



IG METALL POSITION

**Zur EU-Gesetzgebung
CO₂-Flottengrenzwerte**

Aktualisierung am 31. Mai 2022

Die IG Metall hat im Sommer 2021 ihre Position zu den Vorschlägen der EU-Kommission „Fit für 55“ dargelegt (Papier der Arbeitsgruppe CO₂ der IG Metall „Fit für 55“). Seitdem hat sich die Debatte fortentwickelt und konkretisiert, die Kommission hat 13 Rechtsetzungsinitiativen zur Umsetzung vorgestellt und die Verhandlungen treten nun in ihre entscheidende Phase ein.

Für die Automobilbranche ist dabei insbesondere die Richtlinie zu den CO₂-Flottengrenzwerten von zentraler Bedeutung. Aus Anlass der Beschlussfassung im Umweltausschuss des Europäischen Parlamentes vom 11.5.2022 ergänzt, aktualisiert und konkretisiert die IG Metall ihre Position zur kommenden Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlamentes sowie zu den dann folgenden Trilog-Verhandlungen zwischen EU-Kommission, Europäischem Rat und Europäischem Parlament wie folgt:

Grundsätzliches:

Die IG Metall sieht die dramatische Beschleunigung des Klimawandels und die Handlungsnotwendigkeiten im Verkehrsbereich. Wir stellen uns weiterhin der Aufgabe, die aus dem Pariser Klimaabkommen folgenden Ziele auf Unternehmensebene mit umzusetzen, schrittweise, zügig und so, dass der Umbau der Industrie sozialverträglich gelingt. Wir betonen aber, dass dieses Ziel nicht mit allen in der Debatte vertretenen Positionen gleichermaßen vereinbar ist.

Die letzte Revision der Flottengrenzwerte ist erst drei Jahre her. Die kurzatmigen Regulierungsveränderungen schaffen für Unternehmen und insbesondere auch für die Arbeitnehmerseite große Probleme. Unternehmen denken und funktionieren in großen Planungszeiträumen. Das gilt auch für sozialpartnerschaftliche Verhandlungen innerhalb der Unternehmen zu Standorten, Beschäftigungssicherung und Personalentwicklung.

Der schrittweise Übergang zur Elektrifizierung ohne Massenentlassungen wird in einer Vielzahl von Betrieben durch Standortvereinbarungen garantiert, die eine steile Abnahme der klassischen Verbrennungsmotorik durch einen Hochlauf von Plug-In-Hybriden und voll-elektrischen Fahrzeugen vorsehen. Schnelle, radikale und immer neue Verschärfungen von zeitnahen Zwischenzielen stellen oft erst kürzlich getroffene strategische Entscheidungen der Unternehmen wieder in Frage und gefährden damit auch die Verhandlungserfolge der Arbeitnehmerseite in den Unternehmen. Das gilt in besonderem Maße für die gesamte Zulieferindustrie. Die Sozialverträglichkeit des Umbaus zu gewährleisten wird schwierig bis unmöglich, betriebsbedingte Kündigungen in großem Umfang wären die Folge.

Zu den Reduktionszielen

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht als mittelfristiges Reduktionsziel vor, dass die CO₂-Emissionen von

PKW bis 2030 gegenüber dem Basiswert von 2021 um 55 Prozent abgesenkt werden müssen und als Fernziel für das Jahr 2035 einen Flottengrenzwert von Null Gramm. Neufahrzeuge dürfen dann kein CO₂ mehr ausstoßen. Nach heutigem Stand der skalierbaren Technik ist das ausschließlich mit rein batterieelektrischen Fahrzeugen möglich. Die Verbrennungstechnologie würde damit im PKW-Bereich im Jahr 2035 faktisch aus dem europäischen Markt für Neufahrzeuge verschwinden.

