

## Positionspapier

# Das europäische „Fit for 55“-Paket

## Eine erste Reaktion von industriAll Europe

Dokument verabschiedet in der 22. Sitzung des Exekutivausschusses von industriAll Europe  
Hybride Sitzung, 30. November & 1. Dezember 2021

Am 14. Juli 2021 stellte die Europäische Kommission ihr „Fit for 55“- Paket (FF55) vor. Mit diesem Paket, das aus 13 Legislativvorschlägen besteht, will die Kommission den klimapolitischen Rahmen der EU an das neue Emissionsminderungsziel für 2030 anpassen. Das Paket wird eine beispiellose Beschleunigung der Dekarbonisierung auslösen, die Auswirkungen auf alle Industriebranchen haben wird. Wir unterstützen das Ziel der Klimaneutralität bis 2050, möchten jedoch einen gerechten Strukturwandel für die europäischen Arbeitnehmer\*innen auf der Grundlage einer detaillierten Kartierung der arbeitsmarktpolitischen Herausforderungen in den Industriesektoren und Regionen sicherstellen. Die Auswirkungen auf die Arbeitswelt müssen im gesamten Paket durchgängig berücksichtigt und durch spezifische Mechanismen genau überwacht werden. Dieses Positionspapier enthält die erste Reaktion von industriAll Europe auf das gesamte Paket und eine Reihe von vorläufigen Bewertungen der wichtigsten Punkte des Pakets.

## Überblick

Im Jahr 2021 verabschiedete die Europäische Union ein Klimagesetz, das das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 rechtsverbindlich macht und ein neues Ziel für 2030 festlegt, nämlich die Reduzierung der Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990. Im Juli 2021 nahm die Kommission das „Fit for 55“- Paket an, um die zusätzlichen Emissionsminderungen für 2030 durch eine Überarbeitung aller relevanten politischen Instrumente zu erreichen (siehe [die Reihe von Vorschlägen](#)).

Dieses umfangreiche Paket enthält eine beispiellose Anzahl an politischen Vorschlägen zur Überarbeitung des gesamten klimapolitischen Rahmens der EU. Die Richtlinie über das Emissionshandelssystem (ETS), die Lastenteilungsverordnung, die Richtlinie über erneuerbare Energien, die Richtlinie über Energieeffizienz, die Richtlinie über Energiebesteuerung und die Verordnung zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge werden allesamt überarbeitet. Ein Strategieplan für die rasche Einführung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und eine neue Forststrategie, die auf bestehenden Instrumenten aufbauen, wurden ebenfalls vorgeschlagen. Darüber hinaus enthält das Paket einen Vorschlag zur Einrichtung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) sowie einen Vorschlag für einen Klima-Sozialfonds, der die Schaffung eines Emissionshandelssystems für die Treib- bzw. Brennstoffversorgung im Straßenverkehr und Gebäudesektor begleiten soll. Schließlich wurden zwei

Initiativen namens „ReFuelEU Aviation“ und „FuelEU Maritime“ ins Leben gerufen, um die Einführung umweltfreundlicher Kraftstoffe in der Luft- und Schifffahrt zu beschleunigen.

Nach der aktuellen Fassung des Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission für 2021 wird das Paket im Dezember durch einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, ein Paket zur Kreislaufwirtschaft, eine Überarbeitung des dritten Gaspakets, einen Vorschlag für Post-Euro-6/VI-Fahrzeug-Emissionsnormen für Pkw, Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse und nicht zuletzt durch einen Vorschlag für eine Empfehlung des Rates zur bestmöglichen Berücksichtigung der sozialen und arbeitsrechtlichen Aspekte des Klimawandels ergänzt werden.

## Grundsätzliche Reaktion von industriAll Europe

IndustriAll Europe unterstützt das Ziel der Klimaneutralität bis 2050, sofern dies durch eine Politik erreicht wird, die einen gerechten Strukturwandel für alle Arbeitnehmer\*innen gewährleistet.<sup>1</sup> Im Hinblick auf die überarbeiteten 2030-Ziele und die anschließende Überarbeitung der EU-Klimapolitik forderte industriAll Europe im schon November 2020 eine EU-Klimapolitik, die einen glaubwürdigen Weg zum überarbeiteten Emissionsreduktionsziel für 2030 aufzeigt und es den Sozialpartnern ermöglicht, mögliche disruptive Veränderungen für die industriellen Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze in Europa zu antizipieren.<sup>2</sup> Als Gewerkschaften müssen wir alles in unserer Macht Stehende tun, um sicherzustellen, dass der notwendige Wandel die Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeitnehmer\*innen nicht gefährdet.

IndustriAll Europe möchte, dass das „Fit for 55“- Paket und seine Umsetzung Investitionsanreize und hochwertige Arbeitsplätze schafft, den EU-Bürger\*innen Nutzen für Gesundheit und Umwelt bietet und gleichzeitig darauf hinwirkt, durch die Förderung von Innovation starke industrielle Wertschöpfungsketten in Europa zu erhalten und zu entwickeln.

Das von der Europäischen Kommission vorgelegte „Fit for 55“- Paket ist ein beeindruckendes Paket, das aus komplexen und voneinander abhängigen Einzelvorschlägen besteht. Angesichts der Zahl der Arbeitsplätze, die auf dem Spiel stehen, und der Gefahr einer Vertiefung der Ungleichheiten in Europa erfordert das Paket eine sorgfältige soziale und industrielle Bewertung. Andererseits erfordert die globale Klimakrise dringende und entschlossene Maßnahmen, um die Treibhausgasemissionen überall auf der Welt und auch in Europa, drastisch zu reduzieren. Ausgehend von der Annahme, dass es keine soziale Gerechtigkeit ohne Klimamaßnahmen und keine Klimamaßnahmen ohne soziale Gerechtigkeit gibt, schlägt industriAll Europe eine vorläufige Bewertung vor, die der Komplexität der Debatte Rechnung trägt. IndustriAll Europe wird sich an den Diskussionen mit den politischen Entscheidungsträger\*innen der EU beteiligen, um diese beispiellose Beschleunigung des Klimaschutzes so zu gestalten, dass die europäischen Industrien und ihre Arbeitnehmer\*innen keinen disruptiven Veränderungen ausgesetzt werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass die unvermeidlichen Umstrukturierungen antizipiert und in sozial verantwortlicher Weise bewältigt werden müssen.

### 1. Klimamaßnahmen erfordern einen gerechten Strukturwandel

IndustriAll Europe unterstützt das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und erkennt an, dass bis 2030 mehr Ehrgeiz nötig ist, um dieses Ziel zu erreichen. Wir verlangen jedoch, dass die Prinzipien eines gerechten Strukturwandels in die Tat umgesetzt werden. In seiner jetzigen Form ist das FF55- Paket nicht

<sup>1</sup> See Position Paper 2019/INDUSTRIALL 103, <https://news.industrial-all.eu/p/position-papers>

<sup>2</sup> [https://news.industrial-all.eu/content/documents/upload/2020/11/637418363805326269\\_EN%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf](https://news.industrial-all.eu/content/documents/upload/2020/11/637418363805326269_EN%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf)

ausgewogen. Es wird eine dramatische und notwendige Beschleunigung der Dekarbonisierung in Europa auslösen, ohne jedoch die zusätzlichen Instrumente oder Ressourcen bereitzustellen, um die Folgen für die Arbeitnehmer\*innen bewältigen zu können.

Der derzeitige EU-Mechanismus für einen gerechten Übergang wurde eingerichtet, um Regionen, die von Kohle und energieintensiven Industrien abhängig sind, bei ihren Bemühungen zur Bewältigung des Strukturwandels zu unterstützen. Die Folgen der Dekarbonisierung in vielen anderen Industriebranchen, wie z. B. den Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie, werden jedoch weitgehend übersehen. Infolgedessen besteht die Gefahr, dass die aktuelle politische Planung wichtige Aspekte des Strukturwandels aufgrund der notwendigen Umstellung auf eine klimaneutrale Industrie außer Acht lässt. Der Anwendungsbereich des EU-Mechanismus für einen gerechten Übergang und der damit verbundenen Prozesse muss erweitert werden, um die Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung in allen Industriebranchen und Regionen zu berücksichtigen. Der Automobilsektor ist der offensichtlichste Sektor, der in den Mechanismus aufgenommen werden muss. Das gilt insbesondere für Regionen, die auf Technologien spezialisiert sind, die für herkömmliche Verbrennungsmotoren spezifisch sind.

IndustriAll Europe bedauert außerdem das Fehlen zusätzlicher Mittel für die Bewältigung der Folgen des „Fit for 55“- Pakets für die Beschäftigung. Es sei daran erinnert, dass die Europäische Kommission im Mai 2020 vorgeschlagen hatte, 40 Mrd. EUR für die Unterstützung der von der Kohle abhängigen Regionen bereitzustellen. Nach der Einigung im Juli 2020 wurden 17,5 Mrd. EUR für den Fonds für einen gerechten Übergang bereitgestellt. Dieser Betrag reicht bereits jetzt nicht aus, um den Strukturwandel in den Kohleregionen zu bewältigen. Es ist keine Option, ihn auch für die Unterstützung von Regionen zu verwenden, die von anderen Branchen wie der Automobilindustrie abhängig sind. Dies würde den Fonds und den entsprechenden Mechanismus nur irrelevant machen. Was wir brauchen, ist eine EU-Finanzierungsstrategie für den gerechten Strukturwandel, durch die neue und zusätzliche Mittel die bestehenden Fonds und Programme (z. B. Fonds für den gerechten Übergang, ESF+, EFRE, EGF) stärken und ergänzen. In einem ersten Schritt müssen Anreize für die Mitgliedstaaten geschaffen werden, die zusätzlichen Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem, der Mehrwertsteuer oder den Verbrauchssteuern zu nutzen, die aufgrund des derzeitigen Energiepreisanstiegs zur Verfügung stehen.

