

## Europäischer Grüner Deal: Weg bis 2030 abstecken

Dokument verabschiedet vom Exekutivausschuss von industriAll Europe,  
Brüssel, 24. – 25. November 2020 | IndustriAll European Trade Union

Die Neufestlegung der Emissionsziele für 2030 und die anschließende Überarbeitung der EU-Klimapolitik werden Auswirkungen auf Millionen Beschäftigte in der Industrie haben. IndustriAll Europe fordert die EU auf, einen glaubwürdigen Fahrplan zur Erreichung des neuen Emissionsreduktionsziels für 2030 zu entwickeln. Um disruptive Veränderungen zu vermeiden, die die industriellen Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze in der EU bedrohen würden, muss dieser Fahrplan vor allem:

- die **Investitionslücke schließen**, um die Einführung der erforderlichen Technologien und Infrastrukturen zu beschleunigen,
- auf **eingehenden sektoralen Folgenabschätzungen** beruhen, um unrealistische Ziele für 2030 zu vermeiden, die die industrielle Basis der EU beeinträchtigen würden,
- in **sektorale Fahrpläne zur „Klimaneutralität“ bis 2050** heruntergebrochen werden, in denen der konkrete Bedarf der Industrie in Bezug auf Technologieentwicklung, Infrastrukturen und Kompetenzen zur Erreichung der geänderten Zielvorgaben ermittelt wird,
- die **industrielle Führungsrolle der EU** in Spitzentechnologien und Wertschöpfungsketten stärken, die für die Erreichung der 2050-Ziele und zur vollständigen Nutzung des Arbeitsplatzpotenzials von strategischer Bedeutung sind,
- die **EU-Beihilfevorschriften lockern**, damit die öffentlichen Stellen die Umgestaltung der Industrie besser unterstützen können,
- **gleiche Wettbewerbsbedingungen** zwischen EU-Produzenten und ihren Mitbewerbern gewährleisten,
- dank **einer Aufstockung der Mittel des Fonds für einen gerechten Übergang** sicherstellen, dass niemand zurückgelassen wird,
- die **Gewerkschaften** in die Vorbereitung der Überarbeitung der EU-Klimapolitik **einbeziehen** und die Arbeitnehmerbeteiligung fördern, um die entsprechenden Folgen für die Beschäftigten auf nationaler, regionaler, sektoraler und betrieblicher Ebene zu bewältigen.

### Hintergrund

Im Jahr 2019 hat sich die EU im Rahmen des europäischen Grünen Deals dem Ziel verschrieben, bis 2050 ein „klimaneutraler Kontinent“ zu werden. Das bedeutet, dass die EU in eine Netto-Null-Emissions-Wirtschaft umgewandelt werden soll, in der jeder CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch eine gleichwertige CO<sub>2</sub>-Bindung ausgeglichen wird, und das in weniger als 30 Jahren! Nach Ansicht der Europäischen Kommission erfordert dies eine Änderung des bestehenden Ziels für 2030, da die bisherigen -40 % (im Vergleich zu 1990) nicht ausreichen würden, damit die EU bis 2050 CO<sub>2</sub>-Neutralität erreicht. Daher hat die Europäische Kommission vorgeschlagen, das Ziel für 2030 auf mindestens -55 % zu erhöhen. Verfahrenstechnisch muss dieses Ziel bis Ende dieses Jahres vom Europäischen Rat einstimmig gebilligt und in das EU-Klimagesetz

aufgenommen werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass das Europäische Parlament für -60 % als Hauptziel der Emissionsreduzierung bis 2030 gestimmt hat.

Das Ausmaß der Herausforderung ist gewaltig, wenn wir uns die verfügbaren Zahlen ansehen. Erstens geht aus den Daten (Vor-COVID-Zeit) hervor, dass das -40%-Ziel für 2030 mit der derzeitigen Strategie nicht erreichbar ist, und dies gilt auch dann, wenn die angekündigten zusätzlichen Maßnahmen der nationalen Klima- und Energiepläne berücksichtigt werden. Zweitens würde eine Erhöhung von -40 % auf -55 % fast eine Verdoppelung der Anstrengungen zur Reduzierung der Emissionen bis 2030<sup>1</sup> bedeuten [siehe Folgenabschätzung]. Das Erreichen des Ziels der „Klimaneutralität“ bis 2050 gestaltet sich nicht einfacher, da es die Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mehr als 128 Mio. t CO<sub>2</sub>e pro Jahr erfordert, während die EU zwischen 1990 und 2018 ihre Emissionen um nur 47 Mio. t CO<sub>2</sub>e pro Jahr verringert hat.<sup>2</sup> Sich das Ausmaß der Herausforderung vor Augen zu führen, darf nicht als ein Versuch verstanden werden, die Ziele des Pariser Übereinkommens untergraben zu wollen, sondern vielmehr als notwendige Klärung der Frage, was für die Arbeitnehmer\*innen auf dem Spiel steht.

Um die große Lücke in Bezug auf die Klimaziele für 2030 und 2050 zu schließen, wird die Europäische Kommission, sofern der Europäische Rat das -55%-Ziel billigt, bis Ende Juni 2021 eine Reihe von Gesetzesvorschlägen, das Legislativpaket „Fit for 55“, vorlegen. Dieses wird vor allem Vorschläge zur Überarbeitung der Richtlinie über das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS), der Lastenteilungsverordnung, der Erneuerbare-Energien- und Energieeffizienzrichtlinie sowie der Verordnung zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und des Dritten Energiepakets für Gas enthalten. Die Kommission wird auch einen Vorschlag zur Einrichtung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) vorlegen. Diese Vorschläge sollen die bereits im Rahmen des europäischen Grünen Deals angekündigten Maßnahmen ergänzen.

Wie in dem vom Exekutivausschuss im November 2019 in Helsinki verabschiedeten Grundsatzpapier festgestellt, unterstützt industriAll Europe das Ziel der Klimaneutralität bis 2050, sofern ein „gerechter Übergang“ gewährleistet ist. Mit dem vorliegenden Dokument soll aufgezeigt werden, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit die verschärften EU-Emissionsreduktionsziele für 2030 erreicht werden können und die EU-Klimapolitik mit den Prinzipien des gerechten Übergangs in Einklang steht:

1. Erstens müssen die Gesetzesvorschläge des bis Ende Juni 2021 erwarteten Legislativpakets „Fit for 55“ auf einer nachhaltigen Industriepolitik basieren, die gute Arbeitsplätze sichert und gleichzeitig für die notwendigen Maßnahmen zur Umgestaltung der industriellen Wertschöpfungsketten in der EU sorgt.
2. Zweitens müssen mit den Maßnahmen, die mit der Erhöhung der Zielvorgaben für 2030 einhergehen, auch die Arbeitnehmer\*innen in den Sektoren und Regionen unterstützt werden, die den indirekten Auswirkungen der Dekarbonisierung am stärksten ausgesetzt sind.

---

<sup>1</sup> Laut der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission erfordert ein Minus von 55 % eine jährliche Verringerung der Emissionen um 2,7 %, während der entsprechende Wert bei -40 % -1,5 % beträgt.

<sup>2</sup> EUA-Bericht Nr. 03/2020 / Trends and drivers of EU greenhouse gas emissions (Trends und Treiber der EU-Treibhausgasemissionen)

3. Drittens muss die Einbindung der Gewerkschaften bei Gesprächen zu jedem Schritt, von den europäischen und nationalen Entscheidungsprozessen bis hin zur Branchen- und Unternehmensebene, gewährleistet sein.

Wir sind der Ansicht, dass unsere Forderung nach einem gerechten Übergang, der niemand zurücklässt, jetzt sogar noch an Bedeutung gewinnt, da die europäischen Arbeitnehmer\*innen von dem durch die Pandemie verursachten beispiellosen wirtschaftlichen Abschwung so hart betroffen sind.

### **Investitionslücke schließen**

Die Emissionsminderungslücke ist auch eine Investitionslücke. Nach Angaben der Europäischen Kommission wären zur Erreichung des -40%-Ziels bis 2030 zusätzliche Investitionen in Höhe von durchschnittlich 336 Mrd. € pro Jahr (zu konstanten Preisen von 2015) erforderlich, was 2,3 % des BIP entspricht. In Szenarien zum Ziel von -55 % sind durchschnittlich 438 Mrd. € an zusätzlichen Investitionen pro Jahr erforderlich, was 2,7–3 % des BIP entspricht. Für den Energiesektor würde dies bis 2030 zusätzliche jährliche Investitionen in das Stromnetz in Höhe von 7,7 Mrd. € (im Vergleich zum Basisszenario von -40 %) und in Kraftwerke in Höhe von 14,4 Mrd. € bedeuten. Die zusätzlichen jährlichen Investitionen in den Industriesektoren dürften etwa 3,4 Mrd. € betragen. Diese Investitionslücke wird durch den gegenwärtigen Wirtschaftsabschwung, der sich sowohl auf die Liquidität privater Unternehmen als auch auf die Steuereinnahmen der öffentlichen Hand auswirkt, noch vergrößert.

Die im Rahmen von NextGenerationEU (NGEU) bereitgestellten 750 Mrd. € müssen dazu verwendet werden, diese Lücke zu schließen, wobei NGEU jedoch nur den Zeitraum 2021–2023 abdeckt. Danach sollten über den mehrjährigen Finanzrahmen der EU für die Jahre 2021–2027 1074 Mrd. € als massiver Anreiz zur Unterstützung der Bemühungen zur Dekarbonisierung der EU-Industrie bereitstehen. Das Klimaschutzausgabenziel ist zu begrüßen, wenn es Investitionen auch in Sektoren fördert, in denen CO<sub>2</sub>-arme Technologien kostspielig und Investitionen in neue Technologien mit hohem Risiko behaftet sind. Die Industriesektoren und insbesondere die energieintensiven Industrien müssen daher bei der Zuweisung klimabezogener Ausgaben berücksichtigt werden. In den Klassifizierungsregeln der EU für nachhaltige Investitionen und den EU-Standards für grüne Anleihen muss Investitionen in CO<sub>2</sub>-arme Technologien für Industriesektoren Vorrang eingeräumt werden.

Angesichts der Investitionsherausforderungen bedauert industriAll Europe nachdrücklich die Kürzungen, die der Europäische Rat am 21. Juli bei zentralen Instrumenten wie Horizont Europa und investEU vorgenommen hat, die erheblich dazu beitragen müssen, private Investitionen anzuziehen, um die Einführung CO<sub>2</sub>-armer Breakthrough-Technologien in den Industriesektoren zu beschleunigen. IndustriAll Europe ist besorgt darüber, dass die Versteigerungseinnahmen aus dem Emissionshandel zur Rückzahlung von NGEU-Mittelaufnahmen verwendet werden. Versteigerungseinnahmen aus dem EU-EHS müssen vorrangig zur Finanzierung von Innovationen und Infrastrukturen in Sektoren verwendet werden, die unter das Emissionshandelssystem der EU fallen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen aus den ETH-Versteigerungen derzeit fast ausschließlich auf nationaler Ebene gesammelt und von den Mitgliedstaaten hauptsächlich für klima- und energiebezogene Zwecke verwendet werden. In gleicher Weise muss die Einrichtung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems zu gleichen Wettbewerbsbedingungen

