



Vorstand

Briefanschrift: IG Metall Vorstand, 60519 Frankfurt am Main

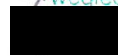
Herrn Bundesminister
Peter Altmaier
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Stresemannstraße 128-130
10117 Berlin

Ministerbüro BMU

10. APR. 2013



BM z.K./z.E. 4345 in d.B. um
PR/LMB/Prot. Stellungn.
LLSt AE
AL/UAL/Ref. 18 Beauftragt
a.d.D w. Veranlassung
Kopie ALB Termin
Fax z.d.A. wezulegen



CO₂ Regulierung PKW Europa 2020

IGIG
IGIS

Datum: 8. April 2013

Sehr geehrter Herr Bundesminister Altmaier,

Ihr Zeichen:

im Juli 2012 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung vorgelegt, der das CO₂-Langfristziel für Pkw bis 2020 neu regeln soll. Die deutsche Bundesregierung hat dazu eine gemeinsame Position der betroffenen Ministerien erarbeitet. Diese deckt sich in wesentlichen Teilen mit der Position der IG Metall.

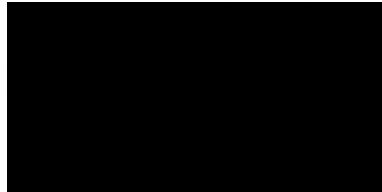
Unser Zeichen:

Telefon: 069/6693-

FAX: 069/6693-

E-Mail: @igmetall.de

Aus Sicht der IG Metall sind vor allem die Anreize für CO₂ sparende Innovationen im Vorschlag der Kommission nicht ausreichend gesetzt. Eine hohe Innovationsfähigkeit ist ein entscheidender Faktor für den langfristigen Erfolg einer Industrie. Innovative Unternehmen schaffen und sichern langfristig Arbeitsplätze. Die IG Metall hat deshalb ihre Vorschläge für eine PKW CO₂ Regulierung ab 2020 in Europa wichtigen Entscheidungsträgern im Europäischen Parlament zukommen lassen und um Unterstützung geworben.



Als Anlage übersende ich Ihnen dieses Schreiben zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

JG



IG Metall

IG Metall Vorstand

Wilhelm-Leuschner-Str. 79
60329 Frankfurt am Main

Telefon: (0 69) 66 93-0

Fax: (0 69) 66 93-

E-Mail: vorstand@igmetall.de

Internet: www.igmetall.de

Helaba Frankfurt
Konto-Nr. 83 000 000
BLZ 500 500 00

Datenschutzhinweis: Name, Adresse und zur Bearbeitung nötige Angaben werden vorübergehend gespeichert.

IG Metall –
Gewerkschaft für Produktion
und Dienstleistung im DGB



Vorstand

Briefanschrift: IG Metall Vorstand, 60519 Frankfurt am Main

Günther Oettinger
EU-Kommissar für Energie
Europäische Kommission
B-1049 Brüssel

Belgien

CO₂ Regulierung PKW Europa 2020

Sehr geehrter Herr Oettinger,

im Juli 2012 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung vorgelegt, der das CO₂-Langfristziel für PKW bis 2020 neu regeln soll. Der globale Klimawandel verlangt eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen auch im Verkehrsbereich. Die IG Metall unterstützt deshalb den Vorschlag der EU-Kommission zu einer schärferen Regulierung des CO₂-Ausstosses bei PKW. Das von der Kommission vorgeschlagene CO₂-Ziel von 95g/km ab dem Jahr 2020 ist ambitioniert, aber erreichbar, wenn die Weichen frühzeitig richtig gestellt und wichtige Innovationen gefördert werden.

Aus Sicht der IG Metall sind die Anreize für CO₂ sparende Innovationen im Vorschlag der Kommission aber nicht ausreichend gesetzt. Es besteht die Gefahr, dass die Verordnung in erster Linie nachteilig auf die Wettbewerbssituation der europäischen Automobilindustrie wirkt und nicht innovationsfördernd und damit stärkend im internationalen Wettbewerb.

Nach Auffassung der IG Metall gehört es zu den Kernaufgaben einer aktiven Industriepolitik, Innovationen zu fördern. Die Auswirkungen einer verfehlten Innovationspolitik schlagen sich nach unserer Erfahrung zeitverzögert negativ auf Standorte und Beschäftigung nieder. Aus diesem Grund bitte ich Sie, um Unterstützung für die Vorschläge der IG Metall.

Datum:
25. März 2013

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Telefon:
069/6693- [REDACTED]

FAX:
069/6693 [REDACTED]

E-Mail:
[REDACTED]@igmetall.de

IG Metall Vorstand

Wilhelm-Leuschner-Str. 79
60329 Frankfurt am Main

Telefon: (0 69) 66 93-0
Fax: (0 69) 66 93- [REDACTED]
E-Mail: vorstand@igmetall.de
Internet: www.igmetall.de

Helaba Frankfurt
Konto-Nr. 83 000 000
BLZ 500 500 00

Datenschutzhinweis: Name, Adresse und zur Bearbeitung nötige Angaben werden vorübergehend gespeichert.

