

## Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

### **Unsere Automobilindustrie braucht eine Zukunft – Den Industriestandort Deutschland wettbewerbsfähig machen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Automobilindustrie ist der bedeutendste Industriezweig in Deutschland. Die Wertschöpfungsketten der Fahrzeug- und Motorenhersteller sind tief mit dem deutschen und europäischen Mittelstand verbunden.

Überregulierung, unflexible Arbeitsregelungen, hohe Energiepreise und Lohnkosten schwächen den traditionsreichen deutschen Automobilstandort in einem sehr kompetitiven globalen Wettbewerb. Eine schwache Exportnachfrage, ein teils gezielt subventionierter internationaler Wettbewerb, eine hohe europäische Marktsättigung, die nationale Konsumzurückhaltung sowie abrupt beendete staatliche Förderprogramme erschweren die Lage zusätzlich. In der Folge befindet sich die gesamte deutsche Automobilindustrie in einer sehr schwierigen Lage, Produktionsstätten werden ins Ausland verlagert und Arbeitsplätze in Deutschland abgebaut.

Eine zentrale Ursache für die Krise der Automobilindustrie liegt in dem ideologisch verengten wirtschafts- und industriepolitischen Kurs der Ampel-Bundesregierung und der damit verbundenen Fokussierung auf einzelne, politisch definierte Technologien. Und selbst bei den von ihr politisch gewollten Technologien sorgt die Ampel für größtmögliches Förder-Chaos. Förderprogramme wie die Umweltprämie stoppt die Ampel abrupt und ohne jegliche Vorankündigung und bringt so die Nachfrage nach E-Autos zum Erliegen.

Für uns als CDU/CSU-Bundestagsfraktion gilt: Welche nachhaltige Antriebstechnologie sich durchsetzt, muss den Marktkräften überlassen werden. Zur Erreichung der Klimaziele braucht es, insbesondere auch für den Bestand, ein technologieoffenes Kraftstoffangebot. Die Bundesregierung sollte Entscheidungen für bessere Standortbedingungen treffen und alles für den Hochlauf einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur tun.

Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen ist die Einhaltung der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte derzeit nicht machbar. Die Flottenregulierung wurde im Jahr 2012 u.a. unter Annahmen einer günstigen Energieversorgung und hohen Absatzzahlen in China eingeführt. Spätestens seit Beginn des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine am 24. Februar 2022 haben sich diese Grundlagen geändert. Die Zeitenwende trifft auch den Automobilsektor in Form großer Unsicherheit.

Der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert soll zum 1. Januar 2025 um einen weiteren Schritt reduziert werden. Die mit einer Nichteinhaltung dieser CO<sub>2</sub>-Flottenziele einhergehenden Strafzahlungen in Milliardenhöhe würden die europäischen Automobilhersteller in der aktuellen Lage zu hart treffen. Die gesetzlich festgeschriebene Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte ignoriert die wirtschaftliche Realität sowie die derzeit ungünstigen Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Hochlauf der Elektromobilität. Die vor Jahren festgelegten ambitionierten Ziele müssen auf Grundlage aktueller Erkenntnisse und Erfahrungen der aktuellen Realität angepasst werden.

Daher ist eine Neuausrichtung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele für den gesamten Zeitraum von 2025 bis 2035 sowie eine Neuregelung von möglichen Strafzahlungen dringend nötig. Auch auf den wichtigsten außereuropäischen Exportmärkten der deutschen Autobauer, den USA und China, wurden die Fristen für die Elektrifizierung zeitlich nach hinten verschoben.

Wir wollen, dass Deutschland ein starkes Industrieland bleibt. Dazu gehört eine starke Automobilindustrie. Nur eine wettbewerbsfähige Automobilwirtschaft sichert Arbeitsplätze und Wohlstand in Deutschland und ist gleichermaßen in der Lage, in Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Neutralität zu investieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

konsequent für Technologieoffenheit einzutreten und die Rahmenbedingungen am Wirtschaftsstandort Deutschland für die Automobilwirtschaft und die anderen Industriezweige zügig zu verbessern;

A. auf europäischer Ebene folgende Maßnahmen zu ergreifen:

1. sich für die Aussetzung von Strafzahlungen bei Nichteinhaltung der europäischen Flottengrenzwerte auf EU-Ebene einzusetzen und dabei darauf hinzuwirken,
  - a) dass die Grenzwertregulierung schrittweise ausläuft, um eine doppelte Belastung der Industrie und der Kunden durch die CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung und die Aufnahme des Transport- und Wärmesektors in das EU-Emissionshandelssystem (ETS) ab 2027 zu vermeiden;
  - b) dass die rein fahrzeugseitige Betrachtung der Emissionen eines Fahrzeugs zugunsten einer ganzheitlichen Betrachtung des gesamten Lebenszyklus angepasst werden;
  - c) dass zukünftig die Öffnung für klimafreundliche Technologien ermöglicht wird;
2. sich konsequent für Technologieoffenheit einzusetzen und die Zukunft des Verbrennermotors durch klimafreundliche CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe dauerhaft und ohne Enddatum auf europäischer und nationaler Ebene regulatorisch über eine Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen auf die Flottengrenzwerte der Fahrzeughersteller, so lange diese Systematik rechtlich greift, zu sichern;
3. sich zur strategischen Sicherung der Rohstofflage aktiver auf EU-Ebene einzubringen und die Einrichtung einer europäischen Agentur für strategische Rohstoffprojekte sowie die Umsetzung eines Rohstofffonds zur Finanzierung der identifizierten strategischen Rohstoffprojekte voranzutreiben;
4. mit der Ausrufung eines Belastungsmoratoriums auf europäischer Ebene zusätzlichen Verwaltungsaufwand bis Ende 2026 auszuschließen und, wie angekündigt, 25 Prozent der Berichtspflichten durch EU-Gesetzgebung zu streichen;
5. handelspolitisch darauf hinzuwirken ein echtes „level playing field“ mit allen Handelspartnern für die deutsche und europäische Autoindustrie zu erreichen;

B. auf nationaler Ebene folgende Maßnahmen zu ergreifen:

1. die generelle Verbesserung der Rahmenbedingungen am Wirtschaftsstandort zügig voranzutreiben und dafür zu sorgen,
  - a) dass mit den Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung die Stromsteuer - dauerhaft und für alle auf das europäische Minimum (0,05 Cent/kWh) – sowie die Netzentgelte gesenkt werden;
  - b) dass durch die Ausrufung eines Belastungsmoratoriums auf nationaler Ebene ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand bis Ende 2026 für die Unternehmen ausgeschlossen wird und EU-Vorgaben ausschließlich 1:1 umgesetzt werden;
  - c) dass das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz sofort aufgehoben wird;
  - d) dass grundsätzlich nicht wertschöpfende Berichtspflichten reduziert werden;
2. die THG-Quote als Leitinstrument des Klimaschutzes im Verkehrssektor durch eine sukzessive Anhebung und durch die Beseitigung bestehender Betrugsanfälligkeiten (UER-Zertifikate und falsch deklarierte Biodieselimporte) zu ertüchtigen;
3. den Ausbau der flächendeckenden Ladeinfrastruktur für PKW und LKW voranzutreiben sowie durch stärkeren Wettbewerb eine Senkung des Ladestrompreises zu erreichen;
4. die Wasserstoffstrategie des Bundes dahingehend zu überarbeiten, dass auch der Verkehr in allen Fahrzeugsegmenten angemessen berücksichtigt wird;
5. die steuerliche Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu stärken und ab 2025 schrittweise
  - a) die Steuerbelastung für thesaurierte Gewinne auf 25 % abzusenken;
  - b) den Solidaritätszuschlag vollständig abzuschaffen;
  - c) eine temporäre, stark degressive „Turboabschreibung“, die signifikante Investitionsanreize über die bestehenden Abschreibungsmöglichkeiten hinaus schafft, einzuführen;
  - d) den Rücktrag von Verlusten flexibel auszugestalten und der Höhe nach auszuweiten sowie die Mindestbesteuerung beim Verlustvortrag zu verringern und anschließend bis 2029 vollständig auszusetzen;
  - e) die Anpassung der Dienstwagenbesteuerung und der Sonderabschreibung einzuführen.

Berlin, den [...]

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**