zwischen den Industrieunternehmen der EU und ihren wichtigsten Mitbewerbern führen. Es darf nicht auf vorrangig auf die Generierung von Einnahmen abzielen, die zur Rückzahlung von NGEU-Mittelaufnahmen verwendet werden. Auch diese Einnahmen sollten in erster Linie die Umgestaltung der betroffenen industriellen Wertschöpfungsketten anstoßen. In ähnlicher Weise sollte zumindest ein Teil der Steuereinnahmen aus nicht recycelten Kunststoffen zweckgebunden werden, um verstärktes Kunststoffrecycling durch die Förderung der notwendigen Infrastruktur und Technologie zu erleichtern. Um der industriellen Innovation nicht entscheidende Ressourcen vorzuenthalten, die sie benötigt, um die Ziele der EU für 2030 und 2050 zu erreichen, sollte die EU vorrangig andere Optionen zur Rückzahlung der NGEU-Mittelaufnahme in Betracht ziehen. Der Großteil der erforderlichen Mittel sollte über eine Finanztransaktionssteuer und eine Digitalsteuer erhoben werden.

Das Schließen der Investitionslücke ist jedoch keine Aufgabe, die mit EU-Mitteln allein bewältigt werden kann. Diese Aufgabe wird vor allem von den Mitgliedstaaten und ihren Haushalten finanziert werden müssen. Die EU muss auch dauerhaft den Weg ebnen, damit die Mitgliedstaaten die notwendigen Investitionen aufbringen können. Dazu gehört die Abschaffung des Fiskalpakts und die Einführung einer „goldenen Investitionsregel“ im Stabilitäts- und Wachstumspakt, die vorsieht, dass Investitionen zur Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deal von den europäischen Fiskalregeln ausgenommen sind. Dies sollte mit den Bemühungen einhergehen, die EU-Kohäsionspolitik in allen Bereichen zu stärken.

Auch den Unternehmen obliegt eine Verantwortung, wenn es um die Schließung der Investitionslücke geht. Durch Steuerbetrug oder -vermeidung entgehen den Behörden große Summen an öffentlichen Geldern, die zur Unterstützung der Erreichung des Ziels der „Klimaneutralität“ hätten verwendet werden können. In gleicher Weise untergräbt die Dividendenpolitik multinationaler Unternehmen deren Fähigkeit, in die Modernisierung der industriellen Lieferketten zu investieren. Unternehmen haben auch die Verantwortung, die Gewinne aus von der EU finanzierten Innovationen für Investitionen und die Schaffung von Arbeitsplätzen in Europa zu verwenden.

## Industriepolitik in großem Maßstab

Der Erhalt und Aufbau starker industrieller Wertschöpfungsketten in der EU ist von entscheidender Bedeutung, um die EU-Klimaziele zu erreichen, da die Schaffung von Arbeitsplätzen einer der wichtigsten Hebel zur öffentlichen Unterstützung der EU-Klimapolitik sein wird, aber auch, weil die Industriezweige das Potenzial haben, Lösungen zur Dekarbonisierung der EU-Wirtschaft beizusteuern.

Die Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften für den Klimaschutz im Zusammenhang mit der Erhöhung des Zielwerts auf -55 % muss sich auf **eingehende sektorale Folgenabschätzungen bis 2030** stützen, um zu ermitteln, was im kommenden Jahrzehnt in den betreffenden Sektoren erreichbar ist. Es ist zu beachten, dass in vielen Industriesektoren mit den derzeit verwendeten Technologien keine linearen Emissionsreduzierungen möglich sind. Zur Dekarbonisierung dieser Sektoren ist die Einführung bahnbrechender Technologien vonnöten. Ebenso bedarf es für die hohen Investitionen, die für den Umbau der Anlagen in diesen Sektoren erforderlich sind, ein hohes Maß an Vertrauen in die Technologien, die aber oft noch nicht ausgereift sind, und das Jahr 2030 ist weniger als einen Investitionszyklus entfernt. Daher sollte bei jeder Überarbeitung der einen bestimmten Sektor betreffenden Regulierungsinstrumente zunächst der Reifegrad der ggf. bahnbrechenden Technologien zur Dekarbonisierung dieses Sektors sowie

der Zeitrahmen und die Höhe der Investitionen geklärt werden, die zur Verbreitung des Einsatzes erforderlich sind. Eine Überarbeitung der Klimaschutzinstrumente der EU für den Zeitraum bis 2030, ohne vorher ein klares Bild davon zu haben, was in den verschiedenen Sektoren möglich ist, könnte industrielle Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze gefährden. Ein solcher Ansatz wäre ein großer strategischer Fehler.

