

Überwindung der Vorschriften für Elektrofahrzeuge

geschrieben von Chris Frey | 25. November 2024

Duggan Flanakin

Eines der wichtigsten Wahlkampfthemen von Donald Trump war die Beendigung der Vorschriften für Elektrofahrzeuge, das er als eine China-first-Politik bezeichnet, die das Stromnetz besteuert, Zwangsarbeit subventioniert und amerikanische Arbeitsplätze vernichtet. Das bedeutet, dass die Subventionen und Vorschriften der Biden-Regierung zurückgenommen werden müssen – aber was wird er sonst noch tun können?

Die weltweite Revolte gegen die von der Europäischen Union seit langem favorisierte Ein-Motoren-Strategie begann in Italien, nur zwei Monate nachdem die EU eine vorläufige Einigung über ein neues Gesetz zu Fahrzeugemissionen erzielt hatte, das den Verkauf von Verbrennungsmotoren bis 2035 verboten hätte.

Die Regierung der italienischen Ministerpräsidentin Giorgia Meloni erhob Einwände gegen das Vorhaben, da der Marsch in Richtung einer reinen E-Fahrzeugflotte die italienische Autoindustrie bereits mit einem Stellenabbau konfrontiert hatte. Verkehrsminister Matteo Salvini argumentierte, dass ICE-Fahrzeuge bereits mit kohlenstoffneutralen synthetischen Kraftstoffen betrieben würden.

Der deutsche Finanzminister Christian Lindner forderte daraufhin eine Ausnahme in der EU-Vorschrift für wasserstoffbasierte, kohlenstoffneutrale synthetische E-Treibstoffe, in die Porsche bereits 75 Millionen Dollar investiert hat. Der deutsche Verkehrsminister Volker Wissing betonte, dass jeder, der es mit klimaneutraler Mobilität ernst meine, auf alle verfügbaren Optionen setzen müsse, und verstand nicht, warum jemand „einige Technologien verbieten“ wolle.

Andrew Graves, ein Veteran der Autoindustrie, schlug vor, dass E-Fuels die Lösung sein könnten, um ältere ICE-Fahrzeuge auf der Straße zu halten. Er wies auch auf das große Risiko hin, dass es bis 2035 nicht genügend Ladestationen oder Batteriefabriken geben könnte, um die Nachfrage zu decken.

Die europäischen Autohersteller haben den Kampf gegen billige (von Präsident Xis Regierung subventionierte) chinesische Importe und das abnehmende Interesse der Verbraucher an batterieelektrischen Fahrzeugen verloren. *Unherd* berichtete im Juli, dass Porsche seine Verkaufsziele für Elektroautos aufgrund eines 25-prozentigen Umsatzrückgangs zurückschraubte und zugab, dass „der Übergang zu Elektrofahrzeugen länger dauern wird als wir angenommen haben“.

In den USA hat eine Gallup-Umfrage ergeben, dass die Zahl derjenigen Amerikaner gestiegen ist, die ein Elektroauto nicht in Betracht ziehen, während die Zahl derer gesunken ist, die einen solchen Kauf in Erwägung ziehen. Präsident Trump hat geschworen, den Chinesen den Verkauf ihrer E-Fahrzeuge in den Vereinigten Staaten zu erschweren, und auch die europäischen Regierungen haben Zölle eingeführt, um ihre Autohersteller vor dem totalen Zusammenbruch zu bewahren.

General Motors verzögerte die Entwicklung neuer E-Fahrzeugmodelle und verschob die Eröffnung eines Werks für Elektro-Lkw, während Ford die Produktion seiner Lightning-EV-Lkw einstellte, nachdem es zugegeben hatte, dass es bei jedem verkauften E-Fahrzeug über 47.000 Dollar verlor.

Während viele Autohersteller immer noch E-Pkw bauen, wächst der Konsens darüber, dass batterieelektrische Fahrzeuge nicht der richtige Weg für 18-Rad-Lkw und andere schwere Lkw oder sogar für Pickups sind, auf die sich Millionen von Menschen verlassen, um kleinere Lasten zu transportieren.

Peter Rawlinson, dessen Unternehmen Lucid Motors Luxus-EVs herstellt, sagte gegenüber Axios, dass Verbrennungsmotoren – und nicht batterieelektrische Fahrzeuge – die einzige realistische Option für Pickups sind. Der Elektro-Pickup „ist das falsche Produkt, und so sehen wir, dass die Unternehmen kein tragfähiges Produkt herstellen, wenn sie versuchen, einen Elektro-Pickup zu bauen.“

Schon vor Trumps Wahlsieg im November haben die Autohersteller ihre Versprechen zur Produktion von Elektrofahrzeugen zurückgenommen, um die Regierung Biden (und vermutlich auch Bundesstaaten wie Kalifornien, die strenge Vorschriften für Elektrofahrzeuge erlassen haben) zu besänftigen.

Toyota kündigte Anfang Oktober an, die Produktion seiner ersten in den USA hergestellten Elektrofahrzeuge in seinem Werk in Georgetown, Kentucky, auf 2026 zu verschieben, obwohl das Unternehmen an einem Werk für Elektro-SUV in Princeton, Indiana, und einem Werk für Lithium-Ionen-Batterien in North Carolina festhielt.

