

# Industriebeschäftigte fordern einen wirkungsvollen Industrial Accelerator Act

Dokument in der 35. Sitzung des Exekutivausschusses von industriAll Europe verabschiedet  
Elewijt, 27.-28. Mai 2026 | 2026/175

Die Europäische Kommission legte am 4. März 2026 ihren lang erwarteten Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie (*Industrial Accelerator Act, IAA*) vor, der das Herzstück des *Deals für eine saubere Industrie* bildet und einen horizontalen Rechtsrahmen für die „Made in Europe“-Kriterien schaffen soll. Die Veröffentlichung wurde aufgrund von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Direktionen der Kommission, den Mitgliedstaaten und den Industriesektoren mehrfach verschoben. Die endgültige Veröffentlichung des IAA am 4. März 2026 stellt das erste industriepolitische EU-Instrument dar, das darauf abzielt, Leitmärkte und Anforderungen an den lokalen Inhalt bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu nutzen. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Das übergeordnete Ziel des IAA besteht darin, den seit Jahrzehnten anhaltenden und durch die geopolitische und Energiekrise noch beschleunigten industriellen Rückgang in Europa umzukehren. Angesichts der aktuellen Krise im Nahen Osten muss die Tragweite und Dringlichkeit der Verordnung betont werden. Denn ohne entschlossene politische Kurswechsel werden sich diese Entwicklungen voraussichtlich noch verschärfen. Der von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Zielwert von mindestens 20 % für den Anteil des verarbeitenden Gewerbes am BIP der EU, der bis 2035 erreicht werden soll, würde sogar den Anteil des verarbeitenden Gewerbes am BIP der EU im Jahr 2000 übersteigen. Der IAA konzentriert sich in erster Linie auf die Unterstützung des verarbeitenden Gewerbes in der EU, wobei der Schwerpunkt auf strategischen Sektoren liegt. Dies soll durch die Stärkung der Binnennachfrage nach in Europa produzierten CO<sub>2</sub>-armen Werkstoffen sowie nach Netto-Null-Technologien erreicht werden. Damit hält der IAA-Entwurf an den Zielen der EU hinsichtlich Dekarbonisierung und wirtschaftlicher Sicherheit fest. Darüber hinaus legt der vorgeschlagene IAA neue Vorschriften für ausländische Direktinvestitionen in für die EU strategischen Sektoren fest, um deren positive Auswirkungen auf die europäische Wertschöpfung zu maximieren. Der IAA enthält zudem Bestimmungen zur großmaßstäblichen Umsetzung und Beschleunigung von Fertigungsprojekten durch die raschere Abwicklung und Vereinfachung von Genehmigungsverfahren sowie die Einrichtung von Fördergebieten für die industrielle Fertigung.

IndustriAll Europe hat sich stets für entschlossene EU-Initiativen eingesetzt, um durch die Schaffung von Leitmärkten für CO<sub>2</sub>-arme Produkte die europäische Fertigungsindustrie und hochwertige Arbeitsplätze zu fördern. Dementsprechend begrüßen wir die IAA als wichtiges Rechtsinstrument zum Schutz, zur Förderung und zur Dekarbonisierung des verarbeitenden Gewerbes in Europa. IndustriAll Europe beklagt jedoch, dass die im IAA vorgeschlagenen Instrumente Gefahr laufen, durch „Kriterien für den Ursprung in der Union“ untergraben zu werden, deren Anwendungsbereich zu weit gefasst ist, um europäische Hersteller und Lieferketten zu schützen und zu entwickeln; durch zahlreiche Ausnahmen von den IAA-

Bestimmungen sowie durch das Fehlen entschlossenerer Maßnahmen zum Schutz und zur Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in Europa.

Der fehlende europäische Konsens darüber, wie der Industriekrise begegnet werden soll, stellt eine unmittelbare Bedrohung für die Bestrebungen der EU dar, strategische Autonomie zu erlangen – und gefährdet somit auch die Sicherheit Europas. Dies steht in direktem Kontrast zu den im Rest der Welt verfolgten ehrgeizigen Strategien zur Förderung lokaler Produktion (der US-amerikanische *Buy American Act* und *Inflation Reduction Act (IRA)* sowie der chinesische Fünfjahresplan sind nur einige der bekanntesten Beispiele für die Förderung der lokalen Fertigung). Zwar muss die EU für Multilateralismus eintreten und sicherstellen, dass alle neuen Instrumente zielgerichtet, verhältnismäßig und mit den WTO-Regeln vereinbar sind und zwar hängen Arbeitsplätze und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie von gut funktionierenden internationalen Märkten und einem regelbasierten globalen Handelssystem ab. Zugleich muss die EU jedoch wirksame strategische industriepolitische Instrumente einführen, um ihre industrielle Basis zu erhalten und die Widerstandsfähigkeit sowie die Sicherheit Europas zu stärken.

IndustriAll Europe fordert daher das Europäische Parlament und den Rat nachdrücklich auf, substantielle Verbesserungen vorzuschlagen, damit der IAA sein Versprechen einhalten und seine Ziele erreichen kann.

