

Positionspapier 2026/177

# Saubere Kraftfahrzeuge „Made in Europe“ für gute Arbeitsplätze in Europa

## Stellungnahme von industriAll Europe zum EU-Automobilpaket

Dokument in der 35. Sitzung des Exekutiv Ausschusses von industriAll Europe verabschiedet  
Elewijt, 27.-28. Mai 2026 | 2026/177

### Hintergrund

Angesichts neuer Entlassungsankündigungen – es geht um insgesamt mehr als 100.000 Arbeitsplatzverluste in der EU-Automobilindustrie und ihrer Lieferkette – war das Jahr 2025 für die Beschäftigten des Sektors erneut von erheblichen Turbulenzen geprägt. Die rückläufigen Zulassungszahlen sind den gestiegenen Lebenshaltungskosten geschuldet, wohingegen die Automobilhersteller vor allem auf margenstarke Fahrzeuge setzen. Eine verschlechterte Handelsbilanz aufgrund von Dumping und Überkapazitäten in China ist ein weiterer Grund, warum Produktion und Beschäftigung im Sektor deutlich unter dem Vorpandemieniveau liegen. Unterdessen verfolgen die Unternehmen weiterhin kurzfristige Gewinnmaximierungsstrategien, die sich negativ auf die Produktion in Europa sowie auf die gesamte Lieferkette auswirken. Mit ihren Kostensenkungsplänen fördern sie die Verlagerung in Niedriglohnländer und verschlechtern die Arbeitsbedingungen.

Vor diesem düsteren Hintergrund bedarf es entschlossener und rascher Maßnahmen Europas und der nationalen Regierungen, um die Millionen Arbeitsplätze zu sichern, die vom Automobilssektor und den entsprechenden Lieferketten abhängen. Neun Monate nach der Vorlage des [Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie](#) (IAPA) durch die Europäische Kommission im März 2025 wurde letzten Dezember das [EU-Automobilpaket](#) vorgestellt. Dieses Paket umfasst fünf Maßnahmen, darunter Legislativvorschläge, die den politischen Rahmen flexibler gestalten und gleichzeitig die europäische Automobilindustrie sowie heimische Batterielieferanten unterstützen sollen. Anfang März 2026 wurde schließlich der [Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie](#) (*Industrial Accelerator Act*, IAA) veröffentlicht. Dieser Rechtsakt soll durch „Made-in-Europe“-Anforderungen, Leitmärkte für europäische CO<sub>2</sub>-arme Produkte schaffen, wird aber auch Auflagen für ausländische Direktinvestitionen in Europa festlegen und gleichzeitig die Bemühungen der EU zur Straffung der Rechtsvorschriften und Genehmigungsverfahren fortsetzen. Auch wenn der sektorale Anwendungsbereich des IAA über den Automobilssektor hinausgeht, zählt die Automobilindustrie zu den strategischen Sektoren, auf die die vorgeschlagenen Maßnahmen abzielen.

### 1. Ankurbelung der Nachfrage nach sauberen europäischen Fahrzeugen

Der europäische Automobilssektor steht vor einer entscheidenden Herausforderung: Die Neuzulassungen von Fahrzeugen sind seit der Covid 19- Pandemie in ganz Europa rückläufig. Dies spiegelt die wirtschaftliche Unsicherheit, die Vorbehalte gegenüber dem Technologiewandel und die Änderungen im Mobilitätsverhalten wider. Gleichzeitig ist die Welt von neuen Handelsspannungen, fragmentierten

Umweltvorschriften und globalem Wettbewerbsdruck geprägt. Zur Sicherung der Zukunft der europäischen Automobilindustrie und ihrer Lieferkette bedarf es einer Strategie zur Ankurbelung der Nachfrage – einer Strategie, die die Binnennachfrage durch zentrale Hebel wie Unternehmensflotten, öffentliche Auftragsvergabe und „Social Leasing“-Programme effektiver fördert.

Unternehmensflotten machen 60 % der Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNfz) in der EU aus. IndustriAll Europe begrüßt den Vorschlag für eine Verordnung, da die EU damit ein rechtsverbindliches Instrument erhält, um die Flottenerneuerung zu beschleunigen und die Nachfrage nach sauberen Fahrzeugen zu steigern. Die Festlegung hochgesteckter Ziele für die Mitgliedstaaten ist zudem ein Weg, um Emissionen zu reduzieren und Strafen für Automobilhersteller zu vermeiden, die ihre Emissionsminderungsziele verfehlen.

IndustriAll Europe ist jedoch der Ansicht, dass eine Beschränkung auf große Unternehmen einen erheblichen Teil der Unternehmensflotten (Pkw und LNfz) vom Geltungsbereich ausschließen könnte, und fordert die politischen Entscheidungsträger\*innen daher auf, eine Erfassung des Großteils dieser Flotten sicherzustellen. Zur Maximierung der positiven Nebeneffekte für europäische Beschäftigte muss finanzielle Förderung für den Kauf umweltfreundlicher Firmenfahrzeuge an Anforderungen hinsichtlich des europäischen Wertschöpfungsanteils sowie an sozialer Konditionalitäten geknüpft werden.

Die öffentliche Auftragsvergabe ist ein weiterer Hebel, der zur Unterstützung der europäischen Automobilindustrie und ihrer Lieferkette genutzt werden muss. Behörden müssen beim Kauf von Fahrzeugen (Pkw, Vans, leichte Nutzfahrzeuge oder Busse) mit gutem Beispiel vorangehen. Wenn in Europa öffentliche Gelder eingesetzt werden, muss sich das in den Auftragsbüchern von Unternehmen mit Produktionsstätten in Europa niederschlagen und für stabile, hochwertige Arbeitsplätze sorgen. Die Bevorzugung von in Europa hergestellten Fahrzeugen im Rahmen der öffentlichen Beschaffung – sowohl für Dienstwagenflotten als auch für den öffentlichen Nahverkehr – sendet ein starkes Signal der Unterstützung. Dies kurbelt nicht nur die Nachfrage an, sondern steht auch im Einklang mit den übergeordneten EU-Zielen der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Förderung der industriellen Autonomie. IndustriAll Europe begrüßt die im Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie festgelegten Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil für die öffentliche Beschaffung und andere Formen öffentlicher Maßnahmen. Dennoch lehnt industriAll Europe den zu weit gefassten geografischen Anwendungsbereich ab, der Waren und Komponenten aus Drittländern, mit denen die EU Freihandelsabkommen unterhält, als gleichwertig mit europäischen Waren behandelt.

Den europäischen Regierungen kommt eine wichtige Rolle zu, wenn es darum geht die Nachfrage wieder anzukurbeln und Europas Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, die in großem Umfang importiert werden, zu verringern. Neben sozial- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Stärkung der Kaufkraft der Beschäftigten und Anhebung der Löhne müssen die Regierungen Anreize schaffen – etwa Steuererleichterungen für emissionsarme Fahrzeuge, Abwrackprämien und günstige Finanzierungsmöglichkeiten –, um Neuwagen erschwinglicher zu machen. Diese Anreize dürfen keine sozial regressiven Auswirkungen auf die Staatshaushalte und die Finanzierung der sozialen Sicherheit haben. Social Leasing-Programme, die einkommensschwächeren Haushalten den Zugang zu Neuwagen zu erschwinglichen Konditionen ermöglichen, müssen Teil des Instrumentariums sein. Durch Zuschüsse für Leasingverträge von Beschäftigten und Familien mit begrenztem Einkommen können Regierungen die Nachfrage nach in Europa hergestellten Fahrzeugen steigern und gleichzeitig soziale Gerechtigkeit fördern. Pilotprogramme in mehreren europäischen Ländern haben bereits vielversprechende Ergebnisse gezeigt und das Potenzial für eine umfassendere Einführung unter Beweis gestellt. Jedes Modell des Social Leasings muss daher zwingend an den Erwerb in Europa hergestellter Fahrzeuge gekoppelt sein, mit wirksamen Schutzmaßnahmen gegen das Risiko einer Überschuldung der am stärksten benachteiligten

Haushalte einhergehen und Teil einer umfassenderen Politik zur Stärkung der Kaufkraft sein, anstatt diese zu ersetzen.

Auch die Autobauer müssen zu diesen Bemühungen beitragen, indem sie Modelle anbieten, die den Gegebenheiten des europäischen Marktes entsprechen, auf dem eine potenzielle Nachfrage nach Millionen von kleinen Elektrofahrzeugen besteht. Anreize für die Produktion sauberer und erschwinglicher Kleinfahrzeuge würden gleichzeitig zur notwendigen Flottenerneuerung beitragen und eine Möglichkeit darstellen, die Absatzmengen wieder zu steigern und Arbeitsplätze in Europa zu sichern. IndustriAll Europe begrüßt den in der Verordnung über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen vorgeschlagenen Anreiz in Form von „Begünstigungen für kleine Elektrofahrzeuge“, fordert jedoch strenge Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil sowie soziale Konditionalitäten, während die politischen Entscheidungsträger\*innen sicherstellen müssen, dass der „Längenschwellenwert“ und der „Begünstigungs-Multiplikator“<sup>1</sup> keine Windfall-Profits für die Automobilhersteller generieren.

Zur Steigerung der Nachfrage nach europäischen Autos bedarf es koordinierter Anstrengungen an mehreren Fronten. Durch die Förderung der Binnennachfrage, die Einbindung von Unternehmensflotten, die Nutzung der öffentlichen Auftragsvergabe und den Ausbau von Social Leasing-Programmen kann Europa nicht nur den Rückgang der Neuzulassungen umkehren, sondern sich auch als Vorreiter für nachhaltige und innovative Mobilität positionieren. Die Frage der Finanzierung ist jedoch von entscheidender Bedeutung: Die Beseitigung der Haushaltszwänge, denen die Mitgliedstaaten aufgrund der makroökonomischen Steuerung der EU unterliegen, ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen, die den anstehenden Herausforderungen gerecht werden.<sup>2</sup>

## 2. Emissionsnormen: Anpassung der Umsetzung, aber keine Abschaffung

Mit dem Automobilpaket erhalten die Automobilhersteller zusätzliche Flexibilität bei den Emissionsminderungszielen. Das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel für 2035 wurde von 100 % auf 90 % gesenkt. Als „Ausgleich“ müssen die Automobilhersteller Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl (in Höhe von 7 %) und Kraftstoffgutschriften (in Höhe von 3 %) nutzen. Darüber hinaus erhalten die Automobilhersteller Begünstigungen (Multiplikator von 1,3 Fahrzeugen) für kleine Elektrofahrzeuge (< 4,2 m), während die Emissionsminderungsziele für den Zeitraum 2030–2032 gemittelt werden.

Aus Sicht von industriAll Europe gehen viele der Vorschläge in die richtige Richtung, sofern sie die regulatorische Stabilität nicht untergraben und mit Auflagen für die Automobilhersteller sowie Garantien für die Beschäftigten einhergehen. Während der Schwerpunkt weiterhin auf der Elektromobilität als Schlüsseltechnologie der Zukunft liegt, erhält die Branche mehr Flexibilität hinsichtlich der Antriebsarten und des Weges zur Erreichung der Klimaziele.

Diese Reihe von Flexibilitäten entspricht den Forderungen der Industrie, wirft jedoch grundlegende Fragen für die Zukunft der Automobilindustrie und ihrer Beschäftigten auf:

- Im vorgeschlagenen Text sind keinerlei soziale Konditionalitäten an die gewährten Flexibilitäten geknüpft. Die Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil bei kleinen Elektrofahrzeugen sind nicht ausreichend. Die Automobilhersteller müssen sich zum Erhalt von Beschäftigung und industriellen Kapazitäten in Europa verpflichten. Europäische Werke sind auch deshalb weit unter ihrer Kapazität ausgelastet, weil OEM gezielt in Low-Cost-Drittländer investieren. Ebenso muss der Vorschlag die Verpflichtung der Automobilhersteller stärken, mit europäischen Zulieferern in Europa zu produzieren. Nicht zuletzt sollte Unternehmen, die keine

<sup>1</sup> Im Vorschlag der Europäischen Kommission zählt ein kleines Elektrofahrzeug (Länge unter 4,2 m) als 1,3 Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Siehe das industriAll Europe-Positionspapier: [Ein europäischer Investitionsplan für gute Industriearbeitsplätze](#)

Tarifverträge einhalten oder keinen sozialen Dialog mit freien und demokratischen Gewerkschaften führen, die Bildung von Emissionsgemeinschaften untersagt sein. Alle der Automobilindustrie gewährten Flexibilitäten sollten an Bedingungen geknüpft sein – vergleichbar mit denen, die im vorgeschlagenen IAA (Art. 18 Abs. 2 Buchst. e) für ausländische Direktinvestitionen vorgesehen sind.

- Die vorgeschlagenen Flexibilitäten lassen unklar, wie die Zukunft der europäischen Automobilindustrie aussehen soll. Angesichts einer sich von Tag zu Tag verschärfenden Klimakrise und einer Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen, die Europa weiterhin Markt- und geopolitischen Turbulenzen aussetzt, ist eine Verzögerung der Emissionsminderungen im Straßenverkehr keine kluge Option. Die vorgeschlagenen Flexibilitäten müssen die regulatorische Stabilität wahren – eine wesentliche Voraussetzung für langfristige Investitionen in die Automobilherstellung und ihre Lieferkette sowie in die Ladeinfrastruktur und die Modernisierung des Stromnetzes. Darüber hinaus ist eine Aufweichung der Vorschriften auf halbem Weg eine Benachteiligung für Vorreiterunternehmen, die massiv investiert haben, und eine Belohnung für Nachzügler, die weiterhin auf veraltete Technologien gesetzt haben.
- Regulatorische Stabilität ist auch von entscheidender Bedeutung für eine sozial gerechte Antizipation und Bewältigung von Veränderungen, insbesondere im Hinblick auf die Kompetenzentwicklung und den Weiterbildungsbedarf. Um einen sozial gerechten industriellen Wandel zu gewährleisten, müssen zudem alle Maßnahmen zur regulatorischen Flexibilität und alle öffentlichen Anreize für den Automobilssektor mit klaren und überprüfbaren Verpflichtungen zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Europa einhergehen. Das bedeutet, dass sich Hersteller, die von öffentlicher Unterstützung, regulatorischer Flexibilität oder Anreizen im Zusammenhang mit der ökologischen Wende profitieren, dazu verpflichten müssen, bestehende Arbeitsplätze zu erhalten, Standortverlagerungen zu vermeiden und die industriellen Kapazitäten in Europa aufrechtzuerhalten. Zudem muss der Übergang zur Elektromobilität durch industrielle und soziale Pläne gesteuert werden, die die Kontinuität der Beschäftigung, die Umschulung der Beschäftigten und die Aufrechterhaltung guter Arbeitsbedingungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie gewährleisten.
- Der Mechanismus für Gutschriften für kohlenstoffarmen Stahl ist zu unterstützen, um einen Leitmarkt für grünen Stahl in Europa zu schaffen. IndustriAll Europe befürwortet dieses Anrechnungssystem, sofern „grüner Stahl“ in Europa hergestellt wird. Eine solche Anrechnung sollte jedoch erst ab 2030 möglich sein, mit einer schrittweisen Ausweitung bis 2035 und darüber hinaus, wobei jedoch die bestehende Lücke zwischen dem derzeitigen Produktionsniveau für kohlenstoffarmen Stahl in der EU und den Mengen, die zur Kompensation des 7-%-CO<sub>2</sub>-Ziels erforderlich wären, nicht außer Acht gelassen werden darf.
- Darüber hinaus sollte die Verordnung ähnliche Mechanismen vorsehen, um Anreize für die Verwendung von umweltfreundlichem Aluminium und Recyclingprodukten „Made in Europe“ in der europäischen Industrie zu schaffen, um so die Emissionen aus der Automobilherstellung zu senken und gleichzeitig umweltfreundliche industrielle Lieferketten in Europa aufzubauen.
- Da die vorgeschlagenen „Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe“ auf erneuerbare Kraftstoffe mit strengen Nachhaltigkeitskriterien beschränkt sind, wird die Produktionskapazität der EU für Biokraftstoffe durch die Verfügbarkeit von Rohstoffen begrenzt sein. E-Fuels werden teuer in der Herstellung sein, da sie kostspielige Ausgangsstoffe und Infrastrukturen erfordern. Darüber hinaus gelten diese alternativen Kraftstoffe biologischen oder synthetischen Ursprungs als unverzichtbar, um Emissionen in schwer zu elektrifizierenden Sektoren wie der Luft- und Seeschifffahrt zu reduzieren. Folglich wird die Rolle alternativer Kraftstoffe bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs – sofern sie überhaupt eine Rolle spielen – auf Mobilitätsnischen beschränkt bleiben und sollte die Führungsrolle der Elektromobilität nicht infrage stellen. Ein gerechter Übergang für die europäischen Beschäftigten in der Automobilindustrie darf nicht auf Illusionen beruhen.

