

Indonesien schafft Rechtsrahmen für den Bau von Elektrofahrzeugen

11.09.2019

Präsidentialverordnung zu Produktion, Local Content, Ladeinfrastruktur und Steueranreizen / Von Frank Malerius

Jakarta (GTAI) - Indonesien will Fertigungsstandort für batteriebetriebene Fahrzeuge werden. Dabei geht es auch um Exportproduktion. Hersteller warten nun auf eine detaillierte Gesetzgebung.

Die am 8. August 2019 vom indonesischen Präsidenten Joko Widodo unterzeichnete Verordnung zur Förderung batteriebetriebener Straßenfahrzeuge (PP No. 55/2019) ist von den betreffenden Industrieverbänden begrüßt worden. Sie legt in 37 Artikeln den rechtlichen Rahmen fest, in dem künftig Elektrofahrzeuge in Indonesien produziert werden sollen. Die Verbände hatten lange eine Regelung gefordert. Die Hersteller benötigen nun Gesetze für die Detailfragen. Diese müssen von den beteiligten Ministerien (Industrie-, Transport-, Handelsministerium) kommen, werden aber laut Automobilverband Gaikindo nicht mehr für 2019 erwartet.

In der Verordnung ist von "batteriebetriebenen Fahrzeugen" die Rede. Das können neben Elektrofahrzeugen auch Hybrid-Modelle und Plug-in-Hybride sein. Diese werden aber nicht genannt. Hauptsächlich steht die Gesetzgebung deshalb im Dienst der reinen Elektromobilität. Hier soll ein neuer Markt entstehen. Allerdings gibt es bisher noch keine von den Herstellern selbst bestätigte Absicht, Elektrofahrzeuge in Indonesien zu produzieren.

Der Archipel, der selbst schlechte Voraussetzungen für Elektromobilität bietet, soll zum Produktionsstandort batteriebetriebener Fahrzeuge werden, auch für den Exportmarkt. Hauptzielgruppe sind die großen japanischen Hersteller im Land, die den indonesischen Markt zu mehr als 95 Prozent beherrschen. Sie haben außerdem ihre Exportzahlen von Komplett-Pkw (Completely Built-Up - CBU) seit 2010 mehr als verdreifacht und 2018 knapp 265.000 Einheiten ausgeführt.

Das - möglicherweise zu hoch gesteckte - Ziel des indonesischen Industrieministeriums sind 1 Million Export-Pkw bis 2025, von denen 20 Prozent Elektrofahrzeuge sein sollen. Allerdings müssten dafür wohl neue Exportmärkte erschlossen werden. Denn bisher gehen die indonesischen Export-Pkw überwiegend in weniger entwickelte Länder Asiens, des pazifischen Raumes, des Nahen Ostens sowie Mittel- und Südamerikas mit wenig Kaufkraft und Infrastruktur für batteriebetriebene Fahrzeuge. Europa, Nordamerika und China gehören derzeit nicht zu den Zielmärkten.

Weniger Steuern, mehr Local Content

Die aktuelle Präsidentialverordnung schafft unter anderem die rechtliche Grundlage für die Batterieproduktion, Local Content-Vorgaben, Ladestationen und mögliche Steueranreize. So müssen bis 2021 in Indonesien produzierte Elektroautos einen Local Content von mindestens 35 Prozent haben, bis 2023 mindestens 40 Prozent, bis 2029 mindestens 60 Prozent und ab 2030 mindestens 80 Prozent. Wie diese recht hoch erscheinenden Anteile genau bemessen werden, ist nicht beschrieben und muss in nachfolgenden Verordnungen festgelegt werden.

Zudem erlaubt die Präsidentialverordnung, dass Elektrofahrzeuge - solange die heimische Industrie die benötigten Komponenten nicht herstellen kann - teilzerlegt (IKD - Incompletely Knocked Down) oder in Teilen (CKD - Completely Knocked Down) eingeführt werden dürfen. Bis eine eigene Fertigung steht, dürfen darüber hinaus vorübergehend auch komplette Elektrofahrzeuge (CBU - Completely Built-Up) importiert werden.

INDONESIEN SCHAFFT RECHTSRAHMEN FÜR DEN BAU VON ELEKTROFAHRZEUGEN

Elektrische Ladestationen sollen der Verordnung gemäß leicht erreichbar sein und eigene Parkplätze haben. Sie sollen vor allem an Tankstellen, Einkaufszentren, Rastplätzen, Regierungsgebäuden und Apartmentkomplexen entstehen. Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur soll steuerlich gefördert werden.

Die Produktion von Elektromobilen soll durch steuerliche und nicht-steuerliche Anreize gefördert werden. Zu den steuerlichen Anreizen gehört die Reduktion von Importabgaben für Komponenten oder die Exportförderung und Förderung von Forschung & Entwicklung. Eine nicht-steuerliche Maßnahmen könnte etwa die Ausnahme der Elektrofahrzeuge von Fahrbeschränkungen sein.

Kohlestrom statt Kraftstoffimporte

In Indonesien selbst haben rein batteriebetriebene Fahrzeuge ungünstige Voraussetzungen. Für die Mittelschicht sind sie zu teuer. Deshalb sind sie bisher nicht viel mehr als das Hobby einiger weniger Wohlhabender mit mehreren konventionell betriebenen Luxusautos in der Garage. Direkte staatliche Subventionen in Form von Zuschüssen für den Kauf von Elektromobilen wären politisch nicht zu rechtfertigen.

Zudem machen die tropischen Temperaturen und die unablässigen, unberechenbaren Staus in den Städten Elektrofahrzeuge unpraktisch. Darüber hinaus werden über 80 Prozent des indonesischen Stroms aus fossilen Brennstoffen erzeugt. Durch den Einsatz von Elektromobilen ließe sich zwar die Luftverschmutzung aus den Städten heraus verlagern, der Gesamtausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids aber nicht substantiell vermindern.

Allerdings würden Elektromobile dazu beitragen, den teuren Import von Benzin zu senken. Das mag das wichtigste Motiv der indonesischen Regierung sein. Die Alternative ist dann aus Kohle erzeugter Strom, denn dieser Rohstoff ist in Indonesien im Überfluss vorhanden. Jedoch arbeiten die allermeisten Kohlekraftwerke im Land mit veralteter Technologie.

Bisher sind Nischen der Elektromobilität entstanden. In Jakarta ist die erste elektrische Buslinie mit zehn entsprechenden Bussen geplant (im öffentlichen Nahverkehr sind insgesamt etwa 7.000 Busse im Einsatz). Der größte Taxibetreiber der Hauptstadt hat sich 30 Elektrofahrzeuge zugelegt (insgesamt gibt es 24.000 Taxis in Jakarta). Sie dürfen sich aber nicht allzu weit von den wenigen öffentlichen Ladestationen entfernen. Und sie müssen Zeit mitbringen, denn für eine größere Anzahl öffentlicher Schnellladestationen ist auch das indonesische Stromnetz nicht ausgelegt.

Kontaktadressen

Bezeichnung	Internetadresse	Anmerkungen
Kementerian Perindustrian	http://www.kemenperin.go.id ▶	Industrieministerium
Gaikindo	http://www.gaikindo.or.id ▶	Verband der Automobilhersteller
GIAMM	-	Verband der Automobilzulieferer

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in Indonesien können Sie unter <http://www.gtai.de/indonesien> ▶ abrufen. Die Seite <http://www.gtai.de/asien-pazifik> ▶ bietet einen Überblick zu verschiedenen Themen in Asien-Pazifik.

KONTAKT

Anna Westenberger

☎ +49 30 200 099 393

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.