### **„Made in Europe“ muss die europäischen Lieferketten widerspiegeln und hohe Arbeitsstandards gewährleisten**

Eine der umstrittensten Fragen für die Dienststellen der Kommission, die Mitgliedstaaten und die Industriesektoren war der geografische Anwendungsbereich des Kriteriums „Ursprung in der Union“. Dies spiegelt sich in der endgültigen Fassung der „Made in Europe“-Bestimmungen des IAA wider, die zu weit gefasst sind, um als wirksames Instrument zum Schutz der europäischen Fertigung und Lieferketten zu dienen. In Artikel 8, in dem Inhalte definiert werden, die bei der Vergabe öffentlicher Aufträge als gleichwertig hinsichtlich des Ursprungs in der Union gelten, werden alle Länder, mit denen die EU ein Abkommen zur Errichtung einer Freihandelszone oder Zollunion geschlossen hat oder die Vertragsparteien des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen sind, als gleichwertig mit einem „Ursprung in der Union“ behandelt.

Um die weit gefasste Definition von „Made in Europe“ auszugleichen, wird die Kommission im vorgeschlagenen IAA beauftragt, die Ausnahme von Drittländern, mit denen die EU keine gegenseitigen Handelsbeziehungen unterhält, im Wege delegierter Rechtsakte zu prüfen und zu rechtfertigen. Dieser Ansatz ist in zweierlei Hinsicht problematisch: 1) Die Entscheidung für einen Opt-out- anstelle eines Opt-in-Ansatzes – wie er in einem früheren Entwurf des IAA vorgesehen war – bedeutet, dass es schwieriger sein wird, Länder aufgrund fehlender Gegenseitigkeit auszunehmen, und 2) der Rückgriff auf delegierte Rechtsakte beeinträchtigt die Transparenz des Verfahrens, da dies die Rolle des Europäischen Parlaments und des Rates einschränkt. Generell schwächt dieser Ansatz zur Bestimmung des Ursprungs in der Union nicht nur die Hebelwirkung des Binnenmarkts zur Förderung CO<sub>2</sub>-armer Fertigung in der EU, sondern schafft auch Schlupflöcher, die das Risiko von Sozialdumping in Drittländern bergen, da keine sozialen Auflagen gelten.

Die Entscheidung der Kommission, von „Ursprung in der Union“ statt von „lokalem Inhalt“ zu sprechen, deutet darüber hinaus nicht nur auf einen terminologischen Unterschied hin, sondern auf eine bewusste Wahl zugunsten von Ursprungsregeln, wie sie in der internationalen Handelspolitik etabliert sind. Während Anforderungen an lokale Inhalte vorschreiben, dass ein bestimmter Prozentsatz der Produktion, der Bauteile und der Arbeitskräfte aus einem bestimmten Land oder Gebiet stammen muss, würde ein Produkt nach den im Zollkodex (Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des

Rates) definierten Ursprungsregeln als Produkt mit „Ursprung in der Union“ gelten, auch wenn der Großteil der Bauteile und Produktionsstufen auf Länder außerhalb der EU entfällt, sofern die letzte wesentliche Be- oder Verarbeitung innerhalb der Union stattfindet. Dies beeinträchtigt in direktem Maße das Potenzial des IAA zur Stärkung der europäischen Lieferketten. Zudem soll der Ursprungsnachweis durch Selbsterklärung der Unternehmen erfolgen, was bedeuten könnte, dass falsche Angaben gemacht werden.

IndustriAll Europe warnt vor den mit den Bestimmungen verbundenen Risiken und betont, dass ein „Made in Europe“-Ansatz präzise und wirksam definiert werden muss und die Gegebenheiten der europäischen Lieferketten sowie eine echte Gleichwertigkeit der Normen widerspiegeln muss. Die Wirksamkeit der Local Content-Vorgaben und der vorgeschlagenen Vorschriften zu ausländischen Direktinvestitionen darf nicht durch weitreichende Ausnahmeregelungen untergraben werden. Wir bewerten eine Ausweitung der Bestimmungen, die Lieferanten aus Drittländern bei Bestehen eines Freihandelsabkommens mit der EU dem Unionsursprung gleichstellen, kritisch. Zumindest sollten EU-Handelspartner, die bereits Local Content-Vorgaben anwenden, von vornherein ausgenommen werden (wie z. B. die USA, China usw.).

Wie im industriAll Europe- Positionspapier *„Made in Europe“: Aus Sicht der Industriebeschäftigten*<sup>1</sup> dargelegt muss der geografische Anwendungsbereich der „europäischen Präferenz“ europäische Lieferketten widerspiegeln. Weil industrielle Lieferketten grenzüberschreitend sind und entscheidend zur wirtschaftlichen Integration Europas beitragen, darf der europäische Fertigungsanteil geografisch nicht zu eng definiert werden. Neben den Ländern, die Teil des Binnenmarktes sind (EU- und EFTA-Mitgliedstaaten), sollten auch die Kandidatenländer zum „Buy European“-Raum gezählt werden, sofern strenge Vorschriften und deren Umsetzung Sozial- und Umweltdumping ausschließen. Ebenso sollten Waren im Einklang mit den Ursprungsregeln des Handels- und Kooperationsabkommens zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich als europäisch angesehen werden. Jede Ausweitung des Anwendungsbereichs der „Buy European“-Regelung muss jedoch zwingend mit sozialer und ökologischer Gegenseitigkeit sowie Gegenseitigkeit in Bezug auf den Marktzugang verbunden sein.

Die „Made in Europe“-Agenda muss positive Anreize für die umfassende Achtung der Arbeitnehmerrechte und die soziale und ökologische Gegenseitigkeit in globalen Lieferketten schaffen sowie „Regime-Shopping“ und der Verlagerung bestehender Produktionsstätten in Länder innerhalb oder außerhalb Europas entgegenwirken.

