



## Stellungnahme der IG Metall

### Zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

1. Die Verhandlungen über eine Europäische Verordnung zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge (NKW) im Rahmen des TRILOG-Verfahrens stehen unmittelbar vor dem Abschluss. Die IG Metall begrüßt das Zustandekommen einer solchen Regulierung; denn der Straßengüterverkehr hat einen hohen und wachsenden Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs, und die schweren Nutzfahrzeuge haben dabei einen weit überproportionalen Anteil. In Deutschland liegt der Anteil von NKW >12t an der Flotte bei etwa 16%, ihr Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßengüterverkehrs liegt bei knapp 75%. Der hierdurch induzierte Handlungsbedarf ist am besten durch eine EU-weit gültige und einheitliche Regulation abzubilden; dadurch werden insbesondere Wettbewerbsverzerrungen vermieden. Dabei ist immer darauf zu achten, die Balance zwischen klimapolitischen, wirtschaftlichen und sozialen Zielgrößen zu erhalten; Maßnahmen sind auf dieses Zieldreieck hin in ihrer Wirkung zu überprüfen.
2. Deutschland ist der wichtigste Entwicklungs- und Produktionsstandort für schwere NKW innerhalb der EU. Wir verfügen mit Daimler Truck und MAN über starke OEM, mit ZF Friedrichshafen, Bosch, CONTI oder WABCO über leistungsstarke und spezialisierte Technologielieferanten, über entwickelte Forschungs- und Entwicklungsnetzwerke, aber auch über eine Vielzahl von stark mittelständisch geprägten Teile- und Komponentenlieferanten, insbesondere aus dem Bereich der Gießereien. Das gesamte Cluster mit seinen vielen Tausend Beschäftigten ist zudem geprägt von einer hohen Tarifbindung, stabilen Beschäftigungsverhältnissen sowie guten Arbeitsbedingungen. Die IG Metall und die Betriebsräte in diesen Unternehmen drängen seit langem intensiv darauf, ambitionierte Schritte zur nachhaltigen Effizienzsteigerung der Fahrzeuge zu realisieren.
3. Die zentrale Stellgröße für die CO<sub>2</sub>-Regulierung ist die Festlegung der zu erreichenden Minderungsziele für die Jahre 2025 und 2030. Sowohl die EU-Kommission wie der Rat haben sich für die Zielgrößen -15% in 2025 und -30% in 2030 ausgesprochen; das EP hingegen will im TRILOG darüberhinausgehende Ziele durchsetzen (-20% in 2025, mindestens -35% in 2030). Es droht – ähnlich wie bei PKW – ein Ergebnis als „arithmetischer Kompromiss“ oberhalb der Vorschläge von KOM und Rat, ohne dass dabei die spezifischen Rahmenbedingungen bei NKW Berücksichtigung finden. Die IG Metall erwartet von allen politischen Akteuren, statt politisch motivierten Deals die regulatorischen Vorgaben sehr präzise auf ihre Machbarkeit sowie auf ihre Folgewirkungen hin zu überprüfen.
4. Aus Sicht der IGM sind schon die 15%/30%-Zielwerte von Kommission und dem europäischen Rat sehr ambitioniert und in Teilen grenzwertig. Betrachtet man die im Rahmen des Impact Assessment untersuchten CO<sub>2</sub>-Minderungstechnologien genauer, so ergeben sich erhebliche Zweifel an ihrer Realisierbarkeit, zumindest soweit lediglich die OEM hierfür in Verantwortung genommen werden. So sind über 20% der ausgewiesenen technischen Potentiale ausschließlich in Verantwortung der Frachtunternehmer, nicht der OEM (z.B. Aerodynamik von Anhängern bzw. Aufliegern, Einsatz von Leichtlaufreifen u.ä.). Andere größere Einzelmaßnahmen sind in der Regel schon in den Neufahrzeugen realisiert (z.B. Turboladung mit EGR) oder sind aktuell zu vertretbaren Kosten nicht realisierbar (z.B. Wärmerückgewinnung). Der flächendeckende Einsatz moderner Gasmotoren kann einen großen Teil der zur Erreichung der Zielkorridore beitragen, ihn aber aus heutiger Sicht nicht vollständig schließen. Zudem bedarf es hierfür bei den OEM erheblicher Anstrengungen und Zeit, bis auf breiter Basis entsprechende Aggregate fertig entwickelt sind und in die Serienfertigung

gehen können. In Summe wird daher für alle OEM spätestens mit Blick auf 2030 der Umstieg auf elektrische Antriebe (v.a. als Hybrid, in Teilen auch als BEV, ev. auch als H2-Fahrzeug) erforderlich sein. Hierfür gibt es aber deutlich größere Hürden als bei PKW oder VAN: neben den Infrastrukturthemen sind das insbesondere die deutlich höheren Preise der Fahrzeuge (aktuell ist z.B. ein E-Bus ca. doppelt so teuer wie ein vergleichbarer Diesel-Bus) sowie der Verlust an Zuladung durch das hohe Gewicht der benötigten Batterien. Da somit elektrische bzw. alternative Antriebe auch bis 2030 noch eher eine geringe Rolle spielen dürften ist die Realisierung des 30%-Ziels für alle OEM ausgesprochen kritisch. Nicht erreichbar sind aus Sicht der IG Metall die nochmals anspruchsvolleren Zielgrößen, die von Seiten des EP gewünscht werden. Daher sollten die Zielgrößen 15%/30% die absoluten Obergrenzen der Regulierung sein.

5. Die Erreichbarkeit dieser Ziele wird nicht allein mit Effizienzmaßnahmen entlang des Powertrain möglich sein. Flankierend müssen weitere Instrumente und Technologien greifen. Insbesondere bedarf es starker Anreize für den Einsatz von Zero- und Low-Emission-Vehicles; Hier sind die vorliegenden Eckpunkte zu restriktiv (ZLEV-Faktor, 3% CAP). Credits sollten nicht 2025 verfallen, sondern für den gesamten Zeitraum nutzbar bleiben. Zudem sind erhebliche Potentiale zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch den verstärkten Einsatz synthetischer bzw. alternativer Kraftstoffe zu erwarten; daher begrüßt die IG Metall die Vorschläge des europäischen Rats, insbesondere diese Potentiale und ihre Realisierbarkeit im Rahmen des Reviews 2022 dezidiert zu analysieren. Erhebliche Unterstützung benötigt die erforderliche (Teil-) Elektrifizierung der Antriebskonzepte, von der Verfügbarkeit einer angemessenen Ladeinfrastruktur insbesondere entlang der zentralen Autobahntrassen sowie für die Anbindung der regionalen Fracht- und Verteilzentren. Hierzu zählt auch die Entwicklung und Implementierung avancierter Konzepte der Energieversorgung (induktives Laden, Oberleitungskonzepte etc.). In diesen Feldern sind komplementär zu den regulatorischen Vorgaben unterstützende (nationale) Programme erforderlich.
6. Ergänzende regulative Maßnahmen – ggf. ebenfalls auf nationaler Ebene – sind erforderlich, um die zweifelsfrei bestehenden CO<sub>2</sub>-Minderungspotentiale durch Aerodynamik oder Reifeneinsatz bei Anhängern oder Trailern heben zu können. So wird der Einsatz von Heckflügeln durch die Frachtunternehmen nur dann erfolgen, wenn sie nicht zu negativen Effekten bzgl. der Nutzeigenschaften (Fläche, Zuladung etc.) führen. Zudem ist zu prüfen, welche weiteren Anreizsysteme hier erforderlich sind.
7. Ausgesprochen kritisch sieht die IG Metall das vorgesehene System von penalties; das gilt insbesondere für die absolute Höhe einer Strafe von 6.800€ je Tonnenkilometer. Schon geringe Zielverfehlungen können existenzgefährdend für die OEM werden. Dies erscheint nicht angemessen, zumal die Entscheidungen der Frachtunternehmen einen großen Anteil an den erzielbaren CO<sub>2</sub>-Einsparungen haben und die OEM hierfür nicht in Haftung genommen werden sollten. Zudem könnten so notwendige Investitionen in Technologien und Standorte entfallen mit negativen Folgen für die Beschäftigung und die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen. Das gilt insbesondere für die Zulieferer, da eine Überwälzung der Risiken auf die Preise erwartet werden muss. Die IG Metall unterstützt den Vorschlag des europäischen Rates, die Höhe der Strafzahlung auf 4.000€ je tkm zu begrenzen.

**Zusammenfassung:**

- Die Schaffung eines regulativen Rahmens für die CO<sub>2</sub>-Emissionen im NKW-Bereich ist im Grundsatz zu begrüßen und kann sowohl zu positiven Klimaeffekten wie zu Modernisierungsimpulsen bei Technologien und Fahrzeugen führen.
- Die Vorschläge von Kommission und europäischem Rat bewegen sich am Rand des bis 2030 realisierbaren Absenkungsniveaus. Eine weitere Erhöhung des Anspannungsgrads muss vermieden werden.
- Die Erreichung der 15%/30%-Ziele ist allein mit Effizienzmaßnahmen im Powertrain nicht realisierbar, sondern erfordert einen breiten Einsatz flankierender Maßnahmen. Schwerpunkte dabei müssen die (Teil-) Elektrifizierung der Antriebe sowie der verstärkte Einsatz alternativer Kraftstoffe sein. Hierzu sind zusätzliche öffentliche Investitionen sowie Fördermaßnahmen unerlässlich.
- Zudem muss durch flankierende regulatorische Maßnahmen und Anreizsysteme sichergestellt werden, dass die Potentiale bei Anhängern / Trailern durch die Frachtunternehmen im Realbetrieb umgesetzt werden.
- Die vorgesehenen Strafzahlungen bei Zielverfehlung von 6.800€ g/tkm sind deutlich zu hoch, können potentiell existenzgefährdend sein und adressieren in Teilen die falschen Verantwortlichkeiten. Die vom Rat vorgeschlagenen 4.000€tkm sollten Obergrenze für die TRILOG-Verhandlungen sein.