Die IG Metall hält dieses Ziel für sehr ambitioniert. Einige Automobilhersteller planen bereits für eine derartige Entwicklung. Das Ziel könnte erreichbar sein, allerdings nur unter einer Reihe von Bedingungen. Dazu gehören:

- ▶ Eine europaweit ausreichend ausgebaute – private sowie öffentlich zugängliche – Ladeinfrastruktur, denn die Mehrheit der Verbraucher*innen wird sich erst dann für den Kauf eines batteriebetriebenen Elektrofahrzeugs entscheiden, wenn ihre Autos auch geladen werden können; die Verordnung über den Aufbau der Ladeinfrastruktur und der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) muss deshalb verbindliche Ziele für alle Mitgliedsstaaten vorgeben und zügig umgesetzt werden.
- ▶ Die europaweit ausreichend ausgebaute Versorgung mit erneuerbarer Energie – denn nur wenn E-Fahrzeuge erneuerbar fahren – sind sie überhaupt klimafreundlich, und die Konkurrenz um sauberen Strom ist bereits jetzt sehr groß.
- ▶ Die Lösung diverser Lieferketten- und Rohstoffversorgungsprobleme in der Wertschöpfungskette der Elektromobilität, damit nicht neue einseitige Abhängigkeiten bei Rohstoffen und Wertschöpfung entstehen, insbesondere bezüglich der Batterien. Dabei sind Politik und Unternehmen gleichermaßen gefragt. Möglichst hohe Anteile der automobilen Wertschöpfungskette sollten dabei in der Europäischen Union und unmittelbar angrenzenden Regionen aufgebaut werden. Das schafft resiliente Lieferketten und neue Chancen für Zulieferer.
- ▶ Eine umfangreiche sozial-, arbeitsmarkt- und regionale, strukturpolitische Unterstützung beim Umbau der Industrie sowie beim Aufbau neuer Wertschöpfung und Beschäftigung, denn wenn der Wandel massenhafte Arbeitslosigkeit und Wohlstandsverluste erzeugt, wird er die Akzeptanz in der Bevölkerung verlieren. Dazu

gehören entsprechende beihilferechtliche Anpassungen, um von Strukturwandel betroffene Regionen auch proaktiv unterstützen zu können.

Das Erreichen eines Flottengrenzwertes von Null im Jahr 2035 ist also an Bedingungen geknüpft, deren Umsetzung bisher keineswegs im ausreichenden Maße sichtbar ist. Sollte sich das nicht verbessern, muss die Zielstellung in den kommenden Jahren neu bewertet werden, etwa im Zusammenhang eines ausführlichen Reviews im Jahr 2028.

Die Märkte außerhalb der Europäischen Union sind von dieser Regulierung nicht betroffen, der Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungstechnologie bleibt dort möglich. Welche Technologie sich in den verschiedenen außereuropäischen Märkten durchsetzen wird, ist aus heutiger Sicht noch nicht entschieden.

Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat sich in seiner Abstimmung am 11. Mai auf eine Erhöhung der Reduktionsambitionen für 2025 von 15 Prozent auf 20 Prozent festgelegt. Außerdem soll der Anrechnungsfaktor für Niedrig- und Nullemissionsfahrzeuge (ZLEV) ab 2025 entfallen. Auf weitere Verschärfungen gegenüber dem Vorschlag der EU-KOM und auf weitere zusätzliche Zwischenziele, etwa für das Jahr 2027 hat er verzichtet. Damit haben sich diverse, viel weitergehende Vorstöße der vergangenen Wochen nicht durchgesetzt. Die IG Metall hat im gesamten Verlauf dieser Verhandlungen darauf hingewiesen, dass weitere Verschärfungen und insbesondere sehr zeitnahe Zwischenziele die oben beschriebenen Konsequenzen haben, den sozialverträglichen Umbau der Industrie in Frage stellen und nicht zielführend sind. Wir begrüßen daher, dass sich diese Positionen nicht durchgesetzt haben und drängen darauf, dass dies auch im weiteren Verlauf so bleibt. In der kommenden Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlaments und in den dann anstehenden Trilog-Verhandlungen zwischen EP, Europäischem Rat und EU-Kommission bedarf es einer Entscheidung zugunsten der Sozialverträglichkeit und der Planungssicherheit im Umbau, insbesondere für die Beschäftigten der Automobilzulieferer.

Denn auch die nun beschlossene Position des Umweltausschusses birgt noch Risiken. Wenn das Ambitionsniveau für 2025 von 15 Prozent auf 20 Prozent erhöht würde, die Anrechnung von ZLEV ab 2025 wegfiel und bereits im kommenden Jahr 2023 Plug-In-Hybrid Fahrzeuge in Deutschland nicht mehr gefördert würden, dann gerieten mühsam ausgefeilte und ausgehandelte Planungen bereits sehr kurzfristig in Gefahr. Dies hätte auch unmittelbar massive Auswirkungen auf Standorte und Beschäftigung deren Belegung entlang des bisher bekannten Pfads geplant und vereinbart ist.

