
Strafen wegen Flottenverbrauch in den USA kurz vor dem Aus

Von Hans-Robert Richarz

Vorauselender Gehorsam gegenüber der neuen Regierung oder Gebot der Vernunft? Just vor der Vereidigung des neuen US-Präsidenten verteilte die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), eine Unterbehörde des amerikanischen Verkehrsministeriums, Beruhigungspillen für die einheimische Automobilindustrie. Drakonische Strafen bei Verstößen gegen den staatlich verordneten Flottenverbrauch werden vorerst auf die lange Bank geschoben. Zeichen von Trump deuten sogar darauf hin, dass sie ganz abgeschafft werden.

Die amerikanische Abkürzung CAFE steht für Corporate Average Fuel Economy und schreibt einen nach Marktanteilen gewichteten durchschnittlichen Treibstoffverbrauch aller Modelle eines Automobilunternehmens vor. Das Gesetz wurde in den USA zum ersten Mal 1975 verabschiedet. Damals war der Republikaner Gerald R. Ford ein Jahr Präsident, nachdem er die Nachfolge des geschassten Richard D. Nixon angetreten hatte. Nun hat wiederum ein Republikaner in Washington das Sagen. Umweltschutz ist ihm allerdings ziemlich schnurz.

Von Anfang an lautete das Ziel von CAFE, stufenweise den Treibstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen und damit den Energieverbrauch zugunsten von Ökonomie und Ökologie zu senken. Wer nicht parierte, musste Strafe zahlen. Allein zwischen 1983 und 2012 - frischere Zahlen liegen noch nicht vor - waren alle in die USA exportierenden deutschen Autokonzerne und ihre Kollegen aus Europa mit zusammen fast 900 Millionen Dollar Bußgeld dabei. General Motors, Ford und Chrysler sucht man in der Aufstellung vergebens.

Das hätte sich jetzt ändern können, denn eigentlich wäre der nächste Schritt nach unten bereits für das Modelljahr 2015 fällig gewesen. Dann hätten auch den US-Unternehmen Strafen geblüht. Nach deren Berechnungen bis 2025 rund 200 Milliarden Dollar. Doch nun wird die Verschärfung nach dem Willen der NHTSA frühestens ab dem Jahr 2019 gelten - wenn überhaupt.

Zur Zeit liegt der Grenzwert bei einem Durchschnittsverbrauch von 6,92 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer, nach amerikanischer Messmethode bedeutet das eine mögliche Fahrtstrecke von 34 Meilen pro Gallone (mpg). Das Limit beim angestrebten Ziel ab 2025: 54,5 mpg beziehungsweise 4,32 Liter auf 100 Kilometer. Für jedes Zehntel oberhalb der mpg-Grenze beträgt die Strafe zur Zeit pro in den USA verkauftem Auto 5,50 Dollar. Die von der Obama-Regierung im März 2009 verschärfte Regelung sah eigentlich vor, nicht nur den Verbrauch bis 2025 weiter zu senken, sondern die Strafen schon ab 2017 auf 14 Dollar pro Zehntel mehr als zu verdoppeln. Das hätte beispielsweise für das Unternehmen Jaguar Land Rover bedeutet (beim letzten Mal mussten die Briten exakt 14 110 470 Dollar in den Klingelbeutel der NHTSA legen⁹, dass sie jetzt 35 917 560 Dollar los geworden wären.

Da auf den neuen Präsidenten Donald Trump alle Entscheidungen seines Vorgängers Barack Obama wirken wie ein rotes Tuch auf einen wild gewordenen Bullen und er den Klimawandel ohnehin als Erfindung der Chinesen bezeichnet, könnte CAFE nun eine überschaubare Lebenserwartung drohen. Anzeichen dafür deuteten sich bereits an, als der Präsident Ende Januar die Chefs der US-Autoindustrie zum Frühstück geladen hatte. Dabei bot er Mary Barra von General Motors (GM), Mark Fields von Ford und Sergio

Marchionne von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) "carrot and stick" an wie die amerikanische Ausgabe der britischen Tageszeitung The Guardian im US-Slang formulierte. Zu Deutsch: Zuckerbrot und Peitsche.

Als Peitsche dienten die angedrohten Strafzölle für aus mexikanischen Fabriken importierte Fahrzeuge. Darüber hinaus hatte Trump unmittelbar vor dem Treffen per Twitter seine Forderung nach neuen Autofabriken auf US-Boden erneuert, Überkapazitäten hin, Überkapazitäten her. "I want new plants to be built here for cars sold here", schrieb @realDonaldTrump Ein Befehl, der den großen Drei aus Detroit, von denen GM und Chrysler noch 2009 Insolvenz nach amerikanischen Recht anmelden mussten, erhebliche Zahnschmerzen bereiten dürfte. Die letzten Investitionen in neue Werke hatten Ford und General Motors 2004 durchgeführt, während Fiat/Chrysler 2014 in Indiana eine Getriebefabrik eröffnet hatte.

Versüßen und versöhnlich stimmen sollten hingegen niedrigere Steuern und die Rücknahme bestimmter Regeln. "Die Umweltgesetzgebung ist außer Kontrolle geraten", ließ Trump beim Gespräch die GM-Dame und die FCA- beziehungsweise Ford-Herren wissen, nachdem er zunächst Lob für die neuen goldenen Vorhänge und den neuen Teppich im Oval Office eingefordert hatte. Beim Thema Umweltschutz legte Ford-Mann Mark Fields dann den Finger auf eine Wunde des selbstherrlichen Cholerikers und "größten Arbeitsplatzbeschaffers aller Zeiten" wie Trump in seiner Rede bei der Vereidigung formuliert hatte.

Fields malte die Zukunft der Autoindustrie in düsteren Farben, falls die Regularien der Corporate Average Fuel Economy in den kommenden Jahren weiter verschärft würden. "Wir denken, dass eine nationale Norm für den Kraftstoffverbrauch wirklich wichtig ist", sagte Fields. "Wir gehen aber davon aus, dass eine Million Arbeitsplätze gefährdet sind, wenn wir nicht ein gewisses Niveau an Flexibilität erreichen und die Marktrealität berücksichtigen." Laut Fields würden nämlich von den Amerikanern viel zu wenig Hybrid- und Elektroautos nachgefragt, die eine tragende Rolle bei der Berechnung des Flottenverbrauchs spielen würden.

Die strengen Treibstoffverbrauchsregelungen in den Vereinigten Staaten könnten von zusammen mit den geplanten Änderungen in der Umwelt-Behörde Environmental Protection Agency (EPA) auf den Schrott wandern. Myron Ebell, einer der lautesten und einflussreichsten Klimawandelverweigerer Amerikas und Berater Trumps hatte empfohlen, die ersten Schritte der Regierung müssten die Zensur von Informationen zum Klimawandel und eine Überprüfung von Auto-Emissionsrichtlinien sein. Bereits im Wahlkampf hatte Donald Trump gegen die EPA gewettert und sie komplett abschaffen wollen. Da er das aber nicht darf, entschied er sich für Plan B: Scott Pruitt, Anwalt, republikanischer Politiker und ehemaliger Justizminister von Oklahoma . Der tut exakt das, was Ebell fordert und soll die Behörde von innen schwächen und handlungsunfähig machen.

Damit wären die Tage von CAFE gezählt. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Begeisterung sieht anders aus: von links Mary Barra (General Motors), Sergio Marchionne (Fiat Chrysler Automobiles), Mark Fields (Ford Motor Company) nach dem Gespräch mit Donald Trump.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Twitter



Mary Barra, Donald Trump, Sergio Marchionne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/White House



Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia



Ebell Myron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia