



CO₂-Grenzwerte, Klimaschutzgesetz und Auswirkungen auf die Beschäftigung in Deutschland

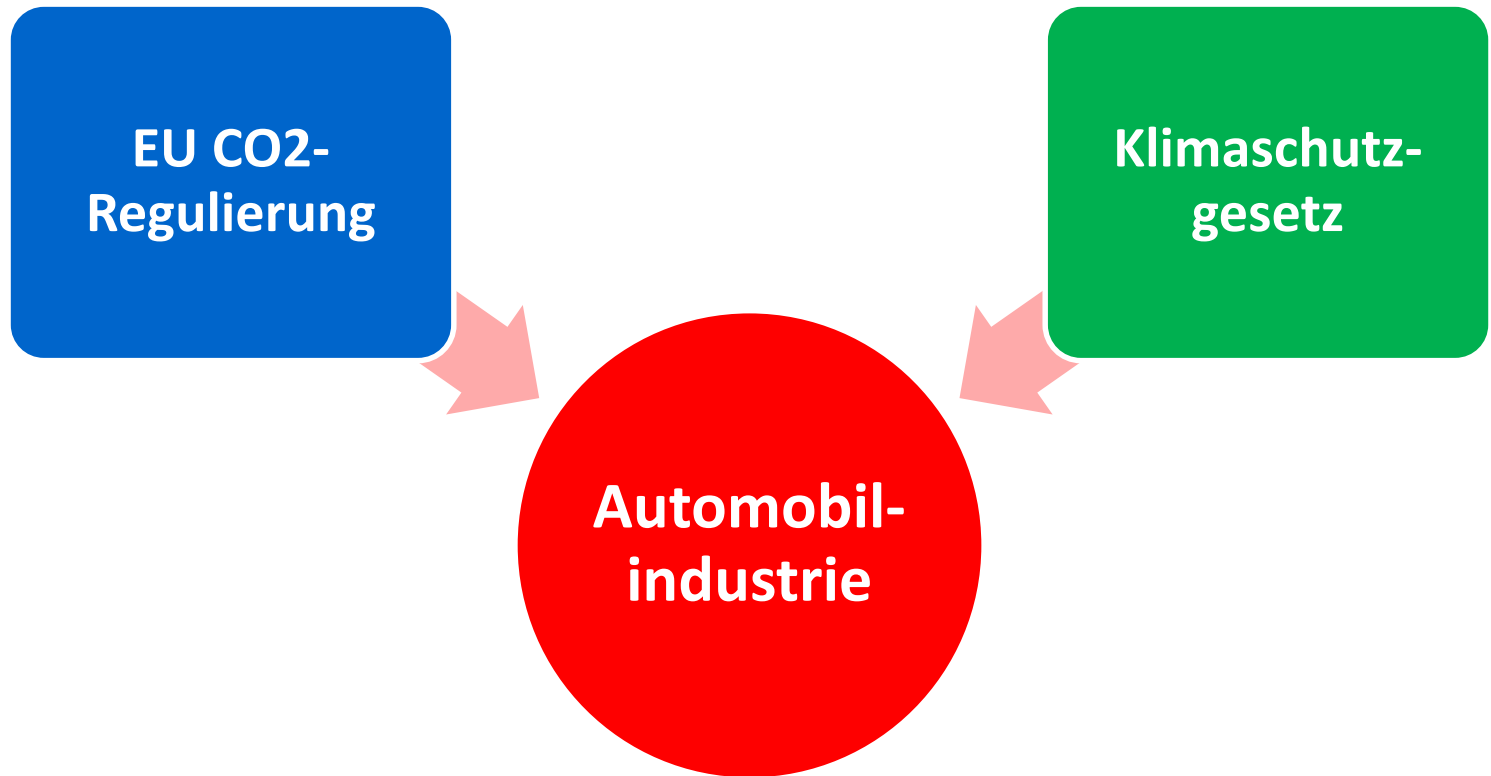
Automobilkonferenz Bayern, 12./13. Juli 2018

- 1. CO2-Regulierung in Brüssel – Stand und Perspektiven**
2. Klimaschutzgesetz Deutschland – Ziele, Risiken und Verfahren
3. Transformation als Politikfeld der IG Metall

