

Positionspapier 158/2024

Weckruf der Beschäftigten in der Automobilindustrie und ihrer Lieferkette für Europa

Dokument in der 30. Sitzung des Exekutivausschusses von industriAll Europe verabschiedet
Porto, 28.-29. November 2024 | 2024/158

Die Gewerkschaften in der Automobilindustrie und in der gesamten Wertschöpfungskette fordern einen Plan zur Sicherung der Arbeitsplätze und der Arbeitsbedingungen in diesem Sektor, und zwar jetzt! Die Beschäftigten in der Automobilindustrie und der gesamten Wertschöpfungskette dürfen nicht unter der Gier der Aktionäre, den industriellen Versäumnisse der Hersteller und den mangelnden Visionen der europäischen Politiker*innen leiden. Es vergeht dennoch kein Tag, an dem in der Presse nicht über Standortverlagerungen, Unternehmensschließungen, Entlassungspläne oder auch weitere Pläne zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit berichtet wird, die die sozialen Errungenschaften der Arbeitnehmer*innen, wo auch immer in der Produktionskette sie beschäftigt sind, beschneiden!

Diese dringenden Maßnahmen müssen in einer längerfristigen Perspektive verankert sein. Mit der Europawahl im Mai 2024 beginnt eine neue Legislaturperiode, die für die Zukunft der Beschäftigten in der europäischen Automobilbranche und ihrer Lieferkette entscheidend sein wird. Es gibt derzeit viel Anlass zur Sorge. Das in den letzten Jahren verzeichnete Produktionsniveau liegt nach wie vor deutlich unter dem vor der COVID-19-Pandemie, was insbesondere auf die durch die schleppende Konjunktur stark gedämpfte Nachfrage zurückzuführen ist. Bei den Fahrzeugantrieben vollzieht sich mit dem Rückgang der Dieseltechnologie und der zunehmenden Elektrifizierung neuer Modelle, ob mit Hybrid- oder Batterieantrieb, ein Wandel. Europäische und lokale Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Luftqualität und die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen sowohl für leichte als auch für schwere Nutzfahrzeuge dürften diesen Trend noch beschleunigen, wobei für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 100 % bis 2035 und für die meisten schweren Nutzfahrzeuge eine Verringerung um 90 % bis 2040 angestrebt wird. Massive Importe chinesischer Fahrzeuge auf den europäischen Markt, zusammen mit ausgeprägten Handelsspannungen, könnten einen Verlust von Marktanteilen für europäische Hersteller bedeuten, sowohl in Europa als auch auf den globalen Märkten. Vor dem Hintergrund des verschärften Wettbewerbs üben die Hersteller sowohl intern als auch extern einen äußerst starken Kostendruck auf die gesamte Lieferkette aus. Dieser Trend wird durch die Strategie der Hersteller zur Margenmaximierung noch verschärft.

Die Folgen für alle Beschäftigten in der europäischen Automobilindustrie und ihrer Lieferkette sind hinlänglich bekannt. Die Produktionskapazitäten sind aufgrund der schwachen Nachfrage nicht voll ausgelastet, was wiederum zu einem Beschäftigungsrückgang führt. Die Ankündigungen von Umstrukturierungsplänen häufen sich, vor allem bei den Teileherstellern, die ihren Verbrennungsmotoranteil drastisch reduzieren, aber auch bei einigen Autobauern. Durch Kostensenkungsprogramme geraten die Entgelte und Arbeitsbedingungen unter Druck. Sie finden auch in den Forschungs- und Entwicklungsausgaben einiger Unternehmensgruppen ihren Niederschlag und erhöhen das Risiko der Verlagerung von Produktions- und FuE-Aktivitäten aus Europa heraus.

