

---

## Europäische Zulieferer stellen sich gegen Elektro-Dogmatismus

Von Jens Meiners, cen

Die Linie der EU ist klar: Nur mit batteriegetriebenen Autos lässt sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nachhaltig verringern, gar auf null reduzieren. Doch der Umstieg hakt, viele Käufer vertrauen weiterhin auf Verbrennungsmotoren oder verzichten zumindest auf den Neukauf eines Autos. Es gibt eine andere Lösung: Saubere Kraftstoffe, mit denen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf null reduziert werden kann, sogar mit existierenden Autos. Doch die EU-Behörden weigern sich, diese Lösung anzuerkennen, beharren auf E-Autos. Jetzt ist der CLEPA, dem mächtigen Verband der europäischen Automobilzulieferer, der Kragen geplatzt.

Mit einem offenen Brief an den französischen Präsidenten Emmanuel Macron appelliert er im Namen seiner 3000 Mitglieder, das Ruder herumzureißen. Und den Beitrag, den e-Fuels zur Bekämpfung des Klimawandels leisten können, auf europäischer Ebene zu honorieren.

In sechs Fragen, die der Verband formuliert, werden die wichtigsten Punkte herausgearbeitet. So unterstreicht CLEPA, dass das CO<sub>2</sub>-Einsparpotential bei Verbrennungsmotoren mit e-Fuels und Biokraftstoffen sogar jenes von Elektroautos übersteigt und dass es mit diesen Kraftstoffen möglich ist, auch mit der 300 Millionen Fahrzeuge umfassenden Bestandsflotte einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die sozialen Verwerfungen zu vermeiden, die aus einem erzwungenen Umstieg zu Elektroautos resultieren würden.

Der Verband klagt an: Warum riskiert die EU den Verlust von 500.000 Arbeitsplätzen in der etablierten Wertschöpfungskette anstatt graduell auf saubere Kraftstoffe umzusteigen? Warum will sie die Entwicklungsführerschaft beim Verbrenner zugunsten von Ländern wie China, wo man auch langfristig auf Technologieoffenheit setzt, aufgeben?

Und so fordert der Zuliefererverband dringend die Anerkennung sauberer Kraftstoffe auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen – und eine Revision der verzerrten Bewertungskriterien der EU, die sich strikt auf eine Betrachtung „vom Tank zur Straße“ beschränken. Denn die Regulierer erfassen damit weder den geschlossenen CO<sub>2</sub>-Kreislauf sauberer Kraftstoffe noch die beträchtlichen Emissionen von Elektroautos – zum Beispiel bei der Gewinnung von Rohstoffen, der Produktion, ihrem Betrieb mit oftmals schmutzigem Strom sowie bei der Entsorgung.

Nachdem aus der deutschen Politik bislang nur Lippenbekenntnisse zu synthetischen Kraftstoffen kommen, setzen die Unternehmer nun auf Frankreich, das derzeit die EU-Präsidentschaft innehat. Und sie hoffen, dass Macron bewusst ist, dass auch in Frankreich hervorragende Autos mit Otto- und Dieselmotor gebaut werden. (Jens Meiners, cen)

---

## Bilder zum Artikel



Frankreichs Präsident Emmanuel Macron im Peugeot 5008.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep

---