Um Greenwashing, Sozialdumping und Wertverlust zu vermeiden, sollte sich die Überwachung nicht ausschließlich auf Selbstauskünfte stützen. Sie muss unterstützt werden durch:

- unabhängige Prüfungen,
- Gegenprüfungen mit Daten der Zoll-, Steuer- und Arbeitsaufsichtsbehörden,
- Zusammenarbeit zwischen nationalen Behörden und EU-Organen.

Die EU und die Mitgliedstaaten müssen eine angemessene Ausstattung der Kontroll- und Durchsetzungsbehörden sicherstellen.

Die Local Content-Vorgaben sollten zudem weitere zentrale Schlüsselbranchen einbeziehen, die über die bereits im IAA definierten hinausgehen, und zwar auf der Grundlage einer sorgfältigen Bewertung des jeweiligen Sektors, seiner Kapazitäten, Abhängigkeiten und Bedrohungen. Dazu zählen unter anderem Grundstoffindustrien, die Bahnindustrie, der Maschinen- und Anlagenbau, Elektrotechnik, die pharmazeutische Industrie sowie die Digitalwirtschaft. Darüber hinaus sollten strategische Zukunftstechnologien wie Halbleiter, Quantentechnologien, Biotechnologie und Künstliche Intelligenz

---

<sup>1</sup> Siehe das im April 2026 verabschiedete Positionspapier [hier](#)

berücksichtigt werden, um gezielt europäische Wertschöpfung in diesen Sektoren aufzubauen und zu stärken. Aus Gründen der Resilienz und zum Erhalt von Wertschöpfungsökosystemen fordern wir, einen breiten Ansatz bei der Verankerung weiterer strategisch relevanter Branchen zu wählen.

Was die Herstellung ausgereifter Produkte betrifft, so müssen wir – wie im Positionspapier „Made in Europe“ von industriALL Europe dargelegt – einen bestimmten Anteil der Produktion dieser Produkte innerhalb der EU aufrechterhalten. Nur so kann sichergestellt werden, dass die EU ihre Ziele im Bereich saubere Energie und Dekarbonisierung erreicht und zugleich ihre strategische Autonomie wahrt. Dies ist aus Gründen der strategischen Versorgungssicherheit sowie zur Vermeidung von Abhängigkeiten und Verwundbarkeiten gegenüber geopolitischen Spannungen erforderlich. Die Bedeutung der Fertigungsautonomie in diesem Bereich darf nicht unterschätzt werden.

Die Schwellenwerte für den lokalen Anteil müssen an die spezifischen Gegebenheiten des jeweiligen Industriesektors angepasst werden. Bei der Festlegung des Umfangs des lokalen Anteils sollte der Grundsatz gelten, dass die entsprechenden Schwellenwerte maßgeblich vom jeweiligen Politikbereich, dem regulatorischen Rahmen, den geltenden Rechtsvorschriften sowie vom betroffenen Sektor beziehungsweise der jeweiligen Wertschöpfungskette abhängen. Der für jeden Sektor geeignete Maßnahmenmix ist daher so zu bestimmen, dass er auf die Erreichung der langfristigen industriepolitischen Ziele ausgerichtet ist.

„Made in Europe“ sollte unserer Meinung nach mehr als nur eine geografische Bezeichnung sein, sondern auch europäische Werte und Standards widerspiegeln, angefangen bei hohen Arbeits- und Sozialstandards: hochwertige Arbeitsplätze, faire Entgelte und sichere Arbeitsbedingungen, das Recht auf Tarifverhandlungen, Zugang zu Weiterbildung sowie zu sozialer Absicherung und Sozialleistungen, wie in den europäischen Verträgen festgelegt.

### **Vergabe öffentlicher Aufträge und staatliche Beihilfen müssen die EU-Produktion ankurbeln.**

Im IAA wird die Vergabe öffentlicher Aufträge zwar zu Recht als wichtiger Hebel bezeichnet, da 15 % des BIP der EU darauf entfallen, doch sind die Mindestanforderungen hinsichtlich des Ursprungs in der Union und der CO<sub>2</sub>-Armut bei energieintensiven Produkten äußerst niedrig, z. B. 5 % bei Zement und 25 % bei Stahl und Aluminium. Zudem besteht die Gefahr, dass eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen – wie etwa Kostensteigerungen von maximal 25–30 %, Lieferengpässe, technische Unvereinbarkeiten und Verzögerungen – diese Kriterien gänzlich untergraben. Infolgedessen kommt einem der wenigen wirkungsvollen Instrumente der Industriepolitik mehr Symbolwert als praktische Wirkung zu.

Das Potenzial öffentlicher Auftragsvergabeverfahren muss dringend genutzt werden, um das europäische verarbeitende Gewerbe und die Lieferketten zu stärken und so die europäischen Industrien aus der aktuellen Krise zu führen. Darüber hinaus sind sie wichtige Instrumente zur Förderung der Dekarbonisierung der europäischen Industrie, indem sie Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-armen, in Europa hergestellten Produkten schaffen, sowie zur Unterstützung der Schaffung und Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze in Europa. IndustriAll Europe fordert eine Verschärfung der Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Aufträge, indem die Anforderungen an lokale Inhalte sowie an die CO<sub>2</sub>-Reduzierung auf einen substanziellen Anteil angehoben werden, wobei die tatsächlichen Produktionskapazitäten berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus müssen strenge und verbindliche soziale Auflagen für die Vergabe öffentlicher Aufträge gelten, um hochwertige Arbeitsplätze im Rahmen des IAA sowie in den bevorstehenden überarbeiteten Richtlinien für die Vergabe öffentlicher Aufträge zu gewährleisten.

