

Jörg Hofmann

Zweiter Vorsitzender der IG Metall



Anforderungen an eine CO₂-Regulierung in der Automobilindustrie

**Anforderungen der IG Metall an eine europäische CO₂-Regulierung
bei PKW**

Brüssel, 27. Januar 2015

Sperrfrist Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit 1999 reguliert die Europäische Kommission den CO₂-Verbrauch im Straßenverkehr.

Vor rund einem Jahr wurde eine Regelung festgeschrieben, die ab dem Jahr 2020 in Kraft tritt und 95 Gramm CO₂ pro Kilometer im Flottendurchschnitt vorschreibt.

Dieses europäische CO₂-Ziel entspricht auf vergleichbarer Basis den US-Zielwerten - die dort aber erst ab 2025 gelten.

Auch in Japan oder China sind die Grenzwerte - mit 105 bzw. 117 Gramm CO₂ - weniger anspruchsvoll als in Europa.

Jetzt plant die Kommission, die Ziele für die Zeit nach 2020 festzulegen.

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Die IG Metall spricht sich grundsätzlich für die Regulierung des Emissionsgrenzwerts bei PKW aus.

Für eine Regulierung des CO₂-Grenzwertes im Straßenverkehr gibt es gute Gründe. Ich will vier nennen:

1. Grund: Klimaschutz

Erst im Oktober 2014 haben sich die EU-Mitgliedsstaaten auf neue Klimaschutzziele geeinigt. Diese sehen vor, dass die Treibhausgase bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent gegenüber 1990 zurückgehen sollen.

Ohne eine Regulierung der Emissionen des Straßenverkehrs ist dies nicht zu schaffen.

Im Jahr 2012 wurden 23,7 Prozent der europäischen CO₂-Emissionen durch den Verkehrssektor verursacht. Er gehört damit nach der Energiewirtschaft und der Industrie zu den Emissions-Schwergewichten in der EU.

Innerhalb des Verkehrssektors entfallen wiederum 72 Prozent der Emissionen auf den Straßenverkehr.

Der Straßenverkehr ist auch der einzige Sektor in der EU, in dem die CO₂ Emissionen des Jahres 2012 höher waren als die des Jahres 1990. Und das um rund 17 Prozent.

Grund für diesen Anstieg war die Erweiterung der Europäischen Union in Richtung Osteuropa. Durch die Ausdehnung des europäischen Wirtschaftsraums stieg das Verkehrsaufkommen und damit die Emissionen. Hinzu kamen Wohlstandsgewinne in den neuen EU-Ländern, die sich in einer Steigerung des Individualverkehrs niederschlugen.

Die Emissionsbilanzen anderer Branchen – Beispiel sind die Energieerzeugung oder das produzierendes Gewerbe - haben vom Fall des Eisernen Vorhangs profitiert. Alte Anlagen wurden modernisiert. Für die Emissionsbilanz des Straßenverkehrs gilt dies nicht.

Hier galt und gilt schlicht: Mehr Autos verursachen mehr Emissionen. Auch, wenn das einzelne Auto weniger CO₂ ausstößt. Das erklärt dann auch ganz einfach die Steigerung der Emissionen des Verkehrssektors.

Betrachtet man hingegen nur den Zeitraum seit 2007, dann sind die Emissionen des Straßenverkehrs in der EU um fast 9 Prozent gefallen – und das trotz eines gestiegenen Verkehrsaufkommens. Dies zeigt: Die Regulierung der CO₂-Grenzwerte ist der richtige Weg, um den Klimaschutz in der EU voranzubringen.

2. Grund: Ressourceneffizienz

Die Ressource Öl ist endlich. Trotz des aktuellen Preisverfalls wird auf mittlere Sicht die Nachfrage das Angebot übersteigen und Öl wird teurer werden.

Durch eine Regulierung des CO₂-Ausstoßes verringert die Politik die große Abhängigkeit des Sektors vom endlichen Energieträger Öl.

Dies ist aber nur dann ein tragfähiger Entwicklungspfad, wenn im gleichen Umfang alternative Antriebskonzepte Platz greifen.

Und es dürfen keine neuen Abhängigkeiten oder Ressourcenknappheit – da denke ich an die seltenen Erden - entstehen.

