

## **CAMA-Kommentar**

04/2011

### **Deutschland auf dem Weg zum Leitmarkt für Elektromobilität - weitere massive Anstrengungen notwendig**

Am 16. Mai 2011 wird der Endbericht der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ (NPE) Bundeskanzlerin Merkel übergeben. Mit diesem Bericht legt die deutsche Industrie der Bundesregierung einen Plan vor, wie Deutschland bis zum Jahr 2020 zu einem Leitmarkt für Elektromobilität werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, dürfte der Umfang des Maßnahmenkatalogs nicht gerade gering ausfallen, weil insbesondere die noch sehr hohen Entwicklungs- und Produktionskosten und der deshalb sehr hohe Preis der Elektrofahrzeuge eine Marktdurchdringung erschweren. Die Eckpunkte des Berichts werden wohl insbesondere folgende Maßnahmen in den Vordergrund stellen:

- anteilige Finanzierung der Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen in Höhe von insgesamt etwa 4 Mrd. Euro (Anteil Bundesregierung: 1-1,5 Mrd. Euro),
- Veränderung der Dienstwagenbesteuerung und der Sonderabschreibungen,
- Bereitstellung zinsgünstiger Kredite für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen,
- zeitlich begrenzte Befreiung der Elektrofahrzeuge von der Kfz-Steuer und
- besondere Rechte für Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr, z.B. Benutzung von Sonderfahrspuren oder Bevorzugung bei der Vergabe von innerstädtischen Parkplätzen.

Trotz der Schwierigkeit, in Zeiten struktureller Veränderungen und Umbrüche wirtschaftspolitische Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität zu formulieren, zeigen die Maßnahmen zwei grundlegende Tendenzen auf, denen die Bundesregierung in der Markteinführungsphase von Elektrofahrzeugen konsequent folgen dürfte:

1. Förderung (Subventionierung) vor Belastung (Sanktionierung): In der Markteinführungsphase von Elektrofahrzeugen wird vorrangig eine wirtschaftspolitische Förderung und weniger eine Belastung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verfolgt. Maßnahmen zur Benachteiligung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden z.B. durch besondere Straßenverkehrsnutzungsrechte lediglich als flankierende Instrumente zur Verringerung der Kostendifferenz zwischen den konkurrierenden Antriebstechnologien eingeführt.
2. Unternehmen vor Haushalten: Die Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität werden in der Markteinführungsphase von Elektrofahrzeugen stärker auf Unternehmen als auf private Haushalte ausgerichtet. Private Haushalte werden mit Ausnahme der Kfz-Steuerbefreiung und der besonderen Straßenverkehrsnutzungsrechte im Vergleich zu der Veränderung der Dienstwagenbesteuerung sowie der Sonderabschreibungen nur geringfügig gefördert.

Obwohl der Maßnahmenkatalog der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ und die positive Resonanz durch die Bundesregierung bereits vor der Veröffentlichung der konkreten Einzelmaßnahmen kritisiert werden, sprechen für die Position der Bundesregierung mehrere Gründe:

Zu 1.: Die Förderung von Elektrofahrzeugen und weniger die Belastung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren spiegelt den Versuch der Bundesregierung wider, einerseits den Übergang zur Elektromobilität aktiv zu fördern, andererseits aber die traditionelle Verbrennungstechnologie nicht einzuschränken. Die starke Marktposition insbesondere deutscher Automobilunternehmen in der Verbrennungstechnologie lässt sich so weiterhin nutzen, das Verbesserungspotenzial von Verbrennungsmotoren ausschöpfen und gleichzeitig durch weitere (teils nicht-monetäre) Maßnahmen den Übergang zur Elektromobilität anstoßen.

Zu 2.: Wie bereits bei der Umweltprämie (vgl. CAMA 2009) wären auch bei einer finanziellen Förderung privater Haushalte in der Markteinführungsphase von Elektrofahrzeugen nur die ausländischen Automobilhersteller die Nutznießer. Die Gründe sind hierbei offensichtlich: alle in naher Zukunft auf dem Massenmarkt erhältlichen Elektrofahrzeuge werden aus japa-

nischer, chinesischer oder französischer Produktion stammen. Deutsche Elektroautos werden erst ab 2012/2013 erhältlich sein. Gleichzeitig liegen die voraussichtlichen Markteinführungspreise für Elektrofahrzeuge von ca. 35.000 EUR und mehr weit über der Zahlungsbereitschaft der privaten Endkunden, die zurzeit maximal 25.000 EUR zahlen würden (vgl. CAMA 2010). Eine Förderung der Anschaffung von Elektrofahrzeugen privater Haushalte würde die Differenz zwischen der Zahlungsbereitschaft und dem Kaufpreis nicht ausgleichen und wirkungslos verpuffen. Vielmehr wird ein Großteil der in der nächsten Zeit auf dem deutschen Markt angebotenen Elektrofahrzeuge durch gewerbliche Abnehmer erworben. Die starke Position der deutschen Automobilhersteller bei gewerblich genutzten Fahrzeugen kann somit durch die Neuausrichtung der Dienstwagenbesteuerung und der Sonderabschreibungen besser unterstützt werden als durch eine Förderung privater Haushalte. Gleichzeitig kann die Forschung und Entwicklung von Antriebstechnologien und Ladestationen gefördert und beschleunigt werden, um die Produktions- und Infrastrukturkosten deutlich zu reduzieren.

Obwohl die Bundesregierung mit der Umsetzung der Fördermaßnahmen den richtigen Weg einschlagen dürfte, um einerseits wirtschaftspolitische, andererseits aber auch umweltpolitische Zielsetzungen gleichermaßen zu erreichen, wird der Weg zum Leitmarkt Elektromobilität noch große Anstrengungen erfordern. Dies nicht nur durch eine Ausweitung und Intensivierung der Fördermaßnahmen, sondern auch durch massive Investitionen der deutschen Automobilunternehmen zur Verbesserung der Elektrofahrzeuge. Angesichts der Aktivitäten anderer Länder und Wettbewerber ist dies zwingend erforderlich.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend