

BISHERIGE EU CO₂-REGULIERUNG

Im Dezember 2018 einigten sich nach langen Verhandlungen die EU-Gremien auf neue CO₂-Grenzwerte für Neuwagen. Folglich sollten Neuwagen im Jahr 2030 im Durchschnitt 37,5% weniger Kohlendioxid ausstoßen als in 2021. Für leichte Nutzfahrzeuge wurde eine CO₂-Reduktion um 31% vereinbart.

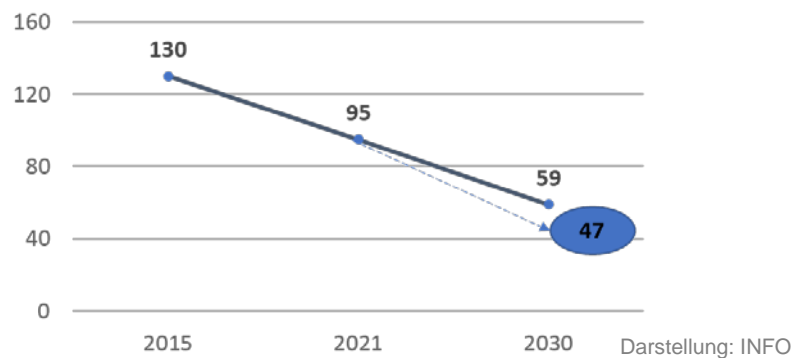
Beim Überschreiten der Grenzwerte drohen Herstellern Strafzahlungen i.H.v. 95 EUR je überschrittenen Gramm CO₂.

EU PRÜFT SCHÄRFERE CO₂ REGELUNGEN FÜR NEUFahrzeuge

Bis zum Jahr 2050 soll Europa klimaneutral werden und um dieses Klimaziel zu erreichen ist aktuellsten Medienberichten zufolge eine Überprüfung und eine mögliche Anpassung der CO₂-Grenzwerte für Neuwagen für das Zwischenziel 2030 beabsichtigt.

Ob eine Anpassung und somit eine Erhöhung der Reduzierung von -37,5% auf -50% des CO₂-Ausstoßes von Pkws im Flottenverbrauch von 2021 bis 2030 kommt, soll das Gremium schließlich im Sommer 2021 entscheiden.

Zielwerte: Durchschnittliche Emissionen aller Pkw Neuzulassungen g/km



Konkret würde das bedeuten, dass der derzeitige Marktanteil von E-Automobilen von 7,2% deutlich ansteigen müsste. Die Folgen dürften schließlich insbesondere mittelständische Zulieferer spüren, die häufig stark vom Verbrennungsmotor abhängen und hohe Investitionen in dem sich schwierigen Wandel hin zu alternativen Antrieben und mehr Internet im Auto nur schwer aufbringen können.

Eine weitere Zielverschärfung bis 2030 stößt auf Seiten des Verbandes der Autoindustrie (VDA) auf breite Ablehnung. Gemäß VDA ließen die Pläne den Konjunkturerbruch und die Folgen der Corona-Krise außer Acht und darüber hinaus seien zahlreiche Firmen bereits jetzt mit dem Transformationswandel überfordert.

Aber nicht nur die EU diskutiert über straffere Klimaziele. Kurz nach den Ankündigungen der EU-Kommission hat China sein Ziel neu gesteckt, es will bis zum Jahr 2060 Klimaneutralität erreichen. Das kündigte Staatschef Xi Jinping in seiner Rede bei der Generaldebatte der UN-Vollversammlung an. Das Land strebt einen Wendepunkt bei den CO₂-Emissionen vor 2030 und Kohlenstoff-Neutralität vor 2060 an und stellt sich damit hinter das Pariser Klimaschutzabkommen des Jahres 2015.

Werden die Maßnahmen entsprechend umgesetzt, dann führt dies im größten Automobilmarkt der Welt ebenfalls zu einer Beschleunigung von alternativen Antrieben.

Entwicklung Automotivsektor – Transformation oder COVID 19?

Die Automobilindustrie steht derzeit vor zahlreichen Herausforderungen: zusätzlich zur Transformation ist eine deutliche konjunkturelle Eintrübung durch COVID 19 spürbar, so dass sich die seit vergangenem Jahr eingesetzte Rezession

So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken
+49 (0)681 / 9 54 13-0
info@info-institut.de
www.info-institut.de

Referenzen:

Auto Motor Sport 2020
Automobile Woche 2020
Handelsblatt 2020
Industrie Magazin 2020
Süddeutsche Zeitung 2020
Tagesschau.de 2020
Zeit online 2020
ntv.de 2020

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski
Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken

weiter verschärft hat. Auch blickt die Automobilindustrie mit Sorge auf mögliche Verschärfungen der CO2-Regelungen nach Brüssel und die sich daraus ergebenden Folgen.

Bereits vor COVID 19 kündigten zahlreiche Automobilhersteller und Zulieferer meist im Zuge der Transformation Sparprogramme und Personalanpassungen an, welche nun durch den konjunkturellen Rückgang meist noch gesteigert wurden:

Im Rahmen der Anpassungsmaßnahmen ist unter den Zulieferern der Continental-Konzern derzeit das auffallendste Beispiel. Continental sieht eine Streichung von bis zu 30.000 – in Deutschland 13.000 – der weltweit 232.000 Stellen vor. Das im Herbst 2019 verkündete Sparprogramm „Transformation 2019-2029“ hatte ursprünglich 20.000 Jobs bis 2029 vorgesehen.

Im September 2020 bestätigte auch der Zulieferer Schaeffler, dass bis Ende 2022 von den aktuell 84.000 Beschäftigten 4.400 in Deutschland und Europa abgebaut werden sollen. Betroffen seien im Wesentlichen zwölf Standorte in Deutschland und zwei weitere im europäischen Ausland. Schaeffler führt bereits seit 2018 umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen im Zuge des Umbaus zur E-Mobilität durch.

Volkswagen setzt bei seiner Lkw- und Bustochter MAN Truck & Bus den Rotstift an. Von den weltweit 36.000 Stellen sollen bis zu 9.500 Stellen wegfallen, wodurch nahezu jeder vierte Job im Unternehmen betroffen wäre. Wie viele der knapp 20.000 Arbeitsplätze in Deutschland von der Restrukturierung betroffen sind, ist noch nicht bekannt. Zur Diskussion steht derzeit der Produktionsstandort im Steyr (Österreich) mit 2.200 und die Betriebe in Plauen (Sachsen) mit 140 und Wittlich (Rheinland-Pfalz) mit 80 Mitarbeitern. "Wir stehen vor großen Herausforderungen durch den technologischen Wandel - bei Digitalisierung, Automatisierung und alternativen Antrieben", sagte MAN-Chef Andreas Tostmann.

Daimler hatte bereits im vergangenen Jahr wegen der Umstellung auf Elektroautos und anderer milliardenschwerer Investitionen angekündigt, Kosten einsparen und Personal auf freiwilliger Basis abbauen zu wollen. Zuletzt hieß es, dass rund 20.000 der insgesamt knapp 300.000 Beschäftigten in den kommenden Jahren das Unternehmen verlassen sollen. Da-

bei wäre insbesondere die Nutzfahrzeugtochter Daimler Truck AG mit fast 17.000 Mitarbeiter betroffen. Nach aktuellsten Informationen zufolge wird es dazu vorerst allerdings nicht kommen, da sich der Konzern mit den Arbeitnehmervertretung auf eine Reduzierung der Arbeitszeit sowie auf den Verzicht von Prämien in den Jahren 2020 und 2021 verständigen konnte.

Diese Entwicklungen machen den Wandel deutlich, welcher durch die E-Mobilität, Vernetzung sowie das autonome Fahren ausgelöst wurde. Allerdings sind die Herausforderungen nicht erst seit gestern und auch nicht erst seit der Corona-Pandemie bekannt. Die aktuellen Ereignisse dürften die Trends womöglich lediglich zusätzlich beschleunigen.

Während jedoch die „großen Player“ in der Lage sein werden, sich durch Anpassungsmaßnahmen und Investitionen in Alternativen zu retten, werden die Auswirkungen von COVID 19 und insbesondere der Transformation auf kleine und mittelständische Unternehmen stärker ausfallen. Laut einer IG Metall Umfrage seien über 80.000 Beschäftigte in 270 Betrieben in hoher oder akuter Insolvenzgefahr. Somit werden für den Herbst 2020 und nachfolgende Monate zahlreiche Auseinandersetzungen um Arbeitsplätze erwartet.

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.