

Clean Industrial Deal – Anhang

EU-Aktionsplan für die Automobilindustrie – Stellungnahme von industriAll Europe

Die Beschäftigten der europäischen Automobilindustrie und ihrer Zulieferer sind von multiplen Krisen gleichzeitig betroffen. Eine schwache Binnennachfrage, unlauterer Wettbewerb durch chinesische Überkapazitäten, die den europäischen Markt überschwemmen, eskalierende Handelsspannungen, die in den 25-prozentigen US-Zöllen gipfeln, auf Margenmaximierung ausgerichtete Unternehmensstrategien sowie ein digitaler und ökologischer Wandel ohne echte Industriestrategie haben zu massiven Umstrukturierungen, Standortschließungen und einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten geführt. Als Reaktion auf den von industriAll Europe Ende 2024 ausgesprochenen Weckruf legte die Europäische Kommission am 5. März 2025 ihren [Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie \(IAPA\)](#) vor.

Der Plan, der nach dem von der Europäischen Kommission mit ausgewählten Interessenträgern, darunter auch industriAll Europe, organisierten strategischen Dialog erstellt wurde, umfasst fünf Säulen, jeweils mit einer Reihe von Initiativen, die im Zeitraum 2024–2029 zu erwarten sind. Zwar wurden in einigen Bereichen wie den sozialen Auflagen oder den Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil Fortschritte erzielt, doch lässt der Plan die von den Beschäftigten erwarteten sofortigen und konkreten Maßnahmen vermissen.

In diesem Papier soll auf der Grundlage des [detaillierten Positionspapiers, das im November 2024 vom Exekutivausschuss angenommen wurde](#), die Reaktion von industriAll Europe auf den Plan dargelegt werden. Dieser Anhang enthält eine ausführlichere Liste der Maßnahmen des IAPA sowie die Stellungnahme von iAE dazu.

Kernbotschaften von industriAll Europe

1. Es muss mehr getan werden, um Arbeitsplätze zu sichern und den Wandel zu antizipieren

Der Säule „Kompetenzen und soziale Dimension“ ist die größte Schwachstelle des IAPA. Obwohl sich die Anzeichen dafür häufen, dass der Sektor schrumpft¹, sind die beiden einzigen vorgeschlagenen Maßnahmen die Einrichtung einer „Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang“ sowie Änderungen der Verordnung über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) und der

¹ Nach Angaben von [Eurofound](#) wurden im Jahr 2024 im europäischen Automobilsektor ein Nettoverlust von 88.669 Arbeitsplätzen angekündigt.

Verordnung zur Einrichtung des Europäischen Sozialfonds (ESF+). Im Vergleich zu den anderen Säulen ist der Bereich „Kompetenzen und soziale Dimension“ nur sehr schwach ausgeprägt.

Die Einrichtung einer Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang ist eine positive Entwicklung im Einklang mit einer zentralen Forderung des Manifests für einen gerechten Strukturwandel von industriAll Europe. Für die Gestaltung politischer Instrumente zur Unterstützung der vom Strukturwandel betroffenen Arbeitskräfte und Regionen ist es entscheidend, Daten zu erheben und eine Bestandsaufnahme der Herausforderungen mit geeigneter Granularität durchzuführen. Die Beschäftigten der europäischen Automobilindustrie benötigen jedoch mehr als nur eine Diagnose. Darüber hinaus sind sofortige und einschneidende Maßnahmen für den Sektor und seine Lieferkette erforderlich.

Wir können unsere Forderung nach einem rechtlichen Rahmen für die Antizipation des Wandels nur erneut bekräftigen. Ebenso fordern wir weiterhin einen Schutzmechanismus, um betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden, bis für alle Standorte und Beschäftigten Lösungen ausgehandelt wurden, die sich an den Grundsätzen des während der COVID-19-Pandemie beschlossenen Instruments SURE orientieren. Die gezielten Änderungen der EGF- und ESF+-Verordnungen sind ein Schritt in die richtige Richtung. Mit der Änderung des EGF sollte es möglich sein, Beschäftigte aus dem EU-Haushalt zu unterstützen, bevor Massenentlassungen angekündigt werden. Mit der Änderung des ESF+ sollten mehr Finanzmittel zur Unterstützung der Beschäftigten in diesem Sektor mobilisiert werden. Doch angesichts des erweiterten Anwendungsbereichs bleibt der genaue Mehrwert für die Beschäftigten dieses Sektors unklar, da auch andere Bereiche wie Verteidigung und grüne Technologien sowie von den Folgen des Krieges in der Ukraine betroffene Regionen davon profitieren.