Auch Zulassungsverbote müssen bei der Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlamentes abgelehnt werden. Sie weichen von der gesamten Logik der Flottengrenzwert-Regulierung ab und konterkarieren neben allen darauf ausgerichteten Planungen auch den Anreiz zu deutlich schnellerer Elektrifizierung.

Zur Rolle von Plug-In-Hybrid Fahrzeugen

Die IG Metall setzt sich für eine vorerst weiterlaufende Förderung von Plug-In-Hybrid Fahrzeugen ein. Und dies aus mehreren Gründen:

Die derzeitige Marktakzeptanz zeigt, dass die Plug-in-Hybridtechnik als Einstiegstechnologie und Wegbereiter fungieren kann, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die Regulierung der Flottengrenzwerte sollte so ausgestaltet sein, dass diese Fahrzeuge nicht aus dem Markt gedrängt werden. Die Produktion dieser Fahrzeuge spielt auch eine wichtige Rolle bei der erfolgreichen Transformation der Zulieferindustrie, sie verschafft Zeit für den technologischen Wandel und dient auch der Abfederung des massiven Arbeitsplatzabbaus. Auch diesbezüglich wurden viele Entscheidungen und Standortvereinbarungen erst vor sehr kurzer Zeit getroffen, in Reaktion auf erst jüngst getroffene Regulierungsentscheidungen. Die Automobilindustrie und ihre Beschäftigten brauchen auch und gerade in Zeiten eines sehr dynamischen Wandels ein Mindestmaß an Planungssicherheit.

Auf nationaler Ebene plädiert die IG Metall für die Fortführung der Förderung von Plug-In-Hybrid Fahrzeugen. Angesichts der umweltpolitisch motivierten Kritik an diesen Fahrzeugen spricht aus Sicht der IG Metall allerdings vieles dafür, die Förderung von Plug-In-Hybriden am tatsächlichen Beitrag zum Klimaschutz – das heißt an der elektrischen Reichweite und den elektrischen Fahranteilen – auszurichten.

Zur Rolle synthetischer Kraftstoffe

Erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe sowie E-Fuels könnten eine begrenzte Rolle bei der Senkung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs spielen, insbesondere durch Beimischung zu den Treibstoffen der bestehenden Fahrzeugflotte und bei schwer elektrifizierbaren Segmenten wie dem Luftverkehr oder bei Schwerlast- und Sonderfahrzeugen. Innerhalb des Systems der PKW-Flottengrenzwerte ist eine Anrechnung von synthetischen Kraftstoffen dafür nicht zielführend. Vor diesem Hintergrund lehnt die IG Metall ein System ab, bei dem Hersteller sich schwächere PKW-Flottengrenzwerte dadurch erkaufen können, dass sie über ein Zertifikatssystem synthetische Kraftstoffe in Umlauf bringen. Darüber hinaus muss die EU-Rechtsetzung dafür sorgen, dass für alternative Kraftstoffe strikte Nachhaltigkeitsnormen gelten.

Zu den Reduktionszielen für leichte Nutzfahrzeuge

Für das Segment der leichten Nutzfahrzeuge sehen sowohl der Kommissionsvorschlag als auch der Umweltausschuss des EP analoge Reduktionsschritte vor, lediglich um einige Prozentpunkte gegenüber den PKW versetzt. Die IG Metall unterstützt die Dekarbonisierung der leichten Nutzfahrzeuge, weist aber sowohl auf den besonderen Produktions- und Entwicklungszyklus als auch auf die typische Nutzung dieser Fahrzeuge hin. Gerade in diesem Segment ist zu befürchten, dass die Reduktionsziele ohne eine einsatzbereite Ladeinfrastruktur zur Unterstützung des Übergangs kaum zu erreichen sein werden.

Just Transition

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments gewerkschaftliche Forderungen zu einem gerechten Übergang in der Transformation aufgenommen hat und die EU-Kommission beauftragt, bis Ende 2023 den nötigen Finanzbedarf darzulegen, um negative Auswirkungen auf die Beschäftigung und andere wirtschaftliche Aspekte abzumildern.