

Bidens neue Abgasnormen beweisen: EVs sind ein Ladenhüter

geschrieben von Chris Frey | 19. Mai 2023

Mandy Gunasekara

Die Regierung Biden hat neue Emissionskontrollnormen für Kraftfahrzeuge [erlassen](#). Sie werden als die „ehrgeizigsten Klimavorschriften“ aller Zeiten bezeichnet und haben für Schlagzeilen gesorgt, aber die technischen Realitäten und die hohen Kosten haben dazu geführt, dass beide Vorschriften direkt auf eine Mauer zurasen.

Die Kategorie der leichten Nutzfahrzeuge umfasst Pkw, Lkw und Transporter und [schreibt vor](#), dass bis zum Jahr 2032 67 % aller verkauften Neuwagen elektrisch betrieben werden müssen. Die Kategorie der schweren Nutzfahrzeuge umfasst 18-Rad-Fahrzeuge, Busse und andere Arbeitsfahrzeuge und [schreibt vor](#), dass bis 2032 die Hälfte der neu verkauften Busse und ein Viertel der neu verkauften Lkw ebenfalls elektrisch betrieben werden müssen. Zum Vergleich: Im vergangenen Jahr betrug der [Anteil](#) der Elektrofahrzeuge an den Neuwagenverkäufen 5,8 % und bei den schweren Lkw weniger als 2 %. Diese vorgeschlagenen Standards sind nicht ehrgeizig, sondern stellen vielmehr eine neue Stufe des regulatorischen Wahnsinns dar.

Das Gesetz über saubere Luft (Clean Air Act, CAA) verpflichtet den EPA-Administrator, Fahrzeugvorschriften festzulegen, die darauf abzielen, Schadstoffe aus leichten Nutzfahrzeugen zu reduzieren, welche die öffentliche Gesundheit und die Umwelt negativ beeinflussen. Bei der Festlegung dieser Normen muss der Administrator die Machbarkeit neuer Technologien sowie die Kosten berücksichtigen. Das Team Biden versprach dies, als es sich verpflichtete, ein „datengesteuertes“ Ziel festzulegen. Aber es ist schwer zu erkennen, wie ein ernsthafter Experte die Vorstellung unterstützen kann, dass die Autohersteller in weniger als fünf Jahren, wenn sie mit der Konstruktion der Fahrzeuge für das Modelljahr 2032 beginnen, genügend Elektrofahrzeuge entwickeln, die riesige Menge an kritischen Mineralien beschaffen können, die für die Batterien benötigt werden, und skeptische Verbraucher davon überzeugen können, ihre Kaufprioritäten massiv zu ändern, um dieses Ziel zu erreichen.

Trotz zahlreicher staatlich geförderter Anreize ist die Verbreitung von Elektrofahrzeugen aus verschiedenen Gründen nach wie vor gering. Trotz der großen Fortschritte in der E-Fahrzeugtechnologie dauert das Aufladen der Batterien immer noch Stunden, während das Tanken von Benzin nur Minuten dauert. In Verbindung mit einem begrenzten Netz von Ladestationen sind E-Fahrzeuge nach wie vor schwer zu verkaufen. Sogar die Mehrheit der derzeitigen EV-Besitzer ist immer noch auf ein

benzinbetriebenes Fahrzeug angewiesen – 78% besitzen ein zweites benzinbetriebenes Auto, um ihren Transportbedarf zu decken.

Auch die zukünftige Nachfrage ist nicht gegeben. Eine neue [AP-NORC-Umfrage](#) ergab, dass nur 19 % der Amerikaner „sehr wahrscheinlich oder äußerst wahrscheinlich“ auf Elektroautos umsteigen werden. Das Meinungsforschungsinstitut Gallup hat die Behauptung, dass die Amerikaner Elektrofahrzeuge nur langsam annehmen, ebenfalls in [Zweifel](#) gezogen. Noch beunruhigender für die Befürworter von Elektrofahrzeugen: Selbst wenn dieser Vorstoß möglich wäre, würde die U.S. Energy Information Administration (EIA) [prognostizieren](#), dass bis 2050 nur 9% der US-Fahrzeuge elektrisch betrieben werden.

Die Regierung stellt sich taub, indem sie teure Alternativen zu zuverlässigen gasbetriebenen Autos anpreist. Viele Amerikaner haben Mühe, sich in der inflationären Wirtschaft Eier und Fleisch zu leisten. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass Menschen mit niedrigem und mittlerem Einkommen ein Auto kaufen wollen, das durchschnittlich 54.000 Dollar kostet. Daran ändert auch die Verfügbarkeit von Subventionen aus Steuergeldern [nichts](#). Bislang stammen die meisten E-Autofahrer aus Haushalten mit einem Jahreseinkommen von mindestens 150.000 Dollar oder mehr. In Bundesstaaten wie Mississippi, wo das Durchschnittseinkommen bei etwa 50.000 Dollar liegt, sind E-Autos unerschwinglich, und Vorschriften wie die von Biden vorgeschlagenen Standards werden diese Kosten nur noch weiter in die Höhe treiben.

Einer der landesweit führenden Automobilhersteller [bezeichnete](#) den Vorschlag als „aggressiv“ und „beispiellos“, selbst für ihn, und deutete damit an, dass die Regierung zu weit und zu schnell geht. Diese Aussagen sollten ernst genommen werden, da die Industrie bereits Milliarden in die Ausweitung der Elektrifizierung von Fahrzeugen investiert hat. Obwohl sich die Industrie das Narrativ des Übergangs zu eigen gemacht hat, ist sie zu Recht besorgt über den überstürzten Zeitplan und die unrealistischen Erwartungen im aktuellen Vorschlag.

Trotz erheblicher technischer Hürden und der überwältigenden Präferenz der Verbraucher für Benzin-betriebene Fahrzeuge scheint das Team Biden mit dem Zuckerbrot fertig zu sein und versucht, den Amerikanern die Zukunft der Elektromobilität mit der Peitsche aufzuzwingen. Die Gerichte könnten wieder einmal die rettende Gnade sein.

Kritiker haben die Möglichkeit, rechtliche Argumente gegen die EPA vorzubringen. Der größte juristische Elefant im Raum ist die [Entscheidung](#) West Virginia gegen EPA, die sich auf die Doktrin der „großen Fragen“ beruft. Insbesondere hat der Oberste Gerichtshof klargestellt, dass die Behörden auf eine eindeutige Ermächtigung des Kongresses [verweisen](#) müssen, wenn sie Maßnahmen von „großer wirtschaftlicher oder politischer Bedeutung“ ergreifen. In diesem Fall kann man argumentieren, dass die EPA nicht die Möglichkeit hat, die gesamte Transportindustrie umzustrukturieren, so wie die Behörde im Fall

West Virginia nicht die Möglichkeit hatte, ganze Energiemärkte neu zu gestalten.

Die derzeit vorgeschlagenen Vorschriften weisen zahlreiche technische und rechtliche Schwachstellen auf. Außerdem werden sie den ökologischen Fortschritt untergraben, da sich die Amerikaner zweifellos damit abfinden werden, ältere Autos länger zu fahren, anstatt sich zu verschulden, um ein neues, weniger zuverlässiges Auto zu kaufen. Infolgedessen werden die Reichweite neuer Technologien und die damit verbundenen Vorteile wie geringere Umweltverschmutzung und sicherere Straßen nicht zum Tragen kommen.

Autorin: [Mandy Gunasekara](#) is the director of Independent Women's Forum's Center for Energy and Conservation and previously served as Chief-of-Staff at the U.S. EPA.

Originally published by [RealClearEnergy](#). Republished with permission.

Link:

<https://heartlanddailynews.com/2023/05/bidens-new-emissions-control-standards-prove-evs-are-a-tough-sell>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE