

CAMA-Kommentar

6/2010

E-Mobility in Brasilien

Prinzipiell ist Brasilien ein interessanter Markt für Elektrofahrzeuge. Das Land gewinnt einen Großteil seines Stroms aus sauberer und günstiger Wasserkraft und Untersuchungen zeigen, dass ein großer Anteil brasilianischer Fahrzeughalter z.B. in den Metropolen São Paulo und Rio nicht mehr als 50 km fährt und somit die geringe Reichweite der Elektrofahrzeuge kein Problem ist.

In Brasilien wird jedoch gegenwärtig keine Notwendigkeit gesehen, überhaupt über Elektromobilität nachzudenken. Dies liegt vor allem daran, dass sich dort mit „flexfuel“-Fahrzeugen, die Ethanol aus Zuckerrohr in jedem beliebigen Gemisch mit Diesel und Benzin tanken können, eine alternative „green industry“ entwickelt hat – mit einer Technologie, die durch die Regierung gefördert und die Automobilhersteller im Land optimiert wird. Zuckerrohr und Öl sind für den inländischen Automobilmarkt ausreichend vorhanden. Das Land begibt sich zwar in eine gewisse Abhängigkeit von den Öl- und Zuckerpreisen auf den Weltmärkten, Brasilien hat aber genügend Anbaufläche, um die Kritik zu entkräften, dass man die Fläche in der Größe Bayerns, auf der momentan Zuckerrohr gepflanzt wird, z.B. effizienter zum Anbau von Nahrungsmitteln für die steigende Weltbevölkerung nutzen könnte.

Die ausschließlich multinationalen Automobilunternehmen in Brasilien haben inzwischen Kompetenzen bei flexfuel-Motoren aufgebaut (z.B. bei elektronischen Kontrolleinheiten und Flex Startsystemen). Sie haben ihre Fahrzeuge aber noch weiter an den brasilianischen Markt angepasst: sie bieten dort angesichts der geringen Kaufkraft hauptsächlich abgespeckte Varianten oft älterer Modelle an, zu einem – für eine größere Gruppe brasilianischer Kunden – zumutbaren Preis. Die hohen Preise der teuren Elektrofahrzeuge wird dagegen in Brasilien mittelfristig kaum ein Kunde bezahlen können oder wollen.

Um die Fahrzeuge an die Kraftstoffe und die Kaufkraft der Kunden anpassen zu können, sind in Brasilien fast die Hälfte aller FuE-Aktivitäten (viel mehr als in den anderen BRIC-Ländern), „local FuE-hubs“ die bei hoher Autonomie von der Zentrale Business Cases definieren und Produktspezifikationen für den lokalen Markt entwickeln. Forschung und Entwicklung zur Elektromobilität erfolgt in Brasilien aber nicht, sicherlich auch deshalb, weil die brasilianische Regierung die Tochtergesellschaften multinationaler Unternehmen dabei nicht unterstützt.

Die in Brasilien produzierenden multinationalen Automobilunternehmen, selbst diejenigen, die zuerst im Land waren (die Hersteller "der ersten Stunde" VW, Fiat, GM und Ford) und den Markt gegenüber den Nachzüglern (Daimler, Honda, Hyundai, Land Rover, Mitsubishi, PSA, Renault und Toyota) prägen, sind bislang in Brasilien Elektro- und Hybridfahrzeugen noch weit

davon entfernt, Elektrofahrzeuge in Serie zu fertigen. Fiat baut in Betim mit dem Modell Palio Weekend eine kleine Zahl Elektro-Test Pkw, eine kommerzielle Produktion ist aber nicht vorgesehen; Toyota will sein Modell Prius in Anbetracht der großen Bedeutung von umweltverträglichem Ethanol nicht nach Brasilien bringen und Porsche und Daimler planen für 2010 nur die Markteinführung von importierten Hybrid-Luxuslimousinen.

In Brasilien wird deshalb der Übergang zur Elektromobilität in den Industrieländern erst einmal in Ruhe abgewartet. Wenn überhaupt gelten die Überlegungen der Zeit nach dem Übergangspunkt in die Elektromobilität in diesen Ländern. Denn ab diesem Zeitpunkt (bei einem Marktanteil von etwas 5%, voraussichtlich um 2020) werden die Forschungsgelder von der alten in die neue Technologie umgelenkt werden. Für die alte Technologie werden dann zur Vermeidung von Abstimmungskosten bei Beihändigkeit von Produktion und Weiterentwicklung neuer und Verwertung und Verbesserung alter Technologien (sogn. Ambidextriekosten) Produktionsstandorte außerhalb der Industrieländer benötigt. Brasilien als reifer und großer Binnenmarkt mit ausgeprägter Automobiltechnologie könnte an Bedeutung gewinnen und stärker zu einer Exportbasis werden – jedenfalls, wenn die Regierung mitspielt und die bisher hohen Steuern senkt und Exporte fördert.

Langfristig stellt sich die Frage, ob Brasilien den Sprung in die Elektromobilität wagt. Die Automobilunternehmen schließen das nicht aus. Visionäre halten den Standort dafür sogar für geeignet, weil auch im Binnenmarkt Elektromobilität nachgefragt werden könnte. Zuckerrohr kann nämlich nicht nur zur Ethanolgewinnung verflüssigt, sondern auch zur Elektrizitätserzeugung verbrannt werden. Bei billiger Elektrizität käme ein Versorgungsnetz – zunächst in den Städten - von ganz alleine. Um Elektrofahrzeuge einzuführen, müsste dann aber auch die Zollpolitik geändert werden und wiederum die Besteuerung: während die Industrieproduktsteuer auf konventionelle Fahrzeuge derzeit bei 7% liegt, liegt sie für Elektrofahrzeuge bei 25%. Noch sind die Material- und Produktionskosten einer eigenen Entwicklung der Elektromobilität in Brasilien ohne staatliche Anreize nach Aussagen des Präsidenten des neu gegründeten Verbandes für Elektrofahrzeuge (ABVE) in Rio de Janeiro prohibitiv zu hoch sind. Langfristig muss der Staat ein schlüssiges Anreizkonzept schaffen und bürokratische Hindernisse beseitigen, um die Technologie zum Durchbruch zu bringen.

Bis dahin muss die brasilianische Regierung aber noch einen Zielkonflikt lösen:

- fördert sie billige Einstiegsmobilität für eine möglichst breite Bevölkerungsschicht („carro popular“) oder
- fördert sie die (zunächst) teure Elektromobilität für (die Reichen) in verschiedenen Innenstädten?

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!