Local Content-Vorgaben bei der öffentlichen Auftragsvergabe sollten so gestaltet werden, dass sie nicht durch preisbasierte Ausnahmeregelungen ausgehebelt werden. Abweichungen sollten erst bei

Kostensteigerungen von mindestens 40 % möglich sein oder alternativ auf Basis einer endproduktbezogenen Kostenbetrachtung erfolgen, bei der Zusatzkosten ins Verhältnis zum Endpreis gesetzt werden. Das Preiskriterium sollte zudem als flexible Ausnahme-Bestimmung ausgestaltet werden, damit das Präferenzkriterium in der Praxis wirksam bleibt.

Darüber hinaus begrüßen wir nachfrageseitige Maßnahmen, die über die Vergabe öffentlicher Aufträge hinausgehen, wie sie in den Artikeln 9, 12, 13 und 14 vorgeschlagen werden, da sie für die Mobilisierung privatwirtschaftlicher Investitionen wichtig sind. Politische Instrumente, die auf die Schaffung von Leitmärkten und die Ankurbelung der Nachfrage abzielen, sollten verbessert werden, um in Europa zusammengebauten Industrieprodukten mit einem hohen Anteil an Bauteilen europäischen Ursprungs Vorrang einzuräumen. Kennzeichnungen und Klassifizierungssysteme für CO<sub>2</sub>-arme Produkte (Art. 10) müssen zudem detaillierte und transparente Angaben zum Anteil europäischer Inhalte aufweisen. Staatliche Beihilfen für Privatunternehmen sollten ebenfalls an die „Buy European“-Verpflichtung geknüpft sein.

Wie oben dargelegt, sollten weitere strategische Sektoren in die Local Content-Bestimmungen einbezogen werden, um hochwertige Industriearbeitsplätze in Branchen zu sichern, die stark von (unlauterem) Wettbewerb betroffen sind. In diesem Sinne sollte die Bahnindustrie als Teil der kritischen Infrastruktur in die Bedingungen für das öffentliche Beschaffungswesen aufgenommen werden. Unserer Ansicht nach wäre es sinnvoll, Schienenfahrzeuge ebenso wie die Automobilindustrie in den Anhang aufzunehmen, um die europäischen Produktionskapazitäten zu stärken.

### **Bestimmungen zu ausländischen Direktinvestitionen sind zu begrüßen, müssen jedoch gestärkt werden, um wirklich Wirkung zu zeigen.**

Der IAA enthält vielversprechende Bestimmungen hinsichtlich der Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen sowie der Bedingungen zur Förderung von Wertschöpfung und Technologietransfers in die EU. In Artikel 18 der IAA ist festgelegt, dass eine ausländische Direktinvestition mindestens vier der folgenden sechs Bedingungen erfüllen muss:

- ausländische Investoren dürfen an keinem Zielunternehmen oder Vermögenswert in der Union eine Beteiligung von mehr als 49 % halten oder Kontrolle darüber ausüben (a)
- ausländische Investitionen müssen über ein Joint Venture mit EU-Partnern getätigt werden, die mindestens 51 % daran halten, und die Beteiligung der Partner aus der EU an der Verwaltung und dem Technologietransfer muss gewährleistet sein (b)
- Lizenzierung des entsprechenden geistigen Eigentums und Know-hows zugunsten der EU-Einrichtung oder des Joint Ventures
- Mindestausgaben für Forschung und Entwicklung in der EU (mindestens 1 % des Bruttojahresumsatzes, im Verhältnis zum Kontrollanteil)
- mindestens 50 % der Arbeitskräfte müssen aus Arbeitnehmer\*innen aus der EU bestehen, wobei bei öffentlicher Finanzierung bestimmte Schutzvorkehrungen gelten
- Verpflichtung zur Verbesserung der Wertschöpfungsketten der EU, einschließlich des Bezugs von mindestens 30 % der Inputs für die Produktion aus der EU

Zwar sind dies begrüßenswerte Kriterien, doch wird ihre Anwendung weitgehend durch eine sehr hohe Schwelle (beschränkt auf ausländische Direktinvestitionen in strategischen Sektoren mit einem Mindestwert von 100 Mio. €) und einen begrenzten Anwendungsbereich aufstrebender strategischer Fertigungssektoren eingeschränkt (u. a. Batterietechnologien und Wertschöpfungsketten für Batterie-Energiespeichersysteme, Elektrofahrzeuge einschließlich reiner Elektrofahrzeuge, extern aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge sowie zugehöriger Bauteile,

Photovoltaiktechnologien sowie Gewinnung, Verarbeitung und Recycling kritischer Rohstoffe). Leider sind wichtige Industriesektoren, die für die strategische Autonomie Europas von zentraler Bedeutung sind und unserer Ansicht nach einbezogen werden sollten (z. B. die chemische Industrie/die Grundstoffindustrie, Stahl, Stromnetzkomponenten, Windkraft, Halbleiter, öffentlicher Verkehr wie Eisenbahnen, IKT und digitale Infrastrukturen sowie Pharma- und Gesundheitsprodukte) von den aktuellen Bestimmungen ausgenommen. Zudem wird die Wirksamkeit der Bestimmungen erneut durch zahlreiche Ausnahmen eingeschränkt (u. a. für Investoren und Investitionen, die unter Freihandels- oder Wirtschaftspartnerschaftsabkommen fallen, Investitionen, die auf die Erbringung von Dienstleistungen abzielen, sowie Portfolioinvestitionen).

Am wichtigsten für die Gewerkschaften sind wahrscheinlich die erstmals in Artikel 18 Buchstabe e (50 % europäische Arbeitskräfte) festgeschriebenen, rechtsverbindlichen sozialen Auflagen, die in den Bestimmungen des IAA zu ausländischen Direktinvestitionen eingeführt wurden, sowie weitere bedeutsame Auflagen wie der Bezug von Inputs aus der Union (30 %). Diese Anteile erscheinen jedoch willkürlich, d. h. ohne einen klaren Bezug zu den Investitionssummen und dem Beschäftigungsniveau.

IndustriAll Europe begrüßt das Ziel, ausländische Direktinvestitionen in der EU stärker auf industrielle, technologische und soziale Ziele auszurichten. Wir sind jedoch der Auffassung, dass der Anwendungsbereich in Bezug auf die erfassten Sektoren sowie die relevanten Schwellenwerte im Zeitverlauf regelmäßig überprüft und angepasst werden sollte. Dies sollte im Rahmen eines transparenten und inklusiven Konsultationsprozesses erfolgen, um sicherzustellen, dass der Rahmen die angestrebten Ziele wirksam erfüllt und den spezifischen Gegebenheiten der betroffenen Sektoren Rechnung trägt. Darüber hinaus halten wir es für unerlässlich, das Ambitionsniveau deutlich zu erhöhen, insbesondere im Hinblick auf den Anteil der Arbeitskräfte aus der Union, die Qualität der Arbeitsplätze sowie die Beschaffung von Vorleistungen.

### **Anforderungen an lokale Inhalte für die Automobilindustrie sind sehr zu begrüßen, es besteht jedoch Klärungsbedarf.**

IndustriAll Europe begrüßt, dass die Automobilindustrie und ihre Zulieferkette im IAA als strategischer Sektor ausgewiesen werden, für den die EU durch hohe Anforderungen an den lokalen Anteil die Nachfrage anzukurbeln gedenkt. Alle Fahrzeuge, die mit direkter oder indirekter Unterstützung aus öffentlichen Mitteln oder aufgrund regulatorischer Verpflichtungen erworben werden, müssen einen europäischen Wertschöpfungsanteil von mindestens 70 % aufweisen.

Gleichzeitig besteht Klärungsbedarf hinsichtlich des geografischen Anwendungsbereichs, da im IAA je nach Mechanismus drei verschiedene Anwendungsbereiche für den Automobilsektor vorgeschlagen werden. In diesem flexiblen System mangelt es an Klarheit, und es gibt Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf das eigentliche Ziel dieser Verordnung, nämlich die Förderung europäischer industrieller Lieferketten vor dem Hintergrund von Abhängigkeiten und globaler Unsicherheit.

Ebenso sollten die Local Content-Vorgaben in technologischer Hinsicht nicht auf „emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge“ beschränkt werden. Im IAA sollten Anforderungen an lokale Inhalte (sowie soziale Auflagen) für alle mit staatlicher Unterstützung in Europa verkauften Neufahrzeuge festgelegt werden, unabhängig von deren Antriebsart. Die Automobilbranche ist eng mit vorgelagerten Industriezweigen verbunden, insbesondere mit der chemischen Industrie (z. B. Batteriematerialien, Polymere, Elektrolyte). Wenn man bei der Sicherstellung des lokalen Anteils in Endprodukten diese vorgelagerten Vorleistungen außer Acht lässt, besteht die Gefahr, dass die industrielle Widerstandsfähigkeit insgesamt geschwächt wird.

IndustriAll Europe begrüßt zudem, dass im IAA Anforderungen an den lokalen Inhalt von Batterien und Batteriebauteilen festgelegt werden, da die meisten in der EU verkauften Elektrofahrzeuge mit in der EU hergestellten Batterien ausgestattet sein werden. Wir bemängeln jedoch das Fehlen von Anforderungen für pCAM-Komponenten.

### **„Made in Europe“-Kriterien müssen auch sauberen Stahl umfassen.**

IndustriAll Europe begrüßt die Schaffung von Leitmärkten für CO<sub>2</sub>-armen Stahl durch Quoten bei der Vergabe öffentlicher Aufträge. Dies ist ein wichtiger Hebel, um ein langfristiges Nachfragesignal für dekarbonisierten Stahl zu setzen. Wir kritisieren jedoch, dass in den Bestimmungen zur Vergabe öffentlicher Aufträge keine Anforderungen an den lokalen Inhalt für CO<sub>2</sub>-armen Stahl vorgesehen sind. Durch öffentliche Gelder geschaffene und finanzierte Nachfrage muss ausdrücklich mit einer Produktion „Made in Europe“, hochwertigen Industriearbeitsplätzen und hohen sozialen Standards verknüpft sein. Es darf nicht einfach jeder „CO<sub>2</sub>-arme Stahl“ aus allen Teilen der Welt mit öffentlichen Mitteln gefördert werden. In Europa unter Einhaltung europäischer Arbeits-, Umwelt- und Sozialstandards hergestellter Stahl muss Vorrang haben. Daher sollte der IAA einen ehrgeizigen Umstieg auf in Europa hergestellten CO<sub>2</sub>-armen Stahl unterstützen, den Stahlsektor offiziell als strategischen Sektor anerkennen und die Beschaffung von CO<sub>2</sub>-armem Stahl an soziale Auflagen knüpfen. IndustriAll Europe fordert dementsprechend auch für die Stahlindustrie klare europäische Mindestquoten, um sicherzustellen, dass Produktion und Verarbeitung in Europa stattfinden.

Die Schaffung von Leitmärkten für CO<sub>2</sub>-armen Stahl „Made in Europe“ ist unerlässlich, um langfristige Nachfragesicherheit für einen Sektor zu gewährleisten, der sich in einer tiefen Krise befindet. Die Europäische Kommission muss für eine über verschiedene politische Instrumente hinweg kohärente Unterstützung sorgen, von Handelsschutzmaßnahmen über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen bis hin zu Sektorplänen für wichtige stahlverarbeitende Industriezweige. Neue Handelsschutzmaßnahmen für Stahl, die ab Juli 2026 gelten sollen, sind zwar zur Bekämpfung globaler Überkapazitäten notwendig, doch sie reichen allein nicht aus, um die Dekarbonisierung der Branche voranzutreiben. Die Europäische Kommission muss daher sicherstellen, dass öffentliche Finanzmittel für CO<sub>2</sub>-armen Stahl die industriellen Kapazitäten und die Beschäftigten in den EU-Ländern stärken, anstatt de facto den Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft und Produktion außerhalb der EU zu subventionieren. Dies bleibt ein Thema, das industriAll Europe aufmerksam verfolgen und aktiv angehen wird.

Eine weitere große Schwachstelle des IAA-Vorschlags ist die Unklarheit hinsichtlich der Definition von „CO<sub>2</sub>-armem Stahl“. IndustriAll Europe betont, dass eine stabile, vorhersehbare, klare und glaubwürdige Definition von CO<sub>2</sub>-armem Stahl erforderlich ist, um Greenwashing zu vermeiden und gleichzeitig echte Dekarbonisierungspfade in Europa zu fördern. Die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge sollten Präferenzen oder Quoten für in Europa geschmolzenen und gegossenen Stahl vorsehen, um sicherzustellen, dass Importe nicht die mit EU-Steuergeldern finanzierten Premiummärkte für grünen Stahl vereinnahmen. Gleichzeitig muss die Kommission die derzeitige Lücke zwischen der verfügbaren EU-Produktion von CO<sub>2</sub>-armem Stahl und den zur Deckung der Nachfrage erforderlichen Mengen berücksichtigen, um einen realistischen und gerechten Übergang zu gewährleisten.

IndustriAll Europe wirft auch die Frage auf, ob der vorgeschlagene Schwellenwert für CO<sub>2</sub>-arme Werkstoffe (z. B. 25 % für Aluminium und 5 % für Beton und Mörtel) ausreicht, um Märkte und Investitionsentscheidungen nachhaltig zu verändern. Diese Schwellenwerte sind möglicherweise zu niedrig, um echte strukturelle Veränderungen anzustoßen, und sollten angehoben werden, um eine spürbare Wirkung zu entfalten.

Schließlich muss öffentliche Unterstützung im Rahmen der IAA mit klaren Verpflichtungen für Unternehmen verbunden sein, in eine echte Dekarbonisierung zu investieren, unterstützt durch verstärkte Forschung, Entwicklung und Innovation. Öffentliche Mittel dürfen nicht zur kurzfristigen Gewinnmaximierung dienen, sondern müssen die langfristige Resilienz der Industrie stärken, die Beschäftigten schützen und einen gerechten und nachhaltigen industriellen Wandel in Europa unterstützen.

### **Soziale Auflagen müssen verbindlich sein und für alle öffentlichen Förderinstrumente gelten.**

Wir begrüßen die Aufnahme verbindlicher sozialer Auflagen in die Bestimmungen des IAA zu ausländischen Direktinvestitionen. IndustriAll Europe hat sich stets für strenge und verbindliche soziale Auflagen als Hebel zur Sicherung qualifizierter Arbeitskräfte und eines höheren gesellschaftlichen Wohlergehens eingesetzt.

Im Rahmen der Kriterien, unter denen ausländische Direktinvestitionen Zugang zum EU-Markt erhalten, ist die Vorgabe verbindlich, dass „mindestens 50 % der im Zusammenhang mit der ausländischen Direktinvestition beschäftigten Arbeitskräfte „aus Arbeitnehmern aus der Union, und zwar in allen Kategorien der Belegschaft“ bestehen und dass „dies ... mit angemessenen Schulungen und kapazitätsbildenden Maßnahmen einher[geht]“. Die Einführung verbindlicher sozialer Auflagen für ausländische Direktinvestitionen in strategischen Sektoren ist ein bedeutender Fortschritt. Wir bedauern jedoch, dass soziale Auflagen nicht für alle Hersteller in der EU verbindlich sind, die von den Bestimmungen des IAA profitieren.

Zu unserem Bedauern werden im vorgeschlagenen IAA nicht alle Fördermaßnahmen, einschließlich der Bestimmungen zur öffentlichen Auftragsvergabe oder zur Ausweisung von Fördergebieten für die industrielle Fertigung, an verbindliche soziale Auflagen geknüpft. Dies ist eine verpasste Gelegenheit, das Arbeitskräftepotenzial der EU und hochwertige Arbeitsplätze in Europa zu stärken. Wir gehen davon aus, dass das Europäische Parlament und der Rat dies in den bevorstehenden Verhandlungen korrigieren werden.

