

Positionspapier 2023/149

# CO<sub>2</sub>-Normen und Euro 7: Einbeziehung der Beschäftigten in der Automobilindustrie unerlässlich

Die Europäische Union hat kürzlich die Überarbeitung der Verordnung zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Überarbeitung ihrer Rechtsvorschriften zum Ausbau der Ladeinfrastruktur abgeschlossen. Die EU-Kommission hat außerdem zwei weitere wichtige Gesetzgebungsverfahren eingeleitet, eines zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und das andere zur Festlegung neuer Vorschriften zur Reduzierung der Umweltverschmutzung durch den Straßenverkehr (d. h. Euro 7). Diese Rechtsakte, die Teil der Agenda des europäischen Grünen Deals sind, werden die laufende Umgestaltung des Automobilssektors in Europa weiter beschleunigen. Auf die Beschäftigten und die Arbeitsplätze wird in den politischen Vorschlägen jedoch kaum eingegangen, obwohl sie im Mittelpunkt stehen sollten.

In diesem Dokument sollen die Standpunkte von industriAll Europe zu diesen politischen Debatten auf europäischer Ebene dargelegt werden, wobei frühere Stellungnahmen als Grundlage dienen. Im Hauptteil des Textes wird die allgemeine Einschätzung von industriAll Europe zu diesen politischen Entwicklungen ausgeführt, während die Anhänge eine detailliertere und spezifischere Analyse der CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge und des Vorschlags zur Euro-7-Abgasnorm enthalten.

## Allgemeine Bemerkungen 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 schon im November 2020 eine EU-Klimapolitik, die einen glaubwürdigen Weg zum überarbeiteten Emissionsreduktionsziel für 2030 aufzeigt und disruptive Veränderungen für die industriellen Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze in Europa vermeidet.<sup>2</sup> IndustriAll Europe hat sich in einer Stellungnahme auch klar für das „Fit für 55“-Paket ausgesprochen, das durch eine Industriestrategie und einen Rahmen für einen gerechten Strukturwandel für alle Beschäftigten ergänzt werden muss, um sicherzustellen, dass niemand zurückgelassen wird.

<sup>1</sup> Siehe Positionspapier 2019/INDUSTRIALL 103: [https://agenda.industrial-europe.eu/uploads/documents/2019/12/637121743823834144\\_ADOPTED%2007.01%20Position%20paper%20climate%20plan%20Final%20DE.docx](https://agenda.industrial-europe.eu/uploads/documents/2019/12/637121743823834144_ADOPTED%2007.01%20Position%20paper%20climate%20plan%20Final%20DE.docx).

<sup>2</sup> [https://news.industrial-europe.eu/content/documents/upload/2020/11/637418361479638503\\_DE%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf](https://news.industrial-europe.eu/content/documents/upload/2020/11/637418361479638503_DE%20-%20Green%20Deal%20-%20Europe's%20Green%20Deal%20mapping%20the%20route%20to%202030.pdf)

Die Automobilindustrie und ihre 13 Millionen Beschäftigten stehen an der Spitze des doppelten Wandels, dessen Auswirkungen bereits spürbar sind. Einerseits werden neue Investitionen zur Umgestaltung der Montagelinien, zur Entwicklung neuer Produkte und zum Aufbau neuer Lieferketten in Europa, z. B. für die Batterieherstellung, getätigt. Die Kehrseite ist, dass dieser beispiellose Wandel in ganz Europa auf die Arbeitsplatzebene durchschlägt. Die Hersteller rationalisieren ihren Fuhrpark, was sich auf viele Standorte und auch auf die Beschäftigten auswirkt: Arbeitsplatzabbau und Kostensenkungspläne wirken sich nachteilig auf die Arbeitsbedingungen aus. Der ständige Kostendruck zur Steigerung der Produktivität führt zu extremer Flexibilität und schlechten Arbeitsbedingungen für viele Beschäftigte in der europäischen Industrie. Auch die Zulieferer kündigen den Abbau von Arbeitsplätzen an, den sie der Elektrifizierung zuschreiben. All dies erfolgt vor dem Hintergrund von Lieferunterbrechungen, Logistikproblemen, hohen Energiepreisen und einem harten Wettbewerb mit Drittländern, um Investitionen anzuziehen und globale Marktanteile zu erobern. Die Verkaufszahlen sind zurückgegangen, ohne jedoch die Gewinne der OEM zu schmälern.

Das übergeordnete Ziel, den Straßenverkehr nachhaltiger zu gestalten, ist unbestritten. Aus gewerkschaftlicher Sicht müssen die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften jedoch mindestens drei Voraussetzungen erfüllen:

- Erstens müssen sie sich in eine kohärente Industriestrategie einfügen, die den Wandel des Automobilsektors durch Investitionen und Innovation unterstützt.
- Zweitens müssen sie durch einen starken und wirksamen Rahmen für einen gerechten Strukturwandel flankiert werden, um die Antizipation des Wandels durch Verhandlungslösungen zu unterstützen und reibungslose Beschäftigungsübergänge zu gewährleisten.
- Drittens müssen sie in eine umfassendere Strategie eingebettet sein, die darauf abzielt, das Verkehrssystem nachhaltig und inklusiv zu gestalten, unter anderem durch die Gewährleistung der Erschwinglichkeit der individuellen Mobilität, angepasst an die Bedürfnisse der Beschäftigten und ihrer Familien.

## 1. Eine kohärente europäische Industriestrategie

Der **politische Rahmen der EU für den Straßenverkehr ist fragmentiert**: CO<sub>2</sub>-Normen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge, Euro-7-Norm<sup>3</sup>, eine Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ein neues Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr (und Haushaltsheizanlagen), die Richtlinie über Altfahrzeuge und Batterieverordnungen. Zusätzlich zu den EU-Vorschriften haben die Mitgliedstaaten und die lokalen Behörden (Städte und Regionen) Rechtsvorschriften zur Einführung lokaler Emissionsnormen erlassen. Die Fragmentierung der Vorschriften und Normen hat zwar mit der lokalen Demokratie und der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der EU und den Mitgliedstaaten zu tun, stellt jedoch eine Herausforderung für die Industrie dar, die Produkte herstellen muss, die einer komplexen Reihe von Vorschriften verschiedener Behörden entsprechen. Die einzelnen Maßnahmen müssen in eine umfassende Industriestrategie für den Straßenverkehr eingebettet sein, die es derzeit trotz spezieller Initiativen zu Batterien oder Halbleitern in Europa nicht gibt.

IndustriAll Europe nimmt das Verkaufsverbot für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor in der EU-27 ab 2035 zur Kenntnis. Klare Ziele erleichtern die Planung von Investitionen und die sozialverträgliche Antizipation von Veränderungen. IndustriAll Europe weist jedoch

---

<sup>3</sup> Die vorgeschlagene Euro 7-Norm legt technische Anforderungen für die Emissionstypgenehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen, ihres Kraftstoff- und Energieverbrauchs und ihrer Batterielebensdauer fest.

erneut darauf hin, wie groß die Herausforderung ist, die dieser beispiellose, rasche industrielle Wandel für die Arbeitskräfte darstellt. Ein Ziel ohne wirksame und konkrete Instrumente zur Umsetzung ist noch keine Strategie. IndustriAll Europe beharrt auf der Forderung, dass die politischen Entscheidungsträger\*innen der EU grundlegende Voraussetzungen schaffen müssen. Beruht der Übergang nicht auf einem soliden Industrieplan, der sich wiederum auf eine starke soziale Agenda stützt, so wird er zur Disruption und das Vertrauen schlägt in Angst und Widerstand um.

Die erste grundlegende Voraussetzung ist eine umfassende **Industriestrategie** zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, die Lösungen für die gesamte Lieferkette bereithält: Rohstoffe, saubere und erschwingliche Energie, Komponenten (Halbleiter und Batterien), Metallerzeugung und -bearbeitung sowie Grundstoffe. Diese Strategie muss Teil einer umfassenderen Dekarbonisierung der gesamten Transportkette sein: Seeverkehr, Binnenschifffahrt, Schiene, Straße und die letzten Kilometer. Der angekündigte Industrieplan zum Grünen Deal der EU, die Netto-Null-Industrie-Verordnung und die Verordnung zu kritischen Rohstoffen zielen zwar darauf ab, Lieferketten in Europa aufzubauen, die für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs von entscheidender Bedeutung sind (d. h. Batterien, Wasserstoff, Netztechnologien, Gewinnung oder Verarbeitung kritischer Rohstoffe), es muss jedoch mehr getan werden, um sicherzustellen, dass die Teile des Puzzles am Ende auch wirklich zusammenpassen. Außerdem fehlen in den aktuellen Vorschlägen wirksame soziale Auflagen.<sup>4</sup>

**Infrastrukturentwicklung:** Die derzeitige Zahl der Ladestationen reicht nicht aus, um die Emissionsminderungsziele zu erreichen, und ihre geografische Verteilung birgt die große Gefahr einer Polarisierung bei der Mobilität in Europa zulasten der ärmsten Regionen.<sup>5</sup> Die Mitgliedstaaten und die Behörden im Allgemeinen können nicht die einzigen für den Aufbau der Ladeinfrastruktur zuständigen Akteure sein. Auch private Unternehmen, insbesondere OEM, müssen dazu beitragen, die Kluft zwischen den erforderlichen Infrastrukturen und der aktuellen Realität zu schließen. Die außerordentlichen Gewinne vieler OEM sollten dazu dienen, in die Infrastruktur zu investieren, die sie für den Verkauf emissionsfreier Fahrzeuge benötigen. Der Ausbau der Infrastruktur muss jährlich überwacht werden, nicht um die Verantwortung der OEM für das Erreichen der Emissionsminderungsziele zu verwässern, sondern um die wesentlichen Investitionslücken zu ermitteln und Lösungen zu finden, um diese zu schließen.

**Maßnahmen zur Unterstützung der Nachfrage:** Für viele Haushalte sind Elektrofahrzeuge und Neufahrzeuge im Allgemeinen unerschwinglich (siehe unten), was jedoch die Erneuerung des Fahrzeugbestands unterminiert. Wo es noch keine steuerlichen Anreize und Prämien für emissionsfreie Fahrzeuge gibt, müssen diese eingeführt und dort, wo sie bereits bestehen, ausgeweitet werden, wobei der Schwerpunkt auf den Bevölkerungsgruppen liegen sollte, die am dringendsten auf staatliche Unterstützung angewiesen sind.<sup>6</sup> In gleicher Weise ist es wichtig, die Besonderheiten der einzelnen Segmente des Verkehrssystems zu berücksichtigen.

Saubere Lkw werden nur dann wirtschaftlich rentabel sein, wenn es Transportunternehmen gibt, die sie sich leisten können. Der Straßengüterverkehr ist jedoch ein Sektor mit einem harten Wettbewerb, der allzu oft zu einem Wettlauf nach unten in Bezug auf die Umwelt- und Sozialstandards führt. Um sicherzustellen, dass es einen Markt für saubere Lkw gibt und dass die Mehrkosten nicht zu einem zusätzlichen Druck zur Senkung der Arbeitskosten im Transportsektor führen, muss die EU weitere

---

<sup>4</sup> Siehe Stellungnahme von iAE zum Industrieplan zum Grünen Deal [https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2023/6/638216431660889705\\_Adopted\\_-\\_Green\\_Deal\\_Industrial\\_Plan\\_-\\_DE.pdf](https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2023/6/638216431660889705_Adopted_-_Green_Deal_Industrial_Plan_-_DE.pdf)

<sup>5</sup> Siehe die Stellungnahme von ACEA zur Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe <https://www.acea.auto/press-release/afir-infrastructure-gap-will-limit-co2-reductions-from-road-transport/>.

<sup>6</sup> Für einen Überblick siehe <https://www.acea.auto/files/Electric-Vehicles-Tax-Benefits-Purchase-Incentives-2022.pdf>.

Maßnahmen vorschlagen, um die Nachfrage nach diesen neuen Produkten zu unterstützen, wie z. B. Differenzverträge. Diese Maßnahmen müssen ausschließlich Unternehmen vorbehalten sein, die ihren Sitz und ihre Arbeitskräfte im Hoheitsgebiet der EU haben.

Die Mitgliedstaaten sollten auch die Möglichkeiten der EU-Beihilfavorschriften nutzen, um Privatunternehmen finanziell zu unterstützen, die in emissionsfreie Fahrzeuge investieren und ansonsten nicht wettbewerbsfähig wären.<sup>7</sup> Das neue Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr sowie die Eurovignetten- und die Energiebesteuerungsrichtlinie müssen eine Internalisierung der CO<sub>2</sub>-Kosten herbeiführen und emissionsfreie Fahrzeuge unter dem Aspekt der Gesamtbetriebskosten wettbewerbsfähig machen. Die Europäische Kommission sollte auch eine Rechtsvorschrift vorschlagen, die die auftraggebenden Unternehmen dazu verpflichtet, sich an den Anstrengungen der Unternehmen, die Verkehrsdienstleistungen erbringen, zur Dekarbonisierung ihrer Flotten zu beteiligen. Ebenso sind Stadtbusse von den öffentlichen Verkehrsbetrieben abhängig, die ausreichende Mittel für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen aufbringen müssen, die ab 2030 die Norm sein werden. Ohne zusätzliche Haushaltsmittel für öffentliche Verkehrsbetriebe könnten diese ehrgeizigen Emissionsnormen für Neufahrzeuge die Flottenerneuerung verzögern, insbesondere in Regionen und Mitgliedstaaten mit begrenzten Haushaltskapazitäten. Dieser Druck, auf emissionsfreie Stadtbusse umzusteigen, muss Hand in Hand gehen mit einem Druck zur Stärkung sozialer Kriterien im Rahmen der öffentlichen Beschaffung von Neufahrzeugen.

**Technologieneutralität:** In Anbetracht der Komplexität des Verkehrssystems und der ganz unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Europa ist industriAll Europe der Ansicht, dass für den Teil des Verkehrssystems, für den es zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine offensichtlich führende Technologie gibt, Technologieneutralität gelten sollte. Bei schweren Nutzfahrzeugen müssen die EU-Vorschriften alle Technologien erlauben, die mit dem Netto-Null-Ziel und den Kriterien der nachhaltigen Entwicklungsziele vereinbar sind. Die sozialen und ökologischen Externalitäten aller technologischen Optionen müssen sorgfältig bewertet werden, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zumindest zu begrenzen. Insbesondere sollte die Verwendung von CO<sub>2</sub>-armen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht zu indirekten Landnutzungsänderungen in Europa oder im globalen Süden führen. Die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse Europas darf nicht auf Kosten der Menschenrechte oder der Ernährungssicherheit gehen. Ebenso werden synthetische Kraftstoffe und Power2X-Technologien aufgrund ihres geringen Wirkungsgrads teuer in der Herstellung sein und erhebliche Mengen an sauberem Strom sowie Wasser erfordern. Sie müssen vorrangig für wirtschaftlich oder gesellschaftlich strategische Zwecke eingesetzt werden, für die es keine oder nur wenige Alternativen gibt.

**Globale Dimension:** Automobilunternehmen und -zulieferer sind auf stark umkämpften globalen Märkten tätig. Angesichts der hohen Energiepreise, der Lieferunterbrechungen und der Kosten für die Erfüllung unserer Klimaverpflichtungen (z. B. die Reform des EU-Emissionshandelssystems und das schrittweise Auslaufen der kostenlosen Emissionszertifikate werden die Kosten für Grundstoffe wie Stahl, Aluminium, Glas usw. in die Höhe treiben) ist es dringend erforderlich, dass die EU eine globale Handelsstrategie erarbeitet, um diese Herausforderungen zu bewältigen.

## 2. Rahmen für einen gerechten Strukturwandel dringend erforderlich

IndustriAll Europe hat immer wieder einen Rahmen für einen gerechten Strukturwandel für die Beschäftigten der Automobilindustrie gefordert. Diese Forderung wird immer dringlicher – in unserem

---

<sup>7</sup> Siehe z. B. die Änderung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung aus dem Jahr 2023:

[https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-03/GBER\\_amendment\\_2023\\_EC\\_communication\\_0.pdf](https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-03/GBER_amendment_2023_EC_communication_0.pdf).

Manifest für einen gerechten Strukturwandel sind die zentralen Faktoren eines solchen Rahmens aufgeführt: Rechte, Ressourcen und Respekt.<sup>8</sup> Alle klimarelevanten Rechtsvorschriften für den Automobilsektor (Euro 7, CO<sub>2</sub>-Normen) sollten eine Bestimmung enthalten, die eine genaue Überwachung der Entwicklungen im Bereich Arbeit und Beschäftigung vorschreibt. Die Fortschrittsberichte und die Bewertungen des weiteren Maßnahmen- und Finanzbedarfs, die im Rahmen der Verordnung über CO<sub>2</sub>-Normen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Artikel 14) vorgesehen sind, müssen auf schwere Nutzfahrzeuge und Euro 7 ausgeweitet werden.

Es besteht ein dringender Bedarf an mehr Transparenz und Kohärenz zwischen den bestehenden EU-Fonds, die zur Unterstützung des gerechten Übergangs in der Automobilindustrie und ihren Lieferketten zur Verfügung stehen, wie dies auch in der Empfehlung des Rates zu einem gerechten Übergang (2022) anerkannt wird. Der EU-Fonds für einen gerechten Übergang wurde nicht für Automobilregionen konzipiert, dementsprechend reichen die beschränkten Mittel nicht aus, um eine Mehrzahl der Automobilregionen bei ihren Bemühungen um eine Diversifizierung ihrer Wirtschaft zu unterstützen. Mittlerweile stehen zwar andere Strukturfonds zur Verfügung, um die Ziele der regionalen Entwicklung und des Zusammenhalts zu unterstützen, aber die rasche und tiefgreifende Dekarbonisierung, die das „Fit für 55“-Paket für den Sektor mit sich bringt, stellt eine zusätzliche und noch nie da gewesene Herausforderung dar. Diese Regionen müssen daher mit neuen und zusätzlichen Finanzmitteln ausgestattet werden. Dennoch sollten die Unternehmen hier nicht aus der Verantwortung genommen werden. Um eine Situation zu vermeiden, in der die Gesellschaft die Kosten für den Wandel trägt, während die Unternehmen die Gewinne kassieren, müssen die OEM angesichts der öffentlichen Unterstützung, die sie erhalten, und der Gewinne, die sie erzielt haben, ihren Beitrag zur Finanzierung von Maßnahmen für einen gerechten Strukturwandel leisten.

### 3. Eine nachhaltige und inklusive Mobilitätsstrategie

Die Europäische Kommission muss eine Strategie zur Schaffung eines nachhaltigen und inklusiven Mobilitätssystems in Europa vorschlagen. Anstatt ihre Verkehrspolitik hauptsächlich auf einen technologischen Wandel hin zur Elektrifizierung und Digitalisierung auszurichten, sollte die EU ihr Verkehrssystem in einer Weise überdenken, die den Menschen und die Beschäftigten in den Mittelpunkt stellt und dabei von den ökologischen Grenzen ausgeht, die dringend eingehalten werden müssen.

Der Zugang zur Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für die soziale Inklusion. Dennoch ist eine große Anzahl von Menschen in Europa von Verkehrsarmut betroffen; Menschen, die in Gemeinden leben, die nur unzureichend an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind und in denen keine grundlegenden Dienstleistungen angeboten werden, sodass die Haushalte gezwungen sind, für ihre tägliche Mobilität auf private Verkehrsmittel zurückzugreifen.<sup>9</sup> Fällt dieses Fehlen öffentlicher Verkehrsmittel mit einem niedrigen Einkommen und bestimmten Mobilitätswängen (Arbeitszeit, Arbeitsort) zusammen, so wird die Abhängigkeit von individueller Mobilität zu einer Kostenfalle. Die Pkw-Nutzung beansprucht einen immer größeren Teil des verfügbaren Einkommens, während die Anschaffung eines sparsameren Fahrzeugs oder ein Umzug näher zu den Stadtzentren eine große Herausforderung darstellt. Die EU sollte diesen Teufelskreis durchbrechen, indem sie ein Recht auf Mobilität einführt, das den Ausgangspunkt für eine Reihe spezifischer Vorschläge bilden würde, um sicherzustellen, dass niemand vom Verkehrssystem ausgeschlossen wird. Dazu sollte die EU die Arbeitgeber stärker in die Pflicht nehmen, den Weg zur und von der Arbeit vollständig zu finanzieren und/oder zu organisieren.

<sup>8</sup> <https://justtransition.industriall-europe.eu/>

<sup>9</sup> Siehe insbesondere <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0422e50e-6a35-11ed-b14f-01aa75ed71a1/language-en>.

Die EU und alle Mitgliedstaaten müssen außerdem massiv in den öffentlichen Personennahverkehr investieren, ohne dabei eine Region zu vernachlässigen, und gleichzeitig mithilfe von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sicherstellen, dass grundlegende Dienstleistungen in ländlichen und abgelegenen Gebieten verfügbar sind. Eine stärkere Anwendung sozialer Kriterien bei der öffentlichen Auftragsvergabe würde die lokale Produktion von Bussen und Schienenfahrzeugen fördern.

Fast 88 % des inländischen Personenverkehrs entfallen derzeit auf den Individualverkehr. Pkw werden auch in absehbarer Zukunft eine wichtige Rolle im europäischen Mobilitätssystem spielen.<sup>10</sup> Der kürzlich eingerichtete Klima-Sozialfonds muss auch dazu genutzt werden, um Haushalte zu unterstützen, die auf individuelle Mobilität angewiesen sind, aber nicht über die Mittel für die Anschaffung eines emissionsfreien Fahrzeugs verfügen. Darüber hinaus sollte die EU Möglichkeiten prüfen, um OEM, die öffentliche Mittel erhalten, zur Fertigung erschwinglicher Modelle zu zwingen, auch wenn diese Fahrzeuge nicht die von den Automobilherstellern angestrebten höheren Gewinnspannen erzielen.

In Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge können die Elektrifizierung und andere alternative Technologien für Lkw nicht die einzige Lösung zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs sein. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und das Schiff sowie die Intermodalität müssen Teil der Antwort sein. Aber auch hier zeigt die Dominanz des Straßenverkehrs im derzeitigen Modal Split (fast 80 %), dass der Lkw noch lange Zeit die Hauptrolle im Güterverkehr spielen wird.<sup>11</sup> Die Verlagerung auf andere Verkehrsträger und die Intermodalität sind daher eine notwendige Ergänzung zur Dekarbonisierung der schweren Nutzfahrzeuge durch neue Technologien.

Eine nachhaltige und inklusive europäische Mobilitätsstrategie sollte sich nicht nur auf die Dekarbonisierung konzentrieren, sondern eine umfassendere Perspektive auf die Nachhaltigkeit einnehmen. Die externen Effekte des technologischen Wandels in Europa und weltweit müssen berücksichtigt werden. Wir können keine Praktiken in Drittländern dulden, die bei uns inakzeptabel wären. So darf beispielsweise die Förderung CO<sub>2</sub>-armer und erneuerbarer Kraftstoffe nicht Landnahme (Landgrabbing) oder Landnutzungsänderungen in Europa und anderswo Vorschub leisten. Ebenso muss die Versorgung mit Rohstoffen, die für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs erforderlich sind, den höchsten Sozial- und Nachhaltigkeitsstandards genügen (siehe die politische Stellungnahme von industriAll Europe zur EU-Verordnung zu kritischen Rohstoffen).

---

<sup>10</sup> „Im Jahr 2020 wurden 87,2 % des Binnenpersonenverkehrs in der EU mit dem Pkw zurückgelegt. Auf Reisebusse, Linienbusse und Oberleitungsbusse entfielen 7,4% und auf Züge 5,4%.“ Siehe <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf>.

<sup>11</sup> „Etwas mehr als drei Viertel (77,4 %) des Binnengüterverkehrs in der EU, gemessen in Tonnenkilometern, entfielen im Jahr 2020 auf die Straße. Der Rest (16,8 % der Gesamtmenge) entfiel zum größten Teil auf den Schienenverkehr und zu einem kleineren Teil (5,8 %) auf die Binnenschifffahrt.“ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf>.

## ANHANG 1: CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge

| Vorschläge der Kommission  | Erste Analyse von iAE   |
|--|---|
| <p><b>Anwendungsbereich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vorschlag betrifft Lastkraftwagen (über 5 t), Stadtbusse und Reisebusse (über 7,5 t) sowie Anhänger (ein von einem Kraftfahrzeug gezogenes Fahrzeug ohne eigenen Antrieb).</li> <li>• Hinweis: Lkw zwischen 3,5 und 5 t fallen nicht unter die CO<sub>2</sub>-Normen (Regelungslücke).</li> </ul> <p><b>Emissionsminderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschärfte CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge (gegenüber 2019):                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- -45 % ab dem 1. Januar 2030,</li> <li>- -65 % ab dem 1. Januar 2035,</li> <li>- -90 % ab dem 1. Januar 2040.</li> </ul> </li> <li>• Stadtbusse: 100%-Anteil von emissionsfreien Fahrzeugen ab 2030.</li> </ul> <p><b>Ausnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleinserienhersteller (bis zu 100 Fahrzeuge),</li> <li>• Fahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke,</li> <li>• Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert und gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge,</li> <li>• Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder medizinische Notfalldienste konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden,</li> <li>• Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge.</li> </ul> <p><b>Technologie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellen und die Verwendung von Wasserstoff in Brennstoffzellen gelten als</li> </ul> | <p><b>Punkte, die wir positiv bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwere Nutzfahrzeuge müssen in die Bemühungen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs einbezogen werden. Dementsprechend müssen im Rahmen des „Fit für 55“-Pakets auch die CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge überarbeitet werden.</li> </ul> <p><b>Punkte, die weitere Diskussionen erfordern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Agenda für einen gerechten Strukturwandel wird in dem Vorschlag außen vor gelassen. Artikel 15 über die Überprüfung im Jahr 2028 muss auch die Auswirkungen auf Beschäftigung und Arbeit abdecken. Ebenso sollten die Bestimmungen zur Verschärfung der Überwachungs- und Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten und Unternehmen die Beschäftigungs- und Arbeitsaspekte berücksichtigen.</li> <li>• Der Zeitplan für die Emissionsminderung ist notwendig, aber durchaus ehrgeizig. Die Umsetzung dieser Elemente muss genau überwacht werden, insbesondere was die Lade- und Tankinfrastruktur betrifft.</li> <li>• Der Zusammenhang mit anderen Rechtsvorschriften – hauptsächlich Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Euro 7 – ist nicht klar.</li> <li>• Es fehlt die Verknüpfung mit dem Industrieplan zum Grünen Deal der EU und den einschlägigen EU-Vorhaben von gemeinsamem Interesse (Batterien und Halbleiter), die jedoch für die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Emissionsminderungsziele entscheidend sein wird.</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
| <p>emissionsfreie Technologien für schwere Nutzfahrzeuge.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• „Tank to wheel“ Ansatz (oder CO<sub>2</sub>-Ausstoß am Auspuff – tailpipe)</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Es fehlen nachfrageseitige Maßnahmen. Die politischen Entscheidungsträger*innen müssen sicherstellen, dass es einen Markt für emissionsfreie Fahrzeuge gibt, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Lkw-Betreiber private Unternehmen sind, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind. Ebenso müssen die öffentlichen Verkehrsbetriebe die notwendigen Mittel erhalten, um ihre Busflotten mit emissionsfreien Fahrzeugen zu erneuern.</li><li>• Die Begründungen für Ausnahmen sind nicht eindeutig und könnten sich als Schlupflöcher erweisen und die Innovation bei einigen Anwendungen behindern.</li></ul> |
|--|---|