Zwei Hauptstränge der Klimapolitik

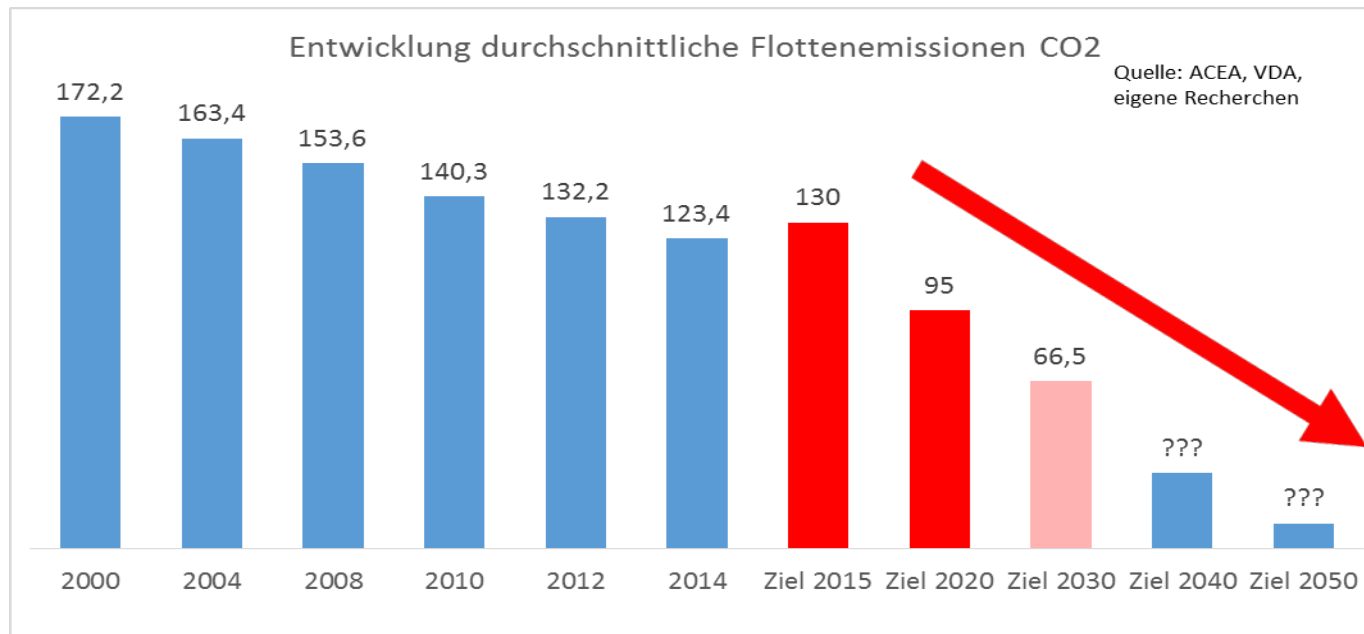


| Vorstand



Klimapolitik gibt den Takt vor

- EU: CO₂-Reduzierung um 80-95% bis 2050 erfordert weitgehende Dekarbonisierung des Verkehrs
- Aktuell Vorschlag der KOM: -30% CO₂ von 2021-2030
- Treibt die weitere Optimierung des Verbrennungsmotors
- Erzwingt den Markthochlauf von null-Emissionsfahrzeugen





Zielsetzungen der neuen CO₂ Standards nach 2020/21

PARISER ABKOMMEN

Beitrag um die EU Verpflichtungen unter dem Pariser Abkommen kosteneffizient zu erreichen

KONSUMENTEN

Minderung der Spritrechnung der Autofahrer

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und Sicherung der Beschäftigung in der EU