Angesichts dieser Tatsachen werden die Gewerkschaften, die die Beschäftigten in der europäischen Automobilindustrie und ihrer Liefererkette vertreten, nicht akzeptieren, dass die Arbeitnehmer*innen für die strategischen Fehler der Hersteller und die Ungereimtheiten der nationalen und europäischen Politiken bezahlen sollen. Die Regierungen und die EU-Institutionen müssen schnell reagieren, um die Arbeitsplätze und Standorte in der europäischen Automobilindustrie und ihrer Zuliefererkette zu schützen. Jetzt, da die Europäische Kommission ihr neues Mandat antritt, legt industriAll Europe fünf Forderungen vor, die im folgenden Dokument aufgeführt sind:

1. ein Moratorium für die Verschrottung von Industrieanlagen und betriebsbedingte Kündigungen
2. eine europäische Industriestrategie für einen emissionsfreien Automobilsektor und seine Lieferkette,
3. eine Handelspolitik, die auf die Wiederherstellung fairen internationalen Wettbewerbs ausgerichtet ist,
4. einen Rahmen für einen gerechten Übergang,
5. einen europäischen Aktionsplan zur Förderung einer für alle zugänglichen Mobilität.

1. Moratorium für die Verschrottung von Industrieanlagen und betriebsbedingte Kündigungen

Parallel zu unserer Suche nach strukturellen Lösungen, die die Verankerung hochwertiger Arbeitsplätze garantieren und auf dem sozialen Dialog in der Branche basieren, fordern wir im aktuellen Kontext soziale Verantwortung und Verhandlungslösungen für alle Standorte und Arbeitnehmer*innen. Wir können nicht hinnehmen, dass Hersteller, die mit Subventionen und staatlichen Beihilfen aller Art überschüttet wurden, die industrielle Zukunft unseres Kontinents gefährden, indem sie weiterhin Produktionsstätten schließen. Jede Schließung bedeutet nicht nur den Verlust von Arbeitsplätzen, sondern auch den Verlust von unschätzbarem und unverzichtbarem Know-how, um den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Bevölkerung angesichts der Herausforderungen der Mobilität und des Wandels gerecht zu werden. Jede Schließung eines Standorts ist nicht nur ein soziales Drama, sondern auch ein großer strategischer Fehler, wenn es um die industrielle Zukunft unserer Regionen geht. Wir verlieren unser Fachwissen in Bezug auf die Technologien von morgen. Ganz zu schweigen davon, dass der Niedergang des Automobilsektors zu einem Verlust von Arbeitsplätzen und Wissen in zahlreichen anderen Branchen führt, die ihre Produktion auf diesen Sektor stützen. Insbesondere die Glas-, Gummi- und Kunststoffindustrien sind Kollateralschaden dieser Entscheidungen.

Es liegt in der Verantwortung der europäischen Staaten, gemeinsam mit den Branchen daran zu arbeiten, den Beschäftigten sichere und dauerhafte Arbeitsplätze zu bieten, die der gesamten Gesellschaft eine Zukunftsperspektive eröffnen. Lassen wir nicht zu, dass Europa zu einer industriellen Wüste wird und in soziales Elend abrutscht.

Wir fordern die europäischen Regierungen, die EU-Kommission und die Hersteller auf, sich schnell mit den Gewerkschaften an einen Tisch zu setzen, um diesen Rettungsplan umzusetzen. Es besteht dringender Handlungsbedarf auf europäischer Ebene, damit nicht eine ganze Branche verschwindet und mit ihr Hunderttausende von hochwertigen Arbeitsplätzen.

Viele Unternehmen, die Entlassungen ankündigen, sind weit davon entfernt, in eine finanzielle Notlage zu geraten; die Entscheidung für Schließungen und Entlassungen wird häufig von den Forderungen der Aktionäre nach höheren Gewinnspannen bestimmt. Sinkende Nachfrage infolge der gestiegenen Lebenshaltungskosten, geringere öffentliche Investitionen aufgrund von Haushaltszwängen, weltweite Überkapazitäten und unfaire Handelspraktiken verschärfen die Situation. Europa kann es sich nicht leisten, keine Industriepolitik zu haben oder - schlimmer noch - eine Politik zu akzeptieren, die den

Unternehmensgewinnen auf Kosten der Beschäftigten und der langfristigen Widerstandsfähigkeit Vorrang einräumt. Die Industriepolitik muss alle Branchen und alle Übergänge abdecken und durch verstärkte Investitionen unterstützt werden, die mit sozialen Auflagen verbunden sind.