2. Der IAPA muss den Übergangsprozess zu einem industriellen Erfolg für die Beschäftigten machen

Europa muss eine führende Rolle bei der Produktion emissionsfreier und vernetzter Fahrzeuge übernehmen, die die Mobilität der Zukunft prägen werden. Millionen von Arbeitsplätzen stehen auf dem Spiel. Europa darf diesen wachsenden Markt nicht seinen Hauptkonkurrenten überlassen. Spitzenunternehmen sollten nicht nach Wegen suchen, um ihre kurzfristigen Gewinne zu maximieren und ihre Aktionäre zufriedenzustellen. Sie sollten vielmehr ihre Anstrengungen verstärken, um ihre Werke auf den neuesten Stand zu bringen, hochwertige an Tarifverträge gebundene Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen, ihre Beschäftigten weiterzubilden und europäische Lieferketten (wieder)aufzubauen sowie erschwingliche Fahrzeuge für den Massenmarkt zu produzieren.

Im IAPA wird das Ziel der EU bekräftigt, die Verkehrsemissionen bis 2050 im Rahmen des Gesamtziels der Klimaneutralität um 90 % zu senken, aber die im Draghi-Bericht festgestellte Lücke in der „Industriestrategie“ geschlossen. Der Plan umfasst ein breites Spektrum an Maßnahmen in den Bereichen Produktion, Infrastruktur und Kaufprämien und gleichzeitig wird Autoherstellern eine begrenzte Flexibilität bei der Erreichung ihres Emissionsminderungsziels für 2025 eingeräumt.

IndustriAll Europe unterstützt diesen umfassenden und pragmatischen Ansatz, an den allgemeinen Ambitionen des Grünen Deals mit ggf. gezielten Anpassungen festzuhalten und gleichzeitig die Anstrengungen zur Schaffung der wichtigsten Voraussetzungen zu verstärken. IAE betont insbesondere die Bedeutung von sozialen Auflagen, Local-Content-Anforderungen, rechtlicher Stabilität, der Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur als Maßnahmen zur Ankurbelung der Nachfrage, wie z. B. Vorschriften für Unternehmensflotten, zusätzliche Ressourcen für den öffentlichen Nahverkehr und Kaufanreize für Haushalte. IAE bedauert jedoch die Vagheit des Plans in Bezug auf Investitionen sowie die Notwendigkeit, die allgemeinen Vorschläge darin rasch in konkrete Maßnahmen umzusetzen, von denen die Beschäftigten entlang der gesamten Lieferkette profitieren.

3. Die EU-Automobilindustrie muss sich an die neuen weltweiten Rahmenbedingungen anpassen

Handelsspannungen – darunter die von der US-Regierung verhängten zusätzlichen Zölle in Höhe von 25 % – sowie wachsende Fahrzeugüberkapazitäten in China wirken sich auf einen stark handelsorientierten Sektor aus, der bereits mit vielfältigen Herausforderungen zu kämpfen hat.

Um die Auswirkungen der aktuellen Handelsentwicklungen auf die europäische Automobilindustrie und ihre Lieferkette so weit wie möglich abzufedern, muss die EU kurzfristig ihre handelspolitischen Schutzinstrumente nutzen und ihre Strategie für wirtschaftliche Sicherheit umsetzen. Die EU-Strategie muss dahin gehend ergänzt werden, dass einerseits ein Raum für Verhandlungen mit den wichtigsten Handelspartnern über Lösungen aufrechterhalten wird und andererseits nach alternativen Märkten gesucht wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die globale Klimakrise eine möglichst weitgehende Begrenzung der negativen externen Effekte des internationalen Verkehrs erfordert.

Kurzfristig muss auch eine Belebung der Binnenmarktnachfrage Teil der europäischen Antwort auf die aktuelle Weltwirtschaftslage sein. Gut bezahlte Arbeitsplätze, Kaufprämien im Einklang mit den Klimazielen der EU sowie öffentliche Investitionen und Aufträge sind wichtige Hebel, um die Binnennachfrage zu stützen und gleichzeitig die Flottenerneuerung zu beschleunigen.

Langfristig muss die EU ihre Bemühungen zur Verringerung von Abhängigkeiten intensivieren und starke europäische Lieferketten für strategisch wichtige Komponenten wie beispielsweise Batterien, Mikroelektronik oder digitale Geräte, aber auch für Stahl, Grundmetalle, Glas, Gummi, Kunststoffe, Textilien und Chemikalien, aufbauen. Die Aufnahme der Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil in das Instrumentarium zur Unterstützung der Automobilindustrie und zur Belebung der Nachfrage ist eine positive Entwicklung. Um sicherzustellen, dass Europa in der Lage ist seine Automobilindustrie in dem erforderlichen Ausmaß und mit der erforderlichen Qualität mit Rohstoffen zu versorgen, ohne seine Wettbewerbsfähigkeit auf den Exportmärkten zu beeinträchtigen, sind jedoch weitere Analysen erforderlich. Ebenso sollte der geografische Geltungsbereich der europäischen Präferenzbestimmungen keine Benachteiligung der Beschäftigten in den Beitrittsländern zur Folge haben.

Vorschläge der Kommission

Erste Analyse von iAE

Innovation und Digitalisierung

Ziel:

- Mit dieser Säule soll sichergestellt werden, dass die europäische Automobilindustrie beim Übergang zu Software- und KI-gestützten vernetzten und autonomen Fahrzeuge zu einer Führungsrolle zurückfindet. Dies umfasst die Förderung des autonomen Fahrens, den Aufbau der Europäischen Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge und die Unterstützung der Batterietechnologie der nächsten Generation.

Maßnahmen:

- Einrichtung großer grenzüberschreitender Testumgebungen für autonome Fahrzeuge ab 2026.
- Stärkung des Rechtsrahmens und der Binnenmarktintegration für autonomes Fahren in Europa: i) durch Vorschriften für unbegrenzte Serien automatisierter Fahrsysteme bis 2026; ii) durch harmonisierte Vorschriften für die Erprobung von ADAS und ADS auf öffentlichen Straßen bis 2026 iii) sowie durch harmonisierte Vorschriften für deren Einführung in der gesamten EU.
- Einrichtung der Europäischen Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge im Jahr 2025.
- Förderung von Forschung und Innovation im Bereich der vernetzten und automatisierten Mobilität sowie der Entwicklung von Batterietechnologien der nächsten Generation im Rahmen von Horizont Europa.
- Zusammenarbeit mit der EIB-Gruppe und dem Privatsektor bei der Einführung des TechEU-Investitionsprogramms für expandierende Jungunternehmen, auch für den Aufbau der Lieferkette für Batteriezellentechnologien.
- Fortsetzung der Bemühungen um eine ausreichende Cybersicherheit, ohne dabei Innovation und Kommerzialisierung zu behindern.

IAE unterstützt das allgemeine Ziel dieser Säule angesichts des steigenden Anteils von Elektronik und Software an der Wertschöpfung von Fahrzeugen, betont jedoch, dass Europa dringend ein arbeitnehmerfreundliches Geschäftsmodell einführen muss, das auf sozialem Dialog und Tarifverhandlungen basiert, die Arbeitnehmerrechte einschließlich des Schutzes der Privatsphäre achtet und die Nutzung von Daten auf sozial gerechte Weise regelt, um wirtschaftliche Ausbeutung durch private Tech-Monopole zu verhindern.

Siehe iAE-Stellungnahmen zu verwandten Themen:

- [Künstliche Intelligenz](#)
- [Industrie 5.0](#)
- [Nutzung von Big Data](#)

Aufmerksamkeit sollte dem Technologiegehalt gewidmet werden: Je fortschrittlicher die Software und Anwendungen eines Autos sind, desto höher sind seine Kosten. Dabei geht es nicht darum, technologische Integration abzulehnen: Der Einsatz von IKT zur Verbesserung der Sicherheit und des Kraftstoffverbrauchsmanagements unterscheidet sich erheblich von der Nutzung für Infotainment und kommerzielle Inhalte, die den Preis erhöhen, ohne auf echte kollektive Bedürfnisse einzugehen.

- Entwicklung von Standards für die wirtschaftliche Sicherheit.
- Geeignete Maßnahmen für den Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen, einschließlich Leitlinien zur Datenverordnung und erforderlichenfalls eines Legislativvorschlags über den Zugang zu Fahrzeugdaten.
- Überprüfung der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (MVGVO) und der Ergänzenden Leitlinien.

Saubere Mobilität

Ziel:

Ziel ist es, den Übergang zu einer emissionsfreien Mobilität zu beschleunigen, insbesondere durch Emissionsnormen, die Förderung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen und den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Maßnahmen:

- Vorschlag zur Änderung der **CO₂-Emissionsnormen** für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, um einen Ausgleich für eine Überschreitung der Zielvorgabe in einem oder zwei Jahren durch eine Übererfüllung in einem oder mehreren anderen Jahren im Zeitraum 2025–2027 zu ermöglichen.
- Beschleunigung der Vorbereitungen für die geplante **Überarbeitung der Verordnung**.
- Empfehlung zu Mobilitätsarmut (1. Quartal 2025) einschließlich Sozialleasing-Systemen.
- Mitteilung (1. Quartal 2025) und Legislativinitiative zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (Ende 2025).
- Gezielte Änderung der Eurovignetten-Richtlinie zur Verlängerung der Frist für die vollständige Befreiung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge von Straßenbenutzungsgebühren (2. Quartal 2025).
- Abschluss der interinstitutionellen Verhandlungen über die überarbeitete Richtlinie über Gewichte und Abmessungen.
- Empfehlung zu fiskalischen und nichtfiskalischen nachfrageseitigen Anreizen (2026).
- Initiative für europäische saubere Verkehrskorridore (3. Quartal 2025).
- Bereitstellung von 570 Mio. EUR im Rahmen der Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe in den Jahren 2025 und 2026.
- Leitlinien und Empfehlung der Kommission zur Beschleunigung der Verfahren für den Netzanschluss und zur Priorisierung des Netzanschlusses.

IAE unterstützt die klimapolitischen Ziele der EU für die Automobilindustrie und fordert einen **Rahmen für einen gerechten Übergang** sowie eine **Industriestrategie**, die die gesamte Lieferkette der Branche abdeckt.

CO₂-Emissionsnormen

IAE unterstützt einen **stabilen Rechtsrahmen**, mit dem Investitionen gelenkt und der Wandel zum Wohle der Beschäftigten antizipiert werden kann, um die EU-Klimaziele ohne soziale und wirtschaftliche Verwerfungen zu erreichen. IAE spricht sich gegen eine Neufassung der bestehenden Verordnung zur Festlegung von Emissionsminderungszielen für neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa aus. Die EU sollte jedoch pragmatisch sein und ihre Rechtsvorschriften leicht anpassen können, wenn sich die Umstände ändern, ohne dabei das übergeordnete politische Ziel zu untergraben. Der von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Kompromiss, der gezielte Flexibilitätsmöglichkeiten für Automobilhersteller vorsieht, um mögliche Strafen bei Verfehlung der Emissionsminderungsziele für ihre gesamte Flotte im Jahr 2025 zu vermeiden, ist vernünftig. Er mildert die möglichen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Nichteinhaltung ab, ohne den Übergang zu einer CO₂-neutralen Mobilität zu beeinträchtigen. IAE bedauert allerdings, dass dieses wirtschaftliche Entgegenkommen gegenüber den Automobilherstellern nicht an soziale Auflagen geknüpft ist. Unternehmen, die diese Maßnahme in Anspruch nehmen, sollten sich dazu verpflichten, Arbeitsplätze zu sichern, bestehende Tarifverträge einzuhalten und mit den Gewerkschaften Pläne für Investitionen in die Umstellung der Fertigungslinien zu verhandeln. Ziel sind der Erhalt von Arbeitsplätzen und die Umschulung von Beschäftigten. Von diesen Unternehmen sollte auch verlangt werden, im Rahmen von Anforderungen an den europäischen

- Leitprinzipien für vorausschauende Netzinvestitionen (2. Quartal 2025).
- Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der AFIR und der EPBD über das Instrument für technische Unterstützung.
- Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für intelligentes/bidirektionales Laden und Förderung des Austauschs über bewährte Verfahren.
- Regulierungsmaßnahme zur Gewährleistung des Zugangs zu Informationen über den Batteriezustand bis zum dritten Quartal 2026.
- Regulierungsmaßnahme zur Gewährleistung des Zugangs zu Batteriereparatur- und -wartungsinformationen im dritten Quartal 2025.
- Überarbeitung der AFIR zur Bewertung von Optionen zur weiteren Stärkung der Preistransparenz an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Jahr 2026.
- Überarbeitung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen im Jahr 2026: Verbesserung der Verbraucherinformation

Wertschöpfungsanteil europäische Lieferanten zu unterstützen.

IAE ist außerdem der Ansicht, dass Unternehmen mit einer bedeutenden Produktionspräsenz in Europa, die bereits erhebliche Investitionen zur Einhaltung der EU-Klimaziele getätigt haben, Tarifverträge einhalten sowie sozialen Dialog und Tarifverhandlungen praktizieren, belohnt werden sollten.

Die vorzeitige **Überprüfung der Verordnung über CO₂-Emissionsnormen** muss auf zusätzlichen Maßnahmen in Schlüsselbereichen hinauslaufen, darunter auch für möglicherweise von der von der Dekarbonisierung betroffene Beschäftigte und Regionen, jedoch ohne eine Verwässerung der Vorschriften.

Maßnahmen zur Unterstützung der Nachfrage

IAE unterstützt nachdrücklich **wirtschaftliche Anreize**, um den Binnenmarkt anzukurbeln und die Flottenerneuerung zu beschleunigen. Kaufprämien, gesetzliche Verpflichtungen für Unternehmensflotten, Sozialleasing und öffentliche Aufträge sind allesamt Instrumente, die positive Nebeneffekte für die Beschäftigung in der europäischen Automobilindustrie und ihrer Zulieferkette sowie für die Treibhausgasemissionen in Europa mit sich bringen können.

IAE betont jedoch, dass dies im größeren Kontext der **makroökonomischen Steuerung der EU** gesehen werden muss. Für Maßnahmen, die im Einklang mit den Klimazielen der EU stehen, sollte die „goldene Regel“ gelten, dass sie von der Defizitberechnung ausgenommen sind. Ebenso sollten die empfohlenen steuerlichen Anreize keine zusätzlichen Kürzungen bei den öffentlichen Dienstleistungen oder den Sozialschutzsystemen nach sich ziehen.

Sozialleasing

IAE unterstützt Maßnahmen, die darauf abzielen, die derzeit in Europa bestehende Kaufkraftlücke zu schließen, die dazu führt, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung, darunter auch Beschäftigte, sich keinen Neuwagen leisten kann. Wir sind zwar der Meinung, dass die Automobilhersteller mit ihrer Strategie der Margenmaximierung eine direkte Verantwortung tragen. Doch könnte die

Förderung des Konzepts des Sozialleasings dazu beitragen, die Kaufkraftlücke zu verringern.

Die Europäische Kommission sollte den Kreis der Begünstigten nicht allzu eng fassen, wobei diese Frage weiterhin in den Kompetenzbereich der Mitgliedstaaten fällt. Für wesentlichen Einfluss auf den Zugang zum Kauf eines Neufahrzeugs sowie die Verkaufszahlen und die Flottenerneuerung sollte Sozialleasing nicht nur den schwächsten Mitgliedern der Gesellschaft vorbehalten sein. Sozialleasing muss auch mit Verpflichtungen verbunden sein. Soziale Auflagen, Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil und Eco-Scores müssen gewährleisten, dass Sozialleasing-Programme einen Mehrwert für alle schaffen und nicht nur die Gewinne von Unternehmen und ihren Aktionären steigern.

Sozialleasing erfordert ebenfalls ausreichende öffentliche Mittel und ist nicht mit Sparpolitik vereinbar.

Es sind keine konkreten Maßnahmen, keine industrielle Planung und keine strukturellen Investitionen vorgesehen, um das Problem neuer **Busse für den öffentlichen Nahverkehr** anzugehen. Einerseits bekräftigt die Kommission die Notwendigkeit sauberer Fahrzeuge für den öffentlichen Nahverkehr, andererseits verweist sie erneut auf Haushaltszwänge und vermeidet jegliche konkrete Verpflichtung in Bezug auf öffentliche Ausgaben. Es fehlt auch völlig an einer Industriestrategie zum Bau von Fabriken, um umweltfreundliche Busse herzustellen.

Im Hinblick auf die **Infrastruktur (z. B. Ladenetze)** hat die Kommission nur marginale Maßnahmen vorgesehen, die nicht ausreichen, um die industrielle Herausforderung der ökologischen Wende zu bewältigen. Die verfügbaren Ressourcen sind äußerst begrenzt, und es fehlt völlig an Aufmerksamkeit für die Produktionsdimension: Wer wird die Infrastruktur bauen, und wo wird sie hergestellt? Eine echte Veränderung würde die Gründung einer europäischen Gesellschaft für den Bau, die Installation und die Verwaltung der Ladeinfrastruktur erfordern.

Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Lieferketten

Ziel

Diese Säule befasst sich mit Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere im Hinblick auf die Kosten kritischer Komponenten wie Batterien, und zielt darauf ab, die Resilienz der europäischen Lieferkette zu stärken. Hierzu gehören die Initiative „Battery Booster“, Maßnahmen zur Sicherung des Zugangs zu Rohstoffen und die Förderung der Kreislaufwirtschaft.

Maßnahmen

- Umfassendes „**Batterie-Booster**“-Paket: Förderung der Batterieherstellung im Rahmen des Innovationsfonds; Untersuchung, wie im Einklang mit den internationalen rechtlichen Verpflichtungen der Union eine direkte EU-Unterstützung für Unternehmen, die Batterien in der EU produzieren, erfolgen kann, gegebenenfalls in Kombination mit staatlichen Beihilfen, nicht preisbezogenen Kriterien oder Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil.
- Erleichterung **gemeinsamer Investitionen des Privatsektors** in die vorgelagerte Wertschöpfungskette.
- Zügiger Abschluss des **Mitentscheidungsverfahrens über die Richtlinie über Altfahrzeuge**.
- Prüfung der finanziellen Unterstützung für Altfahrzeug- und Batterie-Recyclinganlagen.
- Weitere Unterstützung zur Verbesserung des Recyclings.
- **Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien für wichtige Fahrzeugbauteile**.

Local-Content-Anforderungen

Europa muss Arbeitsplätze, Kompetenzen und europäische Wertschöpfung verteidigen. In vielen Ländern wurden Local-Content-Anforderungen eingeführt, doch Europa hinkt bislang hinterher. Im Rahmen des USMCA müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nordamerikanischen Content in Höhe von 75 % aufweisen, während für Lkw ein Anteil von 70 % vorgeschrieben ist. Um das gesamte Automotive-Ökosystem zu unterstützen, muss Europa ehrgeizige Local-Content-Anforderungen festlegen. **Bei Bauteilen (exkl. Batterien) muss der Anteil der Wertschöpfung in Europa zwischen 75 und 80 % liegen.**

Im Hinblick auf Batterien muss eine ausreichende inländische Produktionskapazität geplant werden, deren Umsetzung durch ein Erfordernis des Anteils der Wertschöpfung in Europa (75–80 %) unterstützt werden muss. Insbesondere muss die Vollständigkeit der Batterie-Lieferkette gewährleistet sein, so sollten Investitionen nicht allein auf Endmontagewerke beschränkt sein.

Die EU sollte außerdem eine „Made in EU“-Anforderung für öffentliche Aufträge sowie für private Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungen erbringen, einführen. Dies würde es der europäischen Industrie insbesondere ermöglichen, von den ehrgeizigen Emissionsminderungszielen für Stadtbusse zu profitieren.

Soziale Auflagen

Soziale Auflagen müssen gelten, wenn öffentliche Gelder fließen, während die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen sowohl den ökologischen Fußabdruck als auch die Einhaltung sozialer Standards berücksichtigen sollte.

