



Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in den USA - Ein Überblick -

„Im Jahre 2015 sollen auf US-amerikanischen Straßen eine Million elektrisch betriebener Fahrzeuge fahren.“ - U.S.-Präsident Barack Obama –¹

Die Fortentwicklung der Elektromobilität ist eines der energiepolitisch vordringlichsten Ziele der Administration *Obama*. Im Vordergrund steht die Nutzung von Elektroautos und von elektrisch betriebenen (Plug-in)Hybridkraftfahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr.

Gefördert werden sollen sowohl die Entwicklung der Technologie und entsprechender Fahrzeuge als auch die Forschung nach adäquaten Batterieantrieben sowie die Absatzankurbelung durch Vorteilszusicherung für den Endverbraucher.

Die Förderung derartiger Ziele erfolgt in den USA durch gesetzliche Vorgaben oder Zielgrößen („Standards“) sowie durch finanzielle Anreize wie Darlehen und Zuschüsse sowie Bürgschaften oder steuerliche Vergünstigungen.

Es folgt ein aktueller Sachstand und Ausblick der Maßnahmen zur Fortentwicklung der Elektromobilität.

Gesetzliche Maßnahmen

1. Laufende Programme

- 1.1 Auf Grundlage des weiterhin fortbestehenden *Energy Policy Act of 2005* (EPAAct) ist bereits unter der Regierung von Präsident *Bush* der Erwerb eines Elektrofahrzeugs für den Endverbraucher gefördert worden. Demnach werden Steuererlasse für den Käufer eines Hybridfahrzeuges (sog. *tax credit*, nicht zu verwechseln mit einer *tax deduction*)² von bis zu 3.400 US\$ gewährt. Voraussetzung für diesen Steuererlass ist der Erwerb eines neuen Hybridfahrzeugs nach dem 1. Januar 2006 (Beginn des Programms) und spätestens bis zum Ende des Programms am 31. Dezember 2010.

¹ <http://www.whitehouse.gov/blog/2009/03/19/electric>.

² Während der *tax credit* die Steuerschuld bei der Steuerbehörde (IRS) unmittelbar reduziert, wird die *tax deduction* bei der Festlegung des Bruttoeinkommens wirksam.

Die Höhe des Erlasses ist davon abhängig, wie viele Fahrzeuge ein Hersteller eines Elektromobils bisher verkauft hat. Solange nicht mehr als 60.000 Hybridfahrzeuge – die Modellreihe ist hierbei irrelevant - verkauft wurden, kann der Käufer bzw. im Fall eines Leasingfahrzeuges das Leasingunternehmen die volle Höhe des für dieses Modell veranschlagten Erlasses geltend machen. Danach beginnt die Höhe des Erlasses quartalsweise zu schrumpfen. Im 2. und 3. Quartal nach Überschreitung der Verkaufsgröße werden Steuererlasse nur noch in Höhe von 50 % und im 4. und 5. Quartal in Höhe von 25 % gewährt. Mit Ablauf des 5. Quartals entfällt die staatliche Förderung.³

- 1.2 Im Rahmen des ***American Recovery and Reinvestment Act of 2009 (ARRA)*** hat das US-Energieministerium das sog. ***Advanced Technology Vehicles Manufacturing Loan Program (ATVM)*** aufgelegt. Das Programm stellt Automobilherstellern sowie deren Zulieferern Kredite in einem Volumen von 25 Mrd. US\$ für die Entwicklung von Fahrzeugen mit Spitzentechnologie und zur Umrüstung ihrer Produktionsstätten in den USA zur Verfügung.

Bis dato wurden insgesamt 12 Kredite bzw. Kreditbürgschaften in einem Umfang von ca. 19 Mrd. US\$ vergeben:

Im Hinblick auf die **Elektromobilität** erhielten davon:

- die *Ford Motor Company* einen Kredit über 5,9 Mrd. US\$ für den Umbau ihrer Betriebe in Illinois, Kentucky, Michigan, Missouri und Ohio zur Produktion von kraftstoffsparenden Pkw;
- *Nissan* erhielt einen Kredit in Höhe von 1,4 Mrd. US\$ zur Produktion von Elektroautos und Batterien in deren Produktionsstätte in Smyra, Tennessee;
- das mit der Entwicklung und Vermarktung von Elektroautos beschäftigte Unternehmen *Tesla Motors* erhielt eine Kreditzusage über 465 Mio. US\$ zur Finanzierung einer Produktionsstätte für das Modell S sowie einer Betriebsstätte zur Herstellung von Batterien und elektrischer Triebwagen und
- *Fisker Automotive* erhielt eine stufenweise Kreditzusage in Höhe von 528,7 Mio. US\$.⁴

2. ARRA-Fonds für Elektrofahrzeuge der nächsten Generation

Weiterhin verfügt das US-Energieministerium im Rahmen des ARRA über einen 2,4 Mrd. US\$ umfassenden Fonds zur Unterstützung von „next generation“ plug-in

³ <http://www.irs.gov/newsroom/article/0,,id=157632,00.html>.

⁴ <http://www.energy.gov/news/print/8719.htm>.

Elektrofahrzeugen und deren fortgeschrittener Batteriekomponenten. Der Fonds untergliedert sich wie folgt:

- Zuschüsse in Höhe von 1,5 Mrd. US\$ für US-Hersteller zur Produktion von hocheffizienten Akku-Batterien und deren Bestandteile;
- 500 Mio. US\$ an US-Hersteller zur Produktion von Bauelementen für elektrisch betriebene Fahrzeuge;
- 400 Mio. US\$ für Plug-in Hybrid-Entwicklungsprojekte und andere Konzepte;
- Steuervergünstigungen für US-ansässige Erwerber eines Plug-in Hybrid-Fahrzeuges von bis zu 7.500 US\$.

3. Energie- und Klimagesetzgebung im Kongreß

Im Juni 2009 verabschiedete das Repräsentantenhaus den ***American Clean Energy and Security Act of 2009***. Diese Vorlage sieht vor, dass sich die USA ab 2012 zur kontinuierlichen Minderung der nationalen Emissionen von Treibhausgasen um bis zu 80 % im Jahre 2050 verpflichten. Der Entwurf entstand unter der Federführung der Abgeordneten im Repräsentantenhaus, *Henry Waxman* (D-CA) und *Edward Markey* (D-MA). Er wird daher auch „Waxman-Markey-Legislation“ genannt. Der Gesetzentwurf wurde aber vom ebenfalls zustimmungspflichtigen Senat mangels Einigungsmöglichkeiten aufgrund der Mehrheitsverhältnisse dort nicht weiterbehandelt. Die *Waxman-Markey Legislation* strebt an, klimapolitische und energiepolitische Ziele zu vereinen. Sie wollte dies u. a. durch die Subventionierung von neuen sauberen Energietechnologien, durch die Förderung der Energieeffizienz in einem Gesamtvolumen von 190 Mrd. US\$, durch die Einführung eines Emissionshandelssystems sowie durch neue Verbrauchsstandards erreichen.⁵

Seit November 2009 versuchen die Senatoren *John Kerry* (D-MA), *Lindsay Graham* (R-SC) und *Joe Lieberman* (I-CT), eine neue überparteiliche Lösung zu erarbeiten, die in naher Zukunft dem Senat vorgelegt werden soll. Sie soll sich in wesentlichen Punkten von den bisherigen Entwürfen unterscheiden, um mehrheitsfähig zu sein. Der Entwurf, so erklärte Senator *Kerry* vor einigen Wochen gegenüber Wirtschaftsverbänden, soll vor allem Arbeitsplätze sichern und eine sichere Energieversorgung gewährleisten, aber auch die Luftverschmutzung verringern. Erwartet wird, dass zunächst der CO₂-Ausstoß von großen Treibhausgasemittenten aus der Energiewirtschaft limitiert wird. Anders als in der Gesetzesvorlage des Repräsentantenhauses vorgesehen, wird der flächendeckende Handel mit Emissionsrechten voraussichtlich nicht gesetzlich verankert werden. Industriebetriebe und Ö raffinerien sollen vom Emissionshandel für zunächst 4 Jahre ausgenommen werden. Ob der Entwurf noch vor den Kongreßwahlen im November entscheidungsreif sein wird und ob der Senat der Einführung eines flächendeckenden Emissionshandels folgen wird, ist derzeit offen.

⁵ Vgl. RGIT „Im Blickpunkt“ Juli 2009, abrufbar unter www.rgit-usa.com.

Ausblick

Insgesamt sind die Verkaufszahlen von Elektromobilen in den USA in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Während im Jahr 2006 insgesamt 280.881 Hybridfahrzeuge verkauft wurden, sind es bis Ende des vergangenen Jahres bereits insgesamt 681.366 hybridbetriebene Fahrzeuge.⁶ Das von Präsident *Obama* anvisierte Ziel, im Jahr 2015 eine Million elektrisch betriebener Fahrzeuge auf den Straßen zu haben, dürfte daher realistisch sein.

Die Bundesverwaltung, wie beispielsweise die *General Service Administration (GSA)*⁷, stattet ihre Fahrzeugflotte kontinuierlich mit hybridbetriebenen Wagen aus. Ebenso setzt sich im öffentlichen Nahverkehr der Elektroantrieb mehr und mehr durch. Auf Ebene der Bundesstaaten werden versuchsweise elektrisch betriebene Linienbusse eingesetzt, die unter anderem in Chattanooga, Tennessee seit 1992 schon rund 11,3 Millionen Passagiere befördert haben.⁸ Weiterhin werden elektrisch betriebene Schulbusse eingesetzt und die Taxis, beispielsweise in New York⁹, sukzessive durch Hybridautos ersetzt.¹⁰

Auch Unternehmen stellen ihre Flotte auf Hybrid- oder Elektrofahrzeuge um. So verfügt die Firma *CocaCola* bereits über 142 kleinere Hybrid-Lieferwagen; eine Aufstockung auf insgesamt 327 Hybridfahrzeuge ist geplant.

Die Hersteller von Elektrofahrzeugen sind sich einig, dass die Elektromobilität ein Zukunftsmarkt ist. Der CEO von *Ford*, *Alan Mulaly*, prognostizierte, dass in 10-12 Jahren der größte Teil produzierter Fahrzeuge einen Elektroantrieb haben wird.¹¹ Der Herstellerverband *Automotive Alliance* forderte die Administration auf, den Wandlungsprozess in der Automobilbranche zu koordinieren, zu leiten und zu fördern.¹² Da der politische Wille hierzu vorhanden ist und das Käuferinteresse steigt, kann zumindest mittelfristig von einem beträchtlichen Bedeutungszuwachs der Elektromobilität in den USA ausgegangen werden.

Unterdessen sucht die Administration Partner bei der Entwicklung neuer Technologien für die Elektromobilität. Anlässlich eines Staatsbesuches in China im November 2009 kündigten Präsident *Obama* und das chinesische Staatsoberhaupt *Hu Jintao* den Start der „*U.S. - China Electric Vehicles Initiative*“ an. Im Rahmen dieser Initiative sollen unter anderem gemeinsame Standards für die Produktion und technische Prüfung von Elektrofahrzeugen

⁶ <http://www.irs.gov/newsroom/article/0,,id=157632,00.html>.

⁷ GSA ist die mit der Immobilienbeschaffung und -verwaltung für die US-Behörden befasste Bundesverwaltung.

⁸ http://www.afdc.energy.gov/afdc/pdfs/chatt_cs.pdf.

⁹ <http://english.epochtimes.com/news/5-11-11/34504.html>.

¹⁰ <http://www.e-driveonline.com/articles/dec00-3.htm>.

¹¹ <http://www.theautochannel.com/news/2009/03/05/452574.html>.

¹² <http://www.autoalliance.org/index.cfm?objectid=2F89A484-1D09-317F-BB23E408F0CD1EBA>.

entwickelt werden, einschließlich gemeinsamer Designstandards für hierfür benötigte Stecker („*plugs*“) sowie einheitlicher Testprotokolle für Batterien und anderer Bauteile.¹³

Dr. Zielke/Campbell/Sterley

Washington D.C., 22. April 2010

¹³ <http://www.whitehouse.gov/files/documents/2009/november/US-China-Fact-Sheet-on-Electric-Vehicles.pdf>.