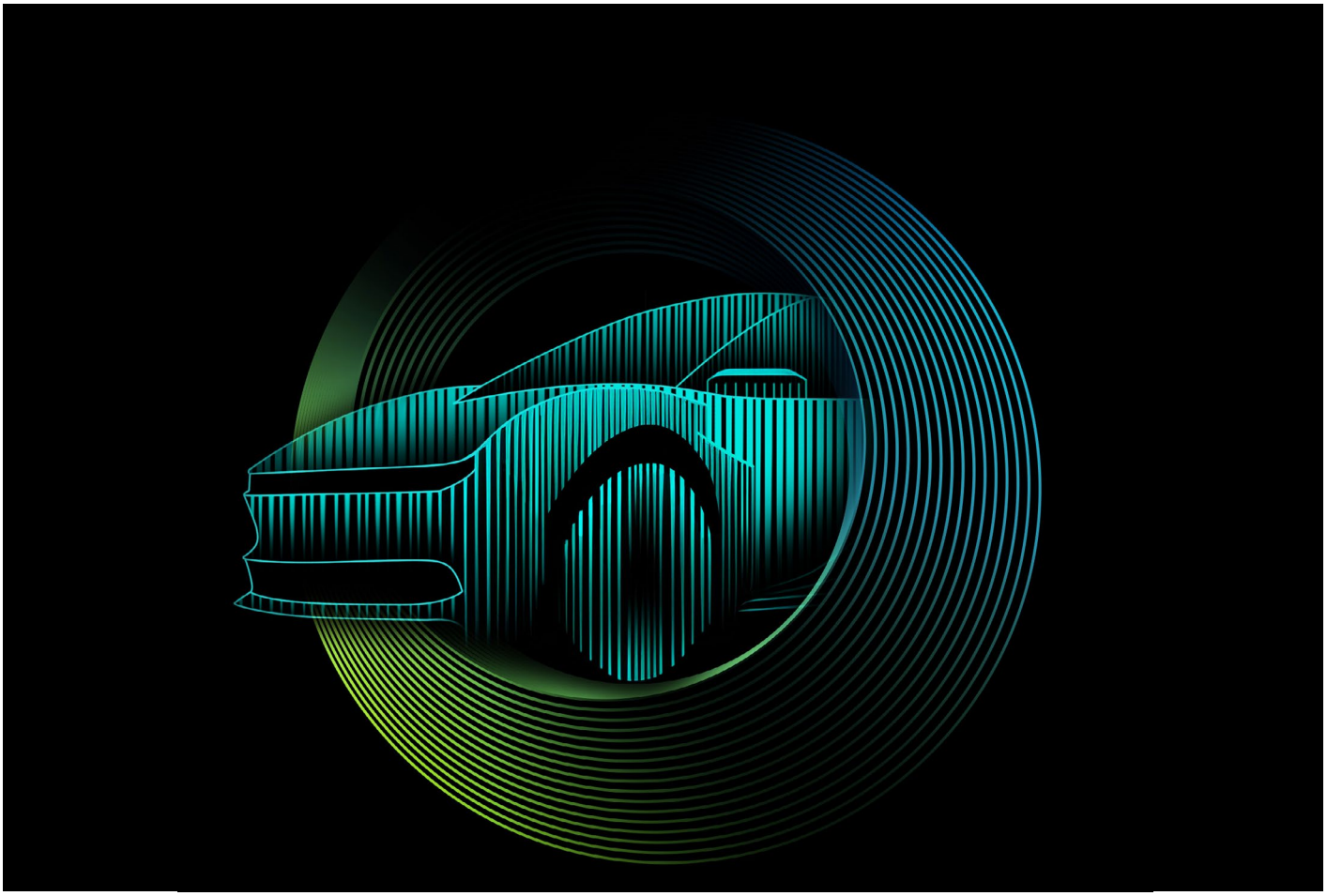
Deloitte.

Together makes progress



Automotive Industry Briefing

Freihandel, Wachstum und Elektrifizierung schaffen neue Perspektiven in Indien

Das EU-Indien-Freihandelsabkommen schafft neue Handelspotenziale mit Indien, dem weltweit drittgrößten Pkw-Markt. Nach Deloitte-Berechnungen könnte die Handelsliberalisierung den Wert der deutschen Automobilexporte nach Indien mittelfristig von 0,6 auf 1,2 Milliarden Euro verdoppeln. Für deutsche OEMs bietet sich damit die Chance, ihre führende Position im Premiumsegment auszubauen. Zulieferer können ihre etablierten Handels- und Lieferbeziehungen vertiefen. Entscheidend für beide wird sein, ihr Angebot auf die zunehmende Nachfrage nach Elektrofahrzeugen auszurichten.

Öffnung des indischen Automobilmarkts mit Einschränkungen

Die bislang hohen Importzölle stellten eine erhebliche Hürde für deutsche Automobilexporte nach Indien dar. Entsprechend entfielen im Jahr 2025 lediglich 0,2 Prozent der deutschen Pkw-Ausfuhren und 0,8 Prozent von Automobilteilen und -komponenten auf den indischen Markt.[1, 2] Mit dem am 27. Januar 2026 geschlossenen Freihandelsabkommen zwischen der EU und Indien (EU-Indien-FTA) werden die Voraussetzungen für den Handel deutlich verbessert. Zugleich unterstützt das Abkommen die strategischen Bestrebungen der EU, ihre Handelsbeziehungen breiter aufzustellen und zusätzliche Absatzmärkte zu erschließen. Es reiht sich damit in weitere Initiativen wie das MERCOSUR-Abkommen ein (siehe Automotive Industry Briefing zum Thema).

Obwohl die endgültigen Vertragsbestimmungen zum Zeitpunkt der Studie im September 2026 noch nicht vollständig feststanden (siehe Box), hat die Europäische Kommission bereits zentrale Eckpunkte veröffentlicht.[3] Demnach sollen die Einfuhrzölle auf in der EU produzierte Fahrzeuge für ein Kontingent von bis zu 250.000 Fahrzeugen von derzeit 110 auf 10 Prozent gesenkt werden. Für Fahrzeugteile soll der derzeitige Zollsatz von 16,5 Prozent innerhalb von fünf bis zehn Jahren schrittweise vollständig abgebaut werden.

Stand des EU-Indien-FTA im September 2026

Die EU und Indien haben die Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen am 27. Januar 2026 erfolgreich abgeschlossen und damit die Grundlage für eine Freihandelszone mit rund zwei Milliarden Menschen geschaffen. Das Abkommen ist das bislang umfassendste Handelsabkommen beider Partner.[4]

Der Vertragstext wurde von der Europäischen Kommission im Februar 2026 veröffentlicht. Derzeit befindet sich das Abkommen jedoch noch in der juristischen Prüfung und Übersetzung, sodass inhaltliche Anpassungen weiterhin möglich sind. Zudem steht die Veröffentlichung des detaillierten Zollabbauplans noch aus. Im weiteren Verfahren sind die formelle Unterzeichnung durch die EU und Indien, die voraussichtlich bis Ende 2026 erfolgen soll, die Zustimmung des Europäischen Parlaments sowie der Beschluss des Rates über das Inkrafttreten erforderlich. Darüber hinaus muss das Abkommen auch von Indien ratifiziert werden.

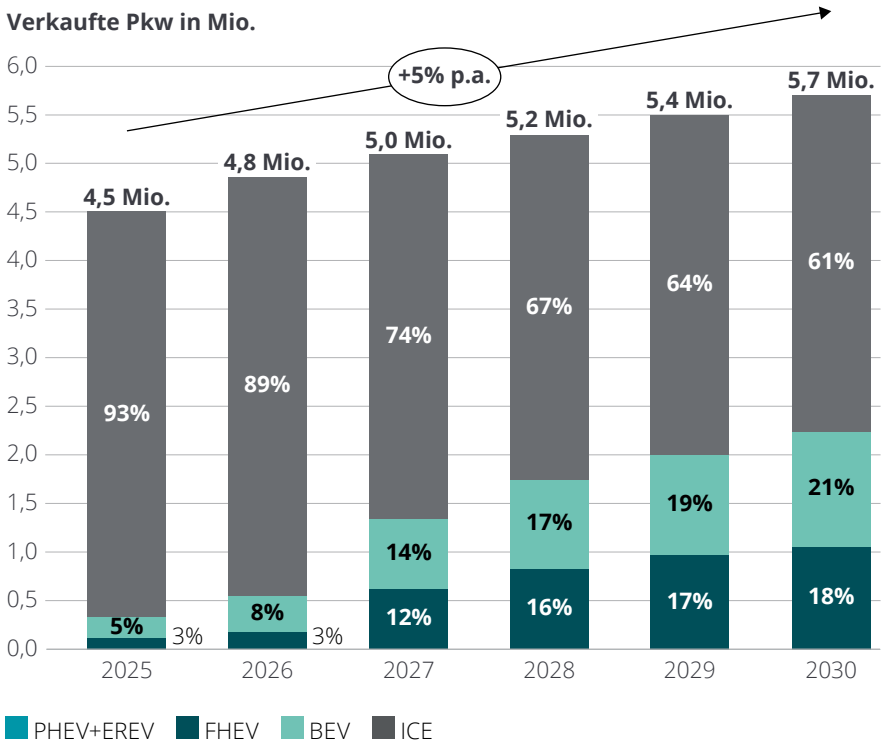
[1] VDA (2026): Export, abgerufen am 4.9.2026.
[2] Statistisches Bundesamt (2026): Außenhandel, abgerufen am 4.9.2026.
[3] Europäische Kommission (2026): Factsheet – EU-India Free Trade Agreement: Main benefits, abgerufen am 4.9.2026.
[4] Europäische Kommission (2026): EU und Indien schließen wegweisendes Freihandelsabkommen ab, abgerufen am 4.9.2026.

Wachstum und Elektrifizierung prägen Indiens Pkw-Markt

Das Freihandelsabkommen mit Indien erleichtert europäischen Unternehmen den Zugang zum weltweit drittgrößten Pkw-Markt nach China und den USA. Doch während die Nachfrage in China und den USA bis 2030 leicht sinken dürfte, steht Indien vor einem kräftigen Wachstumsschub: Der Pkw-Absatz wird absehbar von 4,5 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2025 auf rund 5,7 Millionen im Jahr 2030 steigen. Dies entspricht einem Plus von 1,2 Millionen Fahrzeugen, getragen von Bevölkerungswachstum und steigender Kaufkraft (s. Abb. 1).

Zugleich gewinnt die Elektromobilität deutlich an Absatzpotenzialen. Lag der Anteil rein elektrischer Pkw im ersten Halbjahr 2026 noch bei lediglich 5 Prozent, könnte bis 2030 bereits rund jeder fünfte Neuwagen vollelektrisch sein.

Abb. 1 – Pkw-Absatz in Indien nach Antriebsarten, 2025–2030



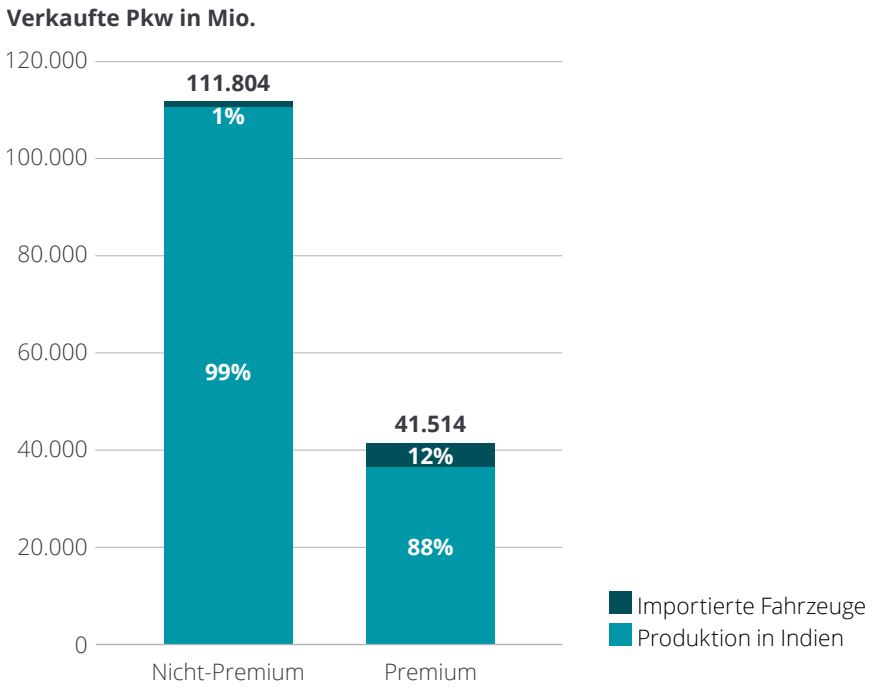
Quelle: Deloitte, basierend auf GlobalData Global Hybrid and Electric Vehicle Sales Forecast, 2. Quartal 2026.
Anmerkungen: BEV: Battery Electric Vehicle, PHEV: Plug-in Hybrid, EREV: Range-Extended Electric Vehicle, ICE: Fahrzeug mit Verbrennungsmotor (Internal Combustion Engine) inkl. Vollhybride.

