

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Esendiller, Robert Farle, Bernd Schattner, Kay-Uwe Ziegler, Andreas Bleck, Jürgen Braun, Petr Bystron, Dr. Götz Frömming, Karsten Hilse, Jan Ralf Nolte, Marc Bernhard, Steffen Kotré, Carolin Bachmann, Dr. Harald Weyel, Jochen Haug, Norbert Kleinwächter, Corinna Miazga, Peter Boehringer, Fabian Jacobi, Barbara Lenk, Matthias Moosdorf, Marcus Bühl, Dietmar Friedhoff, Kay Gottschalk, Dr. Michael Kaufmann, Stefan Keuter, Jörn König, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, René Springer und der Fraktion der AfD

Keine deutsche Zustimmung für ein europaweites Zulassungsverbot für PKW und Nutzfahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (COM(2021) 556) im EU-Ministerrat abzulehnen.

Berlin, den 17. Juni 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Die Europäische Kommission hat unter Federführung ihres sozialdemokratischen Vizepräsidenten Frans Timmermans eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (COM(2021) 556) vorgeschlagen. Das Europäische Parlament hat am 8. Juni 2022 dem Kommissionsvorschlag zugestimmt. Eine Zustimmung des Rats, in dem die Umweltminister der Mitgliedsstaaten vertreten sind, ist bislang nicht erfolgt.

Die vom EU-Parlament angenommene Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 würde im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für leichte Nutzfahrzeuge auf ein faktisches Verbot der Neuzulassung von PKWs und leichten Nutzfahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotoren ab 2035 in der EU hinauslaufen, sollte der Rat dem ebenfalls zustimmen. Die Umweltminister der Mitgliedsstaaten kommen voraussichtlich hierzu am 28. Juni 2022 zusammen.

Mit der Antwort des federführenden Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz auf die Schriftliche Frage 213 des Abgeordneten Dirk Brandes auf Bundestagsdrucksache 20/2170 hat die Bundesregierung eine Zustimmung zum Kommissions-Vorschlag angekündigt.

Die deutsche Automobilindustrie beschäftigte 2021 fast 800.000 Menschen und generierte einen Jahresumsatz von über 400 Milliarden Euro (vgl. <https://de.statista.com/themen/1346/automobilindustrie/>). Damit ist die Branche mit Abstand der wichtigste deutsche Industriesektor. Entscheidende Wettbewerbsvorteile deutscher Hersteller waren bislang extrem effiziente Verbrennungsmotoren. Mit einem Stopp für Neuzulassungen ab 2035 würde der gesamte europäische Markt dafür wegfallen. Da einige Hersteller bereits die weitgehende Einstellung der Verbrennungsmotoren-Produktion in Europa und deren Verlagerung nach Asien angekündigt haben, werden tausende Stellen in den Automobilwerken – aber insbesondere in der Zulieferindustrie – schneller als erwartet wegfallen. Eine derart schnelle Transformation der Arbeitsplätze in andere Branchen und andere Regionen erscheint unmöglich (vgl. https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf).

Zahlreiche Wissenschaftler haben sich in einer ‚Internationalen Vereinigung zur Erforschung nachhaltiger Antriebs- und Fahrzeugtechnik‘ (IASTEC) zusammengefunden und einen offenen Brief an die europäischen Parlamentarier verfasst, in welchem sie ein vorschnelles Aus von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bereits ab dem Jahr 2035 kritisieren (vgl.: https://www.heise.de/downloads/18/3/5/5/5/4/7/20220602_letter_EU-Parliament_CO2regulation-1.pdf). Die CO₂-Bilanz von batterieelektrisch betriebenen Autos (BEV) ist bei Berücksichtigung der Batterieproduktion schlechter als angegeben. Zudem wird der hierfür zusätzliche Strombedarf zunächst hauptsächlich durch fossile Energieträger gedeckt werden müssen. Deshalb müssen neben der Elektromobilität parallel auf Bio- und synthetische Kraftstoffe, sogenannte eFuels, in den Fokus genommen werden. Bei einem Verbrenner-Verbot hingegen werden insbesondere leichte Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge in einigen Anwendungsgebieten teurer, wie zum Beispiel im Zivilschutz, beim Militär, für Feuerwehren, Krankenwagen und Landmaschinen.

Dies würde viele Handwerksbetriebe, die Bauwirtschaft sowie Logistikunternehmen in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedrohen und zu hohen Kostensteigerungen führen, die wiederum an die Verbraucher weitergegeben werden. Ein zusätzlicher Inflationsschub in Europa wäre die Folge.

Da die Bundesregierung nicht willens ist, den Haushalt zu konsolidieren, werden die ausfallenden Steuereinnahmen aus der Abgabe von Benzin und Dieseltreibstoff (Energiesteuer) kompensiert werden müssen. Bislang werden Elektrofahrzeuge steuerlich gegenüber verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeugen massiv subventioniert.

Wenn die EU-Kommission ihren Verordnungsentwurf im Wesentlichen damit begründet, dass der Klimawandel ein grenzübergreifendes Problem sei, dass durch nationale und lokale Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann, gilt auch, dass die EU dieses angebliche Problem nicht allein lösen kann, insofern nicht die gesamte Weltgemeinschaft ebenfalls ein Verbot von Verbrennungsmotoren in PKWs und Nutzfahrzeugen beschließen würde. Dieses wird jedoch nicht angestrebt, so dass allenfalls Verlagerungseffekte eintreten werden. Ohne einen wirklichen Beitrag für eine weltweite Reduktion des CO₂-Ausstoßes erzielen zu können, gefährdet die EU-Kommission tausende industrieller Arbeitsplätze und nimmt soziale Verwerfungen durch zusätzliche Belastungen höherer Produktions- und Transportkosten sowie Stromsteuern in Kauf.

Die Bundesregierung muss dem Vorschlag der EU-Kommission deshalb eine Zustimmung verweigern.

