

# Odwrócona logika elektrycznych SUV-ów



**ŚWIAT  
BIZNESU**  
Autor: Holman  
W. Jenkins, Jr.

Jeśli konsumenci i firmy dbają o emitowany przez siebie CO<sub>2</sub>, ostatnimi samochodami, które mogą kupić, są popularne pojazdy elektryczne, takie jak Mustang Mach-E Forda lub Hummer EV GM.

Te wymagające dużych baterii, dalekiego zasięgu pojazdy musiałyby przejechać wiele dziesiątek tysięcy mil, zanim osiągną wystarczający przebieg i zaoszczędzą wystarczającą ilość benzyny, aby zrekompensować emisję powstałą w wyniku produkcji ich akumulatorów. I to jest według ich fanów, których obliczenia często pachną optymistycznymi założeniami na temat źródła zużywanej energii elektrycznej, czy jazda na benzynie rzeczywiście jest przesuwana miła za miłą i domniemanym brakiem postępu w zmniejszaniu emisyjności konwencjonalnych paliw silnikowych. Najbardziej problematyczne jest założenie, że używanie pojazdów elektrycznych powoduje pozostawienie oleju w ziemi.

Gdyby istniała prawdziwa zachęta do zmniejszenia CO<sub>2</sub>, a mianowicie podatek węglowy, kupujący skłaniliby się ku pojazdom o najmniejszym akumulatorze i hybrydom, nadającym się do jazdy po mieście, ale nie do podróży autostradą. Te samochody mają większą szansę na zrównoważenie emisji w całym ich cyklu życia.

OK, Kupujących nie ciągnie do elektrycznego Mustanga ani nowego błyskawicznego pickupa Forda F-150 w celu rozwiązania problemu zmian klimatycznych. Te zaawansowane technologicznie gadżety same w sobie są ekscytujące. I to jest w porządku. Mimo to apetyt klientów mógłby osłabnąć, gdyby powiedziano im prawdę. Ford w tym tygodniu wypuścił pogłoskę na korzyść społeczności inwestorów, że planuje zwolnić tysiące pracowników, aby zwiększyć zyski swoich konwencjonalnych pojazdów. Ta dodatkowa gotówka jest potrzebna, aby wspierać pojazdy elektryczne, które tracą pieniądze pomimo ulg podatkowych i ukrytych dotacji poprzez nasze zawile przepisy dotyczące gospodarki paliwowej i handlu.

Przeciek z Forda może być punktem zwrotnym. Konwencjonalne pojazdy będą odtąd niedoinwestowane, nawet gdy producenci samochodów rzucą pieniądze na pojazdy elektryczne z dużymi akumulatorami dla nabywców pojazdów luksusowych.

Ten kompromis może nawet prowadzić do gorszych emisji niż w innym przypadku (choć nadal jest to zaokrąglenie: błąd w całkowitych globalnych emisjach), biorąc pod uwagę, że większość niezamożnych konsumentów prawdopodobnie wybierze samochody napędzane benzyną przez dziesięciolecie. Reprezentuje również ryzyko związane z finansami branży, które zależą od dużych, chronionych przez rząd zysków. od standardowych SUV-ów i pickupów. Jeśli te pojazdy zaczną wyglądać na zaniedbane i przestarzałe z powodu braku inwestycji,

Przemysł samochodowy ryzykuje swoje finanse dla dużych pojazdów elektrycznych dla bogatych i drugorzędnych samochodów dla wszystkich innych.

przemysł jest w głębokich tarapatach Jak powiedział w marcu dyrektor generalny Forda, Jim Farley, „potrzebujemy ich, aby były bardziej opłacalne, aby sfinansować” 50 miliardów dolarów wydatków Forda na głównie wysokiej klasy pojazdy elektryczne, które mają najmniejsze szanse na bycie reduktorami CO<sub>2</sub> netto.

Te wyniki nie mają oczywiście sensu z punktu widzenia klimatu. Nissan rezygnuje ze swojego pionierskiego elektrycznego modelu Leaf na rzecz dużego elektrycznego SUV-a dla zamożnych klientów. Jednym z producentów, który z przekonaniem mówi o zyskach w najbliższym czasie z pojazdów elektrycznych, jest Porsche – którego samochody nie gromadzą przebiegów jak w Camry, nie wypierają napędzanych benzyną wyjazdów do sklepu Shop-Rite i nie mają szansy „śnieżnej kuli” na zrównoważenie emisji związanych z produkcją ich potężnych baterii.

Nasze przepisy dotyczące pojazdów elektrycznych: są głównie świadectwem zdolności współczesnego społeczeństwa do tworzenia złożoności od początku

próbując uderzać w wiele politycznych celów, nawet jeśli oznaczałoby to zignorowanie celu, który pierwotnie zapoczątkował zadanie polityczne – w tym przypadku redukcję emisji dwutlenku węgla.

Sz szczególnie młodzi wyborcy twierdzą, że klimat jest ich najważniejszą troską, a jednak zerowy ich procent zadaje sobie trud, by problem poznać głębiej. Voila, pączkująca publiczność absurdalnie dotowanych produktów (jeśli celem jest zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>), takich jak dzisiejsze duże pojazdy elektryczne. Ich krainą marzeń jest Norwegia, gdzie dzięki hojnym subsydiom dla nabywców pojazdów elektrycznych przebiegi pojazdów hybrydowych i elektrycznych przekraczają obecnie przebieg pojazdów konwencjonalnych. Jak za to zapłacono? Norwegia, z 0,07% ludności świata, eksportuje 2% ropy i gazu na świecie, co stanowi 30-krotny jej udział w światowej populacji.

Organy regulacyjne na całym świecie budują swoją branżę pojazdów elektrycznych na wzór norweski, w oparciu o dotacje od mniej zamożnych osób, które nadal kupują samochody na benzynę. Biznes lub przemysł zombie, w dzisiejszym żargonie, jest mniej podtrzymywany przez twórczą destrukcję, niż przez kombinację rządowego ratowania, regulacji i ukrytych dotacji. Tym właśnie staje się światowy sektor motoryzacyjny. Niemcy, które obarczyły swoich krajowych producentów mandatami na diesle, a następnie na pojazdy elektryczne, wielokrotnie musiały gromadzić ukryte środki ratunkowe, gdy nakazane inwestycje się nie opłacały. Nie można myśleć, że to nie może się zdarzyć tutaj. W rzeczywistości historia amerykańskiego sektora motoryzacyjnego od czasu ratowania Chryslera w 1980 r. składała się z mniej więcej ciągłych ratowań otwartych i krypto wykupów z długów.

Według firmy konsultingowej AlixPartners, obecnie inwestuje się około 526 miliardów dolarów, aby stworzyć dziesiątki, głównie wysokiej klasy pojazdów elektrycznych, skierowanych do 17% nabywców, którzy tworzą rynek pojazdów luksusowych. Wpływ na klimat tych samochodów będzie zerowy. Miejmy nadzieję, że wpływ na podatników będzie zerowy, gdy trzeba będzie płacić rachunki.