

## Für eine Erholung der europäischen Automobilindustrie und ihre Beschäftigten

Brüssel, 10. Juli 2020

### Der Automobilssektor steht vor einer beispiellosen Krise

Die Automobilindustrie wurde durch die COVID-19-Krise und die von den Regierungen beschlossenen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie hart getroffen. Über Wochen wurde die Produktion in vielen Werken aus Gründen der öffentlichen Gesundheit oder aufgrund von Unterbrechungen in der Lieferkette eingestellt. Auf der Nachfrageseite hat die Schließung von Autohäusern in vielen Mitgliedstaaten die Verkäufe im März und April fast auf Null sinken lassen. Seit Anfang Mai ist die Produktion langsam wieder angelaufen, doch Maßnahmen zur Gewährleistung der öffentlichen Gesundheit und eine geringe Nachfrage haben das Tempo der Wiederaufnahme gedrosselt. Dies hat schwerwiegende Folgen für die Beschäftigung. Nach den verfügbaren Statistiken sind allein im Automobilbau 1,1 Millionen europäische Arbeitnehmer\*innen betroffen.

Die Folgen für die Beschäftigung sind bei Weitem nicht nur kurzfristiger Natur. COVID-19 hat bereits bestehende Schwierigkeiten noch verschärft und bereits in Vorbereitung befindliche Entscheidungen beschleunigt. Seit April 2020 haben viele OEMs (z. B. Renault, BMW, Volvo, Scania) große Umstrukturierungsprogramme oder die Schließung von Standorten (z. B. Nissan in Barcelona) angekündigt. Auch andere Teile der Wertschöpfungskette sind betroffen, da viele Zulieferer ähnliche Maßnahmen angekündigt haben (z. B. ZF). Offizielle Daten sind noch nicht verfügbar, aber in den automobilen Wertschöpfungsketten der EU gehen derzeit viel Arbeitsplätze verloren, und es sind viele europäische Länder betroffen. Die Krise scheint eine grundsätzliche Krise zu sein, da sie viele Unternehmen aus verschiedenen Teilen der Wertschöpfungsketten und in ganz Europa betrifft (siehe Übersichtstabelle im Anhang).

### Der Sektor braucht schnelle und robuste Unterstützung, um sich zu erholen

Angesichts der Zahl der Beschäftigten in der europäischen Automobilindustrie (2,6 Millionen) und in den damit verbundenen europäischen Wertschöpfungsketten (bis zu 14 Millionen) gehört der Sektor nach wie vor zu den wichtigsten Anbietern von Arbeitsplätzen in der europäischen Wirtschaft. Darüber hinaus ist der Sektor auch ein wichtiger Markt für die Grundstoffindustrie (Stahl, Gummi, Glas, Chemikalien) und spielt eine führende Rolle in Forschung und Innovation sowie im Export. Mit anderen Worten: Angesichts seiner sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung in Europa muss der Sektor als strategisch betrachtet werden und im aktuellen Krisenkontext die höchste politische Aufmerksamkeit erhalten.

IndustriAll Europe begrüßt die Tatsache, dass der Sektor in der EU-Strategie zur Konjunkturerholung eine prioritäre Stellung einnimmt: „Um zur Schaffung von mehr Arbeitsplätzen beizutragen, wird auch die Beschleunigung der Produktion und des Einsatzes von nachhaltigen Fahrzeugen sowie von alternativen Kraftstoffen im Mittelpunkt stehen. Connecting Europe Facility, InvestEU und andere Fonds werden die Finanzierung der Installation von einer Million Ladepunkten, saubere Flottenerneuerungen durch Städte und Unternehmen, nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen unterstützen und den Umstieg auf saubere städtische Mobilität ermöglichen.“ IndustriAll Europe fordert, Ressourcen zu mobilisieren, die durch das neue 750

Milliarden Euro schwere Instrument „Next Generation EU“ und den überarbeiteten EU-Haushalt zur Verfügung gestellt werden, um den Sektor im Einklang mit den langfristigen Zielen der EU zu unterstützen.

IndustriAll Europe begrüßt auch die von den Mitgliedstaaten angekündigten Unterstützungsmaßnahmen für den Sektor. Mit der europäischen Ebene abgestimmt sollten diese Pläne auf Folgendes abzielen:

- einen **synchronisierten Neustart der Industrietätigkeiten**, einschließlich des Aftermarkets, mit harmonisierten Leitlinien für präventive Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen am Arbeitsplatz; Koordinierung ist auch erforderlich, um weitere Störungen in den hochentwickelten Lieferketten der Automobilindustrie zu verhindern
- **lebensfähige Unternehmen über Wasser zu halten**. Um „stranded Assets“ und Arbeitsplatzverluste zu verhindern, muss die Liquiditätshilfe so lange wie nötig aufrechterhalten werden (wobei übermäßige Zufallsgewinne verhindert werden müssen): staatliche Beihilfen, Investitions Garantien, Steuererleichterungen, zinsgünstige Darlehen
- Unterstützung von Unternehmen beim **Halten/ der Entwicklung ihrer Personalressourcen**, wobei die Einkommens- und Arbeitsplatzsicherheit der Arbeitnehmer\*innen z.B. durch die Verlängerung von Kurzarbeitsregelungen bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualifikationen erhalten bleiben muss
- **Einführung/ Verstärkung befristeter Maßnahmen zur Ankurbelung der Nachfrage**, wobei zu beachten ist, dass Arbeitslosigkeit, Prekarität und Druck auf die Löhne die Haupthindernisse für einen Anstieg der Nachfrage sind. Diese Maßnahmen müssen im Einklang mit den Zielen des Green Deal der EU stehen und abhängig von den Auswirkungen auf die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angepasst werden.
- **eine Bestandsaufnahme der Folgen der aktuellen Krise für die Versorgungsketten und Einschätzung**, wo Herausforderungen in Bezug auf die Einhaltung der EU-Gesetzgebung entstehen könnten.

Der Umfang der unterstützenden Maßnahmen muss der Kapazität dessen entsprechen, was in Europa produziert werden kann. IndustriAll Europe kann es nicht akzeptieren, dass massiv öffentliche Gelder verwendet werden, um den Import von Autos aus Drittländern anzukurbeln, während Tausende von Arbeitsplätzen in der europäischen Automobilindustrie bedroht sind. Die EU-Konjunkturstrategie muss die Transformation der EU-Automobilindustrie unterstützen und darf auf keinen Fall ihren Niedergang zu beschleunigen.

## **Unternehmen müssen sich verpflichten, in Europa zu investieren und Arbeitsplätze zu erhalten**

In den kommenden Monaten wird ein noch nie dagewesenes Maß an öffentlichen Geldern zur Unterstützung der Industrie eingesetzt werden. Dies kann nicht ohne soziale Verpflichtungen geschehen. Unterstützende Maßnahmen und insbesondere Rettungsaktionen dürfen keine Blankoschecks sein. Konditionalitäten müssen sicherstellen, dass öffentliche Gelder nicht zur Zahlung von Dividenden und Boni verwendet werden, dass Unternehmen sich so weit wie möglich verpflichten, in europäische Produktionsstätten zu investieren und die Beschäftigung auf dem höchstmöglichen Niveau zu halten. Unterstützte Unternehmen müssen ihre Steuern in Europa zahlen und dürfen keine Steuern hinterziehen. Unternehmen, die Hauptauftragnehmer sind, haben auch eine Rolle im Hinblick auf lokale Lieferanten zu spielen, und Rettungsaktionen sollten von gesicherten Verpflichtungen gegenüber Lieferanten abhängig gemacht werden. Die COVID-19-Krise hat gezeigt, wie schädlich die Verlagerung industrieller Aktivitäten war, da die Industrie vom Rückgang der

Importe von Ausrüstung und Rohstoffen betroffen war. Die dem Automobilsektor gewährte Unterstützung sollte auch dazu genutzt werden, diesen Bedenken Rechnung zu tragen.

## Der Sektor braucht eine industrielle Strategie, um die Dekarbonisierung und Digitalisierung zu bewältigen

Die Konjunkturstrategie der EU darf nicht auf Kosten der langfristigen Ziele der EU gehen. Sie muss die Anstrengungen unterstützen und verstärken, die unternommen werden, um die Branche auf die umfassenderen strukturellen Trends vorzubereiten, die die Zukunft der Branche bestimmen. **Die Zukunft der Automobilindustrie wird grün und digital sein, und grün bedeutet klimaneutral und kreislaufwirtschaftlich**, wie in der Mitteilung zum Europäischen Green Deal klar zum Ausdruck kommt. Der Green Deal ist der politische Kompass der Industriepolitik der Europäischen Union für die kommenden Jahrzehnte, auch wenn die vor uns liegenden Herausforderungen enorm sind.