IndustriAll Europe bekräftigt seine Forderung nach strengen und durchsetzbaren sozialen Auflagen, die an alle öffentlichen Ausschreibungen, europäischen Finanzierungsinstrumente, staatliche Beihilfen und Anreize geknüpft sind. Unternehmen, Auftragnehmer und Lieferanten, die von öffentlichen Aufträgen und anderen staatlichen Fördermaßnahmen profitieren, müssen die nationalen und europäischen arbeitsrechtlichen Vorschriften einhalten und die Kernübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) beachten. Soziale Auflagen müssen Folgendes umfassen:

- Gewährleistung der **Beteiligung, Unterrichtung und Anhörung der Gewerkschaften**
- Förderung der Tarifbindung, der Einhaltung von Tarifverträgen und des sozialen Dialogs
- Sicherstellung der **Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze**, einschließlich fairer Entgelte, guter Arbeitsbedingungen, Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, Beschäftigungssicherheit und sozialer Absicherung sowie einer Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben, bei gleichzeitiger Förderung direkter Beschäftigung
- Unterstützung von **Weiterbildung, Höherqualifizierung und Umschulungen** sowie Schaffung hochwertiger Ausbildungsplätze
- Gewährleistung von Antizipation und Bewältigung des Wandels und Sicherstellung eines **gerechten Übergangs** in der Praxis durch Vermeidung von Entlassungen und einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, indem die Gewerkschaften in Umstrukturierungs- und Übergangspläne einbezogen werden **Begrenzung der Untervergabeketten** und Sicherstellung, dass im Falle von Unterauftragnehmern dieselben sozialen Auflagen gelten. Direkte

Beschäftigungsverhältnisse sollten die Regel bleiben; Unterauftragsketten sollten auf eine Stufe beschränkt sein oder, in Ausnahmefällen und bei Vorliegen triftiger Gründe, auf höchstens zwei Stufen.

- **Beitrag zur Beseitigung des Lohngefälles zwischen Männern und Frauen**
- **Einführung von Inklusions- und Antidiskriminierungsmaßnahmen**

Grundsätzlich müssen soziale Auflagen mit Rückforderungsmechanismen verbunden sein, die ihre Einhaltung wirksam durchsetzen.

### **Die Straffung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren ist zu begrüßen, darf jedoch nicht auf Kosten von Umwelt- und Sicherheitsstandards gehen.**

In Kapitel II des IAA, in dem die „grundlegenden Voraussetzungen“ festgelegt werden, geht es um die Straffung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren. Diese Ziele sind zwar grundsätzlich zu begrüßen, doch äußert industriAll Europe erneut seine Besorgnis, dass sie vor dem Hintergrund von Sparmaßnahmen und strengen Haushaltsregeln auf Kosten solider Umwelt- und Sicherheitsvorkehrungen gehen könnten. Denn die zuständigen Behörden sind nach wie vor unterbesetzt und die Investitionen in ihre technischen und personellen Kapazitäten entsprechen nicht den im IAA und anderen EU-Rechtsvorschriften festgelegten Zielen.

Wir betonen daher, dass in hochwertige öffentliche Dienstleistungen und Arbeitsplätze investiert werden muss, um schnelle und effiziente Genehmigungsverfahren zu gewährleisten und gleichzeitig hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten.

### **Die Arbeitskräfte-Dimension muss im IAA viel stärker berücksichtigt werden.**

Zwar berücksichtigt der IAA in gewissem Maße die Arbeitskräfte-Dimension, und in Artikel 1 wird sogar die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, deren Erhalt und der Übergang zu ihnen als Nebenziel genannt, was wir begrüßen. Dennoch sollten und müssten das soziale Wohlergehen und hochwertige Arbeitsplätze in allen industriepolitischen Instrumenten des IAA viel stärker verankert sein. Wie oben dargelegt begrüßt industriAll Europe die ersten Rechtsvorschriften zu sozialen Auflagen im Rahmen von Bestimmungen über ausländische Direktinvestitionen; diese beschränken sich jedoch auf diese Bestimmungen und sind – angesichts des geforderten Beschäftigungsanteils von lediglich 50 % aus Arbeitnehmern aus der Union – nicht nachvollziehbar. Ebenso anerkennen wir die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bei der Ausweisung von Fördergebieten für die industrielle Fertigung gemäß Artikel 25 Absatz 4 Buchstabe e den Qualifikationsbedarf, den Fachkräftemangel und Beschäftigungstrends sowie Unterstützungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Umschulung und Weiterqualifizierung der lokalen Arbeitskräfte zu berücksichtigen, doch wird der dringende Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften in den übrigen Bestimmungen nicht ausreichend anerkannt.

Der Bedarf an Fachkräften ist nicht nur für die strategischen Sektoren, auf die sich der IAA konzentriert, von entscheidender Bedeutung, sondern für alle Industriezweige. Der Umstieg auf CO<sub>2</sub>-armen Stahl und Elektromobilität, der Einstieg in die Batterieherstellung, die Stärkung der Kreislaufwirtschaft sowie – nicht zu vergessen – die Automatisierung und KI-Nutzung erfordern neue Kompetenzen, denen dringend Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, sowie steigende öffentliche und private Investitionen. Leider wird die strategische Dimension von Arbeitskräften und Qualifikationen in den Bestimmungen des IAA nicht durchgängig berücksichtigt. IndustriAll Europe fordert in dieser Hinsicht deutliche Verbesserungen, einschließlich einer klaren Verknüpfung mit dem Fahrplan für hochwertige Arbeitsplätze und dem künftigen Rechtsakt über hochwertige Arbeitsplätze.