IndustriAll Europe unterstreicht auch, dass die Umsetzung des Pakets nicht in einem sozialen Vakuum stattfindet. In der Arbeitswelt haben allgegenwärtige Prekarität, Druck auf die Löhne, Angriffe auf die Arbeitsbeziehungen und die Tarifverhandlungen sowie die Auswirkungen der Sparpolitik auf die öffentlichen Dienstleistungen und Sozialleistungen die Ungleichheiten verstärkt und das Armutsrisiko vergrößert. Darüber hinaus wirken sich die jüngsten Entwicklungen bei den Energiepreisen dramatisch auf die Kaufkraft der Arbeitnehmer\*innen aus und treiben viele europäische Bürger\*innen in die Energiearmut. Daher müssen neue Wege gefunden werden, um den Zugang aller europäischen Bürger\*innen zu Energie zu gewährleisten und müssen die strukturellen Ursachen der hohen Energiepreise angegangen werden (siehe unten). Außerdem muss das gesamte Spektrum an Sozialprogrammen und Schutzmaßnahmen gestärkt werden. Dazu gehören Gesundheits- und Sozialfürsorge, Arbeitslosenversicherungen, Renten und vor allem Bildung, Ausbildung und Umschulung sowie umfassende Systeme für lebenslanges Lernen. Erfreulicherweise haben in einigen Mitgliedstaaten starke Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Beziehungen zu Verhandlungslösungen geführt, um die soziale Dimension des Strukturwandels hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu bewältigen. Die Bemühungen der EU für einen gerechten Strukturwandel dürfen diese Verhandlungslösungen nicht schwächen.

In der vorgeschlagenen Form gibt das „Fit for 55“- Paket Anlass zu einer Reihe von ernsthaften Bedenken im Hinblick auf seine Auswirkungen auf Strombezug, Inflation, Armut und Beschäftigung. Diese Risiken sind in den ärmeren EU-Mitgliedstaaten, die in hohem Maße von energieintensiven Industrien abhängen

und einen stark kohlenstoffhaltigen Energiemix haben, besonders groß. Die EU muss konkrete Antworten auf diese Bedenken geben und sicherstellen, dass das Paket das Solidaritätsprinzip, auf dem die EU aufgebaut ist, nicht untergräbt und keine Region zurückgelassen wird.

Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, ihre nationalen Energie- und Klimapläne in engem Dialog mit den nationalen Sozialpartnern zu aktualisieren, insbesondere die Teile, die sich mit den sozialen und beschäftigungspolitischen Auswirkungen befassen. Mit dem „Fit for 55“- Paket und den zu erwartenden zusätzlichen Anstrengungen müssen wir uns ein klareres Bild von den Auswirkungen auf die Arbeitsplätze, insbesondere in den Industriesektoren, und den Lebensstandard verschaffen.

IndustriAll Europe ist äußerst besorgt über die Auswirkungen, die einige Vorschläge auf die sozialen Ungleichheiten haben könnten, insbesondere in den ärmsten Regionen Europas. Auch wenn das Paket interessante Vorschläge enthält (z.B. den Vorschlag, einen mit 72,2 Mrd. € ausgestatteten Europäischen Klima-Sozialfonds einzurichten), wird dies nicht ausreichen, um eine Verschärfung der sozialen Ungleichheiten zu verhindern. Der Green Deal wird nur dann sozial sein, wenn er mit einem gerechten Steuersystem und einem massiven öffentlichen und privaten Investitionsprogramm zum Nutzen der Menschen einhergeht. Er sollte auch mit einer Reform der wirtschaftspolitischen Steuerung der EU und deutlichen Fortschritten bei der Umsetzung der sozialen Säule in konkrete Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene einhergehen, um den Arbeits- und Lebensstandard der Menschen auf dem gesamten Kontinent anzuheben.

## **2. Ein rechtlicher Rahmen für die Antizipation des Wandels durch Arbeitnehmerbeteiligung**

Gerechter Strukturwandel ist ein Synonym für die Antizipation und Bewältigung des Wandels. Das Ausmaß der Veränderungen, die sich heute infolge des beschleunigten digitalen und grünen Wandels vollziehen, erfordert einen politischen und rechtlichen Rahmen, der dem Versprechen gerecht wird, dass niemand zurückgelassen wird. Mit dem „Fit for 55“- Paket muss die Kommission nicht nur klimapolitische Ambitionen erfüllen, sondern auch mehr Ehrgeiz für einen gerechten Strukturwandel zeigen, um so die gesellschaftliche Akzeptanz zu gewährleisten, insbesondere in Mitgliedstaaten, die nicht über ausreichende nationale Regelungen verfügen.

Ressourcen sind nur ein Aspekt. Selten wird der Zusammenhang mit der Notwendigkeit eines echten Instrumentariums von Rechten hergestellt, um sicherzustellen, dass die Übergänge für die einzelnen Arbeitnehmer\*innen reibungslos verlaufen. Geld allein ist nicht ausreichend.

Als europäischer Gewerkschaftsverband der Industriebeschäftigten wissen wir, wie wichtig es ist, Umstrukturierungen zu antizipieren. Umstrukturierungen können, wenn sie schlecht gehandhabt werden, über Generationen hinweg Schaden anrichten - für diejenigen, die ihren Arbeitsplatz verlieren, und für diejenigen, die „überleben“. Europas Instrumente zur Antizipation des wirtschaftlichen Wandels sind bedauerlicherweise unzureichend und beschränken sich häufig auf breit angelegte Qualifizierungsstrategien. So wie die europäischen Staats- und Regierungschefs die Lehren aus den Jahren 2008-2009 gezogen zu haben scheinen, was Kapitalanlagen nach Keynes angeht, müssen sie nun die Lehren in Bezug auf wirtschaftliche Umstrukturierung ziehen.

Im Januar 2013, nach drei Jahren schwerer Finanzkrise, legte der sozialistische Europaabgeordnete Alejandro Cercas aus Spanien dem Parlament in Straßburg einen einzigartigen Vorschlag vor. Unter Berufung auf das damals neue parlamentarische Initiativrecht (Artikel 225 AEUV) präsentierte er einen Gesetzentwurf für die Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer\*innen und die Antizipation und Bewältigung von Umstrukturierungen.

Heute wie auch 2013 gibt es in der EU auf nationaler und lokaler Ebene unterschiedliche politische und rechtliche Rahmenbedingungen für die Bewältigung des Wandels. Das verstärkt die Ungleichheiten zwischen den Arbeitnehmer\*innen und führt zu Verzerrungen zwischen den Unternehmen. In diesem Zusammenhang sollte die „Cercas-Initiative“ durch die Festlegung von EU-Mindeststandards zur Förderung eines proaktiven und sozial verantwortlichen Ansatzes zur Antizipation und Bewältigung des Wandels gleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa schaffen. In den Vorschlägen werden Maßnahmen zur Antizipation des Wandels, zur Sicherung der Nachhaltigkeit der Unternehmen und der Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitskräfte sowie die Notwendigkeit detaillierter Sozialpläne bei Umstrukturierungen mit klaren Rollen für alle Beteiligten (Sozialpartner, Behörden) dargelegt.

Ein europäischer Rahmen für die Antizipation des Wandels und die Beteiligung der Arbeitnehmer\*innen muss folgende Elemente umfassen:

- Stärkung der Rechte auf Unterrichtung, Anhörung und Beteiligung, da den Arbeitnehmervertreter\*innen/ Gewerkschaften eine Schlüsselrolle bei der Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit der europäischen Arbeitsplätze zukommt. Zu diesem Zweck müssen die Arbeitnehmer\*innen ein stärkeres Mitspracherecht haben und bereits in einer sehr frühen Phase des Entscheidungsprozesses einbezogen werden. Bestehende Rechtsinstrumente zur Unterrichtung, Anhörung und Beteiligung müssen in vollem Umfang beachtet und durchgesetzt sowie zwischen nationaler und europäischer Ebene besser vernetzt werden.
- ein Instrumentarium von Rechten, um sicherzustellen, dass die Übergänge für die einzelnen Arbeitnehmer\*innen reibungslos verlaufen: Aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen müssen sich mit der Dringlichkeit von Aus- und Weiterbildung befassen, die eine Umschulung und Höherqualifizierung gewährleistet, um die Arbeitnehmer\*innen für Arbeitsplätze in und zwischen sich wandelnden Branchen zu rüsten. Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer muss unabhängig von seinem Arbeitsvertrag das Recht auf eine hochwertige Ausbildung und lebenslanges Lernen haben.
- Sicherstellung, dass die langfristige strategische Planung der Unternehmen den Beschäftigungs- und Qualifikationsbedarf berücksichtigt und sich insbesondere auf die ständige Weiterentwicklung der Fertigkeiten und Kompetenzen ihrer Arbeitskräfte sowie auf aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen konzentriert.
- Antizipation und Bewältigung des strategischen Kompetenzbedarfs ist ebenfalls von zentraler Bedeutung für eine europäische industriepolitische Agenda, die auf Innovation und der Schaffung neuer Industrien und Arbeitsplätze beruht.
- Ermöglichung der Umsetzung von Mechanismen zur freiwilligen kollektiven und/ oder individuellen Arbeitszeitverkürzung sowie von Vorruhestandsregelungen in Sektoren und Unternehmen, die von der Dekarbonisierung negativ betroffen sind und in denen diese Lösungen erforderlich sind, durch Tarifverhandlungen.
- Gewährleistung der Rolle des sozialen Dialogs und der Tarifverhandlungen, da Verhandlungslösungen der Sozialpartner von wesentlicher Bedeutung sind, um zu garantieren, dass durch „maßgeschneiderte“ Vereinbarungen faire Antworten gefunden werden. Erforderlichenfalls müssen die Behörden ihren Beitrag zu diesem Prozess leisten.
- Schließlich sollten Unterstützungsmechanismen für Arbeitnehmer\*innen geschaffen werden, die Opfer des wirtschaftlichen Wandels geworden sind, indem der Übergang von einem Arbeitsplatz zum anderen erleichtert wird. Der Cercas-Bericht schlägt eine detaillierte Liste von Alternativen vor, um die schlimmsten negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung zu minimieren.