Während der COVID-19-Pandemie setzten mehrere europäische Länder vorübergehende Moratorien für betriebsbedingte Entlassungen durch. Italien zum Beispiel hat einen umfassenden Ansatz gewählt, um Entlassungen während der Krise zu verhindern. Frankreich und Deutschland haben über ihre Systeme der Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Beziehungen der Suche nach alternativen Lösungen wie Sozialplänen Vorrang eingeräumt, bevor betriebsbedingte Entlassungen überhaupt in Betracht gezogen wurden. Diese Modelle beweisen, dass Maßnahmen auf nationaler Ebene funktionieren können, aber sie müssen durch EU-weite Finanzierung und Standards verstärkt und verbessert werden, um die Zerstörung der Industrie zu verhindern.

Das Moratorium für betriebsbedingte Kündigungen sollte so lange in Kraft bleiben, bis eine Verhandlungslösung gefunden ist.

2. Europäische Industriestrategie für einen emissionsfreien Automobilsektor und seine Lieferkette

IndustriAll Europe drängt regelmäßig auf eine europäische Industriestrategie auf der Höhe der beispiellosen Herausforderung, die der Wandel zu einer CO₂-armen und digitalisierten Industrie darstellt, und zwar in einer Weise, die hochwertige Arbeitsplätze in der gesamten europäischen Automobilzulieferkette sichert¹. IndustriAll Europe unterstützt die klimapolitischen Ambitionen, beklagt aber die schwache und unkoordinierte Strategie, die die EU und die Mitgliedsstaaten zur Erreichung der Emissionsreduktionsziele umgesetzt haben. Wir sehen nun, dass unsere Kritik am EU-Ansatz weithin geteilt wird, denn im Draghi-Bericht heißt es: „Der Automobilsektor ist ein Schlüsselbeispiel für die mangelnde Planung der EU, die eine Klimapolitik ohne Industriepolitik betreibt“.² Wir hoffen, dass die Europäische Kommission den angekündigten „EU industrial action plan for the automotive sector“³ nutzen wird, um die mutige Industriestrategie zu liefern, die die Arbeitnehmer*innen des Sektors und seiner Lieferkette dringend von Europa erwarten.

Eine umfassende Industriestrategie muss die erfolgreiche Umstellung der gesamten Automobilindustrie und ihrer Zulieferer ermöglichen. Spitzenforschungs- und -entwicklungszentren müssen im Mittelpunkt der Strategie zur Förderung von Innovation und zur Erhaltung von Fähigkeiten und hochqualifizierten Arbeitsplätzen in Europa stehen. Im Rahmen des Industrieplans zum Grünen Deal für Europa wurden die Netto-Null-Industrie-Verordnung und die Verordnung zu kritischen Rohstoffen angenommen. Diese beiden Rechtsakte, die den Aufbau von Lieferketten in Europa zum Ziel haben, die für die Dekarbonisierung der Industrie unerlässlich sind, sollten auch der Automobilindustrie und damit verbundenen Sektoren zugutekommen. Die Umstellung bzw. der Erhalt von Standorten für die Montage von Null-Emissions-Fahrzeugen oder die Herstellung von Bauteilen sollte als strategische Projekte im Rahmen der Netto-Null-Industrie-Verordnung betrachtet werden. Ebenso sollten Tätigkeiten, die die Gewinnung, die Verarbeitung oder das Recycling der für die Herstellung von Batterien benötigten Rohstoffe betreffen, als strategische Projekte im Sinne des EU-Gesetzes zu kritischen Rohstoffen erachtet werden.

¹ https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2023/7/638245944318452588_Position_paper_-_CO2_standards_and_Euro_7_-_automotive_workers_need_to_be_on_board_-_EN.pdf

² Siehe Draghi-Bericht [“The Future of European Competitiveness”](#), S.45.

