

LKW Fahrer und republikanische Staaten kämpfen gemeinsam gegen das von Kalifornien angeführte „Kartell“ des Zwangs für Batteriefahrzeuge

geschrieben von Andreas Demmig | 10. Januar 2025

 **DAILY CALLER NEWS FOUNDATION**

Irland Owens, Mitwirkender, 26. Dezember 2024

Die Regulierungsbehörden des Bundesstaates Kalifornien sowie einige Lkw-Hersteller sehen sich im Zusammenhang mit ihrem massiven Vorstoß zur landesweiten Einführung von Elektrofahrzeugen (EV) zunehmendem Widerstand seitens der Fahrer von Schwerlast-LKWs und der „roten“ [republikanisch geführten] Bundesstaaten ausgesetzt.

Nachdem der demokratische Gouverneur von Kalifornien, Gavin Newsom, im September 2020 eine Durchführungsverordnung unterzeichnet hatte, die den Verkauf aller neuen benzinbetriebenen Fahrzeuge in seinem Bundesstaat bis 2035 auslaufen lässt, sahen sich der Staat und mehrere Fahrzeughersteller mit einer Flut von Klagen im Zusammenhang mit den neuen Vorschriften konfrontiert. Nun versuchen einige Lkw-Fahrer und republikanische Bundesstaaten, die Vorschriften zu umgehen, die ihrer Meinung nach die Lieferkette verlangsamen und den „Umstieg auf teurere und weniger effiziente Elektro-Lkw“ erzwingen würden, so eine Lkw-Gruppe.

Die Western Propane Gas Association verklagte im August das California Air Resources Board (CARB) wegen seiner Zero-Emission Forklift-Regelung, da diese zusätzliche Kosten für kalifornische Besitzer und Betreiber von Gabelstaplern verursacht. Andere Handels- und Transportorganisationen kritisierten die kürzlich eingeführten Regelungen des California Air Resource Board [CARB] zur Reduzierung „der Luftverschmutzung“.

Auch die American Free Enterprise Chamber of Commerce (AmFree), eine Lobbygruppe der Wirtschaft, reichte am 16. Dezember Klage gegen die CARB und mehrere Lkw-Hersteller ein. Sie behauptet, Kalifornien sei eine „abgekartete“ Partnerschaft mit Herstellern schwerer Lkw eingegangen, um Verbrennungsmotoren im Bundesstaat bis 2036 schrittweise abzuschaffen. In der Klage werden einige der Fahrzeugvorschriften Kaliforniens als „Zwang“ kritisiert. Der Vorwurf lautet, einige Lkw-Hersteller hätten „ein gemütliches Kartellabkommen“ mit der CARB geschlossen, das die

angeblichen Kosten der Einhaltung der neuen Vorschriften letztlich auf die Verbraucher abwälzen werde.

„Der Taifun der Zwangs- und Störvorschriften der CARB hatte die beabsichtigte Wirkung: Die Hersteller gaben nach“, heißt es in der Klage. *„Als Gegenleistung für die Anerkennung der Oberhoheit der CARB haben die Hersteller jedoch ein gemütliches Kartellabkommen erhalten, das ihnen einen stetigen Strom überdurchschnittlicher Gewinne, Subventionen und Steuergutschriften sichert. Indem sie als Industrie im Gleichschritt agieren, stellt dieses Abkommen sicher, dass die Kosten nicht von den Herstellern getragen, sondern an ihre Kunden und dann an den Rest des Landes weitergegeben werden.“*

Klageschrift, Generalstaatsanwalt von Nebraska, Mike Hilgers

CARB kündigte im Juli 2023 die Clean Truck Partnership an – eine Vereinbarung mit mehreren großen Lkw- und Motorenherstellern, die darauf abzielt, „die Entwicklung emissionsfreier Fahrzeuge (ZEVs) für die gewerbliche Lkw-Branche voranzutreiben, was den Herstellern die Flexibilität bietet, die Emissionsanforderungen zu erfüllen und gleichzeitig die Klima- und Emissionsreduktionsziele des Staates zu erreichen.“ Die Vereinbarung sieht vor, dass Kalifornien den Lkw- und Motorenherstellern, die diese Vereinbarung eingegangen sind, **mehr Zeit** einräumt, um die Emissionsanforderungen des Staates zu erfüllen .