Keiner dieser Vorschläge ist wirklich neu. Sie wurden bereits in einer Reihe von Mitgliedstaaten und Regionen erfolgreich umgesetzt und müssen nun auf EU-Ebene gefördert werden. Es ist höchste Zeit, dass die Europäische Kommission einen Vorschlag für einen europäischen Rechtsrahmen zur Antizipation und

Bewältigung des Wandels vorlegt und dabei anerkennt, dass die Entschließung aus dem Jahr 2013 offensichtlich aktualisiert werden muss, um der heutigen Realität gerecht zu werden und ohne die bestehenden Arbeitnehmerrechte zu schwächen. Dies wäre ein Meilenstein auf dem Weg zu einer widerstandsfähigeren und nachhaltigeren europäischen Wirtschaft und Gesellschaft - und würde den gerechten Strukturwandel von der Rhetorik zur Realität machen.

### 3. Eine solide Industriepolitik

Wie in früheren Stellungnahmen<sup>3</sup> dargelegt, sind der Erhalt und der Aufbau starker industrieller Wertschöpfungsketten in der EU von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der EU-Klimaziele, da die Schaffung von Arbeitsplätzen einer der wichtigsten Hebel für die öffentliche Unterstützung der EU-Klimapolitik sein wird, aber auch, weil die Industrie in der Lage ist, Lösungen für die Dekarbonisierung der EU-Wirtschaft beizusteuern. IndustriAll Europe möchte die Koordinierung und Abstimmung zwischen dem Green Deal und der EU-Industriestrategie verbessern. Das „Fit for 55“- Paket muss die EU-Industriestrategie und ihre jüngste Aktualisierung sowie die Pfade zur Transformation der Ökosysteme besser berücksichtigen.

Die Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften für den Klimaschutz im Zusammenhang mit der Erhöhung der Zielvorgabe 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 eingesetzten Technologien keine linearen Emissionsreduzierungen möglich sind. Zur Dekarbonisierung dieser Sektoren ist der Einsatz bahnbrechender Technologien und eine drastische Senkung ihres Energie- und Primärrohstoffverbrauchs vonnöten. Ebenso bedarf es für die beachtlichen 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 möglichen 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 einen klaren Technologiefahrplan mit konkreten Ergebnissen in den verschiedenen Sektoren zu haben, könnte industrielle Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze gefährden. Ein solcher Ansatz wäre ein großer strategischer Fehler. Daher muss die vom EU-Industrieforum koordinierte gemeinsame Erarbeitung von Wegen für den Übergang für die industriellen Ökosysteme klar aufzeigen, was erforderlich ist, damit die europäische Industrie bis 2050 klimaneutral werden kann. Sie sollten auch einen detaillierten Zeitplan für die Einführung der erforderlichen Technologien und Infrastrukturen enthalten.

Für industriAll Europe ist es von größter strategischer Bedeutung, dass die EU eine Führungsposition der europäischen Industrie in den Wertschöpfungsketten unterstützt, die den Strukturwandel anführen. Was Energie betrifft, so sind unsere Industrien in hohem Maße von weltweit wettbewerbsfähigen Strom- und Energiekosten abhängig. Die EU verfügt über ein großes industrielles Know-how und eine historische Führungsrolle in der primären und sekundären Industrieproduktion. Dies muss unter Beachtung des Grundsatzes der Technologieneutralität sowie der spezifischen Umstände jedes Mitgliedstaates aufrechterhalten und gestärkt werden. Wir wollen außerdem, dass das Paket das Recht der

---

<sup>3</sup> In diesem Abschnitt wird die Position von industriAll Europe zum klimapolitischen Rahmen der EU für 2030 bekräftigt, wie im Positionspapier 2020/114 beschrieben: [https://news.industrial-europe.eu/content/documents/upload/2020/11/637418363805326269\\_EN%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf](https://news.industrial-europe.eu/content/documents/upload/2020/11/637418363805326269_EN%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf)

Mitgliedstaaten respektiert, über ihren Energiemix zu entscheiden und die zur Erreichung der EU-Klimaziele für 2030 am besten geeigneten Technologien zu wählen.

Das Paket muss die Mitgliedstaaten in ihren Bemühungen unterstützen, die Energieversorgungssicherheit zu gewährleisten, wobei die Notwendigkeit zur Ergänzung intermittierende Energiequellen zu berücksichtigen ist.

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 Industriallianzen, um die europäische Führungsrolle bei Technologien zu stärken, die zur Erreichung der Klimaneutralität erforderlich sind. Die EU und ihre Mitgliedstaaten sollten feindliche und opportunistische Übernahmen aus Drittländern verhindern und sich der Schließung 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. Im Sinne einer autonomen Strategie sollten Technologien bevorzugt werden, die weniger von Importen abhängig sind oder die Zugang zu mehreren unabhängigen Anbietern haben und ein hohes Maß an lokaler Beschäftigung in der EU aufweisen.

Um ein uneinheitliches Vorgehen der Mitgliedstaaten zu vermeiden, sollte die EU auch vermehrt auf „Wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse“ setzen, um Industriallianzen in Bezug auf Schlüsseltechnologien und -sektoren zu fördern und CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen. Zusätzlich zu den bestehenden Industriallianzen in den Bereichen Batterien, Wasserstofftechnologien, Rohstoffe und Kunststoffkreislaufwirtschaft sollte die EU ermitteln, wo eine zusätzliche Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich ist, um tragfähige industrielle Wertschöpfungsketten aufzubauen. Ein territorialer Ansatz muss eine ausgewogene Ansiedlung von Industriallianz-Projekten in der gesamten EU gewährleisten.

Die Schaffung einer umfassenden Wertschöpfungskette für die Kohlenstoffabscheidung und -speicherung (CCS) wird für Sektoren, in denen Emissionen nur schwer zu vermeiden sind, von größter Bedeutung sein. CCS wird mehr Zeit für die Entwicklung bahnbrechender alternativer Technologien verschaffen und gleichzeitig der europäischen Industrie helfen, die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen (Carbon Leakage) auf andere Kontinente zu vermeiden.

Das „Fit for 55“-Paket muss das richtige Gleichgewicht finden zwischen der Notwendigkeit, Wälder als Kohlenstoffspeicher und Biodiversitätsreservoir zu nutzen und der Notwendigkeit, die forstwirtschaftliche Lieferkette dabei zu unterstützen, die erneuerbaren Güter und Bioenergieprodukte zu liefern, die eine aktive Rolle bei der Dekarbonisierung der gesamten Wirtschaft spielen müssen. Holzprodukte sind Teil der Lösung, insbesondere angesichts des Kreislaufcharakters der Forstwirtschaft.

Eine Dekarbonisierung der europäischen Industrie innerhalb von 30 Jahren ist durch einen rein marktorientierten Ansatz nicht zu bewerkstelligen. Es braucht jetzt langfristige Signale. 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 spezifischen Weg zur „Klimaneutralität“ besser zu unterstützen.

Der Übergang erfordert Kohärenz zwischen den politischen Instrumenten der EU, insbesondere wenn es darum geht, die erforderlichen Investitionen zu mobilisieren. Daher sollte die EU-Taxonomie gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität alle europäischen kohlenstoffarmen Energien umfassen.

Die Dekarbonisierung erfordert die rasche Einführung neuer Technologien und eine massive Ausweitung anderer Technologien, was den Rohstoffbedarf noch weiter erhöht. Der „Aktionsplan Rohstoffe“ muss an die Überarbeitung des Klimapakets für 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. Staatliche Beihilfen und Unterstützungsmaßnahmen für Unternehmen müssen Investitionen zur Verringerung des Energie- und Primärrohstoffverbrauchs Vorrang einräumen.

Auch die Unternehmen stehen in der Verantwortung, die Investitionslücke zu schließen. Steuerbetrug und Steuervermeidung haben der öffentlichen Hand beträchtliche Summen an öffentlichen Geldern entzogen, die für die Erreichung der Klimaneutralitätsziele hätten verwendet werden können. In gleicher Weise untergraben die Dividendenpolitik oder die Aktienrückkaufprogramme multinationaler Unternehmen deren Fähigkeit, in die Modernisierung der industriellen Lieferketten zu investieren. Die Unternehmen sind außerdem dafür verantwortlich, die Ergebnisse von der EU geförderter Innovationen, auch im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (ETS), für Investitionen und die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in Europa zu nutzen.

#### **4. Eine faire globale Regelung auf der Grundlage gleicher Wettbewerbsbedingungen und internationaler Gerechtigkeit**

Die sozialen Grundsätze, von denen sich die EU bei ihren Klimaschutzmaßnahmen leiten lassen muss, gelten auch für ganz Europa und darüber hinaus. Ein gerechter Strukturwandel ist für alle vom Strukturwandel betroffenen Arbeitnehmer\*innen wichtig. IndustriAll Europe wird gemeinsam mit IndustriALL Global sowie dem EGB und dem IGB dafür kämpfen, dass das Thema gerechter Strukturwandel bei den UN-Klimaverhandlungen einen hohen Stellenwert erhält, um alle Länder zu einer Klimapolitik zu zwingen, die keine Arbeitnehmerin und keinen Arbeitnehmer zurücklässt. Die bevorstehenden Klimaverhandlungen und vor allem die UN-Klimakonferenz COP26 müssen sinnvolle Lösungen für die Arbeitnehmer\*innen bringen.