³ https://commission.europa.eu/document/download/de676935-f28c-41c1-bbd2-e54646c82941_en?filename=Mission%20letter%20-%20TZITZIKOSTAS.pdf

Zu jeder Industriestrategie gehört ein Finanzierungsplan. Der Aufbauplan für Europa, die Plattform für strategische Technologien für Europa und die Lockerung der Vorschriften für staatliche Beihilfen und wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse sollten zum Aufbau europäischer Industriezweige in strategischen Bereichen wie Batterien und Mikroelektronik beitragen. Die EU muss in Reaktion auf die Strategien ihrer wichtigsten internationalen Mitbewerber ihre Anstrengungen zur Finanzierung der Entwicklung einer emissionsfreien Fahrzeugindustrie in Europa beschleunigen und verstärken. Allerdings müssen die sozialen Auflagen bei der Gewährung öffentlicher Mittel an private Unternehmen erheblich verschärft werden, insbesondere in Form von rechtsverbindlichen Garantien für den Erhalt von Arbeitsplätzen in Europa sowohl im Unternehmen als auch bei den europäischen Zulieferern.

Die Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge enthält eine Überprüfungsklausel für das Jahr 2026. Eine ähnliche Bestimmung wurde für das Jahr 2027 in die Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge aufgenommen. Damit sollte eine objektive und strenge Bewertung ermöglicht werden, inwieweit die EU in der Lage ist, ihre Ziele hinsichtlich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen, ohne diesen für Europa strategischen Industriesektor zu schwächen. Nach Ansicht der Arbeitnehmerorganisationen im Automobilssektor müssen die folgenden Kennzahlen in den „Fortschrittsbericht“ der Europäischen Kommission aufgenommen werden, der als Grundlage für die Bewertung dient:

- Beschäftigung im Automobilssektor und seiner Zulieferkette, in der EU und in den wichtigsten Regionen mit Automobilproduktion sowie in den strategischen Technologien wie Batterien, Mikroelektronik und Software,
- Investitionen in die europäische Automobilindustrie, in ihre Lieferkette und in den wichtigsten Regionen der Automobilproduktion,
- Fahrzeugzulassungen insgesamt und nach Antriebssystemen,
- Handelsbilanz des Fahrzeugsektors,
- Anzahl und geografische Verteilung der Ladestationen,
- Anzahl und geografische Verteilung der Lkw-Ladestationen,
- Entwicklung und Bestandsaufnahme der Anpassung des Stromnetzes,
- Maßnahmen zur Unterstützung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen,
- Branchen- und Haustarifverträge,
- Weiterbildungspläne für Mitarbeiter*innen,
- spezifischer Finanzierungsbedarf in den stark von der Automobilindustrie abhängigen Regionen,
- industrielle Diversifizierung für Teile der Lieferkette, die vom Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor negativ betroffen sind.

Die Priorität der EU muss darin bestehen, die Voraussetzungen für einen industriellen Wandel im Automobilssektor zu schaffen, der hochwertige Arbeitsplätze entstehen lässt. Die zahlreichen angekündigten Umstrukturierungen im Automobilssektor (Hersteller und Zulieferer) bergen jedoch die Gefahr, die Unterstützung für das EU-Projekt zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs ernsthaft zu unterminieren, auch wenn sie oft nichts mit dem Übergang zu einem kohlenstoffarmen Verkehr zu tun haben. Die Überprüfungsklausel muss daher darauf abzielen, die Schwächen der Industriestrategie der EU zu ermitteln und zu beheben und gleichzeitig, wie von industriAll Europe gefordert⁴, den Rahmen für einen gerechten Übergang zu stärken. In der Zwischenzeit erfordert die Situation, in der wir uns befinden, dass die EU und die Mitgliedstaaten außerordentliche Maßnahmen zum Erhalt von Arbeitsplätzen und in Bezug auf Weiterbildung ergreifen, einschließlich eines möglichen Entlassungsstopps.