„Die Vereinbarung soll den Lkw-Herstellern eine begrenzte Erleichterung von Kaliforniens aufdringlichen und rechtswidrigen Vorschriften für schwere Nutzfahrzeuge gewähren“, heißt es in der Klage. *„Im Gegenzug haben die Lkw-Hersteller jedoch ihre Kunden und diejenigen, die von ihnen abhängig sind, verraten: Sie haben zugestimmt, den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Gleichschritt mit den kalifornischen Vorschriften einzustellen, unabhängig davon, was das Gesetz sagt oder was ihre Kunden wollen.“*

Bevor AmFree diesen Monat rechtliche Schritte einleitete, reichte der republikanische Generalstaatsanwalt von Nebraska, Mike Hilgers, im November eine Kartellklage gegen mehrere Hersteller schwerer Lastwagen ein. Er behauptete, Kalifornien habe „sich auf eine Mission begeben, um Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor abzuschaffen und die Elektrifizierung unseres nationalen Fuhrparks anzuordnen“. In seiner Klage argumentiert Hilgers, dass die Autohersteller die Kosten der Einhaltung der Vorschriften auf die Verbraucher abwälzen werden.

„Die US-Automobilindustrie ist mit sich selbst im Konflikt“, heißt es in der Klage. *„Einerseits versucht sie, die wachsende Elektromobilität zu beruhigen, andererseits versucht sie, ihre eigene wirtschaftliche Gesundheit in den Vordergrund zu stellen. In einer Welt, in der so genannte ‚Null-Emissions-Fahrzeuge‘ (ZEV) den Automobilherstellern immer wieder Milliardenverluste bescheren und Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor (ICE) sowohl*

profitabel als auch stark nachgefragt bleiben, scheint es nahezu unmöglich, beide Ziele zu erreichen. Die scheinbare Lösung für dieses Problem besteht darin, den Verbrauchern die Wahlfreiheit zu nehmen und die Kosten auf sie abzuwälzen.“

Die Advanced Clean Fleets (ACF)-Verordnung der CARB schreibt vor, dass Hersteller ab 2036 in Kalifornien nur noch emissionsfreie, mittelschwere und schwere Fahrzeuge verkaufen dürfen. „Hochprioritäre“ und staatseigene Flotten dürfen bis 2035 entweder ZEVs, nahezu ZEVs oder eine Kombination aus beiden kaufen, so die CARB. Ab dann erfüllen nur noch ZEVs die Anforderungen.

Die kalifornische Behörde betrachtet Unternehmen, die „mindestens ein Fahrzeug in Kalifornien besitzen, betreiben oder den Betrieb leiten“ und einen jährlichen Bruttoumsatz von mindestens 50 Millionen US-Dollar erzielen oder insgesamt 50 oder mehr Fahrzeuge in ihrem Betrieb haben, als „hochprioritäre“ und unterwerfen sie den Vorschriften.