Altfahrzeuge und Kreislaufwirtschaft

IAE unterstützt die neue Richtlinie über Altfahrzeuge, um einen erfolgreichen Übergang zur Kreislaufwirtschaft zu gewährleisten und die Ausfuhr wertvoller Sekundärrohstoffe und Altmetalle zu unterbinden. Ökodesign, Rezyklatgehalt und das Verbot der Ausfuhr von

nicht verkehrstüchtigen Fahrzeugen sind wichtige Schritte. Beim Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft dürfen die sozialen und arbeitsrechtlichen Aspekte nicht außer Acht gelassen werden.

Batterie-Booster-Paket

IAE unterstützt das Ziel, eine europäische Batterielieferkette aufzubauen. Erhält die Batterieproduktion in der EU Unterstützung von ausländischen Investoren, sollte dies an Bedingungen geknüpft sein, die den Nutzen für die europäische Industrie und ihre Beschäftigten maximieren. Joint Ventures mit europäischen Unternehmen, Technologietransfers und soziale Auflagen müssen sicherstellen, dass ausländische Investitionen in die Produktion von Batterien zur Schaffung stabiler, hochwertiger Arbeitsplätze in Europa führen.

Die Dimensionen „Qualifikationen und Soziales“

Ziel

Dieser Bereich befasst sich mit den Auswirkungen der Transformation des Sektors auf die Beschäftigung und konzentriert sich auf die Antizipation von Veränderungen, die Umschulung der Beschäftigten und die Bewältigung der sozialen Folgen. Die Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang und Änderungen am Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) sind geplant.

Maßnahmen

- Europäische Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang.
- Rechtliche Änderungen der EGF- und der ESF+-Verordnung.

Die Einrichtung der Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang und die Änderungen des EGF- und der ESF+-Verordnung werden im Positionspapier zum Deal für eine saubere Industrie bewertet.

Marktzugang, wirtschaftliche Sicherheit, gleiche Wettbewerbsbedingungen und Geschäftsumfeld

Ziel

Mit dieser Säule sollen weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen für die europäische Automobilindustrie gewährleistet werden, unter anderem durch einen besseren Zugang zu ausländischen Märkten, die Stärkung von Handelsschutzinstrumenten und die Vereinfachung des Regulierungsumfelds.

Maßnahmen

- Prüfung der Bedingungen für ausländische Investitionen in die Automobilindustrie, auch wenn es sich um öffentliche Mittel handelt.
- Vereinfachung von Rechtsvorschriften.
- Fortsetzung der Verhandlungen über Freihandelsabkommen und die gegenseitig vorteilhaften internationalen Partnerschaften, um den Marktzugang und die Beschaffungsmöglichkeiten für die Automobilindustrie der EU zu verbessern.
- Weiterentwicklung der Zusammenarbeit durch Partnerschaften für sauberen Handel und Investitionen und strategische Partnerschaften, um einen besseren Zugang zu Batteriematerialien zu gewährleisten.
- Zusammenarbeit mit der Industrie und den Mitgliedstaaten über den Ansatz für Präferenzursprungsregeln im Rahmen von Freihandelsabkommen.
- Prüfung der Festlegung spezifischer Ursprungsregeln für handelspolitische Schutzmaßnahmen für das Elektrofahrzeuge-Ökosystem.
- Überwachung der Anwendung der Antisubventionsmaßnahme in Bezug auf die Einfuhren chinesischer Elektrofahrzeuge und erforderlichenfalls die Durchführung einer Umgehungsuntersuchung.
- Anwendung der handelspolitischen Schutzinstrumente und der Verordnung über drittstaatliche Subventionen, um gegebenenfalls gegen unlautere Praktiken

IAE unterstützt eine europäische Strategie, die bei Bedarf gezielte Handelsschutzinstrumente, eine Industriepolitik zur Förderung der inländischen Produktion und eine ausgehandelte faire Handelspolitik auf der Grundlage universeller Standards und fairen Wettbewerbs miteinander verbindet.

Siehe Abschnitt 3 des [Positionspapiers 158/2024](#).

Siehe auch das 2025 angenommene [Positionspapier zu fairem Handel](#).

in den Bereichen Batterien und Bauteile vorzugehen.