

Positionierung zu aktuellen Herausforderungen der Automobilbranche

08. Oktober 2024

Einleitung

Die Automobil- und Zulieferindustrie steht vor zentralen Herausforderungen: Ungleiche Wettbewerbsbedingungen durch unzulässige Subventionen insbesondere chinesischer Anbieter, schlechte Standortfaktoren, insbesondere durch die hohen Energiepreise in Deutschland und die vielen bürokratischen Auflagen, die Anforderungen an die Branche durch die strengen Vorgaben zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele, der Hochlauf der Elektromobilität, die schwächelnde Nachfrage nach batteriebetriebenen Autos. All dies schwächt unseren deutschen und europäischen Standort. Deutschland ist Autoland. Wir wollen, dass Deutschland und Europa als starke Standorte der Automobil- und Zulieferindustrie erhalten bleiben. Wir wollen, dass die Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie erhalten bleiben. Wir wollen, dass die Branche ihren Teil dazu beiträgt, die ambitionierten Ziele zur Klimaneutralität zu erreichen.

Angesichts der veränderten (Markt-)Bedingungen müssen wir unsere europäischen Rahmenbedingungen dringend anpassen.

Wir fordern:

CO2-Flottengrenzwerte früher überprüfen, Aus für den Verbrenner korrigieren

Nach der Verordnung zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollen u.a. die Flottengrenzwerte 2026 überprüft werden. Wir halten dies angesichts der gewaltigen Herausforderungen der Branche und der daran hängenden Arbeitsplätze für zu spät und fordern ein Vorziehen der Überprüfung auf 2025. Mit der Überprüfung der Flottengrenzwerte müssen auch die Prüfmethoden angepasst und das Aus für den Verbrenner korrigiert werden. Die CO2-Emissionen dürfen nicht nur am Auspuff eines Autos gemessen werden, sondern es muss für den CO2-Fußabdruck eine Life-Cycle-Analyse geben. Wir fordern Technologieneutralität ein. Auch alternative Kraftstoffe oder Wasserstoff können zur CO2-Reduzierung, insbesondere im Hinblick auf die Bestandsflotten, einen wichtigen Beitrag leisten.

Batterieverordnung

Wir lehnen die geplante Änderung der Berechnungsgrundlage für den CO2-Fußabdruck bei der Batterieproduktion ab. Wir stehen für die Beibehaltung des tatsächlich genutzten Strommixes bei der Berechnung des CO2-Fußabdrucks in der Produktion von Batterien- und Zulieferteilen. Ein Umschwenken auf die Zusammensetzung des nationalen Strommixes entwertet die Eigeninitiative der Automobil- und Zulieferindustrie, „grün“ zu produzieren und Klimaschutzziele eigenverantwortlich umzusetzen.

Technologieoffenheit und Lebenszyklusbetrachtung

Der Fokus bestehender Klima- und Mobilitätsgesetzgebung ist zu einseitig auf CO₂-Emissionen im Betrieb ausgerichtet („tailpipe emissions“). Anstelle dieser realitätsverzerrenden und beschränkten Betrachtungsweise fordern wir den CO₂-Fußabdruck im Verlauf des gesamten Produktlebenszyklus als Maßstab anzulegen. Unser Leitmotiv für die Gestaltung zuverlässiger Rahmenbedingungen ist eine positive Technologieoffenheit. Starre Verbote lehnen wir ab.

Klimaneutrale Kraftstoffe

Technologieoffenheit bedeutet für uns Kraftstoffe aus Sicht ihrer Klimaneutralität zu bewerten. Wir lehnen eine Vorfestlegung auf spezifische Kraftstoffe ab. Wir fordern, weiter in Forschung zu investieren, Produktionskapazitäten für alternative Kraftstoffe auszuweiten und für die flächendeckende Bereitstellung dieser Kraftstoffe zu sorgen.

Ladeinfrastruktur

Die Alltagstauglichkeit und gesellschaftliche Akzeptanz von Elektromobilität hängt maßgeblich von der Bereitstellung und Funktionalität der bestehenden Ladeinfrastruktur ab. Die Verfügbarkeit von Ladestationen und die Ausbaugeschwindigkeit des Ladenetzwerkes sind absolut unzureichend. Wir befürworten eine umfassende Infrastrukturoffensive. Dazu müssen Genehmigungsprozesse und Bauzeiten erheblich vereinfacht und verkürzt werden.

Keine Strafzahlungen

Wir lehnen es ab einer Branche, die sich mitten in dem politisch motivierten tiefgreifenden Transformationsprozess hin zu klimaschützender Mobilität befindet, durch die Leistung von Strafzahlungen dringend benötigte Liquidität zu entziehen. Strafzahlungen bedeuten strukturelle Wettbewerbsnachteile gegenüber Automobilherstellern aus Drittstaaten – insbesondere aus China – und reduzieren die Fähigkeit klimaschützende Mobilität konsequent weiterzuentwickeln.

Ausgleichszölle auf chinesische PKW

Wir erkennen das Spannungsfeld zwischen dem protektionistischen Charakter der Erhebung von Ausgleichszöllen und unserem Grundbekenntnis zu globalem Handel, der frei und regelbasiert ist. Das Handelssystem, das wir befürworten, garantiert allerdings nur dann fairen Wettbewerb, wenn alle Akteure die Regeln anerkennen und befolgen. Daher ist es richtig, dass die Kommission China die rote Karte zeigt und ein Verfahren zur Erhebung von Ausgleichszöllen eingeleitet hat. Denn chinesische Hersteller von Elektrofahrzeugen erhalten staatliche Subventionen, die den Wettbewerb massiv zulasten europäischer Hersteller verzerren. Wir unterstützen die Verhängung von Ausgleichszöllen auf chinesische PKW als letzte Maßnahme, falls nach den Verhandlungen mit China das wettbewerbswidrige Verhalten nicht abgestellt wird.