

Position

# US-Gesetzesentwurf für Steueranreize zur Förderung der Elektromobilität

Oktober 2021



Berlin, 29. Oktober 2021

## VDA-Position

Grundsätzlich begrüßt der VDA steuerliche Anreize für den Übergang zur Elektromobilität, um mehr Verbraucher zum Kauf von Elektrofahrzeugen zu ermutigen und so zur Umsetzung der globalen Klimaziele beizutragen. Allerdings sollten diese Anreize fair und effektiv sein.

Politische Maßnahmen, die Anreize für alle Elektrofahrzeuge bieten und Arbeitsplätze und Handelsbeziehungen fördern, werden jenen vorgezogen, die voraussichtlich Stellenkürzungen und Handelskonflikte herbeiführen und das Erreichen von Klimazielen verlangsamen.

In diesem Sinne sieht der VDA die aktuell in den USA diskutierten Vorschläge zur Änderung der Steuervergünstigungen für batteriebetriebene Fahrzeuge kritisch. Einseitig ausgelegte Förderkriterien widersprechen dem wiederbelebten Geist der transatlantischen Zusammenarbeit. Nach den aktuellen Vorschlägen sollen Fahrzeuge besonders gefördert werden, die in den USA hergestellt werden und deren Hersteller Tarifverträge mit den US-Gewerkschaften haben.

## Sachverhalt

Aktuell werden in den USA Gesetzesentwürfe für Steueranreize beim Kauf von batteriebetriebenen Fahrzeugen diskutiert. Die Anreize sind Teil eines Gesamtpaketes (im Umfang von 3,5 Billionen US-Dollar) mit zahlreichen steuerlichen Maßnahmen.

US-Präsident Biden hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2030 fünfzig Prozent der verkauften Fahrzeuge elektrische Antriebe haben und dass damit auch die US-Wirtschaft und US-Jobs gefördert werden sollen.

Mit den neuen Vorschlägen soll den Käufern beim Kauf von EVs ermöglicht werden, Steuererleichterungen von bis zu \$12,500 zu erhalten.

Bisher können Käufer von batteriebetriebenen Fahrzeugen lediglich eine Steuererleichterung in Höhe von \$7,500 erhalten. Für den Fahrzeugpreis oder das Einkommen des Käufers gibt es keine Obergrenze. Zudem gilt die Förderung nur für Autos von Herstellern, die insgesamt weniger als 200.000 E-Fahrzeuge verkauft haben. Hierdurch können aktuell E-Fahrzeuge von GM und Tesla nicht von der Förderung profitieren.

Zur Ausweitung der Steuererleichterung beim Kauf eines batteriebetriebenen Fahrzeugs liegen jeweils Vorschläge des US-Senats und des Repräsentantenhauses vor, die teilweise voneinander abweichen (siehe auch Tabelle im Anhang).

Gemeinsam ist beiden Vorschlägen, dass sie auf die Erhöhung lokaler Wertschöpfung/Produktion in den USA und eine Vertretung der US-Gewerkschaften in den Unternehmen abzielen.

### Vorschlag des Repräsentantenhauses:

- \$ 4,000: Grundbetrag
- \$ 3,500: für Fahrzeuge mit einer 40-kWh-Batterie (dies gilt bis zum 01.01.2027, dann Erhöhung auf 50 kWh).
- \$ 4,500: wenn die Endmontage des Fahrzeugs in einem Werk in den Vereinigten Staaten erfolgt, das unter einen von der Gewerkschaft ausgehandelten Tarifvertrag fällt
- \$ 500: wenn das Fahrzeug von einem Hersteller produziert wird, der mindestens 50 % einheimische Komponenten verwendet und die Batteriezellen in den Vereinigten Staaten hergestellt werden
  
- \$ 12,500: Summe möglicher Steuererleichterungen

Quelle: [https://waysandmeans.house.gov/sites/democrat.waysandmeans.house.gov/files/documents/SUBFGHJ\\_xml.pdf](https://waysandmeans.house.gov/sites/democrat.waysandmeans.house.gov/files/documents/SUBFGHJ_xml.pdf) (s.S. 282ff)

- Die bisherige Obergrenze von 200.000 E-Fahrzeugverkäufen soll entfallen.
- Die Förderung soll für Elektrofahrzeuge, die nicht mehr als \$55,000 kosten, und auf Lkw, die nicht mehr als \$74,000 kosten, beschränkt werden.
- Steuerzahler dürfen ein bereinigtes Bruttoeinkommen von höchstens \$400,000 haben, um die neue Steuererleichterung für Elektrofahrzeuge in Anspruch nehmen zu können. Das gesamte Programm soll am 31. Dezember 2031 auslaufen (könnte jedoch verlängert werden).
- Ab 2027 sollen alle Importe vollständig von der Förderung ausgeschlossen werden.
- Das gesamte Programm soll am 31. Dezember 2031 auslaufen (könnte jedoch verlängert werden).

## Vorschlag des US-Senats:

Bei Grundbetrag und Förderung der Batteriekapazität hält der US-Senat an der bereits existierenden Regelung fest:

- \$ 2,500: Grundbetrag
- \$ 5,000: maximal (\$ 417 für erste 5-kWh-Batterie, zusätzl. \$ 417 für jede weitere kWh)

Die zusätzliche Förderung soll wie folgt gestaltet werden:

- \$ 2,500: wenn die Endmontage des Fahrzeugs in einem Werk in den Vereinigten Staaten erfolgt
- \$ 2,500: wenn das Fahrzeug von Arbeitern montiert wird, die unter einen von der Gewerkschaft ausgehandelten Tarifvertrag fallen
- \$ 12,500: Summe möglicher Steuererleichterungen

Quelle: [https://www.finance.senate.gov/imo/media/doc/Clean\\_Energy\\_for\\_America\\_Act\\_Chairmans\\_Modified\\_Mark.pdf](https://www.finance.senate.gov/imo/media/doc/Clean_Energy_for_America_Act_Chairmans_Modified_Mark.pdf) (siehe dort Seite 8)

- Die Förderung soll auf Elektrofahrzeuge, die nicht mehr als \$80,000 kosten, beschränkt werden.
- Ab 2026 soll der Grundbetrag auf \$5,000 angehoben werden. Dafür entfällt die zusätzliche Förderung i.H.v. \$ 2,500 für die Endmontage in den USA. Gleichzeitig sollen alle Importe vollständig von der Förderung ausgeschlossen werden.

## Fazit:

Bei einer Umsetzung der Vorschläge würden von zurzeit über fünfzig im Markt angebotenen E-Fahrzeugen lediglich sechs (US-Senat) bzw. nur noch zwei Modelle (Repräsentantenhaus) von der Förderung im vollen Umfang profitieren. Dabei handelt es sich ausschließlich um US-Modelle. Der überwiegende Großteil der im US-Markt angebotenen E-Fahrzeuge, also auch die von deutschen Herstellern angebotenen Produkte, wäre dagegen von einer Förderung ausgeschlossen.

## VDA-Bewertung und Argumente

Grundsätzlich begrüßt der VDA steuerliche Anreize für den Übergang zur Elektromobilität, um mehr Verbraucher zum Kauf von Elektrofahrzeugen zu ermutigen und so zur Umsetzung der globalen Klimaziele beizutragen. Allerdings sollten diese Anreize fair und effektiv sein. So werden in Deutschland gleichermaßen Importmodelle gefördert.

Die folgenden Argumente zeigen, warum im VDA die vorgeschlagenen Anreize kritisch gesehen werden.

## Diskriminierung nicht-gewerkschaftlich organisierter Hersteller:

- Kriterien, welche die Förderung von der gewerkschaftlichen Organisation abhängig machen, erscheinen kaum zielführend. Die Arbeitsbedingungen in den USA hängen erwie-sermaßen nicht vom Einfluss der US-Gewerkschaften ab.
- Der Gesetzesentwurf würde amerikanische Arbeitnehmer benachteiligen, die sich ent-schieden haben, keiner Gewerkschaft beizutreten.
- Mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge in den USA und die überwiegende Mehrheit der in den USA hergestellten E-Fahrzeuge werden von nicht gewerkschaftlich organisierten Herstellern produziert.

## Unvereinbarkeit der beiden Vorschläge mit den US-Klimazielen:

- Die Rahmenbedingungen für emissionsfreie Mobilität und andere Zukunftstechnologien müssen geschaffen werden. Doch eine Differenzierung zwischen lokalen/union-made Fahrzeugen und Importen schwächt den Hochlauf der Elektromobilität durch die damit einhergehende massive Einschränkung der Auswahl eher ab, statt ihn zu fördern.
- Viel zielführender wäre es beispielsweise, wenn – losgelöst von Produktionsstandort und Arbeitsorganisation – das Ziel der Ausweitung der Elektromobilität im Vordergrund steht.

## Risiko von Handelskonflikten:

- Viele EVs werden aus Kanada, Mexiko sowie Europa, Südkorea, Japan und China importiert.
- Da die gesamte Steuererleichterung nur noch für Fahrzeuge gewährt werden soll, die in den USA endmontiert und die von gewerkschaftlich organisierten Herstellern produziert werden, entsteht eine indirekte Diskriminierung ausländischer (Automobil-)Unternehmen. Deren Arbeitnehmer sind bei gleichen bzw. besseren Arbeitsbedingungen in einem geringe-ren Maße gewerkschaftlich organisiert als die US-amerikanischen Unternehmen.
- Kriterien, die eine Förderung von Local-Content-Anteilen abhängig machen, diskrimi-nieren den internationalen Handel. Local-Content-Kriterien sind möglicherweise sogar WTO-widrig, was zu untersuchen ist.
- Mit den vorgeschlagenen Kriterien würden die USA erneut Handelskonflikte riskieren, erste negative Reaktionen bspw. aus Japan untermauern dies.
- Die Elektromobilität ist mit ihren Batterien weiterhin stark von Importen aus Asien ab-hängig.

## Einschränkung der Wahlmöglichkeiten der Verbraucher:

- Ein steuerlicher Anreiz, der nur auf einige wenige Fahrzeuge beschränkt ist, schränkt die Auswahl an Fahrzeugen für die Verbraucher ein.
- Den Verbrauchern stünden weniger Optionen zur Verfügung, um den vollen Förderbetrag erhalten. Dies könnte Käufer dazu bewegen, herkömmliche Fahrzeuge zu kaufen.
- Zudem führen die aktuellen Vorschläge dazu, dass die Entscheidung für den Kunden zum Kauf eines elektrifizierten Fahrzeugs massiv erschwert wird, da im Vergleich zur aktuellen Situation deutlich mehr Kriterien berücksichtigt werden müssen, die zudem auch nicht vollumfänglich transparent für den potenziellen Käufer sind.
- Um die Elektromobilität voranzubringen, sollten nicht-diskriminierende Maßnahmen eingesetzt werden, die dem Konsumenten die Wahl überlassen.

## Proposed EV Tax Credits Restrict Consumer Choice



Quelle: Autos Drive America: Advocating For a Healthy and Growing Auto Industry | Autos Drive America | Autos Drive America

Die geplanten gesetzlichen Änderungen bzgl. der Steuererleichterung für batteriebetriebene Fahrzeuge könnten folgerichtig zu Investitionsrückgängen, einer Diskriminierung ausländischer Automobilhersteller, Einschränkungen der Verbrauchermöglichkeiten und nicht zuletzt einer Ungleichbehandlung amerikanischer Arbeiter (gewerkschaftlich/ nicht-gewerkschaftlich organisiert) verbunden mit Stellenkürzungen führen. Damit stehen sie sowohl dem Hochlauf der Elektromobilität in den USA als auch dem Erreichen der Klimaziele entgegen.

## VDA-Vorschläge

Vor dem Hintergrund ihrer mutmaßlichen negativen Folgen hält der VDA die Vorschläge des US-Senats und des Repräsentantenhauses nicht für zielführend.

- Um den Anteil von Elektrofahrzeugen bis 2030 auf 40–50 % zu erhöhen, bietet es sich vielmehr an, den Förderhöchstbetrag zunächst für sämtliche in den USA angebotenen Elektrofahrzeuge zu gewähren – unabhängig davon, ob es sich um Importe oder von gewerkschaftlich organisierten Arbeitern in den USA hergestellte Fahrzeuge handelt.
- Auch die vorgeschlagenen Preisobergrenzen sowie die Differenzierung der Obergrenzen nach Fahrzeugtypen im Vorschlag des Repräsentantenhauses erscheinen nicht hilfreich.
- Erreicht werden könnte dies, indem der Förder-Grundbetrag angehoben wird und die zusätzlich vorgeschlagenen Voraussetzungen fallengelassen werden. Dies würde zudem zu einer Reduktion der Komplexität und bürokratischen Anforderungen führen.

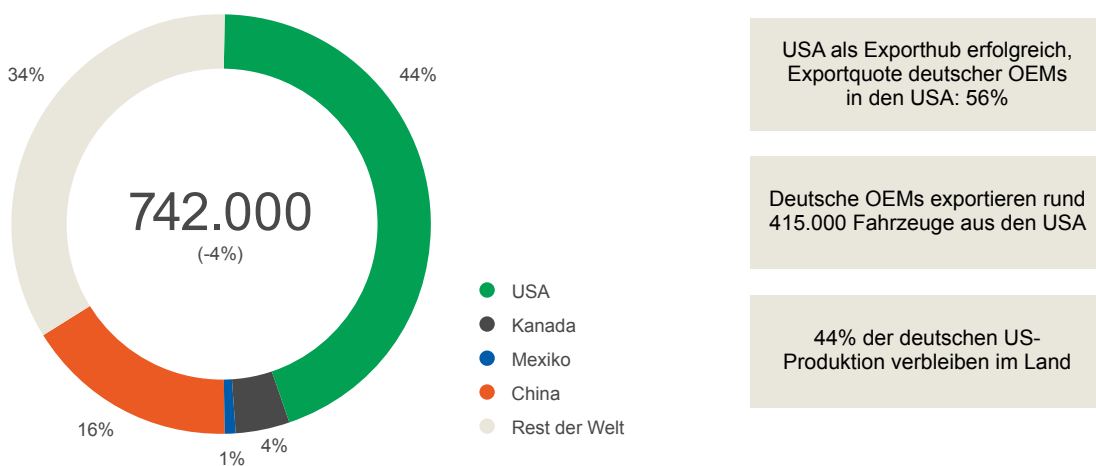
## Die deutsche Automobilindustrie in den USA als Wirtschaftsfaktor

Die deutsche Automobilindustrie hat eine starke Präsenz in den USA aufgebaut und stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar – einige Kennzahlen dazu:

- Mit mehr als 330 Produktionsstätten (2018) und über 125.000 Mitarbeitern (2020) ist die deutsche Automobilindustrie in den USA sehr präsent.
- Allein die deutschen Zulieferer haben die Anzahl ihrer US-Standorte seit 1996 knapp vervierfacht und tragen damit maßgeblich zur Schaffung neuer Arbeitsplätze bei. Das Land war damit letztes Jahr der drittgrößte ausländische Standort der deutschen Automobilhersteller.
- So hat sich beispielsweise die Produktion der deutschen OEMs im Jahr 2020 im Vergleich zu 2009 mehr als verdreifacht, während die US-Produktion von Light Vehicles insgesamt in diesem Zeitraum „nur“ um 53 Prozent angestiegen ist.
- 2020 wurden 742.000 Autos oder 8,7 Prozent der Light Vehicles in den USA von deutschen OEMs produziert.
- Die USA sind für die deutsche Automobilindustrie ein wichtiger Partner. Mit automobilen Exporten aus Deutschland in die USA im Wert von 18,9 Mrd. Euro im Jahr 2020 sind sie der zweitwichtigste Exportpartner für Hersteller und Zulieferer hinter China.
- Gleichzeitig sind sie aber auch ein entscheidender Produktions- und Exporthub. Von den 742.000 im Jahr 2020 von deutschen Herstellern in den USA produzierten Pkw (inkl. SUV) wurde mehr als die Hälfte aus den USA exportiert, auch nach Europa und China. Unternehmen der deutschen Automobilindustrie sorgen in hunderten von US-Kommunen verlässlich für Beschäftigung und Wertschöpfung. Damit leistet die deutsche Automobilindustrie bereits heute einen zentralen Beitrag zum amerikanischen Wohlstand.

- Insbesondere batteriebetriebene Fahrzeuge, aber auch andere Technologien wie E-Fuels, sind ein wichtiger Baustein der Klimastrategie der deutschen Automobilindustrie. Der Marktanteil deutscher OEMs an den US-EV Verkäufen liegt im bisherigen Jahresverlauf 2021 bei 13,5% (2020: 9,3%). Deutsche Hersteller leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der US-Klimaziele.
- Der Ausschluss deutscher Fahrzeuge von der Förderung könnte diese Präsenz gefährden – mit entsprechend negativer Wirkung auf Wirtschaftswachstum, Innovation und Beschäftigung.

## US-Produktion deutscher OEMs nach Absatzregionen (2020)



USA als Exporthub erfolgreich,  
Exportquote deutscher OEMs  
in den USA: 56%

Deutsche OEMs exportieren rund  
415.000 Fahrzeuge aus den USA

44% der deutschen US-  
Produktion verbleiben im Land

## Politischer Stand der Vorschläge

Die Steueranreize, die von den Demokraten im Rahmen des Haushaltsplans verabschiedet werden sollen, sind ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der Klimaziele Joe Bidens. Der Präsident möchte bis 2030 mindestens 40-50% der Fahrzeugverkäufe in den USA auf Elektrofahrzeuge umstellen und die Beschäftigung in den US-Werken mit Gewerkschaften fördern.

Die neuen Vorschläge werden von 60 Organisation aus den USA (z.B.: Sierra Club, United Auto Workers, Alliance of Automobile Manufacturers) und den drei großen US-Autokonzernen Ford, GM und Chrysler unterstützt.

Tesla, Toyota, Kia, Nissan, Hyundai und Honda haben sich gegen die neuen Bestimmungen ausgesprochen und führen an, dass die Konditionierung des Anreizes an eine gewerkschaftliche Vertretung ungerecht und diskriminierend sei. Tesla stellt wie Toyota und andere ausländische Automobilhersteller die meisten Fahrzeugbatterien und Elektroautos in den Vereinigten Staaten her, doch deren Beschäftigten werden nicht von einer US-Gewerkschaft vertreten.



Zwölf internationale Hersteller, darunter auch BMW, Daimler und VW, haben in einem Schreiben vom 30. September 2021 an Nancy Pelosi, Sprecherin des Repräsentantenhauses, die Rücknahme und Änderung der Vorschläge gefordert, da diese die Auswahl für den Kunden massiv einschränken und die Erreichung der Klimaziele der USA gefährden. Es sollen steuerliche Anreize zur Förderung elektrifizierter Fahrzeuge geschaffen werden, diese Politik solle jedoch Anreize für alle Elektrofahrzeuge bieten, die von allen amerikanischen Autoarbeitern hergestellt werden, und es seien Politiken abzulehnen, die Fortschritte bei der Erreichung der Klimaziele verlangsamen.

## Andere Argumente und Positionen

Neben der Kritik der betroffenen Hersteller haben sich inzwischen US-Abgeordnete für die Umsetzung der Vorschläge eingesetzt, siehe z.B. hier: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/more-than-100-us-lawmakers-urge-pelosi-back-union-ev-tax-credit-2021-10-12/>

Mehr als 100 Abgeordnete des US-Repräsentantenhauses haben am 11. Oktober 2021 die Sprecherin des Repräsentantenhauses, Nancy Pelosi, aufgefordert, eine Steuergutschrift in Höhe von \$4,500 für von gewerkschaftlich organisierten Herstellern gebaute Elektrofahrzeuge festzulegen.

## Nächste Schritte

Der Gesetzentwurf könnte lediglich mit einer einfachen Mehrheit im Repräsentantenhaus und im Senat verabschiedet werden, d.h. ohne Unterstützung der Republikaner. Allerdings ist die demokratische Mehrheit in beiden Kammern des Kongresses sehr knapp und nicht alle Demokraten sind „on the same page“ bzgl. Umfang und Inhalt des Haushaltsplans, so Einschätzungen von RGIT. Ein konkreter Zeitplan ist noch nicht vorhanden und das Gesetzgebungsverfahren befindet sich noch in einem relativ frühen Stadium.

