



Aktenzeichen: Pet 1-20-09-7762-014014

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 16.11.2023 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – als Material zu überweisen,
- b) dem Europäischen Parlament zuzuleiten.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, nur in Europa hergestellte E-Autos mit einem Umweltbonus zu fördern.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, derzeit würden E-Autos unabhängig von ihrem Herstellungsland gefördert. Bereits jetzt würden immer mehr E-Autos aus China importiert und diese subventioniert. Es könne nicht sein, dass mit deutschen Steuergeldern die chinesische Automobilindustrie aufgebaut und gestärkt werde. Vor diesem Hintergrund soll mit der Petition eine Reform dergestalt erreicht werden, dass nur noch in Europa hergestellte E-Autos gefördert werden sollen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 58 Mitzeichnungen und 15 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann. Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist zunächst darauf hin, dass die Bundesregierung mit einem technologieoffenen Ansatz das Ziel der Senkung von CO₂- und Schadstoffemissionen



verfolgt, damit baldmöglichst emissionsfreie bzw. neutrale Mobilität erreichbar wird. Das Maßnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität zielt auf den Klimaschutz unter gleichzeitiger Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.

Die Kaufprämie im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) sowie steuerliche Anreize sind darauf gerichtet, die Verbreitung umweltschonender Fahrzeuge im Markt zu unterstützen. Gemäß der Förderrichtlinie Umweltbonus können Fahrzeuge gleich welchen Antriebs, also auch Brennstoffzellenfahrzeuge, die keine lokalen CO₂-Emissionen aufweisen, einen Umweltbonus erhalten, den sich der Bund und die Automobilhersteller finanziell hinsichtlich der Finanzverpflichtungen aufteilen.

Der Ausschuss hebt ausdrücklich hervor, dass die Bundesregierung dabei zum einen die Einhaltung des europäischen Beihilferechts als auch die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen der Welthandelsorganisation (WTO) garantieren muss. Daher ist eine Einschränkung der Förderung auf in Europa hergestellte Fahrzeuge grundsätzlich nicht möglich. Stattdessen muss rechtlich auf den Tatbestand der Zulassung abgestellt werden: Fahrzeuge sind förderfähig, wenn diese in Deutschland zugelassen werden.

Der Ausschuss merkt an, dass in Anbetracht der Dynamik, die insbesondere den Aufbau der gesamten Batteriewertschöpfung erfasst, hier mittelfristig in deutlichem Umfang – etwa vergleichbar mit dem Umbau des Energiesystems hin zu erneuerbaren Energien – neue Wertschöpfung und Beschäftigung entstehen dürften. Diese betrifft dann nicht nur die Automobilwirtschaft, sondern sämtliche mit der neuen Wertschöpfung zusammenhängende Branchen, von Rohstoffverarbeitung über Batteriezellen, Batteriemanagement, Integration in neue Produkte bis hin zu Recycling.

Um ihre Wettbewerbsposition zu erhalten, muss die deutsche Automobilindustrie in die Technologien der Mobilität der Zukunft investieren. Der Transformationsprozess ist in vollem Gang – sowohl mit Blick auf neue Antriebstechnologien als auch im Bereich Digitalisierung, automatisiertes und vernetztes Fahren. Der Anteil von Elektroautos an den Pkw-Neuzulassungen in Deutschland ist deutlich gestiegen. Immer entscheidender wird, Hardware und Software zu integrieren. Das Auto der Zukunft wird Perfektion in beiden Kompetenzfeldern erfordern. Die deutsche Autoindustrie hier sehr gut unterwegs. Deutschland ist ein attraktiver Standort für die Entwicklung und Produktion



von Technologien für die Mobilität der Zukunft. Beispiele sind die Investitionen in den Aufbau neuer Batteriezellfertigung.

In diesem Zusammenhang macht der Ausschuss jedoch auf protektionistische Bestrebungen der USA aufmerksam. Mitte August 2022 unterzeichnete US-Präsident Joe Biden den Inflation Reduction Act of 2022 (IRA). Das Gesetz hat in der EU Sorgen über die Zukunft des Investitionsstandorts Europa und die Gefahr eines Handelskrieges ausgelöst.

Die deutsche Industrie sieht vor allem diejenigen Aspekte des Gesetzes kritisch, die europäische und andere ausländische Unternehmen benachteiligen. Dazu gehören u. a. die Kriterien für Steuergutschriften für Elektroautos, aber auch Buy-American- oder local-content-Anforderungen in anderen Bereichen. So sind z. B. 207 Milliarden US-Dollar (197 Milliarden Euro) des Gesamtpakets an die Bedingung geknüpft, dass der Kauf von E-Autos nur subventioniert wird, wenn ihre Batterien in Nordamerika hergestellt werden.

Mit der einseitigen Anreizfunktion des IRA, Produktionsstätten durch „domestic content“-Regelungen in die USA zu verlagern, entsteht die Gefahr eines Win-Lose-Programms für die jeweiligen Wirtschaftsstandorte. Vor diesem Hintergrund erscheinen die im IRA festgeschriebenen Förderkriterien für die transatlantische Zusammenarbeit problematisch: Es liegt ein Widerspruch darin, einerseits im Rahmen der WTO und des von der EU und USA gemeinsam eingesetzten Committees TTC eine enge Abstimmung anzustreben, einen Subventionswettbewerb zu vermeiden zu wollen und das Konzept des „friend-shoring“ zu verfolgen, andererseits aber mit dem IRA eine de facto-Benachteiligung der EU festzuschreiben.

Von Seiten einiger EU-Mitgliedstaaten (z. B. Frankreich) ist die Forderung erhoben worden, Europa solle mit verstärkter staatlicher Unterstützung eigener Unternehmen reagieren („Buy European Act“). Aus Deutschland kam u. a. der Vorschlag, im Konfliktfall Quoten festzulegen, wie viel eines bestimmten Produktes in der EU produziert werden muss. Diese Positionen sind jedoch umstritten.

Derzeit arbeitet die Europäische Kommission in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der US-Regierung (IRA Task Force) daran, Anforderungen an die lokale Fertigung, die der IRA stellt, abzumildern.



Aus Sicht des Petitionsausschusses sollte ein Handelskrieg möglichst vermieden werden und eine adäquate Lösung im Einklang mit den Regeln der WTO gefunden werden.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss aus den oben dargelegten Gründen, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – als Material zu überweisen, um zu erreichen, dass sie im Rahmen der weiteren Beratungen einbezogen wird, und um auf die handelspolitische Problematik besonders aufmerksam zu machen.

Im Hinblick auf die EU-Beihilfevorschriften empfiehlt der Ausschuss zudem, die Petition dem Europäischen Parlament zuzuleiten, da dessen Zuständigkeit betroffen ist.