

## Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Matthias Büttner, Marc Bernhard, Peter Boehringer, Marcus Bühl, Siegbert Droese, Mariana Harder-Kühnel, Dr. Heiko Heßenkemper, Martin Hohmann, Stefan Keuter, Sebastian Münzenmaier, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Gerold Otten, Tobias Matthias Peterka, Martin Reichardt, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

### Deutschlands Automobilindustrie unterstützen – Gleichstellung von Wasserstofffahrzeugen mit von synthetischen Kraftstoffen oder Biokraftstoffen angetriebenen Fahrzeugen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Es gibt keinen wissenschaftlichen Beweis für einen maßgeblichen Einfluss auf das Weltklima durch vom Menschen verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die angeblichen Beeinträchtigungen beruhen auf unbelegten, hypothetischen Annahmen.

Die derzeit bestehenden EU-Regelung zur Begrenzung des Kfz-Flotten-CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sind weder verhältnismäßig noch notwendig und benachteiligen in eklatanter Weise den Individualverkehr. Sie sind somit schnellstmöglich zu beseitigen. Hilfsweise sind weitere Verschärfungen zu unterlassen und nur vorübergehend, höhere Grenzwerte bzgl. des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einzuführen. Für den Geltungszeitraum dieser Regeln beschränkt, sind nun notgedrungen begrenzt Maßnahmen erforderlich, um sonst unvermeidbare Nachteile für Antriebstechnologien basierend auf Verbrennungsmotoren oder gar deren Aufgabe zu vermeiden.

Fahrzeuge, die mit Wasserstoff angetrieben werden, sind von der Kraftfahrzeugsteuer befreit und nehmen an der Energiesteuer auf Mineralöle, der die übrigen Kraftfahrzeuge zusätzlich unterliegen, nicht teil. Bei Lkw gilt ferner eine Befreiung der Mautpflicht. Begründet werden diese Regelungen durch die besondere Förderwürdigkeit dieser Antriebe aufgrund ihrer besonderen Umweltverträglichkeit. Teilweise dürfen mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge darüber hinaus auch Fahrspuren und Parkplätze benutzen, die für den übrigen Verkehr gesperrt sind.

Neben den oben aufgeführten Antrieben gibt es jedoch eine Reihe von weiteren Antriebskonzepten, die hinsichtlich der Umweltverträglichkeit mit den Eigenschaften jener vergleichbar sind. Der Betrieb von Verbrennungsmotoren mit synthetisch hergestellten Kraftstoffen (E-Fuels) unter Verwendung von CO<sub>2</sub> oder auch der Betrieb mit Biokraftstoffen, hergestellt aus Reststoffen, welche dem Wirtschaftskreislauf entstammen, stellen eine solche Option dar. Die Verwendung anderweitig hergestellter Biokraftstoffen wird dabei nur angestrebt, sofern bei deren Herstellung keine Subventionen verwendet wurden. Diese verbrennungsmotorischen Antriebe weisen gegenüber dem Wasserstoffantrieb keinerlei schlechtere CO<sub>2</sub>-Emissionen auf und haben zusätzlich den Vorteil, bei der Versorgung der Fahrzeuge auf das vorhandene Tankstellennetz zurückgreifen zu können.

Im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie will die Bundesregierung prüfen, ob der zur Herstellung von sogenanntem „grünem Wasserstoff“ verwendete Strom weitgehend von Steuern, Abgaben und Umlagen zu befreit werden kann. Insbesondere wird eine Befreiung der Produktion von grünem Wasserstoff von der EEG-Umlage angestrebt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sämtliche Regelungen zum Flottenverbrauch, welche den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Personenkraftwagen begrenzen, unverzüglich zurückzuführen auf 130g CO<sub>2</sub> pro km. Beziehungsweise, soweit es die Kompetenzen der EU betrifft, auf dieser Ebene auf eine Erhöhung auf 130g CO<sub>2</sub> pro km hinzuwirken;
2. sämtliche Bestrebungen, die eine Verschärfung der Begrenzungen nach 1. zur Folge haben zu unterlassen;
3. bei dem Ergebnis der Prüfung, ob der zur Herstellung von sogenannten „grünen Wasserstoff“ verwendete Strom weitgehend von Steuern, Abgaben und Umlagen befreit werden kann, den zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen und nach den Kriterien unter I. hergestellten Biokraftstoffen verwendeten Strom gleich zu behandeln und die darauf aufbauenden Gesetzesänderungen vereinheitlicht zu fassen;
4. die Befreiung der Produktion von synthetischen Kraftstoffen und nach den Kriterien unter I. hergestellten Biokraftstoffen von der EEG-Umlage anzustreben;
5. das Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) so zu ändern, dass die Steuerbefreiung für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge (§ 3d) analog auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gilt, sofern technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können;
6. das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) so zu ändern, dass die für mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeuge anzuwendenden Vorschriften analog auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gelten, sofern technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können;
7. das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) so zu ändern, dass die für mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeuge geltenden Erleichterungen und Befreiungen hinsichtlich der Benutzung der Straßen und Entrichtung von Gebühren auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gelten, sofern sichergestellt ist, dass diese

- nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können;
8. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, bei denen sichergestellt ist, dass diese nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können, einkommensteuerrechtlich mit Fahrzeugen gleichzustellen, die mit Wasserstoff betrieben werden;
  9. darauf hinzuwirken, dass alle Verkehrsmittel, wie Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Lokomotiven, Flugzeuge und Schiffe, die mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden, als Null-Gramm-CO<sub>2</sub>-Fahrzeuge auf europäischer Ebene eingestuft werden;
  10. bei denen in Maßnahme 6 der Wasserstoffstrategie beschriebenen Fördermaßnahmen zur Marktaktivierung, insbesondere die Zuschüsse zum Kauf von Fahrzeugen, so abzuändern, dass diese Mittel auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gelten, sofern technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können;
  11. sich bei die den Beratungen zur Wasserstoffstrategie der EU dafür einzusetzen, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, sofern technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können, Fahrzeugen, die mit Wasserstoff betrieben werden, rechtlich gleichgestellt werden;
  12. sich während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft dafür einzusetzen, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, sofern technisch sichergestellt ist, dass diese nur mit synthetischen Kraftstoffen oder mit, nach den Kriterien unter I. hergestellten, Biokraftstoffen betrieben werden können, Fahrzeugen, die mit Wasserstoff betrieben werden, rechtlich gleichgestellt werden.

Berlin, den 8. September 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## **Begründung**

Für die Industrienation Deutschland ergibt sich durch die sukzessive Verschärfung der von der EU vorgegebenen Abgasvorschriften die Notwendigkeit der Umstellung der Fahrzeugflotten auf geeignete Antriebskonzepte. Dabei wurde von den Beteiligten bisher mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge bevorzugt, die allerdings hinsichtlich der notwendigen Versorgungsinfrastruktur andererseits erhebliche Aufwendungen induziert. Darüber hinaus weisen mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge auch noch eine Reihe von herstellungs- und nutzungsspezifischen Nachteilen auf, wie z.B. erhebliche Drücke von mehreren hundert bar und/oder sehr niedrige Temperaturen bei den Tanksystemen in den Fahrzeugen, wesentlich

höherer Energiebedarf bei den Tankstellen, Verflüchtigung des Tankinhalts und damit einhergehende Gefahren.

Herkömmliche Verbrennungsmotoren können problemlos auch mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden. Unter der Voraussetzung, dass der Strom für die Herstellung derartiger Kraftstoffe aus sauberer und nachhaltiger Produktion zur Verfügung steht, fällt die Umweltbilanz gegenüber der für mit Wasserstoff notwendigen Gesamtkette auf der Grundlage des heutigen Strommixes sogar noch günstiger aus. Insofern ist eine rechtliche Gleichstellung dieser Konzepte mit dem Wasserstoffantrieb dringend geboten.

Biokraftstoffe verbrennen ebenfalls CO<sub>2</sub>-neutral und sollten in die erforderlichen Gesetzesänderungen mit einbezogen werden, insbesondere da die Herstellung künftig aus Abfallprodukten der Forst- und Landwirtschaft erfolgen kann.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*