### Hauptforderungen von industriAll Europe in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge

- Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften auf die Branche und ihre Beschäftigten sind dramatisch. In einer detaillierten Abschätzung der sozialen Folgen müssen dringend die möglichen Auswirkungen auf die Beschäftigten behandelt werden, um die entsprechenden Herausforderungen zu ermitteln. Zusätzlich zu den allgemeinen Forderungen, die bereits im Manifest für einen gerechten Strukturwandel von industriAll Europe enthalten sind, müssen die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften einen Überwachungsmechanismus vorsehen, der mit dem „Fortschrittsbericht“ der Verordnung über CO<sub>2</sub>-Normen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vergleichbar ist (Artikel 14). Frühzeitige und häufige Fortschrittsberichte müssen die Auswirkungen auf die Beschäftigung, den Kompetenzbedarf sowie die Entwicklung von ausgehandelten Plänen zur Antizipation von Veränderungen auf sektoraler, regionaler und betrieblicher Ebene dokumentieren. Damit soll die EU ein genaues Bild (und regelmäßige Aktualisierungen) von den sozialen Auswirkungen der überarbeiteten CO<sub>2</sub>-Normen erhalten, um ggf. politische Anpassungen, einschließlich neuer Fonds, vorschlagen zu können.
- Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften müssen stärker und enger mit einer Industriestrategie verknüpft werden, um die industrielle Führungsposition der EU bei der Fertigung von schweren Nutzfahrzeugen und zugehörigen Ausrüstungen zu stärken. Ziel muss es sein, den Sektor der schweren Nutzfahrzeuge umzugestalten und die Erneuerung der Flotte durch emissionsfreie Fahrzeuge zu beschleunigen, und nicht, ihn lahmzulegen.
- Der Zeitplan für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen muss mit der Fähigkeit des verarbeitenden Gewerbes zur Umgestaltung der Produktionsanlagen oder zum Bau neuer Anlagen in Einklang stehen. Er muss auch mit der Investitionsfähigkeit der Verkehrsunternehmen vereinbar sein. Darüber hinaus erfordert die Einhaltung dieses Emissionsminderungspfades den Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Sicherstellung der Versorgung mit Schlüsselkomponenten und Rohstoffen, die Schaffung von Leitmärkten sowie die Weiterbildung und Umschulung der Arbeitskräfte.
- Ein gut funktionierendes Transport- und Logistiksystem ist für die gesamte europäische Industrie und ihre komplexen Lieferketten von wesentlicher Bedeutung. Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften dürfen das Funktionieren der Verkehrssysteme nicht behindern.
- Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Nutzer schwerer Nutzfahrzeuge und für den sozialen Zusammenhalt und das Wohlbefinden der Beschäftigten unerlässlich. Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften müssen zu einer Erneuerung und Erweiterung der Flotte führen.

## ANHANG 2: Euro 7

| Vorschläge der Kommission  | Erste Analyse von industriAll Europe  |
|--|---|
| <p><b>Anwendungsbereich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strengere Emissionsgrenzwerte werden sowohl für Diesel- und Benzin-Pkw als auch für Lkw gelten (wobei die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte für Pkw unverändert bleiben).</li> <li>• Die Prüfbedingungen für Emissionen im praktischen Fahrbetrieb werden erweitert, während die Übereinstimmungsfaktoren gestrichen werden.</li> <li>• Der Schwerpunkt wird auf kürzere Fahrten gelegt: Die Entfernung, die als Grundlage für die Berechnung des Emissionsbudgets für den Kaltstart dient, wird von 16 km auf 10 km reduziert.</li> <li>• Die Nicht-Abgasemissionen von Bremspartikeln und Mikroplastik aus Reifen werden gemessen und reglementiert.</li> <li>• Die Anforderungen an die Lebensdauer werden verschärft: 200 000 km oder 10 Jahre für Pkw/Nutzfahrzeuge und 875 000 km ohne zeitliche Begrenzung für Lkw/Busse.</li> <li>• Zur kontinuierlichen Überwachung des Emissionsverhaltens wird ein On-Board-Überwachungssystem eingeführt: Sensoren messen die tatsächlichen Emissionen während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeugs.</li> <li>• Die Dauerhaltbarkeit von Batterien wird anhand der Veränderung ihrer Kapazität mit zunehmender Kilometerleistung beurteilt.</li> <li>• Strengere Vorschriften werden dafür sorgen, dass keine Manipulationen an den Fahrzeugen vorgenommen werden können.</li> <li>• Es werden Emissionsgrenzwerte für bisher nicht regulierte Schadstoffe festgelegt: Ammoniak für Pkw, Formaldehyd für Lkw. Erstmals werden Grenzwerte für</li> </ul> | <p><b>Punkte, die wir positiv bewerten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kommission hat sich generell für einen „realistischen“ Ansatz bei der Festlegung der neuen Regeln entschieden.</li> <li>• Euro 7 ist eine wichtige Überarbeitung, mit der eine Reihe von Unzulänglichkeiten der Euro-6-Norm behoben werden, wie z. B. das Risiko von Manipulationen, die Komplexität der Vorschriften, die Fahrzeugalterung und die Emissionen unter Realbedingungen. Außerdem wird ein viel umfassenderer Ansatz verfolgt, indem Elektrofahrzeuge und Nicht-Abgasemissionen einbezogen werden.</li> </ul> <p><b>Punkte, die weitere Diskussionen erfordern:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kosten für die Einhaltung der Vorschriften und die Auswirkungen auf den Verkaufspreis des Fahrzeugs werden heftig diskutiert. Die Mehrkosten müssen in einem angemessenen Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen für Umwelt und Gesundheit stehen.</li> <li>• Euro 7 wäre kontraproduktiv, wenn sie die Erneuerung des Fahrzeugbestands verzögert, indem sie Neufahrzeuge für die Verbraucher unerschwinglich macht, die dann ihre alten, umweltschädlichen Fahrzeuge weiterfahren müssen.</li> <li>• Sollten erhebliche Mehrkosten notwendig und unvermeidbar sein, wären zusätzliche Maßnahmen wie steuerliche Anreize oder Differenzverträge erforderlich, um Leitmärkte zu schaffen.</li> <li>• Strengere Zielvorgaben für Motoremissionen im Rahmen von</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
| <p>Verdunstungsemissionen beim Betanken mit Kraftstoff festgelegt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vorgeschlagene Zeitpunkte für das Inkrafttreten:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Juli 2025 für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge,</li><li>○ Juli 2027 für schwere Nutzfahrzeuge.</li></ul></li></ul> | <p>Euro 7 sind möglicherweise nicht zielführend, wenn Verbrennungsmotoren mittelfristig zum Auslaufmodell werden. Die Haushaltsmittel und die Fachkräfte (vor allem Ingenieurinnen und Ingenieure), die zur Erfüllung der neuen Normen benötigt werden, stehen nicht mehr für saubere Antriebe zur Verfügung.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Der vorgeschlagene Zeitrahmen für die Umsetzung der neuen Ziele scheint für die Industrie zu knapp bemessen, um sich anzupassen. Es würde zwei bis drei Jahre dauern, bis die Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer die neuen Normen in ihrer Produktion umsetzen können.</li></ul> |
|--|--|

### Hauptforderungen von industriAll Europe in Bezug auf Euro 7

- Die durch den Straßenverkehr verursachte Luftverschmutzung ist für mehr als 70 000 vorzeitige Todesfälle pro Jahr in der EU-27 verantwortlich. Die Festlegung strengerer Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge ist zum Schutz der Gesundheit dringend erforderlich, wobei jedoch auch andere Schadstoffquellen reguliert werden müssen.
- Eine neue Euro-7-Rechtsvorschrift muss auf dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beruhen und darf nur dann zusätzliche Grenzwerte festlegen, wenn dies nachweislich die kosteneffizienteste Option ist, um einen erheblichen Mehrwert für die Luftqualität zu erzielen. Die Industrie prangert hohe Regulierungskosten an und plädiert dafür, dass eine Flottenerneuerung möglicherweise zu besseren Ergebnissen führt als neue Normen an sich <sup>12</sup>.
- Die Rechtsvorschriften müssen einen realistischen Zeitplan für die Umsetzung vorsehen, der der Industrie genügend Zeit zur Anpassung lässt und gleichzeitig Klarheit für die Ausrichtung von FuE-Investitionen schafft.
- Die Euro-7-Vorschriften müssen eng auf die Rechtsvorschriften über CO<sub>2</sub>-Normen für Fahrzeuge abgestimmt werden, um Überschneidungen und Unstimmigkeiten zwischen den Rechtsvorschriften zu vermeiden.
- Die Verfügbarkeit von Fachkräften für die parallele Entwicklung neuer Verbrennungsmotoren und emissionsfreier Technologien muss genauer geprüft werden.
- Zusätzliche Maßnahmen sind erforderlich, um „Mobilitätsarmut“ zu bekämpfen und Leitmärkte für sauberere Produkte zu schaffen, wenn diese kostspieliger sind.

<sup>12</sup> Laut einer von ACEA in Auftrag gegebenen Studie würde der Ersatz älterer, schadstoffreicherer Fahrzeuge auf den Straßen der EU durch die neuesten Euro 6/VI-Fahrzeuge - neben der Elektrifizierung von Neufahrzeugen - bis 2035 (im Vergleich zu 2020) zu einer 80-prozentigen Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs führen. Im gleichen Zeitraum würden die strengsten Euro-7-Szenarien (d. h. Grenzwerte für NO<sub>x</sub> und Partikel auf Null gesetzt) die NO<sub>x</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs im Vergleich zu Euro 6/VI um bis zu weitere 4 % bei Pkw und Transportern und 2 % bei Lkw verringern. Der Euro-7-Vorschlag zu den Schadstoffemissionen würde zu direkten Kostensteigerungen führen, die vier- bis zehnmals höher sind als die von der Europäischen Kommission genannten. Zusätzlich zu den direkten Kosten würde der Euro-7-Vorschlag indirekte Kosten verursachen, wie etwa einen höheren Kraftstoffverbrauch <https://www.acea.auto/press-release/euro-7-direct-costs-4-to-10-times-higher-than-european-commission-estimates-new-study-reveals>