Das „Fit for 55“- Paket muss auch in einem globalen Regelwerk verankert werden, das alle Formen des Dumpings bekämpft und sicherstellt, dass alle Länder ihren fairen Anteil an den Anstrengungen zur Emissionsreduzierung und zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels leisten. Dabei sind die gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und die jeweiligen Handlungskapazitäten zu berücksichtigen. Auch wenn einige Länder, vor allem in Europa, aufgrund ihrer historischen Verantwortung und ihres Entwicklungsstandes eine führende Rolle spielen müssen, erfordert die Klimawissenschaft tiefgreifende, rasche und globale Anstrengungen zur Emissionsreduzierung, zu denen alle Emittenten beitragen müssen. Globale Klimaschutzmaßnahmen erfordern Solidarität zwischen den Ländern, insbesondere um die Schwächsten bei ihren Bemühungen um Emissionsreduzierung und Anpassung an die bereits unvermeidlichen Folgen des Klimawandels finanziell und technologisch angemessen zu unterstützen. Die UN-Klimaverhandlungen müssen die Klimaschutzmaßnahmen aller großen Volkswirtschaften dringend beschleunigen und gleichzeitig die Solidarität mit den Schwächsten im globalen Süden stärken.

Mit dem „Fit for 55“- Paket nimmt die EU eine führende Position bei den globalen Klimaschutzmaßnahmen ein. IndustriAll Europe unterstreicht die Bedeutung gleicher Wettbewerbsbedingungen mit den europäischen Handelspartnern sowohl auf den EU- als auch auf den Auslandsmärkten. Der vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) ist ein wichtiger Teil der Antwort auf die Herausforderung der Wettbewerbsfähigkeit aufgrund der beschleunigten Emissionsreduzierung, aber das Risiko der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen wird zusätzliche Maßnahmen sowohl von der EU als auch von internationalen Foren erfordern. Da der Handel ein wichtiger Wachstumsmotor für die EU-Industrie

ist und bleiben wird, unterstützt industriAll Europe auch weiterhin ein faires und reguliertes Handelssystem. Gleiches gilt für eine Handelspolitik, die die Einbindung der europäischen Industrie in globale Lieferketten unterstützt, den Marktzugang verbessert und gleiche Wettbewerbsbedingungen garantiert.

## 5. Das Problem steigender Energiepreise muss gelöst werden

Die Energiepreise in Europa sind im letzten Jahr drastisch gestiegen. Von 2019 bis 2021 stieg der Endkundenpreis für Gas in der EU im Durchschnitt um 14 %, während der Großkundenpreis um 429 % stieg. Der Strompreis hat sich ähnlich entwickelt, mit einem Anstieg von 7 % beim Endkundenpreis und von 230 % beim Großkundenpreis. Auch wenn es zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bei der Preisfestsetzung gibt, insbesondere was den Endkundenpreis betrifft, wirkt sich die derzeitige Energiepreiskrise auf den Strombezug der Arbeitnehmer\*innen aus und bedroht diese die europäische Industrie und ihre Beschäftigten.

Der Anstieg der weltweiten Nachfrage aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs und die unerwartete Angebotsverknappung von russischer Seite erklären den Anstieg des Gaspreises weitgehend. Der Anstieg des Rohstoffpreises zieht einen Anstieg des Strompreises nach sich, der durch saisonale Wetterbedingungen und durch einen Kohlenstoffpreis von inzwischen über 60 EUR/T CO<sub>2</sub> noch verstärkt wurde. Angesichts der Bedeutung von Gas für den Energiemix der EU (ein Viertel des Gesamtenergieverbrauchs der EU) und der Abhängigkeit von Gasimporten (90 % des EU-Gasverbrauchs werden importiert) ist die EU sehr anfällig für Preisschwankungen auf den globalen Energiemärkten.

Die EU hat kürzlich ein Instrumentarium zur Bekämpfung der hohen Energiepreise veröffentlicht. In diesem lang erwarteten Dokument sind die Initiativen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten im Rahmen der EU-Energie- und Binnenmarktvorschriften umsetzen können. Zu den wichtigsten Empfehlungen an die Mitgliedstaaten gehören Ausgleichsmaßnahmen und die direkte Unterstützung für ärmere Haushalte, Maßnahmen zur Vermeidung von Stromabschaltungen, Steuersenkungen, die Reform der Förderregelungen für erneuerbare Energien und die Bereitstellung staatlicher Beihilfen für Unternehmen und Industriezweige. Diese Maßnahmen müssen auf der Grundlage des sozialen Dialogs mit den nationalen Sozialpartnern und unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Mitgliedstaaten dringend umgesetzt werden.

Die Europäische Kommission untersucht auch ein mögliches „wettbewerbswidriges Verhalten“ von auf dem EU-Markt tätigen Unternehmen. IndustriAll Europe fordert, dass bei der Untersuchung auch die außerordentlichen Gewinne privater Unternehmen untersucht werden, die auf dem europäischen Energiemarkt tätig sind und Energie erzeugen, transportieren oder verteilen. Klarheit über diese Gewinne und über mögliche Mitnahmegewinne von Unternehmen zu erlangen, kann zu einer fairen Umverteilung des Wohlstands in der Gesellschaft und zu Abmilderung der Auswirkungen steigender Energiepreise führen.

Die Europäische Kommission wird die Europäische Wertpapieraufsichtsbehörde (ESMA) mit der Aufgabe betrauen, die Kontrolle des EU-Kohlenstoffmarktes zu verstärken. IndustriAll Europe begrüßt eine solche Untersuchung, bedauert aber, dass sie sich auf die Rolle von Spekulationen bei der Erhöhung der Kohlenstoffpreise beschränkt. Die jüngsten Vorschläge zur Änderung des Anwendungsbereichs des Emissionshandelssystems (Einbeziehung des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs) oder zur Änderung einiger seiner Regeln (z. B. das Ende der kostenlosen Zuteilung für Fluggesellschaften) könnten bei einigen Unternehmen, die ihre künftigen Compliance-Anforderungen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems antizipieren wollten, ein Absicherungsverhalten ausgelöst haben. IndustriAll Europe fordert die Europäische Kommission auf, Maßnahmen vorzuschlagen und umzusetzen, die

verhindern, dass künftige Compliance-Anforderungen die kurzfristige Wettbewerbsfähigkeit der Industriesektoren sowie die von den Verbraucher\*innen, einschließlich der Haushalte, zu zahlenden Strompreise beeinträchtigen.

Die Stärkung der Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten durch grenzüberschreitende Initiativen, gemeinsame Beschaffungen und Energiespeicherung ist ebenfalls Teil der notwendigen Initiativen, die von der Europäischen Kommission erwartet werden. IndustriAll Europe unterstützt ausdrücklich Maßnahmen, die die Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten bei der Beschaffung, der Speicherung oder dem Transport von Energie operationalisieren würden.

IndustriAll Europe bedauert jedoch, dass eine Reihe von Regeln des EU-Energiemarktes nicht beachtet wurden. So verstärkt beispielsweise die auf dem EU-Strommarkt angewandte „Marginal Pricing Method“ (Grenzpreismethode) die Auswirkungen des Gaspreisanstiegs auf den Strompreis erheblich. Dennoch bekräftigt die Kommission, dass dies das effizienteste System für liberalisierte Strommärkte ist. Ebenso geht die Europäische Kommission davon aus, dass die derzeitigen Preiserhöhungen „wahrscheinlich vorübergehend sind“. Eine solche Annahme erlaubt keine gründliche Überprüfung einer EU-Energiepolitik, die auf ideologischen Grundsätzen beruht und in der Realität nicht die Versorgung mit erschwinglicher dekarbonisierter Energie gewährleistet, die die EU benötigt, um Klimaneutralität zu erreichen und ihre „offene strategische Autonomie“ zu sichern.

## ANHANG 1: CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM)

Die Kommission schlägt vor	Erste Analyse von iAE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• einen Mechanismus nach dem Vorbild des Emissionshandelssystems (ETS) für EU-Importeure</li> <li>• anfänglicher Geltungsbereich: Importe von 30 Waren aus den Sektoren Eisen und Stahl, Zement, Düngemittel, Aluminium und Elektrizität</li> <li>• Überprüfung und mögliche Ausweitung auf andere Güter und indirekte Emissionen, Vorschlag wird vor dem Ende der Übergangsphase erwartet</li> <li>• Die betroffenen Unternehmen müssen Emissionszertifikate (oder CBAM-Zertifikate) entsprechend der Kohlenstoffintensität der importierten Produkte vorlegen. Der Preis der Zertifikate wird an den Preis der ETS-Zertifikate angeglichen. Um diese Kontrolle zu ermöglichen, müssen die Unternehmen ihre Einfuhren bei einer zuständigen nationalen Behörde anmelden.</li> <li>• Ab 2023 wird ein Berichterstattungssystem eingeführt. Vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 müssen die Importeure die Emissionen sowie den im Ausland bereits gezahlten oder nicht gezahlten Kohlenstoffpreis angeben. Während des dreijährigen Übergangszeitraums müssen sie jedoch keine Emissionszertifikate vorlegen.</li> <li>• Der Mechanismus wird schrittweise eingeführt und mit den Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) im Einklang stehen. Er wird auch den in anderen Ländern gezahlten Kohlenstoffpreis und die Emissionseffizienz von Produzenten aus Drittländern berücksichtigen, so dass dieser Mechanismus sorgfältig austariert und nicht diskriminierend ist.</li> </ul> <p><b>Freie Zuteilungen und Verwendung der Einnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CBAM ist eine Alternative zur kostenlosen Zuteilung, aber es wird eine Übergangszeit</li> </ul>	<p><b>Dinge, die wir positive bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die EU-Kommission hat mit einem ausgefeilten und pragmatischen Vorschlag, der viele wichtige Anforderungen erfüllt (Rechtsgrundlage, WTO-Kompatibilität, schrittweiser Ansatz, insbesondere schrittweise Abschaffung der kostenlosen Zuteilung), eine wichtige politische Verpflichtung erfüllt.</li> <li>• Ein erster Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen mit einer Übergangsphase und einer frühzeitigen Überprüfung.</li> </ul> <p><b>Dinge, die weitere Diskussionen erfordern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein begrenzter sektoraler Geltungsbereich ist zu begrüßen, um das System einzusetzen, aber diese begrenzte Liste von Waren erfordert weitere Prüfungen, um festzustellen, ob Waren in den erfassten Sektoren fehlen.</li> <li>• Der Vorschlag, CBAM in der Übergangsphase mit der kostenlosen Zuteilung zu kombinieren, ist zu begrüßen. Der Wechsel von einem System zum Schutz vor der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen zu einen anderen setzt jedoch voraus, dass wichtige Bedingungen erfüllt werden. CBAM muss nachweisen, dass es wie erwartet funktioniert, und es müssen die Voraussetzungen für die Einführung kohlenstoffarmer Produkte gegeben sein (bahnbrechende Technologien, Infrastrukturen, Leitmarkt). Die endgültige Entscheidung über das Tempo eines möglichen Ausstiegs aus der kostenlosen Zuteilung muss im Rahmen des Überprüfungsprozesses getroffen werden, wie in Artikel 30 des CBAM-Verordnungsvorschlags beschrieben.</li> </ul>

<p>geben. Die kostenlosen Zertifikate werden ab 2026 über einen Zeitraum von 10 Jahren jedes Jahr um 10 % gekürzt, so dass sie bis 2036 vollständig abgeschafft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Abgabe von CBAM-Zertifikaten wird angepasst, um dem Umfang Rechnung zu tragen, in dem ETS-Zertifikate Anlagen kostenlos zugeteilt werden (Art. 31).</li><li>• Ein Teil der Einnahmen wird zur Finanzierung der CBAM-Behörde verwendet, der Rest fließt als Eigenmittel in den EU-Haushalt.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Auswirkungen auf die nachgelagerten Sektoren (z. B. Automobilindustrie, Schienenverkehr) sind unbekannt und müssen im Rahmen der Überprüfungs Klausel (Artikel 30) behandelt werden.</li><li>• Das Risiko der Produktsubstitution muss besser angegangen werden, insbesondere für Produktsegmente, in denen es unterschiedliche Technologierouten gibt, sowie für Aluminium.</li><li>• CBAM sollte auch die indirekten Kosten einbeziehen und gleichzeitig doppelten Schutz vermeiden, um die Vereinbarkeit mit den WTO-Regeln zu gewährleisten.</li><li>• Verwendung der Einnahmen: CBAM als neues Eigenmittel ist fehlleitend. Die Vorstellung, es handele sich um einen „Goldesel für den inländischen Gebrauch“, könnte den Widerstand der Handelspartner noch verstärken. Er spielt keine Rolle bei der Beschleunigung von Innovationen oder der Unterstützung eines gerechten Strukturwandels.</li><li>• Exporte sind nicht Gegenstand des Vorschlags, obwohl sie für die energieintensiven Industrien in Europa wichtig sind und ihre Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten durch einen höheren Kohlenstoffpreis und ein Auslaufen der kostenlosen Zuteilung gefährdet sein könnte. Exportvergünstigungen könnten eine Option sein, aber zum jetzigen Zeitpunkt gibt es rechtliche Unsicherheiten. Sollte diese Lösung nicht funktionieren, könnten andere Optionen geprüft werden (z. B. WTO-Verhandlungen, um kohlenstoffarme Produkte weltweit wettbewerbsfähig zu machen, globales Abkommen über Exportkredite für kohlenstoffarme Waren). In der Zwischenzeit wird dieses Risiko durch die Beibehaltung der kostenlosen Zuteilung gemildert.</li><li>• Der Gefahr von Handelsspannungen muss durch eine rasche Klärung wichtiger Aspekte des Vorschlags (z. B. Artikel 31, um</li></ul>
--	--

	<p>sicherzustellen, dass kein doppelter Schutz besteht) begegnet werden. Dies wird auch massive diplomatische Anstrengungen in bilateralen und multilateralen Foren (WTO, OECD, G7 und G20, UNFCCC) erfordern.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bei diesen Bemühungen muss den EU-Nachbarländern besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.</li><li>• Die besondere Situation der am wenigsten entwickelten Länder sollte untersucht werden. Die Verwendung eines Teils der CBAM- und ETS-Einnahmen zur Finanzierung von Klimamaßnahmen und des gerechten Strukturwandels in den Industriesektoren durch einen internationalen Fonds wie den Green Climate Fund könnte dazu beitragen, Bedenken in den Drittländern zu zerstreuen.</li></ul>
--	--

#### **Die wichtigsten Forderungen von industriAll Europe im Zusammenhang mit CBAM**

- Grundsätzlich befürwortet iAE die Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus. Durch einen solchen Mechanismus können wir sicherstellen, dass die Beschäftigten in Europa keinem Carbon Leakage infolge der Dekarbonisierung der Industrie ausgesetzt sind.
- In der Praxis hat iAE ernsthafte Vorbehalte im Hinblick auf eine Reihe von wichtigen Punkten:
  - o Das Auslaufen der kostenlosen Zuteilung muss von einer erfolgreichen CBAM-Implementierung abhängig gemacht werden, die das Risiko von Carbon Leakage deutlich mindert.
  - o Indirekte Emissionen, indirekte Kosten, Exporte und nachgelagerte Produktionssektoren müssen in den Anwendungsbereich von CBAM fallen oder zumindest in die in Artikel 30 vorgesehene Überprüfung einbezogen werden.
- Erkundung spezifischer Lösungen für den Export.
- Verwendung eines Teils der CBAM- und ETS-Einnahmen als Katalysator für Innovation und gerechten Strukturwandel in Industriesektoren weltweit, wobei strenge soziale Auflagen zu erfüllen sind.
- CBAM in Handelsabkommen einbeziehen.
- Entwicklung einer Strategie zur Sicherung eines globalen Konsenses über CBAM und zur Vermeidung von Handelsspannungen und sozialen Verwerfungen bei den Handelspartnern.
- Um negative Folgen für Arbeitnehmer\*innen in Nicht-EU-Ländern zu vermeiden, die nicht von CBAM ausgenommen sind, muss die EU:
  - o Drittländern genügend Zeit geben, um klimapolitische Maßnahmen umzusetzen, die es ihnen ermöglichen würden, die Folgen der CBAM-Umsetzung so weit wie möglich zu begrenzen.
  - o die Übergangsphase - die ggf. geringfügig verlängert werden könnte - nutzen, um praktische Vereinbarungen zu fördern, die es diesen Ländern ermöglichen würden, zu dekarbonisieren, ohne Handelsspannungen zu erzeugen.
  - o Nutzung aller im Rahmen der EU-Nachbarschaftspolitik zur Verfügung stehenden Mittel, um politische Koordinierung in Bezug auf Klima und Handel sicherzustellen.
  - o Keine der oben genannten Forderungen darf zu einer Schwächung oder unangemessenen Verzögerung der CBAM-Umsetzung führen.

## ANHANG 2: ETS-Reform

Die Kommission schlägt vor	Erste Analyse von iAE
<p><b>Anwendungsbereich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung des Anwendungsbereichs des EU-ETS auf Schifffahrtsemissionen. Die Kommission schlägt vor, alle intra-EU-Fahrten und 50 % der extra-EU-Fahrten einzubeziehen.</li> <li>• Keine Ausweitung des Geltungsbereichs auf Extra-EWR-Flüge (Intra-EU-Flüge sind bereits durch das derzeitige ETS abgedeckt). Die Kommission schlägt jedoch eine vollständige Abschaffung der kostenlosen Zertifikate für den EWR-Luftverkehr zwischen 2024 und 2027 sowie höhere Steuern auf Kerosin im Rahmen der Energiebesteuerungsrichtlinie vor (siehe unten).</li> <li>• Zum Straßenverkehr und zu Gebäuden siehe Anhang 3 unten.</li> </ul> <p><b>Obergrenze</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Ziel des derzeitigen EU-Emissionshandelssystems ist eine Emissionsreduzierung um 43 % bis 2030 im Vergleich zu 2005. Die Kommission schlägt vor, dieses Ziel bis 2030 auf 61 % Emissionsminderung im Vergleich zu 2005 zu erhöhen.</li> <li>• Dies bedeutet, dass der derzeitige lineare Reduktionsfaktor (LRF) von 2,2 % auf 4,2 % geändert würde.</li> <li>• Dieser LRF würde mit einer einmaligen Anpassung der Obergrenze nach unten kombiniert, so dass er die gleiche Wirkung hätte, wie wenn er ab 2021 gelten würde. Es sei darauf hingewiesen, dass die Obergrenze um eine bestimmte Anzahl von Zertifikaten erhöht würde, um die Einbeziehung des Seeverkehrs in den Geltungsbereich auszugleichen.</li> </ul>	<p><b>Hintergrund</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem Beginn der ETS-Phase IV und den jüngsten Preisentwicklungen ist das ETS in eine neue Ära mit höheren Kohlenstoffpreisen eingetreten (die EUZ-Preise liegen derzeit bei 60 EUR, während sie Anfang 2021 unter 30 EUR und bis September 2018 unter 20 EUR lagen).</li> <li>• Die angekündigten Maßnahmen (Senkung der Obergrenze, Neuberechnung der Benchmarks, schrittweise Abschaffung der kostenlosen Zuteilung) werden diesen Trend zwar schrittweise, aber deutlich verstärken, unter sonst gleichen Bedingungen.</li> </ul> <p><b>Dinge, die wir positive bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die ETS-bezogenen Fonds werden mit erheblichen zusätzlichen Mitteln ausgestattet. Der <b>Innovationsfonds</b> wird 200 Millionen zusätzliche Zertifikate erhalten, von denen 150 Millionen aus dem neuen ETS für den Straßenverkehr und für Gebäude stammen. Der <b>Modernisierungsfonds</b> wird zusätzliche Zertifikate in Höhe von 2,5 % der Obergrenze erhalten.</li> <li>• <b>Differenkontrakte in Bezug auf Kohlenstoff</b> kommen für den Innovationsfonds in Frage.</li> </ul> <p><b>Dinge, die weitere Diskussionen erfordern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Die kostenlose Zuteilung ist teilweise an Investitionen in Industriestandorte geknüpft.</b> Dies ist eine positive Entwicklung, aber wir sollten prüfen, ob es sinnvoll wäre, diese Konditionalität</li> </ul>