Die folgenden Elemente sind entscheidend, damit **der Sektor in Bezug auf den digitalen und kohlenstoffarmen Übergang liefern kann**:

- Behauptung und Ausbau der Technologieführerschaft durch **ehrgeizige Technologieprogramme beim Übergang in eine digitale und kohlenstoffarme Wirtschaft** (IPCEI, wie die Batterie-Allianz, ist sicherlich die Art von Initiative, die gefördert und auf andere Technologien wie Wasserstoff oder E-Kraftstoffe ausgedehnt werden muss)
- **Bereitstellung von Investitionshilfen** (Zuschüsse, Darlehen, Eigenkapital) für die Markteinführung neuer nachhaltiger Technologien (das EU-Konjunkturprogramm könnte hier wie auch nationale Konjunkturprogramme eine aktive Rolle spielen)
- Einführung/ Verstärkung von **Marktanreizen** zur Förderung der Einführung alternativer Antriebe (Prämien, Steuererleichterungen)
- **Förderung der industriellen Zusammenarbeit und von Industrieallianzen** zur Aufteilung der Kosten für die Entwicklung und Markteinführung neuer kohlenstoffarmer Technologien (das EU-Wettbewerbsrecht muss hinreichend überprüft werden)
- **Beschleunigung der Einführung der Lade- und Betankungsinfrastruktur** an öffentlichen und privaten Orten (Lieferung der versprochenen „1 Million Ladepunkte und Tankstellen in der gesamten EU für alle Fahrzeugtypen“)
- **Erleichterung von Investitionen in die digitale Infrastruktur der nächsten Generation** als Schlüsselfaktor für eine zuverlässigere Konnektivität zwischen Fahrzeugen
- Nutzen eines **innovativen öffentlichen Beschaffungswesens**, um die Nachfrage zu unterstützen und neue Innovationen auf den Markt zu bringen
- **Entwicklung der Kreislaufwirtschaft** im Zusammenhang mit der Automobil-Zulieferkette (Recycling, Wiederaufarbeitung, Wiederverwendung)
- **Unterstützung der vielen KMUs in der Automobilbranche** bei ihrer Neupositionierung in der Wertschöpfungskette in einer sich schnell verändernden Automobillandschaft
- Überwachung und Bewertung der Auswirkungen der **EU-Handelspolitik** auf den Sektor, um die starke Position der Automobilindustrie auf den internationalen Märkten zu unterstützen (die EU startet dieses Jahr eine Überprüfung ihrer Handelspolitik). Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die europäischen und nationalen Konjunkturprogramme in erster Linie in der EU produzierte Autos unterstützen.

Entscheidend ist die Erarbeitung einer **umfassenden Industriestrategie**, die darauf abzielt, die Automobilindustrie und die damit verbundenen Wertschöpfungsketten so weit wie möglich in Europa zu halten. Millionen von Arbeitsplätzen, oft hochqualifizierte Arbeitsplätze, stehen hier auf dem Spiel.

## Der Sektor braucht auch eine Beschäftigungsstrategie

Schon jetzt ist offensichtlich, dass die EU eine **Beschäftigungsstrategie für die Automobilindustrie** braucht, **um die vor ihr liegenden Veränderungen zu steuern und zu antizipieren**. Wir brauchen daher neben der Industriestrategie eine Art "**Just Transition Masterplan**" für den Sektor.

- Erstens **muss festgestellt werden, wo welche Auswirkungen der sektoralen Transformation zu spüren sein werden**. Es ist hier wichtig zu betonen, dass die Automobilindustrie eine starke regionale Dimension hat. Die Regionen müssen (z. B. durch koordinierte Bemühungen aus dem Europäischen Sozial- und Investitionsfonds) bei der Umsetzung wirtschaftlicher Diversifizierungsstrategien und der Entwicklung alternativer industrieller Wertschöpfungsketten unterstützt werden.
- Die Bewältigung von Umstrukturierungen muss zu einer gemeinsamen Verantwortung aller Beteiligten gemacht werden: Unternehmen, Sozialpartner, staatliche Arbeitsvermittlung, regionale Entwicklungsagenturen, regionale, nationale und europäische Behörden (z. B. durch die Einrichtung von Multi-Stakeholder-Taskforces).
- Massenentlassungen müssen vermieden und eine Lösung für jeden von Restrukturierung betroffenen Arbeitnehmer gefunden werden, durch Vorruhestandsregelungen, interne Mobilität, Weiterbildung und Umschulung auf neue zukunftsorientierte Arbeitsplätze, den Fortbestand eines Arbeitsvertrags während des Übergangs zu einem neuen Job. Ein personalisierter Ansatz (Gruppen-Outplacement, Unterstützung bei der Arbeitssuche, massgeschneiderte Ausbildungsprogramme) sollte einen reibungslosen Übergang zu einem neuen Arbeitsplatz gewährleisten. Dies muss in der neuen europäischen Qualifikationsagenda berücksichtigt werden.
- Die Gewährleistung des **sozialen Dialogs und der Beteiligung der Arbeitnehmer\*innen** ist von größter Bedeutung, um den vor uns liegenden Wandel zu bewältigen. Leider müssen wir feststellen, dass einige Unternehmen den oben erwähnten Stellenabbau in der Presse ohne vorherige Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmervertreter\*innen angekündigt haben. Dies ist ein **inakzeptabler Verstoß gegen die EU-Gesetzgebung zu Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmer\*innen** und untergräbt die grundlegenden Rechte der Arbeitnehmer\*innen, bei Entscheidungen, von denen ihr Schicksal abhängt, mitzubestimmen. Dies liegt natürlich in erster Linie in der Verantwortung der Unternehmen, aber auch in der Verantwortung der EU und ihrer Mitgliedstaaten, die bestehenden EU-Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmerrechte durchzusetzen, insbesondere in einer Zeit, in der viel öffentliches Geld ausgegeben werden wird (Rettungspakete, Kurzarbeitsprogramme, Konjunkturprogramme), um die Branche bei der Erholung zu unterstützen.
- Es muss gewährleistet werden, dass die Unterrichtungs-, Anhörungs- und Beteiligungsrechte respektiert und gestärkt werden, indem:
  - jegliche Verletzung bestehender Rechte auf Unterrichtung/ Anhörung/ Beteiligung auf lokaler und europäischer Ebene bekämpft wird. Die EU-Institutionen müssen sicherstellen, dass sowohl die nationalen als auch die europäischen Rechte auf Unterrichtung, Anhörung und Beteiligung respektiert werden und die Arbeitnehmer\*innen nicht daran gehindert werden, ihre Rechte vor Gericht durchzusetzen, dies umfasst auch wirklich abschreckende Sanktionen.
  - **unser Ansatz für eine verbesserte Koordinierung der Gewerkschaften in Umstrukturierungsfällen gestärkt wird** (um schnellere und effizientere Unterstützung zu leisten)

- **EBR/ SE-BR befähigt werden, die massive Umstrukturierungswelle besser bewältigen zu können** und unter den zeitlichen und räumlichen Zwängen aufgrund der COVID-19-Krise (inkl. Reiseverbot und sozialer Distanzierung) arbeiten zu können, indem konkrete und rechtzeitige Empfehlungen ausgesprochen werden, und zwar gemeinsam mit anderen europäischen Gewerkschaftsverbänden, wo immer dies angemessen und möglich ist
- gemeinsam mit dem EGB **für die Verbesserung bestehender Rechte gekämpft wird**, mit besonderem Schwerpunkt auf der EBR-Richtlinie und dem allgemeinen Rahmen 2002/14.

Wir betonen, **wie wichtig es ist, dass öffentliche Behörden und Unternehmen den industriellen Wandel durch Investitionen, Innovationen, strategische Planung und gute Arbeitsbeziehungen bewältigen, um industrielle Wertschöpfungsketten und die damit verbundenen Arbeitsplätze in Europa zu erhalten.** Brutale Deindustrialisierung und soziale Zerrüttung würden nur dazu führen, die Spaltungen zu vertiefen und die Spannungen zwischen der EU und der Gesellschaft zu verschärfen. Diese Alternative ist ein gefährlicher Weg für unsere Demokratien und Gesellschaften. Basierend auf der Solidarität unter den Arbeitnehmer\*innen in den verschiedenen Ländern wird industriAll Europe weiterhin mit seinen Mitgliedern zusammenarbeiten, um die Arbeitnehmerrechte in den Automobilzulieferketten in ganz Europa zu verteidigen, und sich gegen Versuche wehren, diese Rechte durch Spaltungen zu schwächen.