### Ansprechpartner

Angela Mans

Leiterin Fachgebiet Außenwirtschaft, Handel & Zölle  
angela.mans@vda.de

Dr. Karoline Kampermann

Leiterin Abteilung Wirtschaftspolitik, Außenwirtschaft, Mittelstand & Steuern  
karonline.kampermann@vda.de

Dr. Kurt-Christian Scheel

Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft  
kurt-christian.scheel@vda.de

## Anlagen:

### EV Tax Credits USA: Comparison current program and proposals – September 2021

Legislation	Current EV Tax Credit (\$30D)	Senate Proposed Modifications (May 26, 2021)	House Proposed Modifications (Sept. 10, 2021)
Vehicle	Vehicle must meet statutory definition of qualifying Plug-in Hybrids (PHEVs) or Battery Electric Vehicles (BEVs)	Vehicle must meet statutory definition of qualifying Plug-in Hybrids (PHEVs) or Battery Electric Vehicles (BEVs)	Vehicle must meet statutory definition of qualifying Plug-in Hybrids (PHEVs) or Battery Electric Vehicles (BEVs) <ul style="list-style-type: none"> <li>In service ≤Dec. 31, 2023: ≥7 kWh</li> <li>In service ≥Jan. 1, 2024: ≥10 kWh</li> </ul>
MSRP	N/A	MSRP must be <\$80,000	Sedans: \$55,000 Vans: \$64,000 SUVs: \$69,000 Pickup Trucks: \$74,000 Vehicle classifications based off of criteria similar to those used by EPA and DOE for size and class determinations
Income Restrictions	N/A	N/A	Credit reduced by \$200 for each \$1,000 by which the taxpayer's modified adjusted gross income exceeds the threshold amount. <p>Thresholds:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>\$800,000: joint filing or surviving spouse</li> <li>\$600,000: head of household</li> <li>\$400,000: others</li> </ul>
Vehicle	N/A	December 31, 2025	Vehicle placed into service >Dec. 31, 2026 must have final assembly in U.S. to be eligible <p>“Final Assembly” means production of qualifying vehicle delivered to a dealer or importer with all component parts necessary for the mechanical operation of the vehicle included with the vehicle.</p>
Max Tax Credit	\$7,500	\$12,500	\$12,500
Base Credit for Eligible Vehicles	\$2,500	2022-2025: \$2,500 ≥2026: \$5,000	\$4,000

Legislation	Current EV Tax Credit (§30D)	Senate Proposed Modifications (May 26, 2021)	House Proposed Modifications (Sept. 10, 2021)
Battery Capacity Credit	<p>\$417 credit for the first 5 kWh of battery capacity</p> <p>\$417 credit for each additional kWh of capacity above 5 kWh</p>	<p>\$417 credit for the first 5 kWh of battery capacity</p> <p>\$417 credit for each additional kWh of capacity above 5 kWh</p>	<p>\$3,500</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vehicle placed in service &lt;Jan. 1, 2027: ≥40 kWh</li> <li>• Vehicle placed in service &gt;Dec. 31, 2026: ≥ 50 kWh</li> </ul>
Vehicle	No U.S. assembly credit	<p>2022-2025: \$2,500</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentive for vehicles with final assembly at a U.S. facility</li> </ul> <p>≥2026: \$5,000</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• U.S. final assembly a precondition for credit. This requirement is rolled into the base credit, resulting in a base increase from \$2,500 to \$5,000</li> </ul>	<p>\$4,500*</p> <p>“Domestic Assembly” means a production facility that is operating under a collective bargaining agreement negotiated by an employee organization.</p> <p>*The House approach combines the Senate proposed labor and final assembly incentives.</p>
Organized Labor Credit	No union-built credit	\$2,500 additional credit for vehicles assembled in a facility where production workers are represented by a labor organization	Captured in assembly credit
Domestic Content Credit	N/A	N/A	<p>\$500</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ≥50% domestic content in the component parts for final assembly, AND</li> <li>• Battery cells that are manufactured in the U.S.</li> </ul>
Phase Out Conditions	<p>200,000 OEM vehicle cap with credit phase out</p> <p>First 6-months of phase out, vehicles are eligible for 50% of applicable credit</p> <p>Second 6-months of phase out, vehicles are eligible for 25% of applicable credit</p>	<p>OEM vehicle cap eliminated and replaced with credit phase out after USG certifies new EV sales represent 50% of total annual sales</p> <p>Credit is reduced 25% during the second calendar year after 50% EV sales reached</p> <p>Credit is reduced 50% during the third calendar year after 50% EV sales reached</p> <p>Credit eliminated during fourth year after sales determination is made</p>	Credit shall not apply to vehicles acquired after Dec. 31, 2031

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V.  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V.  
Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, Oktober 2021