⁴ https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2022/10/638010772890539713_JT_May_Manifesto_short-EN.pdf

In der endgültigen Fassung der Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge steht, dass die Kommission einen Vorschlag für die Zulassung von Fahrzeugen nach 2035 vorlegen wird, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden. Die Entwicklung alternativer Technologien ist auch eines der Elemente, die im Rahmen des „Fortschrittsberichts“ der Europäischen Kommission genau überwacht werden. IndustriAll Europe unterstützt einen auf technologischer Neutralität basierenden und für Innovationen offenen Ansatz, jedoch unter der Bedingung, dass dies weder die Stabilität der Regelungen noch die Klarheit der strategischen Entscheidungen der Auftraggeber beeinträchtigt, die sowohl für die erforderlichen industriellen Investitionen als auch für die Antizipation des Wandels zum Wohle der Beschäftigten unerlässlich ist. Diesbezüglich ist zu bedenken, dass CO₂-neutrale synthetische Kraftstoffe teuer in der Herstellung sind und große Mengen an dekarbonisiertem Strom benötigen. Solche Kraftstoffe sollten daher vorrangig wirtschaftlich oder gesellschaftlich strategischen Verwendungszwecken vorbehalten sein, für die es nur wenige oder keine Alternativen gibt. So ist beispielsweise Biomethanol der Schlüssel zur Dekarbonisierung der Schifffahrt. Darüber hinaus werden kohlenstoffarme Kraftstoffe dazu beitragen, die CO₂-Emissionen der bestehenden Flotte zu verringern und gleichzeitig eine nachhaltige Zukunft für die petrochemische Industrie zu sichern.

IndustriAll Europe möchte, dass Europa und die Regierungen ihre Zeit und Energie auf einen Industriepan konzentrieren, der den umweltpolitischen Ambitionen Europas gerecht wird. Dabei ist zu bedenken, dass ein erneutes Aufrollen vereinbarter Entscheidungen nur Verwirrung stiften und Investitionen untergraben, die Erneuerung der Fahrzeugflotte verzögern und die Antizipation der Beschäftigten auf den Wandel gefährden würde. Darüber hinaus würde eine Verlangsamung der notwendigen Umgestaltung des Sektors auch den Wettbewerbsnachteil Europas gegenüber seinen globalen Konkurrenten auf dem Markt für emissionsfreie und vernetzte Fahrzeuge und den damit verbundenen Lieferketten verstärken.⁵

3. Handelspolitik, die auf die Wiederherstellung fairen internationalen Wettbewerbs ausgerichtet ist

Nach einer neunmonatigen Untersuchung ist die Europäische Kommission zu dem Schluss gekommen, dass in China hergestellte Elektrofahrzeuge „von unfairen Subventionen profitieren, wodurch Hersteller von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV) in der EU der Gefahr eines wirtschaftlichen Schadens ausgesetzt sind.“ Infolgedessen werden seit dem 4. Juli 2024 vorläufige Ausgleichszölle auf die Einfuhren von BEV aus China erhoben, die zwischen 17,4 % und 38,1 % liegen. IndustriAll Europe begrüßt diese Schlussfolgerung, die sich auf für einen fairen globalen Wettbewerb unerlässliche Kriterien und Regeln stützt. Angesichts der wachsenden Zahl von Elektroautos, die aus China importiert werden, auch von westlichen Unternehmen, und des Preisgefälles gegenüber den einheimischen Herstellern musste die EU reagieren und hat dies im Einklang mit den Regeln und Verfahren getan, die zum Schutz der europäischen strategischen Interessen im Welthandel festgelegt wurden. Eine eingehende Untersuchung hat genügend Beweise für unlauteren Wettbewerb aufgrund öffentlicher Subventionen der chinesischen Regierung für Automobilhersteller zutage gefördert. Dabei handelt es sich nicht um eine rein protektionistische Reaktion, sondern um die Anwendung eines der handelspolitischen Instrumente, die der EU zum Schutz ihrer legitimen Interessen im Welthandel zur Verfügung stehen.

Es kann nicht sein, dass sich die EU eine offene strategische Autonomie auf die Fahnen schreibt und untätig bleibt, wenn eine der europäischen Schlüsselindustrien durch massive ausländische Subventionen bedroht ist. In einer Zeit, in der die großen Volkswirtschaften aggressive Maßnahmen zum Schutz ihrer Märkte oder zum Export ihrer Überkapazitäten ergreifen, kann Europa nicht still und passiv bleiben. IndustriAll Europe

⁵ Siehe <https://www2.itif.org/2024-chinese-ev-innovation.pdf>

unterstützt die Anwendung von Schutzmaßnahmen, die so lange gelten müssen, wie die Verzerrung besteht und die für einen fairen globalen Wettbewerb erforderlichen Regeln nicht eingehalten werden.

Die Beschäftigten gehören jedoch immer zu den ersten Opfern eines Handelskriegs, und China hat bereits eigene Zölle und Vergeltungsmaßnahmen angedeutet. Ausfuhrbeschränkungen, Beschränkungen des Marktzugangs und einseitige Zölle führen immer zur Vernichtung von Arbeitsplätzen. Angesichts der aktuellen Lage können sich die Beschäftigten das Risiko eines Handelskriegs nicht leisten, der dramatische Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt weit über die Automobilindustrie hinaus hätte. Verhandlungslösungen, die auf einen fairen Wettbewerb auf der Grundlage universeller Regeln und Grundsätze abzielen, sind einem endlosen Konflikt, bei dem es nur Verlierer gibt, immer vorzuziehen.

Daher ist es, auch wenn die vorläufigen Zölle auf WTO-konformen Regeln und Verfahren beruhen, von entscheidender Bedeutung, eine Verhandlungslösung zu erzielen, die einen fairen Handel und Wettbewerb auf dem globalen Automobilmarkt gewährleistet, insbesondere um die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die beispiellosen Investitionen im Zusammenhang mit dem klimabedingten Wandel zu schaffen. Auch wenn die Mitgliedstaaten die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Endtarife⁶ angenommen haben, müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um eine langfristige Verhandlungslösung zu erreichen, wobei die allgemeinen Grundsätze des fairen Handels wie gleiche Wettbewerbsbedingungen, das Verbot von Zwangsarbeit und die Notwendigkeit der Einführung solider Sorgfaltspflichtregelungen in der gesamten Lieferkette zu berücksichtigen sind.

Zusätzliche Zölle sind zwar mitunter notwendig, aber kein Ersatz für eine Industriepolitik. Zölle sind ein temporäres Instrument. Aufgrund der starken gegenseitigen Abhängigkeiten plädiert für eine Strategie, die darauf abzielt, einen fairen Wettbewerb zu schaffen und den Anteil der europäischen Wertschöpfung an allen Fahrzeugen zu erhöhen. Wertschöpfung und Beschäftigung an europäischen Standorten sowie strenge Umwelt- und Sozialstandards entlang der Lieferkette müssen im Mittelpunkt des europäischen Ansatzes stehen. Unter diesem Gesichtspunkt muss die EU durch rechtsverbindliche Verpflichtungen und Auflagen sicherstellen, dass ausländische Unternehmen - auch aus China -, die in Europa investieren, gute lokale Arbeitsplätze schaffen und der lokalen Lieferkette einen Zusatznutzen bieten. Europa kann die Zukunft seiner Automobilzulieferkette nicht auf „Schrauberfabriken“ aufbauen, die nur eine sehr begrenzte Anzahl von Endmontagen durchführen, während die meisten Komponenten importiert werden. Der Mechanismus zur Anpassung der Kohlenstoffgrenzwerte sollte auf alle importierten Bauteile und Fertigprodukte mit einem signifikanten Kohlenstoff-Fußabdruck ausgeweitet werden. Industriebeschäftigte verlangen eine globale Strategie, um die europäische Automobilindustrie so umzugestalten, dass sie mit den Herausforderungen des Klimawandels Schritt halten kann.