IG Metall –
Gewerkschaft für Produktion
und Dienstleistung im DGB

Die IG Metall sieht Anreize für Niedrigemissionsfahrzeuge als wichtigen Teil der europäischen Regulierungsstrategie an. „Supercredits“ fördern die Markteinführung innovativer Technologien und stellen somit eine sinnvolle und notwendige Ergänzung der europäischen CO₂-Gesetzgebung dar. Im Vergleich zum Kommissionsvorschlag müssen „Supercredits“ aber in mehrfacher Hinsicht ausgebaut werden, um einen effektiven Anreiz zur Markteinführung innovativer Technologien zu setzen.

1. „Supercredits“ sollten unabhängig von der eingesetzten Technologie gelten und für solche Pkw, deren CO₂-Ausstoß weniger als 50 Prozent des gesetzlichen CO₂-Zielwertes beträgt und 65g/km nicht überschreitet. Eine Beschränkung auf Fahrzeuge, die unterhalb 35g/km CO₂ ausstoßen, wie die Kommission vorschlägt, ist nicht technologieoffen. Beispielsweise Hybridfahrzeuge würden nur in geringem Umfang die hohen Anforderungen des Kommissionsvorschlages erfüllen.
2. Auch die Absenkung des Anrechnungsfaktors auf das 1,3-fache erscheint vor dem Hintergrund der Innovationsförderung als zu hoch. Die IG Metall unterstützt das Ansinnen der EU-Kommission, die Ziele anspruchsvoller zu formulieren, gleichzeitig muss aber der Effekt der Innovationsförderung durch die Anrechnung von „Supercredits“ erhalten werden. Dies wird durch eine zu Beginn höhere Anrechnung besser erreicht. Die IG Metall schlägt deshalb vor, mit dem Faktor 2,5 zu starten und diesen über den Anrechnungszeitraum bis 2023 auf 1,5 abzusenken. Zudem sollte auch die Möglichkeit eingeräumt werden, „Supercredits“ über den Zeitraum 2016-2023 anzusparen und zu verrechnen.
3. Um das Argument zu entkräften, „Supercredits“ würden die umweltpolitische Zielsetzung der CO₂-Gesetzgebung untergraben, ist eine Obergrenze der Anrechnung sinnvoll. Diese muss aber so gestaltet sein, dass ein ausreichender Anreiz für die Markteinführung innovativer Technologien bestehen bleibt. Vor dem Hintergrund des Ziels der Regierung der Bundesrepublik Deutschland - eine Million Elektrofahrzeuge im Jahr 2020 auf deutschen Straßen - ist die Begrenzung der Anrechnung auf 20.000 Fahrzeuge pro Hersteller und dies verteilt auf vier Jahre, wie sie der Kommissionsvorschlag vorsieht, zu restriktiv. Aus Sicht der IG Metall muss die Zahl deutlich erhöht werden, damit ein signifikanter Beitrag zur Verbreitung der Elektromobilität erfolgt.

Wie schon im Vorschlag von 2008 wird auch im neuen Vorschlag der Kommission schweren Fahrzeugen ein höherer CO₂-Verbrauch zugestanden als leichteren. Die Kommission hat aber im neuen Regulierungsvorschlag das Verhältnis zwischen leichten und schweren Fahrzeugen zu Lasten der schweren Fahrzeuge angepasst. Der sogenannte „Slope“ (Steigung der Zielwertgeraden) wurde von 0,0457 auf 0,0333 reduziert. Die IG Metall teilt hier die Bedenken der deutschen Bundesregierung bezüglich der Veränderung des Neigungswinkels. Wichtig wäre, dass bei den Beratungen im Europäischen Parlament, die Veränderung des Neigungswinkels auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten betrachtet wird. So notwendig die Reduzierung von Treibhausgasen ist, sie darf nicht nur zu Lasten einer Klasse von Fahrzeugen gehen. Gerade bei Klein- und Mittelklassefahrzeugen ist vor

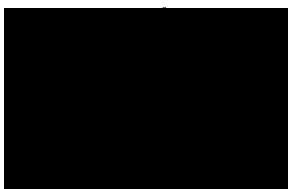
dem Hintergrund der hohen Zulassungszahlen, eine anspruchsvolle Zielsetzung für die Reduzierung ebenso wichtig wie bei schweren Fahrzeugen.

Aus Sicht der IG Metall ist es aktuell nicht sinnvoll, CO₂-Ziele für die Zeit nach 2020 zu diskutieren. Eine Definition von Zielen unterhalb von 95g/km CO₂ sollte erst dann erfolgen, wenn die Rahmenbedingungen für die Zielerreichung klarer erkennbar sind. Dazu zählen vor allem die technische Entwicklung und Marktdurchdringung von E-Mobilität sowie die weitere Harmonisierung technischer Standards und Messverfahren auf internationaler Ebene. Aus heutiger Sicht dürfte dies nicht vor 2017 der Fall sein.

Die Zukunft der europäischen Automobilindustrie und der damit verbundenen Arbeitsplätze hängt wesentlich von der Innovationsdynamik der Unternehmen ab. Diese gilt es zu fördern und auszubauen, damit die Produktion von Autos auch zukünftig in Europa wettbewerbsfähig stattfinden kann. Der Automobilbau beschäftigt in Europa direkt 3,2 Millionen Menschen – inklusive der indirekten Beschäftigung sind es 11,6 Millionen. Im Sinne dieser Beschäftigten und ihrer Familien bitte ich Sie, sich für mehr Innovation bei der Neufassung der Verordnung einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Se.



IG Metall