- Marktstabilitätsreserve (MSR): Die MSR-Entnahmerate von 24 % wird bis 2030 beibehalten. Es wird eine Puffer-Entnahmerate eingeführt, wonach bei einer Gesamtzahl der im Umlauf befindlichen Zertifikate (TNAC) zwischen 833 und 1096 Millionen eine Anzahl von Zertifikaten entnommen wird, die der Differenz zwischen den TNAC und dem unteren Schwellenwert entspricht.

#### Freie Zuteilung und Benchmarks

- Vorschlag zur Annahme eines strengeren Benchmark-Ansatzes und Überarbeitung des Geltungsbereichs der Benchmark, um bestehende Hindernisse für kohlenstoffarme Technologien zu beseitigen.
- Die unter die CBAM fallenden Sektoren sollten nach einer Übergangszeit keine kostenlosen Zuteilungen erhalten. Im Rahmen des derzeitigen ETS sind diese Zertifikate bis 2025 festgelegt. Ab 2026 werden sie jährlich um 10 % gekürzt und 2036 ganz abgeschafft.
- Die kostenlosen Zuteilungen werden von den Dekarbonisierungsbemühungen der Unternehmen abhängig gemacht (Empfehlungen aus Audit-Berichten gemäß der Richtlinie über erneuerbare Energien, wenn die Amortisationszeit < 5 Jahre und die Kosten angemessen sind), um Anreize für die Einführung kohlenstoffarmer Technologien zu schaffen. Andernfalls kann die Höhe der kostenlosen Zuteilung um 25 % gekürzt werden.
- Für das neue Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor sind keine kostenlosen Zuteilungen vorgesehen.

#### Versteigerungserlöse und ETS-Mittel

- Die Mitgliedstaaten müssten alle ETS-Einnahmen, die nicht dem EU-Haushalt zugeführt werden, für klimarelevante Zwecke verwenden, einschließlich der Unterstützung von Haushalten mit niedrigem Einkommen bei der nachhaltigen Renovierung.

mit längerfristigen Investitionen und Planungen zu verknüpfen (d.h. mit einer Investitionsstrategie zur Erreichung der Kohlenstoffneutralität).

- Bei der Festlegung von Zielen für das EU-ETS sollte berücksichtigt werden, dass die Industriesektoren nur über ein begrenztes Potenzial verfügen, ihre Emissionen bis 2030 erheblich zu reduzieren, und dass ein Gleichgewicht zwischen den unter das EU-Emissionshandelssystem fallenden Sektoren und den Sektoren außerhalb dieses Systems hergestellt werden muss.
- Beim Eintritt in diese neue Phase könnte es zu Fragen in Bezug auf die **sektorale Heterogenität des ETS** kommen. Das ETS betrifft die Stromerzeugung, energieintensive Industrien, den Luftverkehr und die Binnenschifffahrt. Diese Sektoren haben unterschiedliche Geschäftsmodelle, unterschiedliche technologische Beschränkungen und unterschiedliche Möglichkeiten, die Kosten an ihre Kunden weiterzugeben. Dennoch sind sie mehr und mehr von einem einheitlichen Kohlenstoffpreis betroffen und werden es auch in Zukunft sein. Wir haben in den letzten zwei Jahren Preisschwankungen erlebt, die zum Teil auf die Senkung der Obergrenze zurückzuführen sind, zum Teil aber auch auf Spekulationen des Finanzsektors und zum Teil auf Absicherungsgeschäfte von Unternehmen, die jetzt kaufen, um ihren künftigen Bedarf zu decken, während sie einen Preisanstieg erwarten. Das ETS braucht einen Mechanismus, der verhindert, dass Hedging-Praktiken die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Sektoren untergraben, die am stärksten von den Schwankungen der Kohlenstoffpreise betroffen sind.
- Bei der vorgeschlagenen Überarbeitung der Benchmark-Werte für 2026-2030 müssen die Investitionszyklen, die

- Ein Teil der Einnahmen aus dem neuen EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor würde zur Finanzierung eines neuen Klima-Sozialfonds verwendet werden (siehe weitere Einzelheiten unten).
- Aufstockung der Mittel des Modernisierungsfonds und des Innovationsfonds.
- Was den Modernisierungsfonds betrifft, dessen Mittel hauptsächlich aus der Versteigerung von 2 % der Gesamtzertifikate für den Zeitraum 2021-2030 stammen, sieht der Vorschlag vor, diesen Prozentsatz beizubehalten. Das Ziel bleibt dasselbe: Die zehn Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Jahr 2013 weniger als 60 % des EU-Durchschnitts betrug, sollen bei ihrem Übergang zur Klimaneutralität unterstützt werden (Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien und Slowakei). Die Kommission sieht jedoch auch die Versteigerung von zusätzlichen 2,5 % der Obergrenze vor, um die Energiewende der Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP unter 65 % des EU-Durchschnitts liegt, im Zeitraum 2016-2018 über den Modernisierungsfonds zu finanzieren. Die zehn oben genannten Länder sowie Griechenland und Portugal werden von diesen Einnahmen profitieren. Der Anwendungsbereich des Fonds würde dahingehend geändert, dass Investitionen in fossile Brennstoffe ausgeschlossen und Investitionen in Klima- und Sozialprioritäten begünstigt werden.
- Der Innovationsfonds, der derzeit durch die Versteigerung von 450 Millionen Zertifikaten zwischen 2020 und 2030 finanziert wird, wird nahezu verdoppelt (einschließlich zusätzlicher 50 Millionen Zertifikate aus dem klassischen EHS und 150 Millionen Zertifikate aus dem neuen EHS). Der Anwendungsbereich des Fonds wird angepasst, um Differenzkontrakte in Bezug auf Kohlenstoff zu erleichtern.

Verfügbarkeit von Technologien sowie wirtschaftliche und geografische Zwänge besser berücksichtigt werden.

- Industriestandorte, die **nachhaltige Biomasse** nutzen, sollten durch die ETS-Reform nicht benachteiligt werden. Die Entwicklung nachhaltiger Biomasse muss im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung stehen und die Einfuhr von Biomasse zur Energieerzeugung muss auf Rohstoffe beschränkt werden, die keine negativen Auswirkungen auf das Klima haben.

### **Die wichtigsten Forderungen von industriAll Europe im Zusammenhang mit dem ETS**

- Die ETS-Reform muss im Einklang mit der EU-Industriestrategie stehen. Sie muss die Transformation der erfassten Sektoren und deren Bemühungen, bis 2050 klimaneutral zu werden, anregen, ohne in den kommenden Jahren die Beschäftigung zu gefährden.
- Das Ziel des ETS ist es, Anreize für den industriellen Wandel zu schaffen. Es geht nicht um ein neues Spiel der Kasinowirtschaft. Ein Aufsichtsmechanismus muss spekulative Verhaltensweisen unterbinden und Klarheit über die Triebkräfte der Preisentwicklung sowie über die von Privatunternehmen und Finanzspekulanten erzielten Gewinne schaffen.
- Die vorgeschlagenen Reformen müssen sektorale und regionale Besonderheiten berücksichtigen, wenn es um das Emissionsminderungspotenzial bis 2030 geht.
- Die Versteigerungseinnahmen müssen die industrielle Innovation in den betreffenden Sektoren besser unterstützen, durch die beiden ETS-Fonds, aber auch durch die Verwendung der Einnahmen durch die Mitgliedstaaten oder durch staatliche Beihilfen.
- Die beiden ETS-Fonds sollten die Sozialpartner in ihre Governance-Regelungen einbeziehen und bei ihren Projektbewertungsverfahren die höchsten Sozialstandards anwenden.
- Diese Sozialisierung der Kosten und Risiken muss mit einer Sozialisierung des Nutzens einhergehen. Die Unterstützung privater Unternehmen muss zu konkreten Verpflichtungen führen, wenn es um Investitionen in Maßnahmen zur Emissionsreduzierung oder Investitionen in die Einführung bahnbrechender kohlenstoffarmer Technologien geht.