4. Gestärkter Rahmen für einen gerechten Übergang

Angesichts der zahlreichen angekündigten Stellenstreichungen bei Zulieferern und Herstellern muss der europäische Rahmen für einen gerechten Übergang gestärkt werden, damit er auch den Beschäftigten in der Automobilindustrie in ganz Europa zugutekommt. Neben den allgemeinen Maßnahmen, die von industriAll Europe gefordert werden⁷, bedeutet dies vor allem:

- dass die kürzlich von der Europäischen Kommission eingerichtete Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang die Beschäftigungs- und Kompetenzentwicklung im Automobilssektor insgesamt und in den damit verbundenen (vor- und nachgelagerten) Industriezweigen genau beobachtet und dass die gesammelten Daten in die „Fortschrittsberichte“ einfließen, die als

⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5041

⁷ <https://news.industriall-europe.eu/p/justtransition>

Grundlage für die Überprüfung der Verordnungen zur Festsetzung der CO₂-Emissionsnormen dienen,

- eine wesentlich zügigere Erhebung von Beschäftigungsdaten, damit die Statistiken die Veränderungen der Gegebenheiten besser und rascher widerspiegeln,
- Daten über die geografische Verteilung des Abbaus und der Schaffung von Arbeitsplätzen im Automobilssektor, mit besonderem Schwerpunkt auf den am stärksten von diesem Industriezweig abhängigen Regionen,
- dass diese Datenerhebungen so frühzeitig erfolgen, dass die Europäische Kommission, wie in der Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgesehen, den Finanzierungsbedarf ermitteln und „Vorschläge für angemessene finanzielle Maßnahmen zur Deckung des ermittelten Bedarfs“ formulieren kann,
- dass die für den gerechten Übergang im Automobilssektor und seiner Lieferkette bereitgestellten Mittel angesichts des erheblichen Bedarfs an Weiterbildung und Umschulungen sowie an wirtschaftlicher Diversifizierung und gegebenenfalls an Standortumstellungen angemessen sein müssen. Angesichts der Dringlichkeit der Situation in der Automobilindustrie muss die Nutzung dieser Mittel so einfach und schnell wie möglich sein und allen Unternehmen unabhängig von ihrer Größe offen stehen. Die Mittel, die dem Fonds für einen gerechten Übergang derzeit zugewiesen sind und die zur Hälfte aus dem Aufbauplan für Europa stammen, der im Jahr 2027 ausläuft, werden sicherlich nicht ausreichen.

5. Plan für eine nachhaltige und inklusive Mobilität

Der Zugang zur Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für soziale Inklusion. Daher kann industriAll Europe nur erneut dazu aufrufen, einen Plan für nachhaltige und inklusive Mobilität in Europa zu verabschieden⁸. Anstatt ihre Verkehrspolitik ganz auf die Elektrifizierung und Digitalisierung auszurichten, sollte die EU ihr Verkehrssystem so umgestalten, dass die Menschen und die Beschäftigten in den Mittelpunkt der Überlegungen gestellt werden und dabei von den ökologischen Grenzen ausgegangen wird, die dringend eingehalten werden müssen.

Angesichts der Prekarität in diesem Bereich sollte die Schaffung eines Rechts auf Mobilität eine Priorität für EU-Maßnahmen sein, insbesondere für ländliche und abgeschiedene Gebiete. Dieses Recht sollte auf Folgendem beruhen:

- gezielte Maßnahmen zur Förderung des Kaufs von emissionsfreien Fahrzeugen für einkommensschwache Haushalte und die Mittelschicht, nach dem Vorbild von Sozialleasing in Frankreich, sowie der Umrüstung von Verbrennungsfahrzeugen (Kreislaufwirtschaft),
- Anreize für die Herstellung und den Erwerb von erschwinglichen, emissionsfreien Kleinfahrzeugen in Europa,
- öffentliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Förderung der Multimodalität, der Verkehrsverlagerung, wo nötig und möglich, und des öffentlichen Verkehrs,
- Förderung von Haustarifverträgen für nachhaltige Mobilität, ohne Lohnverhandlungen, Sozialbeiträge oder Rentensysteme zu untergraben,
- Inanspruchnahme der Mittel des Klima-Sozialfonds zur Bekämpfung von Prekarität im Bereich der Mobilität.

⁸ https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2023/7/638245944318452588_Position_paper_-_CO2_standards_and_Euro_7_-_automotive_workers_need_to_be_on_board_-_EN.pdf