Importe spielen für deutsche Hersteller vor allem im Premiumsegment eine Rolle

Mit rund 150.000 verkauften Pkw erreichten deutsche Hersteller im Vorjahr zwar nur einen Marktanteil von 3,4 Prozent. Im Premiumsegment nehmen sie mit 79Prozent Marktanteil jedoch eine klare Spitzenposition ein. Trotz hoher Einfuhrzölle spielen Importe hier eine Rolle: Rund jeder zehnte Premium-Pkw wird importiert, bei Volumenmodellen hingegen nur jeder hundertste (s. Abb. 2). Über alle Segmente hinweg beträgt der Importanteil deutscher Pkw damit lediglich 4 Prozent. Dies unterstreicht den Fokus deutscher Hersteller auf lokale Produktion.

Für deutsche Hersteller eröffnet sich doppeltes Wachstumspotenzial: Sie können sowohl vom expandierenden Gesamtmarkt als auch gezielt von der steigenden Nachfrage nach Premiumfahrzeugen profitieren. Denn die Zahl der Haushalte mit einem Einkommen von über 75.000 USD dürfte sich von 1,1 Millionen im Jahr 2024 auf 2,4 Millionen im Jahr 2030 mehr als verdoppeln.[5]

Abb. 2 – Pkw-Absatz deutscher Fahrzeughersteller in Indien nach Produktionsquelle, 2025



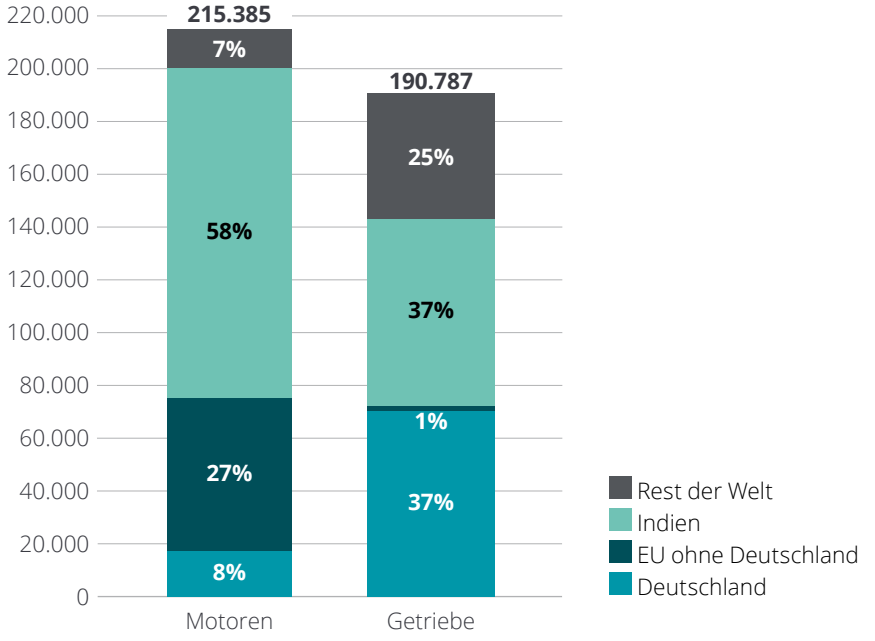
Quelle: Deloitte, basierend auf GlobalData Global Hybrid and Electric Vehicle Sales Forecast, 2. Quartal 2026. Anmerkung: Die Kategorie „Premiumfahrzeuge" enthält 429 verkaufte „Luxusfahrzeuge".

Komponenten „Made in Germany" ergänzen lokale Fahrzeugproduktion

Auch wenn die meisten deutschen Pkw in Indien gefertigt werden, findet ein wesentlicher Teil der Wertschöpfung in Deutschland statt. So kommt etwa ein Drittel der in diesen Pkw verbauten Getriebe aus deutscher Produktion. Bei Motoren liegt der Anteil bei 8 Prozent. Hinzu kommen Lieferungen aus weiteren EU-Staaten, die ebenfalls vom geplanten Zollabbau profitieren werden (s. Abb. 3). Motoren und Getriebe werden sowohl von deutschen Zulieferern als auch von den OEMs selbst produziert.

Die Verflechtungen von deutschen Zulieferern reichen außerdem über deutsche Fahrzeughersteller hinaus. So beliefern Erstere über umfangreiche Lieferverträge zahlreiche OEMs in Indien mit Teilen und Komponenten aus deutscher Produktion. Diese kommen in rund 40 Fahrzeugmodellen zum Einsatz, die im Jahr 2026 auf dem indischen Markt eingeführt wurden.[6]

Abb. 3 – Produktionsländer von Motoren und Getrieben für in Indien gefertigte deutsche Pkw



Quelle: Deloitte, basierend auf GlobalData Global Hybrid and Electric Vehicle Sales Forecast, 2. Quartal 2026. Anmerkung: Motoren umfassen E- und Verbrennungsmotoren.

[5] Economist Enterprise EIU (2026): Number of households earning more than US$75,000/year (constant prices), abgerufen am 7.9.2026.
[6] MarkLines (2026): Supplier Database, abgerufen am 4.9.2026.

Exportpotenzial: Indien-Freihandel stärkt Wettbewerbsfähigkeit deutscher OEMs und Zulieferer

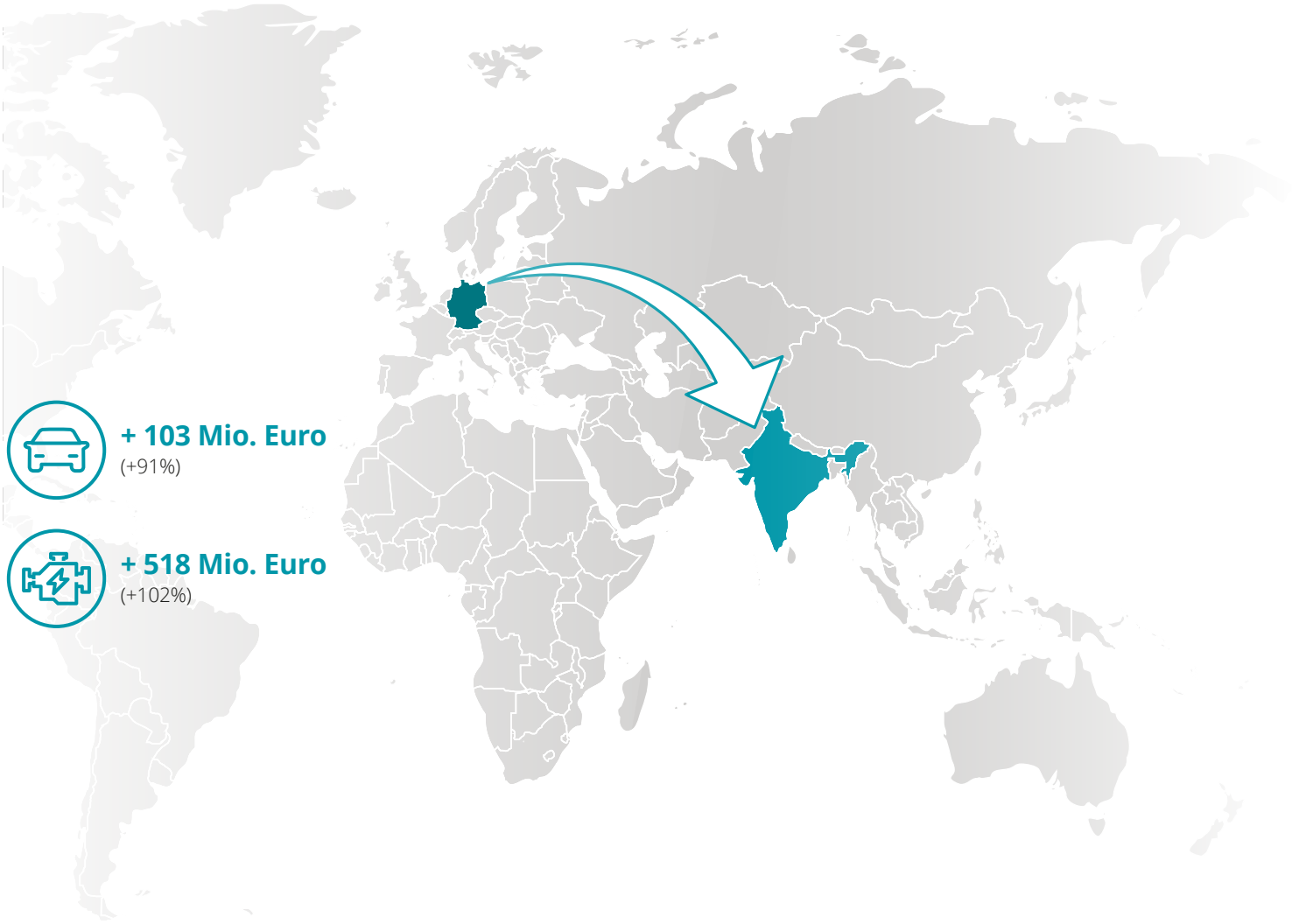
Nach Berechnungen auf Basis des globalen Handelsmodells von Deloitte dürfte das EU-Indien-FTA die deutschen Automobilexporte deutlich steigern. Durch die mit dem Abkommen verbundene Handelsliberalisierung wird sich ihr Wert von aktuell 0,6 Milliarden Euro auf 1,2 Milliarden Euro mittelfristig verdoppeln (s. Abb. 4).

Die modellierten Handelseffekte basieren dabei auf folgenden Zollreduktionen:

- Senkung der Einfuhrzölle für Pkw auf 10 Prozent
- Vollständige Abschaffung der Zölle auf Automobilteile und -komponenten

Darüber hinaus berücksichtigt die Simulation eine Verringerung nicht-tarifärer Handelshemmnisse, etwa durch die Harmonisierung technischer Standards und den Abbau regulatorischer Anforderungen.[7] Die Anpassung an neue Handelsbedingungen dauert in der Regel drei bis vier Jahre, da sich die Märkte schrittweise und langsam anpassen, bis sich ein neues wirtschaftliches Gleichgewicht eingestellt hat.

Abb. 4 – Auswirkungen auf Automobilexporte durch die vollständige Umsetzung des Freihandelsabkommens mit Indien



Quelle: Deloitte Global Trade Model. Dargestellt sind die langfristigen Auswirkungen bei vollständiger Umsetzung der modellierten Zollsenkungen. Die Anpassung an die veränderten Handelsbedingungen erfolgt zeitverzögert zur Abschaffung der Zölle, da sich die Märkte schrittweise anpassen, bis sich ein neues wirtschaftliches Gleichgewicht einstellt. Nicht berücksichtigt sind Nachfrageeffekte aus dem erwarteten Wachstum der indischen Mittelschicht. Die steigende Kaufkraft könnte die Nachfrage nach deutschen Produkten zusätzlich erhöhen, sodass die dargestellten Effekte tendenziell konservativ zu interpretieren sind.

[7] Als Grundlage für die Analysen dient daher die Annahme einer mittleren Reduzierung der nicht-tarifären Handelshemmnisse, basierend auf Erfahrungen mit vergleichbaren Abkommen.

Automobilteile und -komponenten leisten den größten Beitrag zum Exportwachstum. Ihr Exportwert könnte von derzeit 506 Millionen um 518 Millionen auf gut eine Milliarde Euro steigen. Dies unterstreicht die bereits enge Einbindung deutscher Zulieferunternehmen in die lokale Wertschöpfung und stärkt Deutschlands Rolle als Zulieferer innerhalb lokaler Produktionsnetzwerke. Dadurch verbessert sich auch der Zugang zu erschwinglicheren Aftermarket-Komponenten, was die Gesamtbetriebskosten für lokal produzierte, deutsche Fahrzeuge senkt und somit attraktiver macht.

Ein weiterer Effekt des Freihandelsabkommens ist eine Zunahme der Exporte deutscher Fahrzeuge nach Indien. Allerdings wird dieser als gering eingeschätzt. So könnten diese um 90 Prozent (+ 103 Millionen Euro) von aktuell 114 Millionen auf 217 Millionen Euro steigen. Dies bedeutet aber auch, dass das festgelegte Kontingent an Fahrzeugen von 250.000, das aus der EU nach Indien zollfrei eingeführt werden könnte, in absehbarer Zeit nicht ausgeschöpft wird.

