
Weltweit fördern Staaten das Elektroauto – doch die USA treten auf die Bremse

Von Hans-Robert Richarz

Der Umweltbonus, also die Kaufprämie für Elektroautos, wird nicht – wie von Verkehrsminister Andreas Scheuer kürzlich gefordert – deutlich erhöht, sondern bis Ende 2020 in bisheriger Form verlängert. Das bestätigte jetzt Wirtschaftsminister Peter Altmaier. Die Prämie beträgt 4000 Euro für reine Elektroautos und 3000 Euro für Plug-in-Hybride, die weniger als 60 000 Euro kosten. Die Mehrzahl bundesdeutscher Autokäufer macht um das Angebot elektrisch angetriebener Autos immer noch einen großen Bogen. EU-weit gesehen liegt die deutsche Förderprämie eher niedrig. Anderswo lassen sich Staaten den E-Anreiz wesentlich mehr kosten – Rumänien bis zu 10 000 Euro. Die USA hingegen planen, der Elektro-Stütze komplett den Garaus zu machen.

„Während für die meistverkauften Modelle in Deutschland im Schnitt Prämien und Steuererleichterungen von 17 Prozent des Verkaufspreises gewährt werden, sind es in China 23 Prozent und in Norwegen sogar 35 Prozent“, stellte jetzt die Unternehmensberatung McKinsey & Company in ihrem Electric Vehicle Index fest. Im Vergleich zu Japan oder Südkorea sind solche Beträge freilich immer noch Peanuts. Im Land der aufgehenden Sonne können Käufer eines Brennstoffzellenautos je nach Wohnort umgerechnet bis zu 27 800 Euro einstreichen, die Regierung in Seoul will den Preis für ein solches Autos mit staatlichen Zuschüssen demnächst auf 27 000 Euro deckeln.

Wer sich dagegen in Deutschland mit dem Gedanken trägt, sich ein Fahrzeug mit der eigenen Stromversorgung über Wasserstoff zuzulegen, geht leer aus. Die Preise der beiden einzigen, hier erhältlichen Modelle (Hyundai Nexo = 69 000 Euro, Toyota Mirai = 78 600 Euro) liegen weit jenseits der staatlichen Schmerzgrenze.

Von den 28 Mitgliedern der EU versuchen 24, ihren Bürgerinnen und Bürgern den Kauf eines E-Autos schmackhaft zu machen, zumeist mit Steuerermäßigungen. Zwölf locken mit Prämien. In Deutschland beträgt der Bundesanteil am Umweltbonus für ein reines Elektrofahrzeug vorläufig noch bei 2000 Euro, aber nur dann, wenn der Hersteller den gleichen Anteil springen lässt, wobei das Auto nicht mehr als 60 000 Euro kosten darf. Eine Reihe von anderen EU-Staaten lassen sich die Elektromobilität mehr kosten:

- Frankreich: bis zu 8500 Euro,
- Irland 5000 Euro,
- Italien: bis zu 6000 Euro,
- Rumänien: 10 000 Euro,
- Slowenien: bis zu 7500 Euro,
- Schweden: 5500 Euro,
- Spanien: 5700 Euro.

Keinen einzigen Cent machen dagegen Estland, Kroatien, Lettland und Polen locker. Das macht sich auch im Marktanteil bemerkbar. Er ist nur in den Ländern bemerkenswert, die umfangreiche Anreize bieten. Schweden zum Beispiel fördert die E-Mobilität erheblich, was zu einem Marktanteil von 5,2 Prozent führt. Polen hält sich hingegen zurück, so dass er nahe Null liegt. Den höchsten Marktanteil innerhalb der Europäischen Gemeinschaft konnten laut Angaben der ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles), dem europäischen Automobilherstellerverband, im vergangenen Jahr Großbritannien (2,5 Prozent), Frankreich (2,1 Prozent), Deutschland (zwei Prozent),

Spanien (0,9 Prozent) und Italien (0,5 Prozent) verzeichnen.

Außerhalb der EU ist Norwegen in Europa der Elektro-Musterknabe. Fast jedes dritte 2018 in Norwegen verkaufte Fahrzeug fuhr elektrisch. Im ersten Quartal 2019 war sogar fast jedes zweite neue Fahrzeug auf Norwegens Straßen ein E-Auto. Gründe: Es gibt keine Einfuhrsteuer auf reine Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge. Zudem entfällt bei Elektroautos die 25prozentige Mehrwertsteuer, die sonst zum Wert des Fahrzeugs nach Zoll- und Einfuhrsteuern noch hinzukommt. Dank dieses Steuervorteils ist Norwegen einer der wenigen Märkte weltweit, auf dem der Preis eines Elektroautos auf dem gleichen Niveau liegt wie der eines ähnlichen Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor.

Nach China, wo im vergangenen Jahr 788 000 Millionen Elektroautos verkauft wurden, sind die USA mit 240 000 Exemplaren der zweitwichtigste Markt für die E-Mobilität. Dort entfallen zurzeit noch alle Bundessteuern, die abhängig vom Kraftstoffverbrauch sind. Käufer von Elektroautos haben Anspruch auf eine Steuergutschrift von bis zu 7500 US-Dollar (6700 Euro). Sobald der Absatz von Elektroautos eines Herstellers jedoch 200 000 Stück erreicht hat, läuft die Förderung für dessen Modelle aus. Bisher haben nur General Motors und Tesla diese Grenze erreicht.

Doch mit der Förderung könnte bald Schluss sein, denn über der E-Mobilität in den Staaten ziehen dunkle Wolken auf. Die Regierung Donald Trumps erklärte zuerst die von Barack Obama verordneten strengen Emissions- und Verbrauchsnormen für traditionell angetriebene Fahrzeuge für Null und Nichtig. Darüber hinaus belasten inzwischen jährliche Gebühren von bis zu 200 Dollar (180 Euro) in 24 Bundesstaaten Fahrerinnen und Fahrer von Elektroautos. Begründung: Wegen des sinkenden Verbrauchs von fossilen Treibstoffen würden auch die Benzinsteuern und damit die Mittel für den Straßenbau zurückgehen.

Der Bundesstaat Illinois plant gar, in Kürze mit einer jährlichen Gebühr von 1000 Dollar (900 Euro) für Elektroautos dem Anti-EV-Club beizutreten. „Wir vermuten, dass hinter dieser staatlichen Bemühung ein gewisser Druck der Ölindustrie steckt, die Zunahme von Elektrofahrzeugen auf dem Markt zu verlangsamen“, erklärt das Natural Resources Defense Council, eine international tätige gemeinnützige Umweltschutzorganisation mit Sitz in New York City. Dazu muss man wissen, dass neben der Waffenlobby die Mineralölkonzerne zu den wichtigsten Geldgebern der Republikaner im Wahlkampf gehörten.

Da liegt es auf der Hand, die staatlichen Zuschüsse für den Kauf von Elektroautos komplett zu streichen. John Barrasso, republikanischer Senator aus Wyoming beklagte im Fernsehsender Fox News, dass diese Förderprämien für vergleichsweise wenige Konsumenten allen Steuerzahlern zur Last fallen würden: „Sie haben keine Wahl. Jedes Mal, wenn eines dieser Autos verkauft wird, müssen alle US-Bürger dazu beitragen, es zu bezahlen.“

Folgerichtig werden jetzt Stimmen laut, diesen Subventionen ein Ende zu bereiten. Zwar rühmen sich die Republikaner gerne als die Anti-Steuer-Partei, bei den Elektrofahrzeugen ist es jedoch damit vorbei. Anfang dieses Jahres brachten republikanische Senatoren zusammen mit John Barrasso einen Gesetzesentwurf namens „Fairness for Every Driver Act“ ein, um die Steuergutschrift für Elektroauto-Käufe zu beenden und stattdessen eine neue jährliche Steuer für EV-Eigentümer einzuführen. Das Vorhaben ist Teil der Budget-Planungen für 2020.

Jim Cramer, prominenter US-amerikanischer Fernsehmoderator und ehemaliger Hedge-Fonds-Manager, forderte jetzt auf seiner Website für Finanznachrichten „TheStreet“ allen Ernstes: „Die USA sollten im Interesse der nationalen Sicherheit alle Elektroautos verbieten.“ Seine Begründung: Zunächst sei es vernünftig gewesen, Elektroautos zu

fördern, da es dank Kohle und Atomkraft in den USA genug Strom gab, um den meisten Amerikanern das Fahren von batterieelektrischen Fahrzeugen zu ermöglichen. Man war daher für ein Ölembargo weniger anfällig. Nun hat sich diese Gleichung um 180 Grad verschoben", klagte Cramer. „Ich spreche von Kobalt, von Seltenen Erden, den Grundvoraussetzungen für die Herstellung von Elektroautos, und von China."

In der Tat war in der „Global Times“, dem Sprachrohr der Kommunistischen Partei in Peking Ende Mai die Drohung zu lesen: „Ein Exportbann für Seltene Erden ist eine mächtige Waffe, falls sie im Handelskrieg zwischen den USA und China zum Einsatz kommt.“ Cramer appelliert deshalb an seinen Parteifreund Präsident Donald Trump: „Hören Sie mit den Subventionen und der Förderung von Elektroautos sofort auf. Belegen Sie diese Fahrzeuge mit einer Sondersteuer von 200 Prozent, und verbieten Sie deren weiteren Verkauf in den USA."

Die republikanischen Hardliner und Trump-Fans, insbesondere die aus dem "Heartland" in der Mitte der USA, wo man Elektroautos an einer Hand abzählen kann, werden dem Vorschlag zustimmen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Donald Trum und Parteifreund John Barrasso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/U.S. Federal Government



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net



John Barrasso.

Foto: Auto-Medienportal.Net/U.S. Federal Government

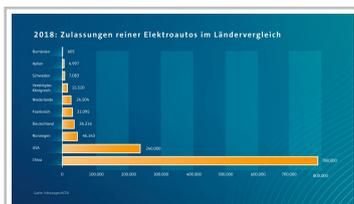


Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

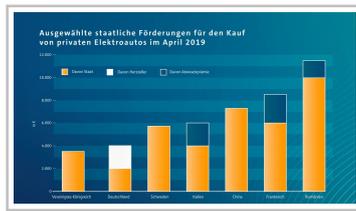


Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen