

Antrag

der Abgeordneten Dr. Lukas Köhler, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Carl-Julius Cronenberg, Bijan Djir-Sarai, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Till Mansmann, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) KOM(2017) 676 endg.; Ratsdok. 14217/17

hier: Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes

CO₂-Grenzwerte für neue PKW abschaffen, Klimaziele durch Emissionshandel erreichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im November 2017 hat die EU-Kommission einen Vorschlag über die Höhe der CO₂-Grenzwerte für neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge gemacht. So soll nach dem Wil-

len den EU-Kommission der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent verglichen mit 2021 sinken Die Bundesregierung hat es seither versäumt, eine eigene Verhandlungsposition abzustimmen und dem Bundestag vorzulegen. Hingegen hat die zuständige Berichterstatterin im Europäischen Parlament, Miriam Dalli, bereits angekündigt, für eine Senkung um 20 Prozent für 2015 und um 50 Prozent bis 2030 einzusetzen. Außerdem will Dalli vorschreiben, dass bis 2030 die Hälfte der Neuwagenflotte aus Elektroautos oder anderen emissionsarmen Autos bestehen muss. Frankreichs Präsident Macron fordert eine CO₂-Steuer.

Obwohl für neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge in der EU seit 2009 bzw. 2011 verbindliche CO₂-Grenzwerte gelten, lagen die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr 2017 höher als im Referenzjahr 1990. Auch die Emissionen von Neuwagen sind 2017 im Vergleich zum Vorjahr wieder angestiegen. Die entsprechenden Grenzwerte haben sich damit als offensichtlich nutzloses Instrument in der Klimapolitik erwiesen. Das Scheitern dieses Ansatzes ist jedoch kein Zufall, sondern in seinem System bereits vorprogrammiert. Mit einer festgelegten Höchstmenge an Emissionen pro gefahrenem Kilometer lässt sich die für das Klima tatsächlich relevante Größe, die Gesamtmenge an Treibhaus-Emissionen, nicht zielgenau steuern. Denn wenn insgesamt deutlich mehr Kilometer gefahren werden, steigen die Emissionen auch dann, wenn sie pro Kilometer sinken. Da ein sinkender Kraftstoffverbrauch zu geringeren Kosten führt, können CO₂-Grenzwerte durch den sogenannten Rebound-Effekt sogar selbst zu einer steigenden Anzahl an insgesamt gefahrenen Kilometern beitragen. Aktuelle Studien deuten darauf hin, dass diese Rebound-Effekte von erheblicher Bedeutung sind. Eine Untersuchung des Mobilitätsverhaltens deutscher Haushalte zeigt, dass höchstens 33 Prozent der theoretischen CO₂-Minderungen durch CO₂-Grenzwerte tatsächlich erreicht werden. Zwei Drittel der möglichen Einsparungen werden durch erhöhte Fahrleistungen der Haushalte wieder zunichte gemacht (Fronde, M. und C. Vance (2018), Drivers' Response to Fuel Taxes and Efficiency Standards: Evidence from Germany. Transportation, Vol.45, 3, 989-1001).

Damit auch der Verkehrssektor einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz leistet, muss er schnellstmöglich in den Emissionshandel aufgenommen werden. Denn in diesem System hängt die maximale Menge an Treibhausgas-Emissionen nicht von einer Variablen ab, die wie die insgesamt gefahrenen Kilometer kaum zu steuern ist, sondern auch durch externe Faktoren wie die Entwicklung der Wirtschaftsleistung stark beeinflusst wird. Die jährlich absinkende, sektorübergreifende Höchstmenge garantiert, dass die entsprechenden Ziele auch erreicht werden – und zwar durch CO₂-Einsparungen an den Stellen, an denen sie sich wirtschaftlich am sinnvollsten umsetzen lassen. Eine zusätzliche Regulierung einzelner Bereiche ist daher nicht nur überflüssig, sondern setzt zusätzlich auch noch falsche Anreize für Investitionen, die an anderer Stelle bei gleichem Aufwand einen größeren Nutzen für das Klima haben könnten. Gleiches gilt für die Einführung einer nationalen CO₂-Steuer. Statt weiterhin auf Instrumenten zu setzen, die bestenfalls nutzlos, potentiell aber sogar klimaschädlich sind, sollte Deutschland sich mit allen verfügbaren Mitteln für eine Aufnahme des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel einsetzen. Um die entsprechenden Verhandlungen positiv zu begleiten, kann dies in einem ersten Schritt im Sinne von Art. 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie auch auf nationaler Ebene in Deutschland und gegebenenfalls anderen interessierten Mitgliedstaaten der Europäischen Union geschehen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf Grundlage von § 8, Abs. 2 und 4 EUZBBG auf, in den Verhandlungen im Rat über die Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge

- den Vorschlag der EU-Kommission sowie alle darüber hinausgehenden, teilweise sogar auf eine verpflichtende Reduktion der CO₂-Emissionen um 50 Prozent bis

2030 abzielenden Vorschläge abzulehnen,

- sich weder für eine verpflichtende Elektroauto-Quote einzusetzen noch einer solchen Quote zuzustimmen,
- auf eine Abschaffung der CO₂-Grenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge hinzuwirken und
- gleichzeitig die Initiative zur Ausweitung des EU-Emissionshandels auf den Verkehrssektor zu ergreifen und im Rat auf eine Aufforderung an die Kommission hinzuwirken, einen entsprechenden Vorschlag zur Änderung der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorzulegen.

Berlin, den 12. Juni 2018

Christian Lindner und Fraktion