Prioritäten zur Erschließung der Potenziale des EU-Indien-Abkommens

Deutsche Fahrzeughersteller können die verbesserten Importbedingungen nutzen, um ausgewählte, in Europa produzierte Premium- und Elektrofahrzeuge in Indien einzuführen und die lokale Nachfrage gezielt zu testen.

Der Wegfall der Zölle bietet deutschen Zulieferern unmittelbare Kostenvorteile und somit die Chance, ihre Position in Indien auszubauen und neue Lieferbeziehungen zu erschließen. Günstigere Komponenten und Ersatzteile können die Produktions- und Instandhaltungskosten senken und so die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Attraktivität deutscher Fahrzeuge insgesamt erhöhen.

[7] Siehe 1.

Ansprechpartner

Dr. Harald Proff
Global Sector Lead Automotive
Tel: +49 211 8772 3184
hproff@deloitte.de

Alexander Werth
Director | Tax & Legal
Global Trade Advisory
Tel: +49 89 29036 6467
awerth@deloitte.de

Autorinnen und Autoren:
Ines Österle | Automotive Research
Dr. Timo Walter | Economics
Ralf Esser | Leiter Sector Insights & Studies
Yannick Scheve | Global Trade Advisory
Sophie Flores | EU Policy Centre

Deloitte.

Deloitte bezieht sich auf Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL), ihr weltweites Netzwerk von Mitgliedsunternehmen und ihre verbundenen Unternehmen (zusammen die „Deloitte-Organisation"). DTTL (auch „Deloitte Global" genannt) und jedes ihrer Mitgliedsunternehmen sowie ihre verbundenen Unternehmen sind rechtlich selbstständige und unabhängige Unternehmen, die sich gegenüber Dritten nicht gegenseitig verpflichten oder binden können. DTTL, jedes DTTL-Mitgliedsunternehmen und verbundene Unternehmen haften nur für ihre eigenen Handlungen und Unterlassungen und nicht für die der anderen. DTTL erbringt selbst keine Leistungen gegenüber Kunden. Weitere Informationen finden Sie unter www.deloitte.com/de/UeberUns.

Deloitte bietet führende Prüfungs- und Beratungsleistungen für nahezu 90% der Fortune Global 500®-Unternehmen und Tausende von privaten Unternehmen an. Rechtsberatung wird in Deutschland von Deloitte Legal erbracht. Unsere Mitarbeitenden liefern messbare und langfristig wirkende Ergebnisse, die dazu beitragen, das öffentliche Vertrauen in die Kapitalmärkte zu stärken, und unsere Kunden bei Wandel und Wachstum unterstützen. Deloitte baut auf eine 180-jährige Geschichte auf und ist in mehr als 150 Ländern tätig. Erfahren Sie mehr darüber, wie die rund 470.000 Mitarbeitenden von Deloitte das Leitbild „making an impact that matters" täglich leben: www.deloitte.com/de.

Diese Veröffentlichung enthält ausschließlich allgemeine Informationen, und weder die Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft noch Deloitte Touche Tohmatsu Limited (DTTL), ihr weltweites Netzwerk von Mitgliedsunternehmen noch deren verbundene Unternehmen (zusammen die „Deloitte Organisation") erbringen mit dieser Veröffentlichung eine professionelle Dienstleistung. Diese Veröffentlichung ist nicht geeignet, um geschäftliche oder finanzielle Entscheidungen zu treffen oder Handlungen vorzunehmen. Hierzu sollten Sie sich von einem qualifizierten Berater in Bezug auf den Einzelfall beraten lassen.

Es werden keine (ausdrücklichen oder stillschweigenden) Aussagen, Garantien oder Zusicherungen hinsichtlich der Richtigkeit oder Vollständigkeit der Informationen in dieser Veröffentlichung gemacht, und weder DTTL noch ihre Mitgliedsunternehmen, verbundene Unternehmen, Mitarbeitende oder Bevollmächtigte haften oder sind verantwortlich für Verluste oder Schäden jeglicher Art, die direkt oder indirekt im Zusammenhang mit Personen entstehen, die sich auf diese Veröffentlichung verlassen. DTTL und jedes ihrer Mitgliedsunternehmen sowie ihre verbundenen Unternehmen sind rechtlich selbstständige und unabhängige Unternehmen.

Stand 09/2026

MAKING AN IMPACT THAT MATTERS since 1845