Hyundai hat im Oktober mit der Produktion seines elektrischen Crossovers Ioniq 5 in einem riesigen Werk in Bryan County, Georgia, begonnen, in dem sechs Elektrofahrzeuge für Hyundai, Kia und Genesis hergestellt werden. Das Unternehmen rechnet mit der Produktion von 300.000 E-Fahrzeugen pro Jahr, wobei die maximale Kapazität je nach Nachfrage bei 500.000 Fahrzeugen pro Jahr liegt. Die Anlage wird auch in der Lage sein, Hybride zu bauen, die in der Hackordnung der Trump-Regierung weit oben stehen.

Aber was passiert mit dem Markt für Elektroautos, wenn die Subventionen und Vorschriften wegfallen? Die Biden-Administration hat offenbar Milliarden in eine angebliche Kampagne zum Aufbau eines EV-Ladenetzes

gesteckt, und das superschnelle Ladegerät ist heute weitgehend eine Fata Morgana. Die Kfz-Versicherungstarife für E-Fahrzeuge sind nach spontanen Bränden in die Höhe geschneit, und die zunehmenden Stromausfälle selbst in den Staaten mit E-Fahrzeug-Vorschriften sind eine weitere Bremse für das Vertrauen der Verbraucher.

Während seines Wahlkampfes wettete Präsident Trump gegen Wasserstoff-Fahrzeuge, die seiner Meinung nach anfällig für tragische Explosionen seien, aber Autohersteller von Europa bis Asien bringen bereits wasserstoffbetriebene Motoren und andere neue Technologien auf den Markt oder entwickeln sie intensiv.

Während Jaguar Land Rover in Großbritannien „mehr Anstrengungen“ gefordert hat, um den Kauf und Besitz eines Elektroautos attraktiver zu machen, sieht die Branche weltweit einen Rückgang der Produktion und des Verkaufs von Elektroautos – ein Rückgang, der durch eine subventionsfeindliche Trump-Regierung wahrscheinlich noch verschärft werden wird.

Die britische Regierung ist jedoch nach wie vor genauso entschlossen (wenn nicht sogar noch mehr) wie die Regierung Biden, einer unwilligen Öffentlichkeit E-Fahrzeuge aufzudrängen. Zwar hat der kurzzeitige Premierminister Rishi Sunak die Frist für den vollständigen Ausstieg aus den Verbrennungsmotoren von 2030 auf 2035 verlängert, doch ist das Land mit nur 3,5 % noch weit davon entfernt, bis 2025 mindestens 22 % und bis 2030 mindestens 80 % Elektrofahrzeuge zu verkaufen.

Das tiefere Problem bei dem Versuch, eine 125 Jahre alte Technologie bei einer Öffentlichkeit zu ersetzen, die heute 1 Milliarde ICE-Fahrzeuge betreibt, besteht darin, dass EVs auf einer völlig anderen Plattform laufen, die sich nicht mit anderen Technologien kombinieren lässt – eine Plattform, die sich sogar von dem Hybridmotor unterscheidet, der in ICE-Fahrzeugen recht gut funktioniert. Das Gleiche gilt für Wasserstoff und für E-Kraftstoffe. Dennoch glauben einige Regierungen immer noch, dass Widerstand zwecklos ist – dass sich ihre Vorschriften auch gegen eine Flutwelle von Gegenstimmen durchsetzen werden.

In einem kürzlich erschienenen Artikel in *Wired* wird spekuliert, dass ein Präsident Trump teilweise von seinem Versprechen abrücken wird, „die Vorschrift für Elektrofahrzeuge am ersten Tag zu beenden“, und sei es nur, um den starken Unterstützer und Tesla-CEO Elon Musk nicht zu verärgern. Wird er sich der Forderung der Heritage Foundation anschließen, die Steuergutschriften für Elektrofahrzeuge und andere Subventionen zu streichen und von den immer strengeren Standards für den Kraftstoffverbrauch abzurücken, um den ICE-Fahrzeugen gleiche Bedingungen zu bieten?

Trump hat klar gesagt, dass er glaubt, dass es einen Platz für E-Fahrzeuge im US-Automobilmix gibt, während er den Markt für wasserstoffbetriebene E-Fahrzeuge scharf kritisiert (auch wenn Tesla

jetzt plant, sein erstes Wasserstofffahrzeug 2026 auf den Markt zu bringen).

Sicher ist, dass die Demokraten, die eine Zukunft allein von Elektroautos anstreben, jeden Versuch der Trump- Regierung behindern werden, die Vorschriften von Biden rückgängig zu machen, und dass einige Republikaner sich ihnen anschließen könnten. Darüber hinaus befinden sich einige der Elektroautoanlagen in Bundesstaaten, deren Stimmen Trump benötigt, um 2024 zu gewinnen – und es ist schwierig für Politiker, gegen den Fluss von Bundesgeldern in ihre Staaten zu stimmen.

Vier Grundsätze werden die Maßnahmen der Trump- Regierung in Bezug auf die Autoindustrie in den nächsten Monaten leiten: (a) Zölle zum Schutz der Arbeitsplätze in der heimischen Autoindustrie, (b) Kampf gegen Vorschriften, die das Spielfeld in Richtung einer EV-Technologie verschieben, die vor allem bei Lastkraftwagen sehr unbeliebt ist, (c) Senkung der Gesamtkosten für den Besitz eines zuverlässigen Transportmittels für amerikanische Verbraucher und (d) die Wahlfreiheit der Verbraucher und nicht staatliche Vorschriften müssen den Auto- und LKW-Markt bestimmen.

This article originally appeared at [Real Clear Energy](#)

Link:

<https://www.cfact.org/2024/11/17/trumping-the-electric-vehicle-mandate/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE