



Einen gerechten Strukturwandel sicherstellen:

die soziale Kluft im „Fit für 55“-Paket für die Beschäftigten in der Automobilindustrie und im weiteren Mobilitätsökosystem

Der europäische Green Deal wird die Transformation der Automobilzulieferkette beschleunigen. Das im Juli 2021 veröffentlichte „Fit für 55“-Paket legt den vorgeschlagenen Rechtsrahmen zur Umsetzung des Green Deal, des Klimagesetzes und der erhöhten 2030-Ziele der EU fest. Fast alle der 11 Gesetzesinitiativen wirken sich auf den Verkehrssektor aus, vier davon sind verkehrsspezifisch. Der geschäftsführende Vizepräsident der Europäischen Kommission Timmermans hat erklärt, dass **„es einen gerechten Strukturwandel oder gar keinen Strukturwandel geben wird“**. Das Paket enthält jedoch keine konkreten Maßnahmen oder Ressourcen zur Antizipation und Bewältigung des Beschäftigungswandels in den Bereichen Verkehrsleistungen und Fahrzeugbau.

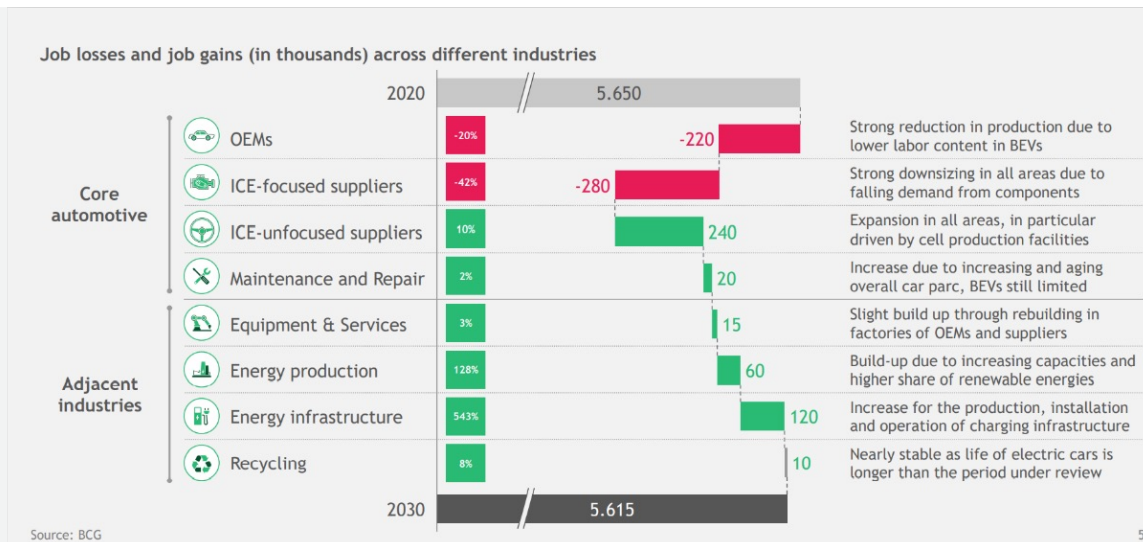
Unser Ziel muss eine nachhaltige Mobilität für alle durch eine industrielle Transformation und Innovation in Europa sein, und nicht Deindustrialisierung und soziale Verwerfungen. Dies erfordert eine nachhaltige Mobilitätsstrategie und einen politischen Rahmen, der einen gerechten Strukturwandel für alle Industrien ermöglicht, die unter den Green Deal und das „Fit für 55“-Paket fallen. **Dieser Rahmen für einen gerechten Strukturwandel muss die Antizipation und Bewältigung des Wandels unterstützen.** Das schließt Fertigkeiten und Schulung ein, ist aber nicht auf diese zwei Bereiche beschränkt. Der Rahmen muss außerdem durch einen starken sozialen Dialog auf allen Ebenen untermauert werden.

Derzeit gibt es **keinen solchen Rahmen für die 16 Millionen Beschäftigten im europäischen Mobilitätsökosystem** und insbesondere für den europäischen Automobilsektor, der ein Motor der industriellen Beschäftigung ist. Auf den Automobilsektor entfallen mehr als 6 % der europäischen Gesamtbeschäftigung und 8,5 % der Arbeitsplätze im europäischen verarbeitenden Gewerbe. Der Sektor spielt eine Schlüsselrolle im Handel, da Europa für mehr als 50 % der weltweiten Exporte von Automobilprodukten verantwortlich ist.

Das „Fit für 55“-Paket überlässt die schwere Arbeit den „Wegen für den Übergang“, die in der aktualisierten Industriestrategie und dem Pakt für Kompetenzen für den Automobilsektor vorgesehen sind. Während die Klimaziele in harte Rechtsvorschriften mit rechtlichen Konsequenzen eingebunden sind, bleibt der gerechte Strukturwandel einer „weichen“ Strategie und einer freiwilligen Koordinierung mit einer **Berichterstattung alle zwei Jahre durch die Kommission ab 2025 als einzige Neuerung** des Pakets überlassen.

Wir erleben eine **industrielle Revolution von historischem Ausmaß**. Die 13,8 Millionen von der Automobilindustrie in Europa abhängigen Beschäftigten sehen sich derzeit mit schnelllebigen Veränderungen konfrontiert. Die rasche Dekarbonisierung intensiviert den wirtschaftlichen Wandel in der Branche, wobei die Umstrukturierung auch durch die Folgen der COVID 19-Krise, die Digitalisierung und als Ergebnis allgemeiner Handels- und Marktentwicklungen vorangetrieben wird.

In einer Reihe von Veröffentlichungen wurden die potenziellen Arbeitsplatzverluste, -gewinne und -veränderungen im Automobilssektor infolge der derzeitigen Transformation quantifiziert. Doch trotz der Bedeutung der Branche und des Ausmaßes der Transformation steht eine klare, detaillierte Kartierung der Beschäftigungsfolgen eines Übergangs zu einer klimaneutralen Automobilindustrie noch aus.



Eine kürzlich im Auftrag der Plattform für Elektromobilität durchgeführte Studie zu Personenkraftwagen kam zu dem Schluss, dass allein für die Umstellung des Pkw-Segments die Qualifizierung und Umschulung von 2,4 Millionen Beschäftigten erforderlich wäre. Die European Battery Alliance argumentiert, dass für die Ambitionen der EU im Bereich der Elektromobilität 800.000 qualifizierte Arbeitskräfte benötigt werden.

Der Verlust von Arbeitsplätzen in den Unternehmen der Lieferkette und in bestimmten Regionen wird schwerwiegend sein. Die Europäische Kommission hat bereits darauf hingewiesen, dass die von der Automobilindustrie abhängigen Regionen im Zuge der Dekarbonisierung der EU zahlreichen Herausforderungen ausgesetzt sind, so dass eine Unterstützung durch die Regionalpolitik unerlässlich ist.

In der „Fit für 55%“- Mitteilung wird darauf hingewiesen, dass „der Wandel der Automobilindustrie und ihrer Lieferkette bereits im Gange ist. Das erfordert, dass Finanzmittel wie der Innovationsfonds und Möglichkeiten im Rahmen der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Investitionen genutzt werden, um neue Geschäftsmöglichkeiten in verschiedenen Segmenten des industriellen Ökosystems zu schaffen. Darüber hinaus können der Europäische Sozialfonds Plus (ESF+), InvestEU und andere EU-Finanzierungsprogramme zur Unterstützung von Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen genutzt werden.“ (KOM(2021) 550 endgültig, S. 8).

Das derzeitige Fehlen eines spezifischen Finanzrahmens für die Beschäftigten im Mobilitätsökosystem steht in krassem Gegensatz zur Situation der 8,8 Millionen Beschäftigten im „Ökosystem“ der energieintensiven Industrien und der kohlenstoffintensiven Regionen Europas, für die bereits ein neuer, stetig wachsender politischer Rahmen geschaffen wurde, mit technischer Unterstützung durch die Plattform für einen gerechten Übergang und die Finanzierung regionaler Pläne durch den Mechanismus für einen gerechten Übergang, einschließlich eines speziellen Fonds. Diese Ressourcen können nicht „ausgedünnt“ werden, da sie angesichts des Ausmaßes der Herausforderungen in den kohleabhängigen und kohlenstoffintensiven Regionen und Industrien bereits jetzt unzureichend sind. Sie können jedoch ein Modell für einen gerechten Strukturwandel im Ökosystem der Automobilindustrie und der Mobilität im weiteren Sinne darstellen.

Auch wenn hier der Schwerpunkt auf den Beschäftigten in der Automobilindustrie liegt, weisen wir erneut darauf hin, dass das umfassendere Ökosystem der Mobilität alle Verkehrsträger umfasst. Das Fehlen eines angemessenen Rahmens für einen gerechten Strukturwandel, einschließlich einer angemessenen Finanzierung, gilt auch für die Beschäftigten in der Verkehrsdienstleistungsbranche, wie z. B. im Straßengüterverkehr oder in der Luftfahrt, sowie für die Beschäftigten in der damit verbundenen Fertigungs- und Zulieferindustrie.

Ein Rahmen für einen gerechten Strukturwandel für das Mobilitätsökosystem muss sich auf Folgendes stützen:

1. **Kartierung der Auswirkungen auf die Beschäftigung:** eine klare und detaillierte Kartierung auf betrieblicher, regionaler und nationaler Ebene, um effiziente Erkenntnisse über Kompetenzen und die Antizipation des Wandels zu gewährleisten,
2. **politische Unterstützung und Austausch bewährter Verfahren:** Ausweitung der Plattform für einen gerechten Strukturwandel auf den Geltungsbereich des europäischen Green Deal,
3. **Planung des Strukturwandels und Sozialdialog:** Kartierung der Beschäftigungseffekte, ausgehandelte Pläne für den Strukturwandel auf betrieblicher, regionaler und sektoraler Ebene und Stärkung des sozialen Dialogs, insbesondere durch verbindliche soziale Auflagen für den Zugang zu EU-Mitteln,
4. **angemessene Ressourcen:** Bündelung von Ressourcen für eine aktive Arbeitsmarktpolitik, einschließlich Umschulung und Höherqualifizierung, sowie für wirtschaftliche Diversifizierung in einem speziellen Fonds für das Mobilitätsökosystem.

Untätigkeit birgt große Risiken für Europa. Angesichts der Zahl der Arbeitsplätze, die auf dem Spiel stehen, und des Ausmaßes der tatsächlichen Transformation könnten soziale Verwerfungen aufgrund eines schlecht bewältigten Strukturwandels die Erfolgsaussichten des europäischen Green Deal ernsthaft untergraben. Wir sind uns bewusst, dass die Welt beobachtet, wie die EU ihre Klimaziele umsetzt, und wir möchten, dass Europa auch bei der Umsetzung eines gerechten Strukturwandels eine Führungsrolle einnimmt.



ITUC CSI IGB