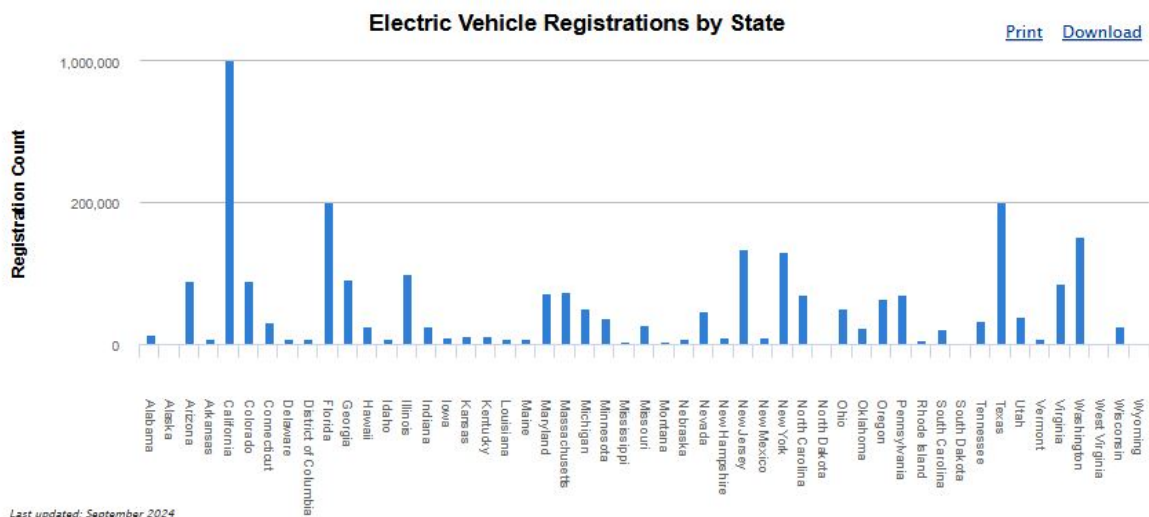
Hilgers hatte bereits im Mai Klage gegen die kalifornischen Regulierungsbehörden eingereicht. Er führt an, dass die ACF-Regelung „unweigerlich die Lieferketten für alle Arten von Waren stören“ und „den Steuerzahlern und Regierungen im ganzen Land Kosten auferlegen“ würde.

„Kaliforniens Verordnung, die Advanced Clean Fleets heißt, tarnt sich als Regel für innerstaatliches Verhalten“, heißt es in der Klage. „Aber indem Advanced Clean Fleets Kaliforniens große Bevölkerung und den Zugang zu internationalen Häfen an der Westküste ausnutzt, exportiert es sein ‚innerstaatliches‘ Verbot landesweit und verursacht damit Schäden, die mit Sicherheit auch die Bundesstaaten der Kläger erreichen werden.“

Der Klage schlossen sich die Nebraska Trucking Association, die Arizona State Legislature und Generalstaatsanwälte mehrerer Bundesstaaten an, darunter Alabama, Iowa, Kansas, Montana, Oklahoma, South Carolina, Utah, West Virginia und Wyoming.

(VERWANDTE THEMEN: Biden stellt neue „ehrgeizige“ Klimaziele vor, Wochen bevor Trump ins Weiße Haus zurückkehrt)

Die US-Umweltschutzbehörde EPA hat am 18. Dezember eine Ausnahmegenehmigung erteilt, die es der CARB ermöglicht, ihre „Advanced Clean Cars II“-Vorschriften umzusetzen. Diese würden den Verkauf aller neuen Pkw, Lkw und SUVs in Kalifornien bis 2035 schrittweise einstellen.



Last updated: September 2024
 Printed on: January 5

Source: Vehicle registration counts derived by the National Renewable Energy Laboratory with data from Experian Information Solutions

Notes: California had approximately 1,256,646 and Florida 254,878 light-duty electric vehicle registrations in 2023. The chart is cut off at 250,000 to make it easier to see the other states.

This chart shows the vehicle registration counts of all-electric vehicles by state as of December 31, 2023. California had the greatest number of vehicles at approximately 35% of vehicles nationwide. Florida had the second highest count, followed by Texas. For a map comparing the density of light-duty vehicles per state and charts comparing registration counts over time, see [TransAtlas](#).

To view more details, notes, and acronyms, please download the Excel spreadsheet.

X
+ Share / Embed

Nach Angaben des Energieministeriums (DOE) gab es im Jahr 2023 in Kalifornien etwa 1.256.646 Neuzulassungen von leichten Elektrofahrzeugen, mehr als in jedem anderen Bundesstaat.

Die Biden-Harris-Regierung führte im Rahmen der Klimaagenda von Präsident Joe Biden verschiedene Maßnahmen für saubere Energie ein, darunter im März die Einführung strenger Emissionsstandards. Der Präsident versprach außerdem, bis 2030 landesweit 500.000 Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu bauen, eine Initiative, die sich bisher erheblich verzögert hat.

Obwohl die Regierung massiv auf die landesweite Einführung von Elektrofahrzeugen drängt, ruderten einige Autohersteller angesichts der schwachen Verbrauchernachfrage kürzlich von ihren Zielen zurück. Der hohe Preis, der oft mit Elektrofahrzeugen verbunden ist, schreckt viele Verbraucher ab. Der Durchschnittspreis für Elektroautos lag im November bei 55.105 US-Dollar, verglichen mit 48.724 US-Dollar für benzinbetriebene Fahrzeuge. [gebrauchte E-Fahrzeuge sind beinahe unverkäuflich – der Übersetzer]

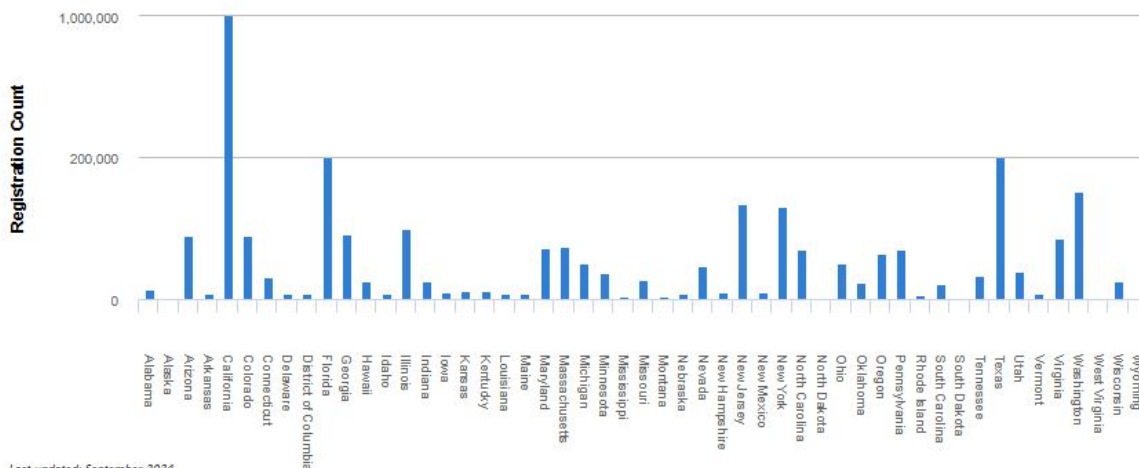
Der designierte Präsident Donald Trump kritisierte Bidens Elektroauto-Politik und kündigte im Wahlkampf an, sie aufzuheben. Er bezeichnete die Maßnahmen als „wahnsinnig“. Berichten zufolge plant Trumps Übergangsteam umfassende Änderungen an Bidens Elektroauto-Politik, darunter die Einführung von Zöllen auf Batteriematerialien, berichtete Reuters.

Electric Vehicle Registrations by State

[Print](#) [Download](#)



+ Share / Embed



Last updated: September 2024
Printed on: January 5

Source: Vehicle registration counts derived by the National Renewable Energy Laboratory with data from Experian Information Solutions

Notes: California had approximately 1,256,646 and Florida 254,878 light-duty electric vehicle registrations in 2023. The chart is cut off at 250,000 to make it easier to see the other states.

This chart shows the vehicle registration counts of all-electric vehicles by state as of December 31, 2023. California had the greatest number of vehicles at approximately 35% of vehicles nationwide. Florida had the second highest count, followed by Texas. For a map comparing the density of light-duty vehicles per state and charts comparing registration counts over time, see [TransAtlas](#).

To view more details, notes, and acronyms, please download the Excel spreadsheet.

Viele amerikanische Lkw-Fahrer bevorzugen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Dem Engine Technology Forum zufolge werden 99,9 % aller Nutzfahrzeuge im US-amerikanischen Lkw-Sektor mit Diesel-, Erdgas- und Benzinmotoren angetrieben. Dem Energieministerium zufolge beträgt die durchschnittliche jährliche Fahrzeugkilometerleistung von Sattelschleppern in den USA 62.169 Meilen [knapp 100.000 km]

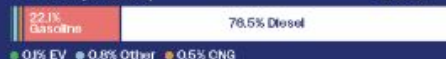
Which Fuels and Technologies Power America's Trucks & Buses?



Internal combustion engines power America's trucks and buses

Powered by gasoline, diesel, natural gas, or propane engines

All Trucks (Class 3-8) **99.9%**



0.0% EV • 0.8% Other • 0.6% CNG

Transit Buses **92.1%**



7.8% EV • 4.7% Other • 0.6% Gasoline

School Buses **99.7%**

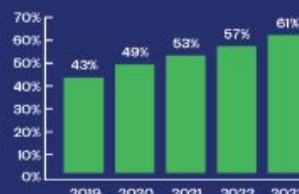


0.4% EV • 4.1% Other • 0.6% CNG • 5.6% Gasoline

More advanced technology near-zero emissions diesel trucks are on the road than ever before

61%

of all diesel trucks on the road are powered by advanced technology near-zero emissions diesel*



↑ 9.2%

Increase (2022 vs. 2023)

Percent of MY 2010+ Class 3-8 Diesel Powered Vehicles

* Near-zero emissions = Model Year (MY) 2010+, newest generation of advanced technology.



Class 3



Class 4



Class 5



Class 6



Class 7



Class 8

<https://enginetechnologyforum.org/trucking> – 61% aller Dieselgetriebenen LKWs nutzen eine nahezu emissionsfreie Technologie

Gemäß der Clean Freight Coalition , nach einem Bericht von Roland Berger, würde die vollständige Elektrifizierung der US-amerikanischen Nutzfahrzeugflotte allein Infrastrukturinvestitionen in Höhe von fast 1 Billion US-Dollar kosten. Nach einem Bericht des Environmental and Energy Study Institute vom Mai 2023, können herkömmliche Lastwagen bis zu 2.000 Meilen ohne Auftanken im Sommer wie auch im Winter zurücklegen, verglichen mit bis zu 500 Meilen bei aktuellen elektrischen Sattelschleppern [nur im Sommer]. Das Aufladen eines elektrischen Sattelschleppers dauert außerdem mehr als eine Stunde.

Als die American Free Enterprise Chamber of Commerce um einen Kommentar gebeten wurde, verwies sie die Daily Caller News Foundation auf eine Pressemitteilung, die auf ihrer Website veröffentlicht wurde . Ein Sprecher der CARB lehnte einen Kommentar ab, und Hilgers' Büro antwortete nicht auf eine Bitte um Stellungnahme.

Alle von der Daily Caller News Foundation, einem unabhängigen und überparteilichen Nachrichtendienst, erstellten Inhalte stehen jedem seriösen Nachrichtenverlag, der ein großes Publikum erreichen kann, kostenlos zur Verfügung. Alle erneut veröffentlichten Artikel müssen unser Logo, den Namen unseres Reporters und seine DCNF-Zugehörigkeit enthalten. Bei Fragen zu unseren Richtlinien oder einer Partnerschaft mit uns wenden Sie sich bitte an licensing@dailycallernewsfoundation.org .

<https://dailycaller.com/2024/12/26/electric-vehicle-battle-red-states-truckers-california/>

Dieses ist die Weiterentwicklung des Themas

Die Umweltbehörde EPA will schnell noch Regularien einführen, um den Rest Amerikas auf Elektrofahrzeuge umzustellen