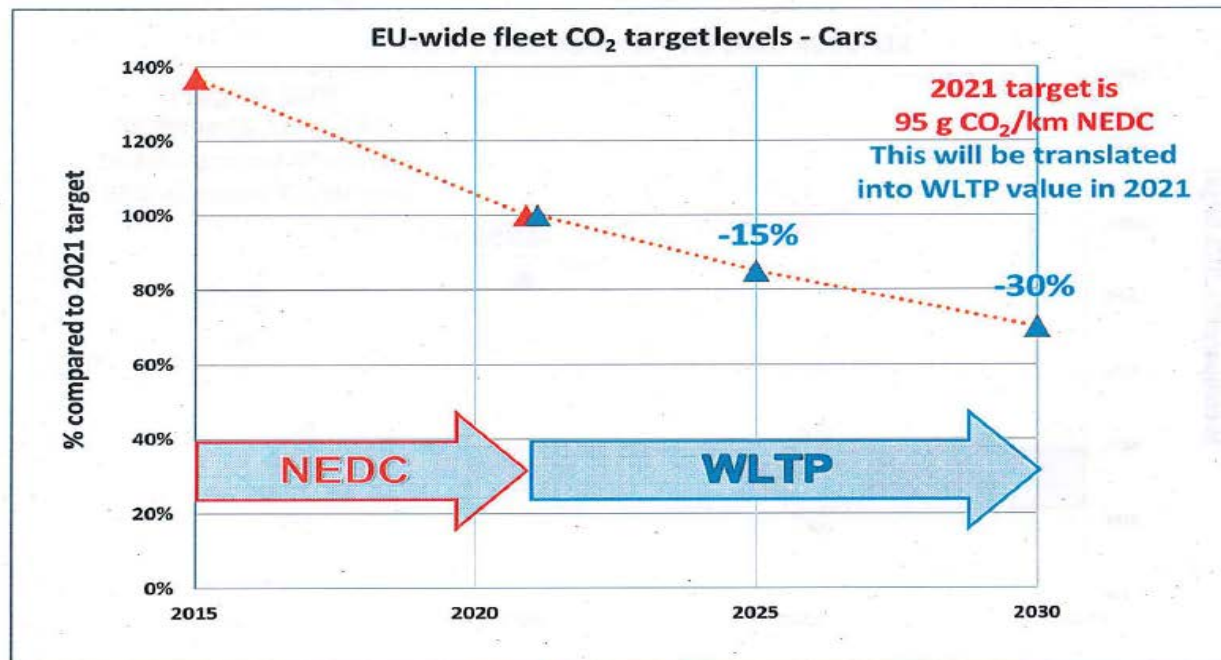
Co-benefits

Luftqualität

Energieversorgungssicherheit



Neue EU flottenweite 2025 und 2030 Ziele - PKWs

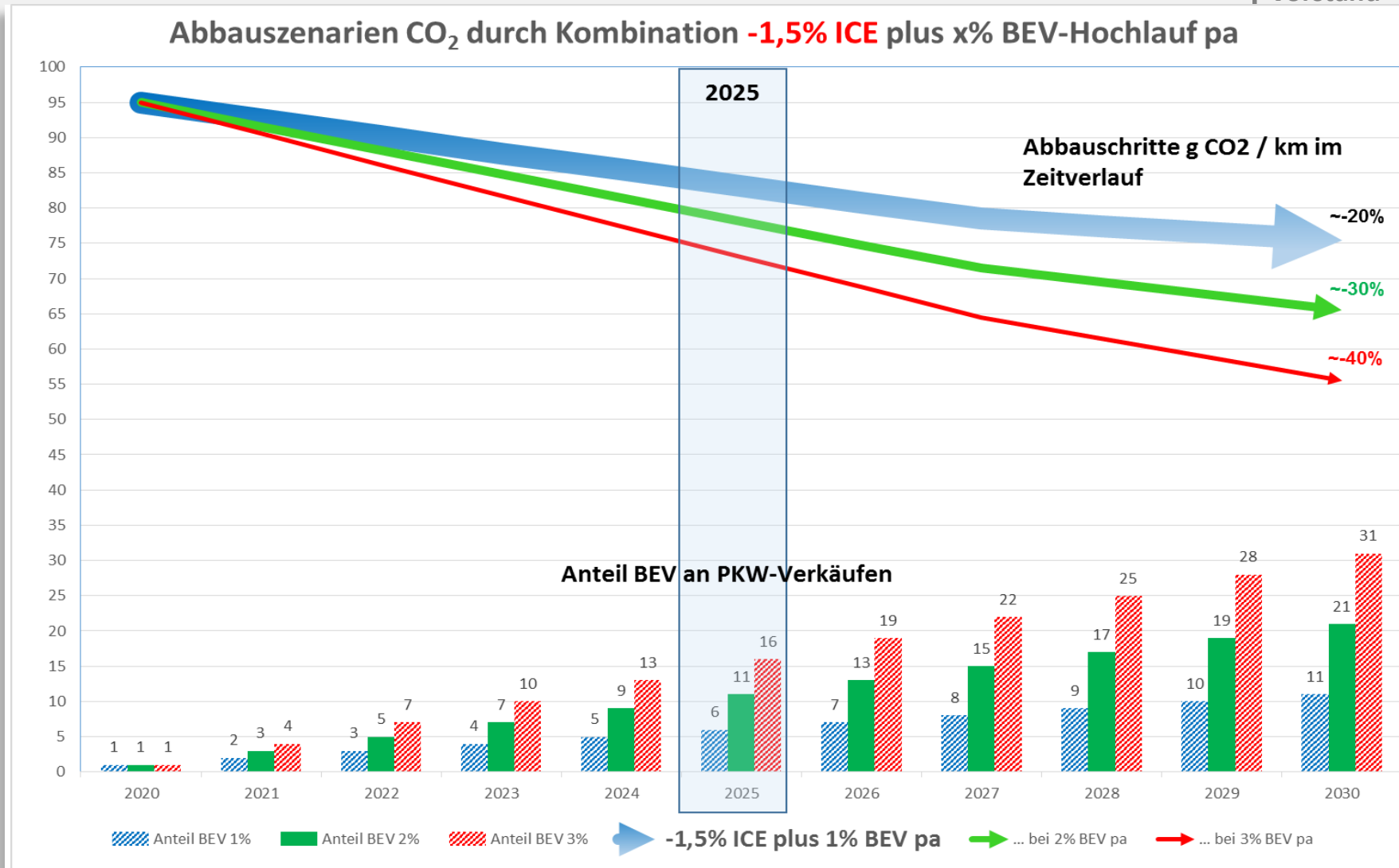


Climate Action

KOM-Vorschlag ist **ambitioniert!**



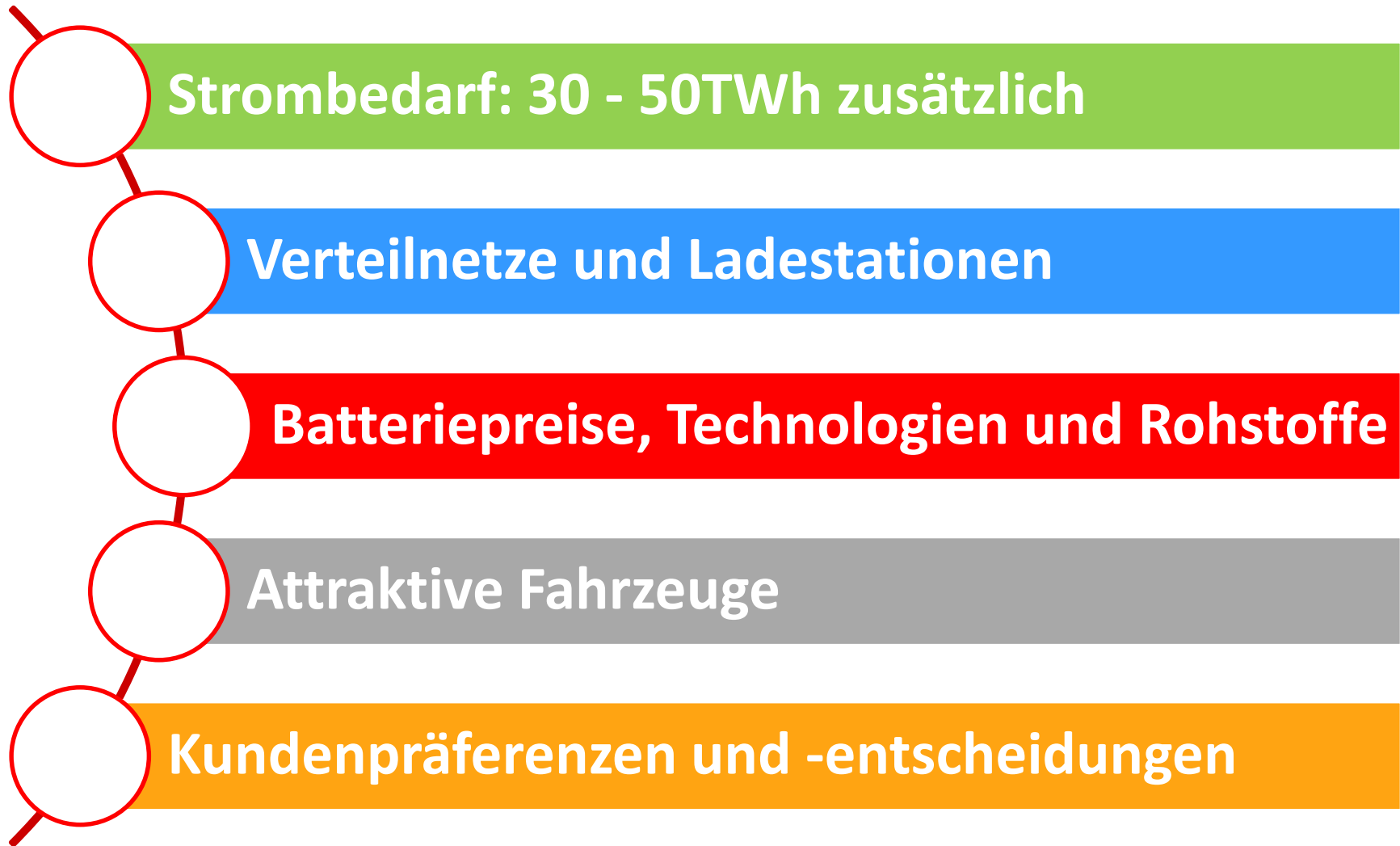
| Vorstand



KOM-Vorschlag ist **voraussetzungsvoll!**



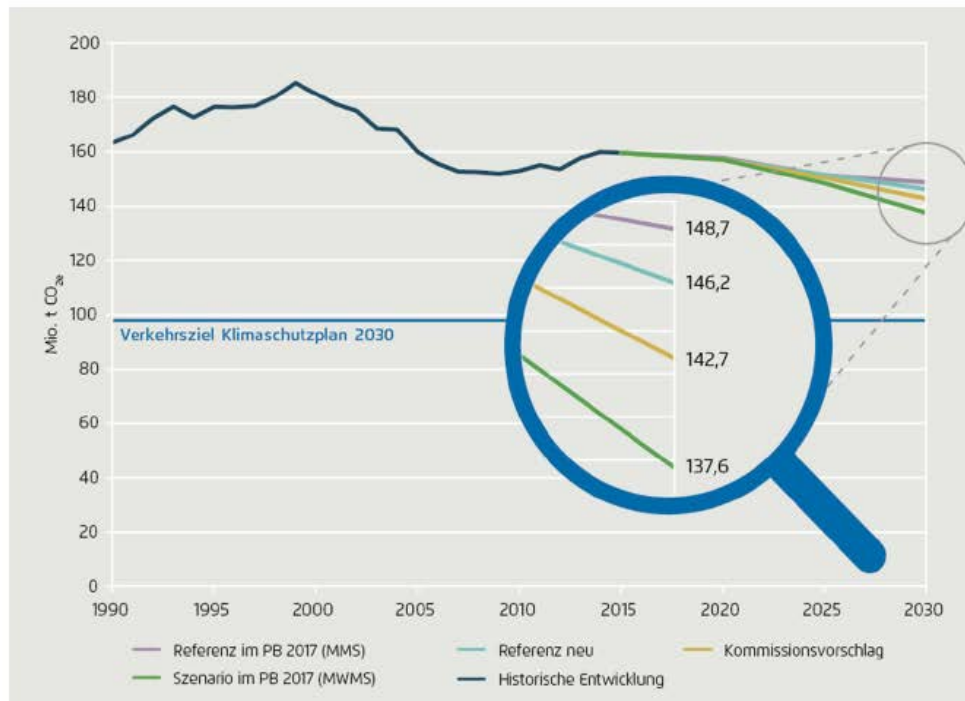
| Vorstand



- In der politischen Arena gelten die **-30% der KOM als Untergrenze**, das BMU und die SD-Fraktion in Brüssel votieren für -50%, Grüne und Umweltverbände fordern gar eine Reduzierung um -75%.
- Offenbar gilt aber eine **Elektrifizierungsquote von 20% - 25%** für 2030 als machbare Obergrenze.
- Die **realisierbaren Potentiale von ICE** werden dagegen deutlich unterschiedlicher bewertet: IGM geht von ca. -12% aus, die KOM rechnet