3. Grund: Zukunftsfähige Mobilität

Individuelle Mobilität ist ein Freiheitsrecht. Es steht dann nicht im Gegensatz zum Klimaschutz, wenn die Emissionsbelastung auch bei wachsender Weltbevölkerung und wachsendem Wohlstandsniveau nicht zunimmt, sondern gesenkt werden kann. Die Vermeidung des Reboundeffekts ist Voraussetzung eines klimafreundlichen Wachstumspfad. Dies verlangt politische Anstrengungen einerseits zur Verbreitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte und andererseits auch die Förderung emissionsarmer Antriebskonzepte. Die hier notwendigen Grenzwerte bedürfen politischer Unterstützung, etwa in der Förderung der Elektroantriebe.

4. Grund: Nachhaltige Beschäftigung

Für die IG Metall gibt es einen vierten wichtigen Grund, der für ambitionierte CO₂-Grenzwerte spricht: Ambitionierte Grenzwerte sichern Beschäftigung, denn sie sind nur durch eine hohe Innovationsfähigkeit zu erreichen.

Insbesondere beim Verbrennungsmotor besteht ein Innovations- und Wettbewerbsvorsprung der europäischen Automobilindustrie von zwei bis drei Jahren.

Das gilt vor allem für die Dieseltechnologie. Hier ist Europa weltweit Spitze. Wir brauchen eine Weiterentwicklung dieser Technologie, wenn die strengen Grenzwerte

ab 2020 erreicht werden sollen. Das ist gerade bei den Volumenherstellern ein wesentlicher Teil der CO₂-Strategie.

Die europäische Automobilindustrie hat zudem eine Sonderstellung im Premiumsegment. Unser – wenn ich so sagen darf - Anteil am Weltmarkt beträgt über 80 Prozent.

Ein Großteil der Fahrzeuge wird in europäischen Werken produziert und sichert Beschäftigung in Europa.

Das Premiumsegment ist zudem der Innovationsmotor der Branche. Nur hier ist der Kunde bereit, für neue Technologien mehr zu bezahlen. Nach einiger Zeit diffundieren diese Innovationen dann vom Premiumsegment in das Volumensegment und werden schließlich zu Standard- und Serienausstattungen.

Ob effiziente Motoren, Leichtbau, Navigationssysteme oder auch LED-Scheinwerfer – stets war das Premiumsegment der Innovationstreiber.

Wir alle wissen, Innovationswettbewerb funktioniert nur mit qualifizierten Belegschaften, die effiziente und produktive Prozesse sicherstellen.

Und diese qualifizierten Belegschaften gibt es in Europa, das bestätigen die nachfolgenden Zahlen eindrucksvoll.

- Die europäische Automobilindustrie hat 2013 843 Milliarden Euro umgesetzt, was 6,6 Prozent des europäischen Bruttoinlandsprodukts entspricht.
- Die Branche investierte 2013 über 32 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung und meldete 10.568 Patente an. Damit liegt sie weltweit auf Platz 1.
- Auf dieser Basis wurden 6,6 Millionen Autos exportiert und damit ein Überschuss von 95 Milliarden Euro erwirtschaftet.

Die europäische Automobilindustrie hat damit eine herausragende Stellung im internationalen Wettbewerb.

Diese Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit muss erhalten und ausgebaut werden. Sie ist der Beschäftigungsmotor der Branche.

Das ist der zentrale Anspruch, den die IG Metall an eine europäische CO₂-Regulierung hat. Weil Beschäftigung Vorfahrt hat.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Was sind unsere Anforderungen an eine neue Regelung?

Seit Januar 2015 gelten 130 Gramm CO₂ als Grenzwert in Europa. Diesen Wert hatten die Hersteller mit 127 Gramm schon im Jahr 2013 erreicht.

Bezogen auf das Basisjahr 2006 wurden die Emissionen pro Fahrzeug im Durchschnitt um 34 Gramm oder 3 Prozent pro Jahr gesenkt.

Die neue Regelung sieht ab 2020 95 Gramm CO₂ im Durchschnitt vor. Das sind über 5 Prozent Reduzierung pro Jahr.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Entwicklung eines PKW in der Regel fünf bis sieben Jahre dauert und ein Modell ebenso lange verkauft wird, sind beschleunigte Reduktionspfade eine große Herausforderung.