Dem **Emissionshandelssystem der EU** (EU-EHS) kommt eine Rolle zu, sicherlich bei der weiteren Dekarbonisierung der Stromerzeugung. Es kann aber nicht als Haupttreiber der Emissionsreduzierung, insbesondere für energieintensive Industriezweige, angesehen werden. Bei der theoretischen Annahme, dass ein gestärktes EHS durch einen deutlich höheren CO<sub>2</sub>-Preis Investitionen auslösen würde, wird der unterschiedliche Reifegrad bahnbrechender Technologien in den verschiedenen Sektoren vollkommen außer Acht gelassen. Vorliegenden Studien zufolge würde die Anpassung des EU-EHS an das -55%-Szenario bedeuten, dass die jährliche Emissionsminderung von 2,2 % auf 3,7 % erhöht werden müsste. Eine so massive Änderung wirft eine Reihe grundlegender Fragen in Bezug auf energieintensive Industriezweige auf. IndustriAll Europe wird keine rein ideologischen Maßnahmen akzeptieren, die zu einem von der Realität vieler Industriesektoren gänzlich abgekoppelten Emissionshandelssystem führen würden. Bei der Reform des EU-EHS müssen disruptive Veränderungen für die Industrie vermieden und den Auswirkungen des derzeitigen Wirtschaftsabschwungs sowie den bereits bestehenden Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit (Überkapazitäten auf den Weltmärkten und Wettbewerbsverzerrungen auf dem EU-Markt aufgrund von Staatsunternehmen aus Drittländern und ausländischen Subventionen) gebührend Rechnung getragen werden. Jede Überarbeitung des EU-EHS, die den CO<sub>2</sub>-Preis erhöhen würde, muss jedenfalls mit allen notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Verlagerungen, einschließlich eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems, flankiert werden.

Zusätzlich zu einem CO<sub>2</sub>-Mindestpreis im Rahmen des EU-EHS sollte die EU mit Interessenträgern aus der Industrie „**sektorale Fahrpläne für die CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2050**“ ausarbeiten, um sektorspezifische Bedürfnisse in Bezug auf bahnbrechende Technologien, die Innovationsförderung, Anfangsinvestitionen, Infrastrukturen und den Kompetenzbedarf zur Vorbereitung qualifizierter Arbeitskräfte zu ermitteln. Bereits bestehende Pläne sollten dahingehend überprüft, ob ihr Inhalt noch mit dem geänderten Emissionsreduktionsziel für 2030 und den entsprechenden politischen Überarbeitungen in Einklang steht, und ggf. auch in Bezug auf neue technologische und regulatorische Entwicklungen aktualisiert werden.

Es werden zusätzliche horizontale Instrumente benötigt, um Leitmärkte für Industriegüter zu schaffen, die unter Einsatz von CO<sub>2</sub>-armen Breakthrough-Technologien hergestellt werden. Öffentliche Beschaffungen, Differenzverträge und Produktnormen gehören in der Regel zu den Instrumenten, die zur Erreichung dieses Ziels ermittelt wurden. Der Masterplan aus dem Jahr 2019 für wettbewerbsfähige und nachhaltige energieintensive Industriezweige der EU im Hinblick auf eine klimaneutrale Kreislaufwirtschaft bis 2050 muss nun in politische Maßnahmen für die betroffenen Sektoren umgesetzt werden.

Für industriAll Europe ist es von größter strategischer Bedeutung, dass die EU **eine Führungsposition der europäischen Industrie in den Wertschöpfungsketten** (erneuerbare Energien, Wasserstoff, Elektromobilität, Batterien usw.) **aufbaut, die den Übergang anführen**. Im Energiebereich verfügt die EU über großes industrielles Know-how und eine historische Führungsrolle bei der Herstellung von Ausrüstung und Erzeugungsanlagen. Dies muss unter Beachtung des Grundsatzes der Technologieneutralität sowie der spezifischen Umstände jedes Mitgliedstaates aufrechterhalten und

gestärkt werden. Es handelt sich dabei um eine Frage derzeitiger und zukünftiger Beschäftigung, aber auch um eine Frage der strategischen Autonomie für die EU. Energieanlagen müssen als strategisch betrachtet und als solche behandelt werden. IndustriAll Europe unterstützt die gemeinsame Entwicklung europäischer Industriecluster, wie z.B. die Batterieallianz, die europäische Wasserstoffstrategie und Offshore-Zentren für erneuerbare Energien. Die EU und ihre Mitgliedstaaten sollten feindliche und opportunistische Übernahmen aus Drittländern verhindern und sich der Stilllegung von Werken und Standorten widersetzen, die die technologische Souveränität der EU in Bezug auf den Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft untergraben können.

Eine Dekarbonisierung der europäischen Industrie innerhalb von 30 Jahren ist durch einen rein marktorientierten Ansatz nicht zu bewerkstelligen. Die Überarbeitung der Ziele für 2030 und der klimapolitischen Instrumente der EU muss auch mit einer **Anpassung des EU-Wettbewerbsrechts, insbesondere in Bezug auf staatliche Beihilfen**, koordiniert werden. Diese Vorschriften sollten es den Mitgliedstaaten und subnationalen Behörden ermöglichen, die Industrie auf ihrem Weg zur „Klimaneutralität“ besser zu unterstützen. Um ein uneinheitliches Vorgehen der Mitgliedstaaten zu vermeiden, sollte die EU auch vermehrt auf „Wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse“ setzen, um Industrieallianzen in Bezug auf Schlüsseltechnologien und -sektoren zu fördern und so die CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen. Zusätzlich zu den bestehenden Industrieallianzen in den Bereichen Batterien, Wasserstofftechnologien, Rohstoffe und Kunststoffkreislaufwirtschaft sollte die EU ermitteln, wo eine zusätzliche Koordination zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich ist, um tragfähige industrielle Wertschöpfungsketten aufzubauen. Ein territorialer Ansatz muss eine ausgewogene Ansiedlung von Industrieallianz-Projekten in der gesamten EU gewährleisten.

Die Dekarbonisierung erfordert die rasche Einführung neuer Technologien und eine massive Ausweitung anderer Technologien, was den Rohstoffbedarf noch weiter erhöht. Der „Rohstoff-Aktionsplan“ muss an die Überarbeitung des Klimapakets 2030 angepasst werden, um die Versorgung mit den erforderlichen Rohstoffen zu sichern. Mit dem „Kreislaufwirtschaftspaket“ muss zudem, wo immer möglich, die Verwendung von Primärrohstoffen begrenzt werden, um so einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele für 2030 zu leisten.

## **Ausweitung des Mechanismus und Fonds für einen gerechten Übergang**

Im Rahmen der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission wurden die Sektoren ermittelt, in denen die Beschäftigung am stärksten von der Aufwärtskorrektur der Klimaziele für 2030 betroffen sein wird. Wenig überraschend sind die Sektoren im Zusammenhang mit der Förderung, dem Transport und der Verarbeitung fossiler Brennstoffe am stärksten betroffen, insbesondere die Kohleindustrie mit einem erwarteten Beschäftigungsrückgang von 50 %. Naturgemäß sind diese Sektoren stark konzentriert, und die betroffenen Regionen werden in einem sehr kurzen Zeitraum große strukturelle Veränderungen durchlaufen.

Um disruptive Veränderungen zu vermeiden und die industrielle Diversifizierung in diesen Regionen zu unterstützen, fordert industriAll Europe seit Jahren zusätzliche Mittel im EU-Haushalt. Die EU ist darauf eingegangen und hat eine Reihe von Initiativen wie z. B. die Plattform für Kohleregionen im Wandel ins Leben gerufen und beschlossen, einen Mechanismus für einen gerechten Übergang einzurichten, der sich

hauptsächlich auf den sogenannten Fonds für einen gerechten Übergang stützt. Während die Europäische Kommission vorgeschlagen hatte, diesen im Rahmen des EU-Wiederaufbauplans mit 40 Mrd. € zu dotieren, beschloss der Europäische Rat eine Begrenzung der Fondsmittel auf 17,5 Mrd. €. Diese Kürzung der Mittel, die zur Unterstützung der von der fossilen Brennstoffindustrie abhängigen Regionen zur Verfügung stehen, ist im Hinblick auf die Verschärfung des Klimaziels bis 2030 besonders schockierend. IndustriAll Europe fordert eine beträchtliche Aufstockung der Mittel für den gerechten Übergang im Einklang mit dem Tempo und der Intensität der Dekarbonisierung. Es muss verhindert werden, dass die Arbeitnehmer\*innen den Preis für die Dekarbonisierungsmaßnahmen zahlen, da sich dies negativ auf die Akzeptanz des europäischen Projekts auswirken wird.

Der derzeitige Geltungsbereich des Fonds für einen gerechten Übergang scheint auf eine Reihe von Sektoren in direktem Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen beschränkt zu sein, die Auswirkungen der Dekarbonisierung auf die Beschäftigung werden jedoch viel weitreichender sein. Erstaunlicherweise bleiben in der Folgenabschätzung im Zuge der Verschärfung der Ziele für 2030 Sektoren wie der Schiffbau, die Luft- und Raumfahrt sowie die Automobilindustrie unberücksichtigt. Diese Branchen gehören bereits jetzt zu denen, die am stärksten von der COVID-19-Pandemie betroffen sind, und werden die Dekarbonisierung durch Änderungen der Vorschriften und Kundengewohnheiten zu spüren bekommen. Darüber hinaus wird sich die Elektrifizierung des Verkehrs erheblich auf die Beschäftigung im Automobilsektor auswirken, da viele Arbeitsplätze von Komponenten abhängen, die nur in Verbrennungsmotoren, aber nicht in Elektrofahrzeugen verbaut sind. Die Europäische Kommission muss dringend die Auswirkungen der geänderten Zielvorgaben für 2030 auf die Fertigungsindustrie im Verkehrsbereich evaluieren, auch um die Regionen zu ermitteln, die am stärksten von disruptiven Veränderungen bedroht sind.

### **Nächste Schritte**

Die Europäische Kommission wird bis Ende Juni 2021 eine Reihe von Vorschlägen vorlegen, um die EU-Klimapolitik mit dem verschärften Emissionsreduktionsziel für 2030 in Einklang zu bringen. Die kommenden Monate sollten von den politischen Entscheidungsträgern der EU für ausführliche Konsultationen der Interessenvertreter, einschließlich der Gewerkschaften, genutzt werden. IndustriAll Europe wird seine Aufgabe wahrnehmen und den Standpunkt der 7 Millionen Industriearbeitnehmer\*innen, die der Verband vertritt, in die Diskussion einbringen und auf die Umsetzung eines wirklich gerechten Übergangs bestehen, der keine Arbeitnehmerin, keinen Arbeitnehmer und auch keine Region zurücklässt. IndustriAll Europe wird die politischen Entwicklungen zu diesem entscheidenden Thema in enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedsorganisationen weiterhin genau verfolgen.