mit ca. -18%. BMU und NGO belegen ihre Annahmen im Einzelnen nicht, müssten darüber aber das Delta zu ihren Forderungen schließen:
 - **BMU / SD: 25%** CO₂-Minderung durch ICE-Effizienz?
 - **NGO / Grüne: 50%** CO₂-Minderung durch ICE-Effizienz?
- Beide Stoßrichtungen sind nur möglich mit **massiven Eingriffen in die Fahrzeugflotten** – darin liegt der Kern der Vorschläge!

Vermischung mit KSP - gegenläufige Betrachtungsweise

Die Bedeutung der Pkw-CO₂-Regulierung zur Erreichung der Klimaschutzziele im deutschen Verkehrssektor bis 2030



- Die von KOM vorgeschlagene Regelung vermindert CO₂ von Pkw nur um etwa 3,5 Mio. t
- Auch mit KOM-Vorschlag verbleibt immer noch eine Lücke von rund 45 Mio. t zum Verkehrsziel
- Bei weitreichenderen Grenzwerten könnte die Minderung durch diese Maßnahme bei rund 10 bis rund 20 Mio. t. liegen.

Quelle: Agora Verkehrswende (2018), S.6



- **Stellungnahme Bundesregierung steht aus:** Kabinett am 20.06., Europäischer Rat am WE, Umweltministerkonferenz am 25.06., Anhörung im Umweltausschuss am 27.06.
- **EU-Umweltausschuss:** ist schon in Detailgesprächen über Änderungsanträge, soll sich im September final mit Verordnung befassen.
- **Europaparlament:** Endgültige Behandlung ist für Oktober geplant, danach schließen sich die Trilog-Gespräche an. Ziel ist es aus Sicht von SD und Grünen, das Paket im Q1 2019 vor der EP-Wahl abzuschließen (=> hohes öffentliches Risiko 1 !)
- **Bundesregierung:** Nach wie vor ist geplant, parallel zu diesem Prozess und unter Einbeziehung der Klimakonferenz in Kattowice (2.-14.12.) die Debatte über ein Klimaschutzgesetz in Deutschland scharf zu stellen (=> hohes öffentliches Risiko 2 !).

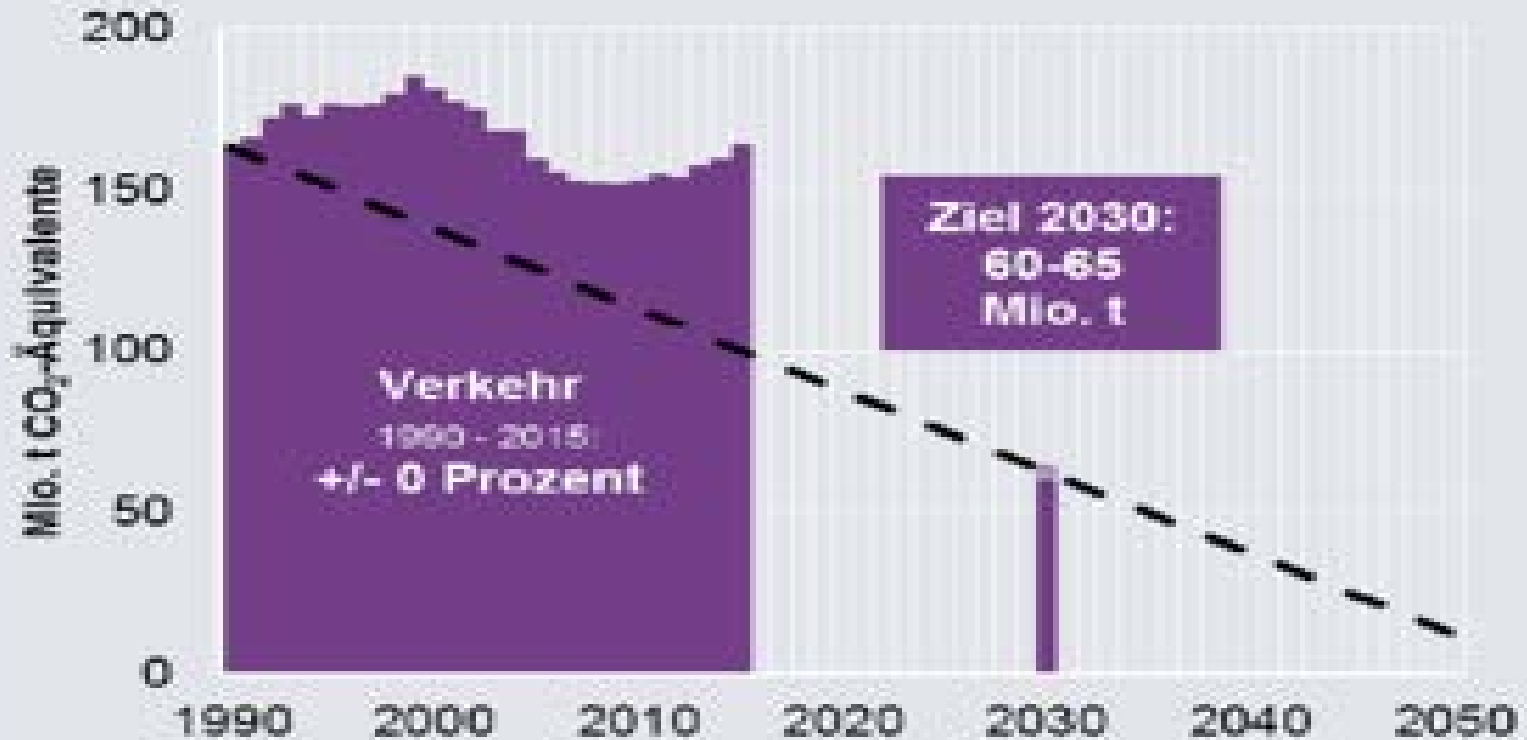
1. CO₂-Regulierung in Brüssel – Stand und Perspektiven
- 2. Klimaschutzgesetz Deutschland – Ziele, Risiken und Verfahren**
3. Transformation als Politikfeld der IG Metall

Problembereich 1: Verkehr mit steigenden CO2-Emissionen



| Vorstand

Treibhausgasemissionen Verkehr, 1990 - 2015

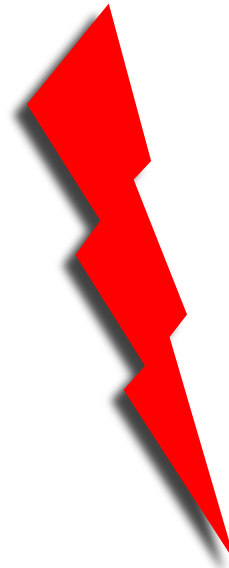


UBA (2016). eigene Berechnung; Zielpfad: -92,5% bis 2050

Umstritten: Klimaschutzplan und Sektorziele 2030

Was soll erreicht werden ?

- Reduzierung bis 2030 auf 95-98 Mio Tonnen CO₂ (um 42-40%)
- Bei gleichzeitigem Zuwachs des PKW-Verkehrs um 10%, des LKW-Verkehrs um 27%
- Soll durch Elektrifizierung, Bio-Kraftstoffe und Verkehrsvermeidung (ÖPNV, Rad, Schiene, Digitalisierung) erreicht werden
- Und ist verbunden mit entsprechend strengen neuen EU-Grenzwerten
- Symbolischer Hintergrund: „keine Zulassung von ICE-Fahrzeugen mehr ab 2030“



Was ist bis 2030 machbar?

- Eine Reduzierung auf ca. 55g CO₂ / KM bis 2030 für NEUFAHRZEUGE ~-42% (nicht für den Bestand !)
- Ist hochgradig ambitioniert mit 1,5% Effizienzgewinn p.a. **UND** einem Anteil E-Fahrzeuge von ca. 33%
- Erfordert große Vorleistungen der Politik in den Feldern Energieerzeugung, Energieverteilung, Ladeinfrastruktur, Rohstoffe und Recycling
- Eine vergleichbare Reduzierung für die Bestandsflotte ist bis 2030 aus unserer Sicht unerreichbar !

Maßnahmen Szenario „Standards & Effizienz“

- **Sehr ambitionierte europäische Effizienzstandards**
 - Pkw: - 50% (in 2025), - 75% (in 2030)
 - Lkw: Einführung Grenzwerte in 2020, Reduktion 4,7% p.a. für Sattelzüge, zusätzlich Elektrifizierung und OL-Lkw
 - Flankierende nationale Maßnahmen zur Förderung E-Mobilität
- **Ergänzende Fiskalische Instrumente**
 - Energiesteuer: Angleichung Diesel an Benzin bis 2024, weitere Energiesteuererhöhung 2024 bis 2028 um 15 ct./Liter
Außerdem reduzierte Kfz-Steuer für Diesel.
 - Ausweitung Lkw-Maut auf alle Straßen ab 2025
 - Dienstwagensteuer: fahrleistungsabhängige Komponente + CO2-abhängige Ausgestaltung
- **Weitere nationale Fördermaßnahmen**
 - Förderung Radverkehr mit zusätzlich 600 Mio. Euro p.a. (7,50 Euro pro EW)
 - Förderung öffentlicher Verkehr Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs

49% BEV plus 27% PHEV: nicht umsetzbar!

Anteile der Antriebsformen an Pkw-Neuzulassungen in 2030



Quelle: Eigene Darstellung nach Berechnungen des Öko-Instituts

Maßnahmen Personenverkehr Szenario „Nutzerkosten und Verkehrsnachfrage“

- **Niedrige europäische Effizienzstandards**
 - Pkw: gemäß Kommissionsvorschlag bis 2030 Reduktion um 30%
- **Fiskalische Instrumente**
 - Energiesteuer: Angleichung Dieselsteuer an Benzin bis 2024. Im Ausgleich reduzierte Kfz-Steuer für Diesel.
 - Pkw-Maut: ab 2025 4 ct/km für Infrastruktur, ab 2028 inklusive Umweltkosten (zusammen ca. 9 ct /km)
 - Dienstwagensteuer: fahrleistungsabhängige Komponente und CO₂-abhängige Ausgestaltung
- **Tempolimit 120** auf Autobahnen ab 2021
- **Weitere nationale Fördermaßnahmen**
 - Förderung Radverkehr mit zusätzlich 800 Mio. Euro p.a. (10 Euro pro EW)
 - Sehr ambitionierte Förderung öffentlicher Verkehr (ÖV) mit deutlicher Erhöhung des Angebots
 - Maßnahmenpaket lebenswerte Innenstädte

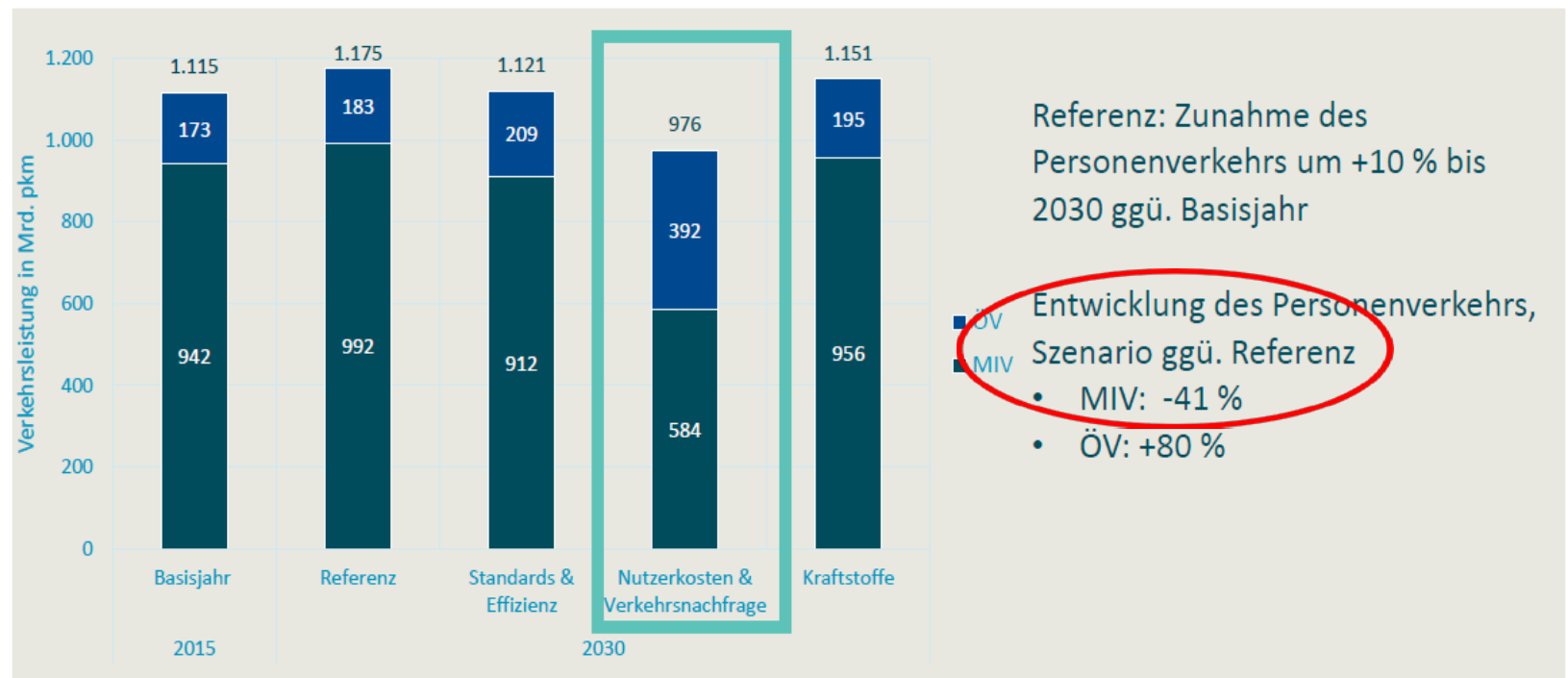
Drastische Verteuerung des MIV als Haupthebel?



Vorstand



Verkehrsnachfrage im Personenverkehr



Quelle: Eigene Darstellung nach Berechnungen des Öko-Instituts

25

1. CO₂-Regulierung in Brüssel – Stand und Perspektiven
2. Klimaschutzgesetz Deutschland – Ziele, Risiken und Verfahren
- 3. Transformation als Politikfeld der IG Metall**



Anpassungszeit und Ressourcen erforderlich

- **Soziale Akzeptanz:** KOM, EU-Parlament und Bundesregierung gehen davon aus, dass mit der anstehenden Regulierung **große Strukturbrüche vermieden** werden müssen. Das gelingt aber nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen – und erfordert passendes Handeln!
- **Anpassungszeit:** Die jetzt in Brüssel verhandelte Regulierung muss ausreichend Anpassungszeit für die Betriebe lassen. Denn auch das -30%-Szenario der EU-KOM führt zu einem **Abbau von Arbeitsplätzen** (ca. -25%) und zu einem **großen Qualifizierungsbedarf**.
- **Keine Phantasieziele:** Wir brauchen **keinen Verhandlungsbasar** zwischen Kommission und EU-Parlament. Gerade strengere Vorschriften als der KOM-Vorschlag müssen immer auch auf ihre **Realisierbarkeit** und ihre **Beschäftigungsfolgen** abgeprüft werden.
- **Politische Flankierung:** Der Transformationsprozess braucht Unterstützung – v.a. durch Technologieförderung (Batteriezellen), durch Infrastrukturaufbau und durch Arbeitsmarktinstrumente.

Abgestimmtes Handeln ist zwingend erforderlich!