Für eine neue Regelung, die für die Zeit nach 2020 gilt, kann aus Sicht der IG Metall, der Minderungsfaktor von 5 Prozent nicht linear fortgeschrieben werden.

Durch neue Motorentchnologie kann perspektivisch eine weitere Reduzierung des CO₂-Ausstoßes erreicht werden, wenn beispielsweise variable Ventilsteuerung, Direkteinspritzung, Turboladung und Erhöhung der Kompression eingesetzt werden.

Dabei gilt: Jedes weitere Gramm Reduzierung kostet Geld.

Und dieser Verlauf ist nicht linear. Untersuchungen (McKinsey) haben gezeigt, dass die Kosten für CO₂-Reduzierung nicht linear, sondern exponentiell steigen. Jedes zusätzliche Gramm Einsparung ist teurer als das vorhergehende.

Die Zahlen, die ich eingangs nannte, belegen: Es wurde schon viel CO₂ reduziert. Die Kosten für ein Gramm Einsparung haben sich deshalb gegenüber den 2000er Jahren vervielfacht.

Und klar ist aber auch, dem Verbrennungsmotor sind physikalische Grenzen für die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes gesetzt.

Also zum Ersten: Eine lineare Fortschreibung bei gegebener Antriebstechnologie geht nicht.

Für den Regulierungszeitraum nach 2020 werden Elektrofahrzeuge bei der Berechnung der Grenzwerte eine wesentliche Rolle spielen.

Wie sich hier der Markt entwickeln wird, ist unsicher. Aktuell liegt die Nachfrage deutlich hinter den Erwartungen zurück. Gerade bei großen Fahrzeugen wird eine Elektrifizierung - beispielsweise über Hybrid - zwingend notwendig sein, wenn der Grenzwert von 95 Gramm im Flottendurchschnitt erreicht werden soll.

Die Bereitschaft der Autokäufer ist begrenzt, Geld für zusätzliche Funktionen auszugeben, die weder den Komfort noch die Sicherheit des Fahrzeuges erhöhen. Bei einem Elektroauto beispielsweise liegen aktuell die Verkaufspreise deutlich unter den Herstellungskosten. Allein die Batterie macht 5.000 bis 8.000 Euro aus. Das ist der Kunde nicht bereit zu bezahlen.

Ein zu hoher Anspannungsgrad bei den Emissionsstandards kann deshalb die wirtschaftliche Situation der Automobilhersteller verschlechtern und damit sowohl Beschäftigung als auch Innovationskraft potentiell gefährden.

Die IG Metall erwartet von der Kommission, dass Grenzwerte nach 2020 mit Augenmaß festgelegt und durch eine Folgenabschätzung abgesichert werden. Diese Folgenabschätzung sollte vor allem die Auswirkungen einer Regulierung auf die Arbeitsplätze in Europa beinhalten. Denn nochmal: Beschäftigung muss Vorfahrt haben.

Nur durch elektrische Antriebe - ob reine E-Autos oder Hybridvarianten - sind die Ziele der CO₂-Reduktion für die meisten Hersteller erreichbar.

Die IG Metall fordert deshalb wirksame Anreize zugunsten der Elektromobilität im Rahmen der Regulierung. Elektrisches Fahren muss wie bisher mit einem CO₂-Ausstoß von Null Gramm in die Berechnung der Flottendurchschnitte eingehen. Überlegungen, E-Autos mit ihrem CO₂-Wert, der bei der Stromerzeugung entsteht, anzurechnen, hält die IG Metall für falsch.

Die Emissionen aus der stationären Stromerzeugung sind nicht von der Automobilindustrie zu verantworten und bereits im Emissionshandel reguliert.

Zweite Aussage: Eine neue Grenzwertsetzung muss die Penetration mit Elektroantrieben berücksichtigen. Diese hängt entschieden auch von der politischen Förderung ab. Alleine kann und wird dies die Automobilindustrie nicht schultern können.

Sicher ist, dass sich der zugrundeliegende Fahrzyklus, den die EU-Gesetzgebung zur Emissionsbestimmung heranzieht, verändern wird. Der Fahrzyklus legt fest unter welchen Bedingungen ein Fahrzeug bei der Ermittlung von Energieverbrauch bzw. Kraftstoffverbrauch betrieben wird. Der zurzeit verwendete Fahrzyklus „New European Driving Cycle“ (NEDC) wird voraussichtlich 2017 durch den weltweit vereinheitlichten Fahrzyklus „Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle“ (WLTC) abgelöst werden.

Eine Regelung der CO₂-Ziele nach 2020 muss dem neuen Fahrzyklus genügen.

Aktuell ist unklar, wie sich der bis jetzt verwendete Zyklus und der neue zueinander verhalten. Dies erschwert die Festschreibung eines konkreten CO₂-Ziels zum aktuellen Zeitpunkt erheblich.

Dritte Aussage: Eine Grenzwertfestlegung vor dem Jahr 2017 macht aus Sicht der IG Metall deshalb wenig Sinn.

Eine komplette Neugestaltung des Regulationssystems lehnen wir ab, da damit notwendige Planungssicherheit eingegrenzt wird und eingeschlagene Entwicklungswege mit Milliarden von Vorinvestitionen in Frage gestellt werden.

Dagegen ist ein Anbau durchaus sinnvoll:

Bei einer Neuregulierung sollte auch sichergestellt sein, dass die sogenannten Ökoinnovationen weiterhin angerechnet werden. Ökoinnovationen bezeichnen technische Maßnahmen, die die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs mindern, aber im Testzyklus nicht erfasst werden.

Hierzu gehören beispielsweise LED-Licht, Solardächer oder Geräte zur Umwandlung von Abwärme in Energie.

In der Regelung, die ab 2020 gilt, können diese Technologien mit 7 Gramm CO₂ auf die Messwerte des Testzyklus angerechnet werden.

Dies sollte auch in Zukunft so sein.

Vierte Aussage daher: Das System der Ökoinnovationen als Anreiz für Energieeffizienz im Fahrzeug sollte beibehalten und weiterentwickelt werden.

Zum Anbau gehört auch die Berücksichtigung von Ressourceneffizienz. Hohe Einsparpotentiale für CO₂ liegen auch bei einer nachhaltig ausgerichteten Rohstoffpolitik. Der schonende Umgang mit Ressourcen im Produktionsprozess ist schon seit einigen Jahren ein zentrales Thema in der Automobilindustrie.

Studien belegen, dass hier in den letzten Jahren große Erfolge erzielt wurden und mehr und mehr darauf geachtet wird, dass die Automobilproduktion „grüner“ wird.

Am Ende der Wertschöpfungskette steht die Verwertung von alten Fahrzeugen.

Eine neue EU-Richtlinie („End of Life Vehicles Directive [ELV]) verlangt seit dem 1. Januar 2015 eine Verwertungsquote aller Komponenten eines Automobils in Höhe von 85 Prozent.

Aus Sicht der IG Metall sollte auch der Energieaufwand der Produktion und der Verwertung eines Fahrzeugs eine Rolle spielen, wenn CO₂-Zielwerte vorgegeben werden.

Aussage fünf ist daher:

Ähnlich wie bei den Ökoinnovationen auf das Produkt bezogen, sollte energiesparende Produktion und effizientes Recycling durch Anrechnungsfaktoren belohnt werden.

Aus Sicht der IG Metall wäre es sinnvoll, bei einer Neuregulierung diese Instrumente zur CO₂-Reduktion auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und im Rahmen eines integrierten Gesamtpakets zu berücksichtigen.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

mein Kollege Detlef Wetzel und ich haben heute viele Vorschläge und Anregungen gegeben, wie eine neue Vorschrift zur CO₂-Regulierung aussehen kann. In einer Broschüre ist das noch mal nachlesbar. Die stellen wir gern zur Verfügung.

Letztlich müssen sich aus Sicht der IG Metall die Akteure bei einer Neufestlegung der Grenzwerte darüber im Klaren sein, welche quantitativen und qualitativen Auswirkungen diese Festlegung auf Beschäftigung und Arbeitsplätze in Europa haben werden.

Denn – ich wiederhole - Beschäftigung muss Vorfahrt haben. Dies hat in den vorherigen Verfahren aus gewerkschaftlicher Sicht zu wenig Raum eingenommen. Ich hoffe, dass sich dies zukünftig ändern wird. Und dazu gehört auch eine CO₂-Politik mit Augenmaß für Klimaschutz und Beschäftigung.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.