

DOI: 10.5771/0342-300X-2023-4-242

# Der *Inflation Reduction Act* gefährdet massiv Jobs in Europa – wenn die EU nicht richtig reagiert

SABINE STEPHAN

**K**aum ein Thema erregt derzeit in Wirtschaftskreisen so sehr die Gemüter wie der amerikanische *Inflation Reduction Act* (IRA): Zwar ist es aus globaler Sicht eindeutig positiv, dass die US-Regierung erstmals ernsthaft versucht, die Klimawende einzuleiten. Allerdings fürchtet man diesseits des Atlantiks, dass der spezielle Ansatz der Amerikaner – großzügige Subventionen für die Produktion grüner Energien und grüner Technologien in den USA – zu einem Verlust von Industrien und Jobs bei uns führt. Tatsächlich sind diese Sorgen durchaus berechtigt – und die EU sollte schnell und entschieden gegensteuern.

Eine von den Subventionen potenziell stark getroffene Branche ist der Automobilsektor, der in Europa mehrere Millionen Menschen beschäftigt. Längst ist klar, dass in einer CO<sub>2</sub>-neutralen Welt die Zukunft der Individualmobilität elektrisch sein wird. Allerdings ist die Wertschöpfung bei E-Autos anders verteilt als bei Verbrennern: Rund 40% der Wertschöpfung eines elektrischen Fahrzeugs entfällt auf die Batterie. Und an der Wertschöpfung hängt die Beschäftigung. Beides wird sich in Europas Autoindustrie nur stabilisieren lassen, wenn es gelingt, auch die Batterieproduktion in der EU anzusiedeln.

Lange Zeit tat sich in Europa wenig in diesem Bereich, aber das hat sich in letzter Zeit deutlich geändert. Würde die Industrie alle angekündigten Projekte realisieren, könnte Europa 2030 über Produktionskapazitäten verfügen, um Batterien mit einer Gesamtleistung von 1,4 TWh herzustellen. Das würde ausreichen, um mehr als 18 Mio. Fahrzeuge mit einer 75 kWh-Batterie auszustatten, also deutlich mehr, als Europa für die Elektrifizierung der Neuwagen im eigenen Markt bräuchte. Somit könnte Europa sogar zum Nettoexporteur von Batterien werden.

Der IRA gefährdet nun diese Perspektive, denn die Subventionen des Gesetzes sind so gestaltet, dass es sowohl für ausländische wie für US-Produzenten attraktiver wird, die Batterien in den USA zu fertigen. So wird unter dem IRA die Herstellung von Batteriekomponenten (Kathoden- und Anodenmaterialien) in den USA mit Steuergutschriften in Höhe von 10% der Produktionskosten subventioniert. Zusätzlich bekommen Hersteller von Batteriezellen bzw. -modulen eine Steuergutschrift in Höhe von \$ 35 bzw. \$ 10 pro kWh. Das bedeutet, dass eine in den USA produzierte und montierte Batterie über den IRA mit \$ 45 pro kWh subventioniert wird, mehr als einem Drittel ihrer Produktionskosten.

Ein weiterer kluger Schachzug der Biden-Regierung war, die großzügige Förderung des Kaufs eines E-Autos in den USA in Höhe von \$ 7500 an bestimmte Anforderungen an die Batterie zu knüpfen: Die eine Hälfte der Steuergutschrift in Höhe von \$ 3750 wird gewährt, wenn ein bestimmter Anteil der Batteriematerialien in den USA oder in einem Land, mit dem die USA ein Freihandelsabkommen haben, extrahiert bzw. verarbeitet oder in Nordamerika recycelt wurde. Dieser Anteil steigt von aktuell 40% auf 80% ab 2027. Die zweite Hälfte gibt es, wenn ein bestimmter

Anteil der Batteriekomponenten in Nordamerika hergestellt wurde. Dieser Anteil steigt von aktuell 50% auf 100% ab 2029. Des Weiteren dürfen Batterien ab 2024 keine Komponenten und ab 2025 keine Mineralien mehr aus Ländern enthalten, die die USA als problematisch betrachten (wie z. B. China). Strategisches Ziel des IRA ist der Aufbau vollständiger Wertschöpfungsketten für die E-Mobilität in den USA.

Da der US-Markt für E-Autos ein wichtiger Wachstumsmarkt mit entsprechend hohem Wettbewerbsdruck ist, haben sowohl amerikanische als auch europäische Autobauer ein großes Interesse daran, dass ihre Modelle die Voraussetzungen für die E-Auto-Prämie erfüllen – und haben deshalb einen großen Anreiz, in den USA in die Batterieproduktion zu investieren, auch zulasten von Standorten in Europa. Der NGO-Verbund „Transport & Environment“ schätzt in einer aktuellen Studie, dass zwei Drittel der geplanten Batterieproduktion in Europa und 80% jener in Deutschland Gefahr laufen, nun gestrichen oder zumindest zeitlich nach hinten verschoben zu werden. Der E-Auto-Hersteller Tesla hat seine Ausbaupläne für sein Werk in Grünheide bereits auf Eis gelegt.

Um die Abwanderung grüner Technologieunternehmen zu verhindern, hat die EU kürzlich die Vorschriften für staatliche Beihilfen angepasst: Vorübergehend haben EU-Länder nicht nur einen größeren Spielraum, um Transformationstechnologien mit öffentlichen Mitteln zu fördern. In Fällen, in denen das Risiko einer Standortverlagerung hoch ist, können sie sogar die von einem Drittland angebotene Subvention mit einem Angebot in gleicher Höhe kontern, um das betreffende Unternehmen in der EU zu halten. Doch all das dürfte nicht reichen: Die öffentlichen Finanzen vieler EU-Staaten sind so angespannt oder von den europäischen Fiskalregeln derart eingeschränkt, dass sie gar nicht mit den US-Subventionen mithalten können. Will die EU tatsächlich mit den USA auf Augenhöhe um Technologien wie der Batteriezellenproduktion konkurrieren, wird sie auch entsprechende finanzielle Mittel für ihre strategische Industriepolitik einsetzen müssen. Eine Option wäre ein Europäischer Souveränitätsfonds, wie ihn die EU-Kommission vorgeschlagen hat, und der sich etwa mit Kapital an Batteriezellenproduktionen in der EU beteiligen könnte. Doch in Berlin und vor allem im Bundesfinanzministerium gibt es große Vorbehalte gegen eine europäische Industriepolitik mit europäischem Geld. Hoffentlich setzt dort ein Umdenken ein, bevor es zu spät ist. ■

**SABINE STEPHAN**, Dr., leitet das Referat Außenhandel und Handelspolitik im Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der Hans-Böckler-Stiftung.

@ sabine-stephan@boeckler.de