### ANHANG 3: Neues ETS für Straßenverkehr und Gebäude

Die Kommission schlägt vor	Erste Analyse von iAE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab 2025 Einführung eines eigenständigen Emissionshandelssystems für Treib- und Brennstoff im Straßenverkehr und Gebäudesektor.</li> <li>• Im ersten Jahr nur Berichterstattungspflichten, ab 2026 Ausgabe von Zertifikaten und Einhaltungspflichten.</li> <li>• Emissionszertifikate, die in der vorgelagerten Lieferkette ausgegeben werden.</li> <li>• Im Januar 2024 veröffentlicht die Europäische Kommission die Obergrenze für 2026, auf Grundlage einer Reduzierung der Emissionen um 43 % bis 2030 gegenüber 2005.</li> <li>• Die Menge wird ab 2024 jährlich um 5,15 % verringert.</li> <li>• Vollständige Versteigerung (keine kostenlose Zuteilung).</li> <li>• Marktstabilitätsreserve (MSR) von 600 Millionen Zertifikaten und Maßnahmen zur Reaktion auf einen übermäßigen Preisanstieg sind vorgesehen.</li> <li>• Klima-Sozialfonds:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 72,2 Mrd. € + entsprechender Kofinanzierungsbedarf der Mitgliedstaaten</li> <li>○ Ziel = Sicherstellung von erschwinglicher und nachhaltiger Heizung, Kühlung und Mobilität für gefährdete Haushalte</li> <li>○ nationale Klima-Sozialpläne zur Inanspruchnahme des Fonds</li> <li>○ frühzeitige Investitionen auf der Grundlage der zu erwartenden Einnahmen</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Hintergrund</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ursprünglich hatten wir uns gegen die Ausweitung des ETS auf andere Sektoren ausgesprochen. Das vorgeschlagene Paket enthält jedoch diskussionswürdige Vorschläge und Mechanismen (siehe unten). Außerdem sieht der Vorschlag der EU-Kommission nicht die Ausweitung des EU-ETS vor, sondern die Schaffung eines neuen und spezifischen ETS. Wir bleiben also entweder bei unserer ursprünglichen Position oder wir passen sie an, um die neuen Elemente zu berücksichtigen.</li> </ul> <p><b>Dinge, die wir positive bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kohlenstoffbepreisung im Straßenverkehr ergänzt die Normen für Neufahrzeuge. Ohne Kohlenstoffbepreisung ist es schwer vorstellbar, wie die Emissionen der bestehenden Fahrzeugflotte in den Griff zu bekommen sind und ob strengere CO<sub>2</sub>-Normen auch zur Erreichung des Emissionsminderungsziels für den Straßenverkehr bis 2030 beitragen werden.</li> <li>• Im Einklang mit dem Well-to-Wheel-Ansatz, den iAE zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs unterstützt.</li> <li>• Kohlenstoffpreis kann die Erneuerung des Fuhrparks (insbesondere bei gewerblichen Flotten und Firmenwagen) und den Absatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge beschleunigen.</li> <li>• Der Klima-Sozialfonds ist das größte Finanzierungsinstrument, das jemals auf EU-Ebene vorgeschlagen wurde, um</li> </ul>

Energiearmut im Verkehr und im Wohnungswesen zu bekämpfen. Wenn er gut konzipiert ist und mit anderen Instrumenten kombiniert wird, kann er gefährdeten Haushalten eine erhebliche Unterstützung bieten. Er reicht jedoch nicht aus, um alle Bürger\*innen und nicht nur die ärmsten anzusprechen. Erhebliche Einkommensverluste in der Mittelschicht können zu sozialen und politischen Verwerfungen führen.

- Ohne Klima-Sozialfonds müssen die Mitgliedstaaten die im Rahmen der Lastenteilung festgelegten Emissionsreduktionsziele für 2030 durch nationale Maßnahmen und ohne einen EU-weiten Solidaritätsmechanismus erreichen. Wir glauben nicht, dass ein Klima-Sozialfonds ohne ETS eine glaubwürdige Option wäre, da es rechtliche und politische Hindernisse für die Bereitstellung neuer Eigenmittel für den Klima-Sozialfonds gibt.

**Dinge, die weitere Diskussionen erfordern:**

- Verteilungswirkung. Ein Mechanismus zur Bepreisung von Kohlenstoff ist regressiv und wird sich nachteilig auf Haushalte mit geringem Einkommen auswirken. Es könnte jedoch ein besseres Verständnis der Situation in Europa erforderlich sein, um einen Unterstützungsmechanismus in geeigneter Weise zu gestalten.
- Die Reform der Richtlinie zur Energiebesteuerung könnte eine erwägenswerte Alternative sein, um einen Kohlenstoffpreis für Kraftstoffe festzulegen und dabei die Unterschiede zwischen den EU-Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.
- Ergänzende Maßnahmen könnten helfen: Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf alternative Kraftstoffe, Ladeinfrastrukturen und Anreize für Unternehmen (OEMs),

	<p>erschwingliche E-Fahrzeuge zu produzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Energiearmut ist in erster Linie Armut. Diese Diskussion ist im Zusammenhang mit der breiteren europäischen Sozialagenda (Mindestlohn, ESSR usw.) zu führen.</li><li>• Die Bekämpfung von Energiearmut im Zusammenhang mit Verkehr und Gebäude muss in einem breiteren Kontext erfolgen. Eine gerechte Besteuerung und wirtschaftspolitische Steuerung müssen die Behörden in die Lage versetzen, massive öffentliche Investitionen zur Renovierung des Gebäudebestands und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen zu mobilisieren.</li></ul>
--	---

### **Die wichtigsten Forderungen von industriAll Europe im Zusammenhang mit dem neuen ETS für den Straßenverkehr und Gebäude**

- IAE nimmt den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Kenntnis, ein neues ETS-System für den Straßenverkehr und Gebäude einzuführen. Ausgehend von ihrer früheren Position zur Ausweitung des bestehenden EU-Emissionshandelssystems bekräftigt IAE ihre Bedenken hinsichtlich der Verteilungswirkung, die ein solches System insbesondere für Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen haben kann.
- IAE begrüßt den Vorschlag eines Klima-Sozialfonds zur Bekämpfung von Energiearmut (in Bezug auf Gebäude und Verkehr), ist jedoch der Ansicht, dass mehr Mittel benötigt werden, um starke negative soziale Auswirkungen zu vermeiden, und fordert die Kommission auf, alternative Wege der Finanzierung zu prüfen.
- IAE betont, dass die EU-Politik zur Bekämpfung von Emissionen in Sektoren, die nicht unter das bestehende EU-Emissionshandelssystem fallen, Folgendes tun muss:
  - o die Unterschiede zwischen den Regionen und Ländern und insbesondere die besondere Situation ländlicher und abgelegener Gebiete, vor allem in den ärmsten Mitgliedstaaten, berücksichtigen.
  - o den Verkehr erschwinglich halten, einschließlich des individuellen Straßenverkehrs, dort wo es keine angemessenen Alternativen gibt.
  - o Synergien entwickeln zwischen verschiedenen Instrumenten: Normen, öffentliche und private Investitionen, Infrastrukturen, sozial gerechte Kohlenstoffpreisregelungen.
  - o Vollständige Mobilisierung des Potenzials der EU-Renovierungswelle zur Bekämpfung der Energiearmut bei gleichzeitiger Schaffung von Arbeitsplätzen, u. a. in der Produktion von Baumaterialien und kohlenstoffarmen Heiz- und Kühlgeräten

## ANHANG 4: CO<sub>2</sub>-Normen für Pkw und Lieferwagen + Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Die Kommission schlägt vor	Erste Analyse von iAE
<ul style="list-style-type: none"> <li>den Grenzwert für die Emissionsreduzierung bei Neuwagen bis 2030 auf 55 % anzuheben (gegenüber einem derzeitigen Ziel von 37,5 %).</li> <li>Die Kommission schlägt außerdem vor, den Grenzwert für die Emissionsreduzierung bei neuen Transportern bis 2030 auf 50 % anzuheben (gegenüber einem derzeitigen Ziel von -31 %).</li> <li>Die Kommission schlägt ein neues Ziel für 2035 vor, nämlich die Kohlendioxidemissionen von Neuwagen um 100 % zu senken.</li> <li>Es wird ein neuer Artikel 14a vorgeschlagen, demzufolge die Europäische Kommission bis Ende 2025 und anschließend alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr berichtet, um insbesondere die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen, auch finanzieller Art, zu bewerten. Dieser Bericht enthält eine Reihe von Faktoren, die sich auf die Mobilität und die Auswirkungen auf die Verbraucher, die Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte zur Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zur emissionsfreien Straßenmobilität beziehen.</li> <li>Um die gesetzten Ziele zu erreichen, muss die notwendige Infrastruktur für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge geschaffen werden. Mit der überarbeiteten Verordnung über die Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe schlägt die Europäische Kommission daher vor, dass bis 2025 mehr als eine Million Ladepunkte eingerichtet werden. Bis 2030 werden 3,5 Millionen Ladestationen erwartet.</li> </ul>	<p><b>Hintergrund</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Klimapolitische Instrumente werden die Hauptantriebskraft für den Wandel in der Automobilindustrie sein. Der daraus resultierende Strukturwandel stellt ein beispielloses Risiko für die Beschäftigung in diesem Sektor dar.</li> <li>Der Vorschlag zur Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen wird den Übergang beschleunigen und das damit verbundene Beschäftigungsrisiko in der Branche verschärfen.</li> </ul> <p><b>Dinge, die wir positive bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bemühungen zur Strukturierung der Lieferketten für Batterien, Wasserstoff und Rohstoffe.</li> <li>Das Monitoring des Strukturwandels, auch unter sozialen Gesichtspunkten, durch <b>Fortschrittsberichte</b> ist interessant, zumindest wenn es zu konkreten Initiativen führt.</li> </ul> <p><b>Dinge, die weitere Diskussionen erfordern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das für 2035 vorgeschlagene Verbot von Verbrennungsmotoren schließt die Nutzung synthetischer Kraftstoffe de facto aus, obwohl diese eine wichtige Technologie für schwer zu elektrifizierende Verkehrsträger sein könnten.</li> <li>Ebenso sollten Plug-in-Hybride zumindest für eine Übergangsphase zugelassen werden, vorausgesetzt ihr Einsatz steht im Einklang mit den Emissionsminderungsanforderungen.</li> <li>Die Einführung eines Emissionshandelssystems für den</li> </ul>