## Der IAA ist kein Allheilmittel für die industrielle und soziale Krise Europas.

Es bedarf dringend öffentlicher und privater Investitionen, um die industrielle und soziale Struktur Europas zu stärken. Ohne den nötigen Haushaltsspielraum bleiben viele Bestimmungen des IAA für zahlreiche Mitgliedstaaten, die an die geltenden Haushaltsregeln gebunden sind, wirkungslos. Die EU muss ihren makroökonomischen Rahmen dringend überarbeiten, um die Wirksamkeit ihrer industriepolitischen Instrumente zu stärken und den Mitgliedstaaten umfangreiche öffentliche Investitionen für den digitalen und den ökologischen Wandel zu ermöglichen. Gleichzeitig besteht bei einer ausschließlichen Abhängigkeit von staatlichen Beihilfen die Gefahr, dass der regionale Zusammenhalt der EU untergraben wird. In dieser Hinsicht werden EU-Finanzmittel – auch aus neuen EU-Eigenmitteln – nicht nur für den Zusammenhalt, sondern auch für die übergeordneten Ziele der Gewährleistung von Resilienz und wirtschaftlicher Sicherheit der EU von entscheidender Bedeutung sein.<sup>2</sup> Wenn die Mitgliedstaaten den dringenden Investitionsbedarf in den Bereichen Energie, digitale und soziale Infrastruktur nicht angehen, wird es ihnen trotz des förderlichen Rahmens des IAA nicht gelingen, private Investitionen anzuziehen und die lokale Produktion anzukurbeln.

Gleichzeitig wird es von entscheidender Bedeutung sein, in die Innovationsfähigkeit und die Forschung und Entwicklung Europas zu investieren und diese zu stärken, wenn Europa in der globalen digitalen und grünen Wirtschaft nicht ins Hintertreffen geraten will.

Werden diese strukturellen Kostennachteile, insbesondere in energieintensiven Branchen, nicht angegangen, laufen die im IAA vorgesehenen regulatorischen Anreize Gefahr, wirkungslos zu bleiben, da sich die Produktion weiterhin aus Europa verlagern könnte. Das IAA sollte daher ausdrücklich mit einer umfassenderen Strategie verknüpft werden, die darauf abzielt, Risiken der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen zu begegnen und international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den industriellen Wandel zu gewährleisten.

IndustriAll Europe betont die Notwendigkeit, der Vielfalt der industriellen Gegebenheiten in der gesamten EU stärker Rechnung zu tragen. Eine ausgeprägtere regionale Dimension würde dazu beitragen, dass der IAA eine ausgewogene industrielle Entwicklung fördert und bestehende Ungleichgewichte zwischen den Mitgliedstaaten nicht unbeabsichtigt verschärft. In diesem Zusammenhang sollte verstärkt darauf geachtet werden, wie öffentliche Investitionen, industriepolitische Förderinstrumente und soziale Konditionalitäten gezielt zur Konvergenz beitragen, von Deindustrialisierung am stärksten betroffene Regionen unterstützen und eine höhere Wertschöpfung, faire Arbeitsbedingungen sowie ein nachhaltiges industrielles Wachstum und Beschäftigung in allen Teilen Europas fördern können.

Zudem muss die EU zwar gegen unlauteren Wettbewerb und strukturelle Faktoren vorgehen, die zur Krise der europäischen Fertigungsindustrie beitragen. Dies darf jedoch nicht bedeuten, dass Unternehmen Blankoschecks ausgestellt werden. Unternehmen müssen ebenfalls zur Rechenschaft gezogen werden – und zwar durch verbindliche soziale Auflagen. Diese verpflichten sie, einen Teil ihrer Gewinne in die Modernisierung ihrer Produktionsanlagen sowie in hochwertige Arbeitsplätze und Weiterbildung zu investieren.

---

<sup>2</sup> Siehe die [Stellungnahme von industriAll Europe „Ein europäischer Investitionsplan für gute Industriearbeitsplätze“](#), angenommen im November 2024.

## **Die Energiepreise sind nach wie vor ein wesentliches Hindernis für den industriellen Aufschwung in Europa.**

Die Bekämpfung strukturell hoher Energiepreise und der Abhängigkeit von Energieimporten muss weiterhin im Mittelpunkt der Bemühungen zur Bewältigung der Industriekrise in Europa stehen. Europa muss angesichts eines erneuten Energiepreisschocks aufgrund der Nahostkrise einen umfassenderen energiepolitischen Ansatz entwickeln. Die Bewältigung der Industriekrise erfordert ein grundlegendes Umdenken in der Energiepolitik, die Überwindung der Fragmentierung, den Ausbau der heimischen Infrastruktur für saubere Energie und eine Neugestaltung des Strommarktes, damit dieser den Anforderungen einer dekarbonisierten Industrieproduktion in Europa gerecht wird.

## **Industriebeschäftigte erwarten eine entschlossene und strategische Industriepolitik für hochwertige Industriearbeitsplätze.**

Die Beschäftigten der europäischen Industrie – sowohl in neuen als auch in etablierten Branchen – haben hohe Erwartungen an die EU-Institutionen und die Mitgliedstaaten. Sie erwarten, dass diese entschlossen Initiativen ergreifen und wirksame industriepolitische Instrumente verabschieden, um den Erhalt und die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in ganz Europa und seinen Regionen zu gewährleisten. In Zeiten geopolitischer Instabilität ist das Gebot der Stunde klar: Europa muss die eigene Resilienz stärken und die Zusammenarbeit mit vertrauenswürdigen Partnern ausbauen, angefangen bei seinen Nachbarländern, und gleichzeitig daran arbeiten, die globale Governance und Stabilität wiederherzustellen. Das erfordert substanzielle Investitionen und eine mutige, strategische Industriepolitik – heute mehr denn je.