

Ein steiniger Weg liegt vor Elektroautos

Wolf Richter, ein in San Francisco ansässiger Unternehmer, berechnete, dass falls das Unternehmen jemals einen Gewinn von einer Milliarde Dollar machen würde bei einer mittleren P/E-Ratio am Aktienmarkt von 12, sollte sich die Aktie des Unternehmens für 65 Dollar verkaufen lassen. Aber dennoch stehen rund 400 Dollar im Raum, die keinerlei Profit bringen. Dessen hoch gepriesenes 35.000-Dollar-Auto für die Massen hat sich niemals materialisiert, verharret es doch in einem Preisniveau um über 10.000 Dollar über einem gleichwertigen Benzinfahrzeug. *General Motors* hat Geld in die Hand genommen für ein ähnlich teureres Fahrzeug mittlerer Größe.

All diese Fakten sind gegenwärtig Realität, aber es liegen noch viel größere Felsbrocken auf dem Weg, und keiner davon enthält Gold. Seit Jahren wollen die Unternehmen für jedes gebaute EV einen Steuernachlass von 7500 Dollar für die ersten 200.000 gebauten EVs. Danach wird der Nachlass halbiert für die nächsten 200.000 und noch einmal halbiert für weitere 200.000, bevor er ganz verschwindet. Sowohl GM als auch Tesla befinden sich nahe der Lage ohne Nachlässe; Nissan, Ford und Toyota nähern sich dieser Marke. Schon jetzt schreien sie danach, die Begünstigungen wieder einzuführen und zu verdoppeln für die nächsten 400.000 Fahrzeuge. Tesla ließ zunächst verlauten, dass es den Nachlass nicht mehr brauche, ruderte dann aber kräftig zurück.

Lange hatte man vermutet, dass Käufer von Tesla, eine spezielle Art von Menschen, die Fahrzeuge auf jeden Fall kaufen würden, unabhängig von irgendwelchen Anreizen. Diese Vermutung scheint sich jetzt als falsch erwiesen zu haben. Kaum hatte Hongkong die Subventionen für EVs gestrichen, brachen die Tesla-Verkäufe ein. Wie die Fortsetzung der Steuergutschrift aussehen wird, ist ungewiss. Ich wette, dass die grünen Lobbys gewinnen werden, wenn sie einer Branche, die nicht mehr in den Kinderschuhen steckt, ungerechtfertigte Zugeständnisse machen.

Aber es gibt noch mehr Probleme, viel mehr. Bis jetzt, ob man es glaubt oder nicht, wurde die EV-Steuergutschrift auf der Grundlage eines Honorarsystems gewährt, bei dem keine eidesstattlichen Erklärungen zum Nachweis der tatsächlichen Inanspruchnahme der Gutschrift erforderlich waren. Der *Treasury Inspector General for Tax Administration* (TIGTA) [etwa: General-Inspekteur der Steuerbehörde] berichtete kürzlich, dass von den 239.422 in Anspruch genommenen Steuernachlässen von 2014 bis 2018 16.510 als potentiell fehlerhaft erkannt worden waren. Einige beruhen auf direktem Betrug, andere wurden Zweitbesitzern gewährt, die gar nicht anspruchsberechtigt sind, ebensowenig wie jene, welche ein solches Fahrzeug leasen. Noch schlimmer, eine Studie des *Congressional Research Service* zeigte, dass 80% aller EV-Steuernachlässe Haushalten gewährt wurden, deren Einkommen über 100.000 Dollar liegt. Das ist eine wahrhafte Umverteilung von Wohlstand in die falsche Richtung, was die Linken eigentlich nicht mögen sollten.

Aus unbekanntem Gründen erkennt die Öffentlichkeit nicht, dass EVs in

Wirklichkeit von Kohle oder Erdgas angetriebene Fahrzeuge sind. Woher soll denn ihrer Ansicht nach der ganze Strom kommen, mit welchem sie ihre Fahrzeuge auf- und wieder aufladen? Ich fürchte, die meisten glauben, dass er aus dünner Luft kommt.

Mit der Zeit werden immer mehr Eigentümer vor Problemen stehen, ihre Fahrzeuge bei sehr kaltem Wetter aufzuladen. Generatoren, Transformatoren, Stromleitungen und aus Metallen bestehende Motoren sind bei Kälte höchst effizient. Der Widerstand von Kupfer beispielsweise ist bei -65°C nur halb so groß wie bei 100°C. Alle Batterien jedoch funktionieren mit Elektrolyten, das sind Flüssigkeiten wie Säuren, Basen und Salze, welche den Strom mittels Bewegung von Elektronen transportieren, die bei Kälte viel langsamer agieren. Ein normaler Elektrolyt agiert bei -5°C nur ein Viertel so gut wie bei 55°C. Früher oder später werden alle EVs in normalen oder kalten Klimaten vor diesem Problem stehen.

Es ist an der Zeit, den Markt darüber befinden zu lassen, welche Fahrzeuge die Öffentlichkeit wählen wird, um nicht durch Landes- und Bundesprogramme angestoßen zu werden. Robert Bradley, geschäftsführender Direktor des *Institute for Energy Research*, sagte in einem Artikel, der in den *Environment and Climate News* des *Heartland Institutes* erschien: „Zu den Programmen, die den relativ Wohlhabenden zugute kommen, gehören staatliche Rabatte, reduzierte Zulassungsgebühren, Zugang zu Fahrgemeinschaften und andere Programme, die in 44 Bundesstaaten gelten, sowie Bundesgelder für Forschung und Entwicklung für ‚nachhaltigen Transport‘, die sich im Durchschnitt auf 700 Millionen Dollar pro Jahr belaufen“.

Es ist schon lange überfällig, dass extrem fehlerhafte Elektroautos aufhören, sich an den Steuertrögen der Regierung zu mästen. Und doch hat Senator Chuck Schumer aus New York angekündigt, dass der Senat im Falle eines Wahlsieges der Demokraten bei den Präsidentschaftswahlen dieses Jahres ein Gesetz einführen wird, dem zufolge jedes Auto in Amerika bis zum Jahr 2040 ein Elektroauto sein muss. Hoffentlich wird dieses Versprechen Stimmen kosten, von Menschen, die noch denken können, aber wer weiß? Jedenfalls würde das eine sehr schädliche Wirtschaftspolitik für unsere Nation sein.

Autor: [Dr. Jay Lehr](#), CFACT Senior Science Analyst, has authored more than 1,000 magazine and journal articles and 36 books

Link: <https://www.cfact.org/2019/12/30/a-rough-road-ahead-for-electric-cars/>

Übersetzt von [Chris Frey](#) EIKE

Anmerkung des Übersetzers: Die hier beschriebenen Probleme für E-Fahrzeuge in den USA gelten sicher auch für uns hierzulande. Der Übersetzer bekennt aber, dass er nicht alle hier genannten Einzelheiten richtig verstanden hat. Korrigierende **sachlich-konstruktive** Kommentare sind erwünscht.