	<p>Straßenverkehr und die Überarbeitung der Richtlinie zur Energiebesteuerung werden eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr spielen. Die Komplementarität zwischen Normen und Preisinstrumenten sollte verstärkt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• REDIII sollte den Einsatz von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen fördern.</li></ul>
--	---

### **Die wichtigsten Forderungen von industriAll Europe in Bezug auf den Automobilsektor**

- Die Beschäftigten der Automobilzulieferketten, insbesondere der Teile der Lieferkette, die Güter und Ausrüstungen herstellen, die speziell für Verbrennungsmotoren bestimmt, müssen während des Übergangs besser unterstützt werden und im Mittelpunkt der EU-Bemühungen um die Schaffung eines Rahmens für einen gerechten Strukturwandel stehen.
- Regionen, die durch den Strukturwandel gefährdet sind, müssen besser identifiziert und die regionale Transformation besser unterstützt werden.
- Bei den CO<sub>2</sub>-Normen und dem entsprechenden Zeitplan muss berücksichtigt werden, wie viel Zeit die Industrie für die Umstellung benötigt und wie viel Zeit für den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastrukturen sowie der Infrastruktur für die Erzeugung, den Transport und die Speicherung von kohlenstoffarmem Wasserstoff und kohlenstoffarmem Strom benötigt wird.
- Technologieneutralität sollte ein zentraler Grundsatz sein: Alle Technologien, die mit den CO<sub>2</sub>-Zielen und den Zielen für nachhaltige Entwicklung in Einklang stehen, sollten weiterhin eingesetzt werden.
- Die Nachfrage muss durch einen Mix aus steuerlichen Maßnahmen und Anreizen angekurbelt werden.
- Die Anstrengungen zum Aufbau einer Batterieversorgung in Europa, einschließlich der Bereitstellung von Rohstoffen, müssen verstärkt werden.
- Mobilität muss erschwinglich bleiben und das „Fit for 55“-Paket darf nicht zu einer Polarisierung der Mobilitätsmuster führen.

## ANHANG 5: Richtlinie über Energieeffizienz und Richtlinie über erneuerbare Energien

Die Kommission schlägt vor	Erste Analyse von iAE
<p><b>Energieeffizienzrichtlinie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kommission schlägt vor, das Energieeffizienzziel für den Endenergieverbrauch bis 2030 auf 36 % zu erhöhen (gegenüber den derzeitigen 32,5 %).</li> <li>• Im Hinblick auf Gebäude fordert die Europäische Kommission mehr Anstrengungen des öffentlichen Sektors, auf den 5 % des Endenergieverbrauchs in der EU entfallen. Die vorgeschlagene Überarbeitung beinhaltet daher eine Verpflichtung des Sektors, seinen Energieverbrauch um 1,7 % pro Jahr zu senken. Außerdem sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, jedes Jahr mindestens 3 % des Gebäudebestandes aller Ebenen der öffentlichen Verwaltung (nicht nur der Ministerien) zu renovieren.</li> <li>• Das Problem der Energiearmut wird im Vorschlag der Kommission ebenfalls berücksichtigt. Die Europäische Kommission möchte die Mitgliedstaaten verpflichten, dafür zu sorgen, dass ein bestimmter Energieeinsparungsanteil bei schutzbedürftigen Verbrauchern, von Energiearmut betroffenen Menschen und in Sozialwohnungen lebenden Menschen erzielt wird.</li> <li>• Nach Angaben der Kommission muss der individuell berechnete Anteil an der Gesamtmenge der erforderlichen Endenergieeinsparungen zugunsten der am stärksten benachteiligten Bevölkerungsgruppen dem Anteil der Bevölkerung entsprechen, der in jedem Mitgliedstaat zu dieser Gruppe gehört.</li> </ul>	<p><b>Hintergrund</b></p> <p><b>Dinge, die wir positive bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“.</li> <li>• Wir begrüßen die zunehmende Konzentration auf das Problem Energiearmut und auf Maßnahmen zur Unterstützung schutzbedürftiger Verbraucher und Endnutzer.</li> <li>• Wir begrüßen die Verweise auf den sozialen Dialog und die Aufforderung an die Sozialpartner, über Energieeffizienz zu diskutieren, z. B. im Zusammenhang mit Schulungsprogrammen zum Thema Energieeffizienz und Energiearmut.</li> <li>• Der weitere Abbau von Hindernissen bei den Genehmigungsverfahren für neue EE-Anlagen ist ein wichtiges Element.</li> <li>• Koordinierung von Offshore-Energieprojekten durch die Mitgliedstaaten.</li> <li>• Fehlen der sozialen Dimension: SD nur im Zusammenhang mit Qualifikationen.</li> <li>• Forderung nach einer starken sozialen Dimension, einschließlich Arbeitsnormen in der EE-Wertschöpfungskette.</li> </ul> <p><b>Dinge, die weitere Diskussionen erfordern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Entwicklung der Energiepreise hat Folgen für viele Arbeitnehmer*innen in Europa und führt zu Energiearmut. Daher müssen neue Wege gefunden werden, um sicherzustellen, dass alle europäischen Bürger*innen Zugang zu</li> </ul>

### Richtlinie über erneuerbare Energien

- Die Kommission schlägt vor, den Anteil erneuerbarer Energien bis 2030 auf mindestens 40 % zu erhöhen, verglichen mit den derzeitigen 32 %. Der Text enthält keine verbindlichen nationalen Ziele.
- Die vorgeschlagene Überarbeitung enthält eine Reihe von Unterzielen, darunter eine verbindliche Reduzierung der Kohlenstoffintensität von Transportkraftstoffen um 13 % und 1,1 % jährlich für Heizung und Kühlung. Für die Industrie gilt ein indikatives jährliches Ziel von 1,1 %, und es gilt außerdem ein ebenfalls nicht verbindliches Ziel von 49 % erneuerbarer Energien in Gebäuden bis zum Ende des Jahrzehnts.
- Bioenergie, die derzeit 60 % der als „erneuerbar“ eingestuft Energie ausmacht, wird weiterhin eine wichtige Rolle spielen, aber die Nachhaltigkeitskriterien für holzartige Biomasse werden verschärft. Es wird „No-Go-Areas“ geben, in denen die Beschaffung von Holz für Bioenergie verboten ist.
- Im Einklang mit der EU-Wasserstoffstrategie gibt es Unterziele für erneuerbaren Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe: 2,6 % für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs im Verkehrssektor und ein Anteil von 50 % erneuerbarer Energien am Wasserstoffverbrauch in industriellen Verfahren.

Energie haben. Wir schlagen vor, den Erwerb und die Installation effizienter Energiequellen für Haushalte, wie etwa Wärmepumpen, zu subventionieren. Dadurch kann sichergestellt werden, dass einkommensschwache Gruppen Zugang zu effizienteren Energiequellen haben, was zu geringeren Ausgaben für Energie führt und somit die Energiearmut verringert.

- Die europäische Wasserstoffstrategie sollte Wasserstoff einbeziehen, der aus allen kohlenstoffarmen Energiequellen erzeugt wird.
- Die Senkung des Endenergieverbrauchs ist der Schlüssel zur Erreichung der Klimaziele für 2030 und 2050, auch in den Industriesektoren. Energieeffizienzziele müssen besser in die EU-Industriestrategie und die „Übergangspfade“ für das industrielle Ökosystem integriert werden. Die Sektorkopplung sollte besser unterstützt und der Einsatz von wichtigen Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse geprüft werden.
- Die Erzeugung zusätzlicher Mengen an erschwinglichem dekarbonisiertem Strom ist eine wesentliche Voraussetzung für die Dekarbonisierung der EU. Direkte Elektrifizierung, Produktion von dekarbonisiertem Wasserstoff, Produktion von E-Fuels - all dies sind Lösungen, die für die Entwicklung einer klimaneutralen Industrie entscheidend sind, die eine massive zusätzliche dekarbonisierte Stromproduktion in Europa erfordert. Dies muss durch eine ganzheitliche Strategie gesteuert werden, um die Entwicklung der Produktionskapazitäten und der entsprechenden Infrastrukturen für den sicheren und effizienten Transport, die Speicherung und die Verteilung von Energie entsprechend zu planen.

### **Die wichtigsten Forderungen von industriAll Europe in Bezug auf die Richtlinien über Energieeffizienz und erneuerbare Energien:**

- Förderung der Energieeffizienz als Priorität im Rahmen der EU-Industriestrategie und Einleitung spezifischer Initiativen zur Unterstützung und Beschleunigung der Anstrengungen der Industrie zur Verringerung ihrer Energieintensität
- Veröffentlichung einer ganzheitlichen und quantifizierten Strategie, um die Versorgung mit erschwinglicher, kohlenstofffreier Elektrizität und die Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturen sicherzustellen
- Die Richtlinien zur Energieeffizienz und zu erneuerbaren Energien müssen zur Stärkung der europäischen industriellen Wertschöpfungsketten in Verbindung mit hohen sozialen Standards führen.
- Die beiden Richtlinien müssen einen Beitrag zur EU-Strategie zur Bekämpfung der Energiearmut leisten.
- Die beiden Richtlinien müssen besser mit der Renovierungswelle abgestimmt werden, die positive Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette des verarbeitenden Gewerbes haben kann. Industrielle Wertschöpfungsketten für Baumaterialien sowie für dekarbonisierte Heiz- und Kühlmethode können hier eine entscheidende Rolle spielen, vorausgesetzt, die Lieferketten und qualifizierte Arbeitskräfte sind gesichert.