- Aufgrund dieser „Gutschriften für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe“ sollte die Europäische Kommission ihren Vorschlag „zur Zulassung von Fahrzeugen, die nach 2035 ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden“, wie zugesagt vorlegen (Erwägungsgrund der EU-Verordnung 2023/851). Trotz aller Skepsis und Kontroversen hinsichtlich der Verfügbarkeit und der Kosten wirklich nachhaltiger und klimaneutraler alternativer Kraftstoffe sollte diese Perspektive nicht durch Vorschriften blockiert werden. Wenn diese Technologie letztendlich den Klima- und Nachhaltigkeitsanforderungen der EU entspricht, ist es Sache der Unternehmen und Investoren, deren Wirtschaftlichkeit zu bewerten.
- Aktuelle Daten belegen, dass die Emissionen von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor und neuen Plug-in-Hybridfahrzeugen nicht mit den Emissionsminderungszielen der EU im Einklang stehen<sup>3</sup> und bei ihrer derzeitigen Nutzung nicht als Technologien angesehen werden sollten, die den langfristigen Klimazielen der EU entsprechen. Deren weitere Zulassung – unter sonst gleichen Bedingungen – würde bedeuten, die Last der Emissionsminderungen auf andere Emissionsquellen oder andere Sektoren (z. B. energieintensive Industrien, See- und Luftverkehr, Stromerzeugung, Gebäude, Land- und Forstwirtschaft) zu verlagern oder die Ziele des EU-Klimagesetzes infrage zu stellen, die das Rückgrat der EU-Klimapolitik bilden und zur Erfüllung des Pariser Übereinkommens verabschiedet wurden. Wenn größere Flexibilität Raum für Plug-in-Hybride (PHEV) und Range Extender Electric Vehicles (EREV) schafft, auch über das Jahr 2035 hinaus, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um den Anteil des elektrischen Fahrbetriebs bei diesen Fahrzeugen zu erhöhen und ihre Emissionen zu begrenzen (z. B. durch die Verknüpfung der Fahrzeugleistung mit Ladevorgängen, die Verknüpfung von Steuervergünstigungen mit Nutzungsmustern auf der Grundlage von OBFCM-Daten usw.). Andernfalls werden diese Technologien als „Greenwashing“ der Automobilindustrie diskreditiert.
- Wenn die EU hingegen in einem klimaneutralen Europa eine industrielle Zukunft für EREV und PHEV sieht, muss dies mit einem kohärenten Maßnahmenpaket einhergehen. Eine Verschärfung des Nutzungsfaktors, bevor Maßnahmen zur drastischen Emissionsreduzierung bei der Nutzung dieser Technologien umgesetzt werden, könnte diese Technologien vom Markt verdrängen und zu Arbeitsplatz- und Know-how-Verlusten führen. Daher schlägt industriAll Europe vor, den Nutzfaktor zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu verschärfen.
- IndustriAll Europe unterstützt den von der Kommission vorgeschlagenen „Banking-and-Borrowing“-Ansatz, der es ermöglicht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen verkaufter Neuwagen über mehrere Jahre zu bewerten, ohne dass über den gesamten Zeitraum höhere Emissionen zulässig sind.
- IndustriAll Europe befürwortet eine Lebenszyklusanalyse für alle Technologien und betont die Notwendigkeit, den Anteil dekarbonisierter Quellen an der in Europa erzeugten Elektrizität über die derzeitigen 70 % hinaus zu erhöhen, um sicherzustellen, dass die Elektrifizierung echte Emissionsminderungen bewirkt und die Emissionen nicht vom Auspuff auf Kraftwerke verlagert.

Die vorgeschlagenen Flexibilitäten dürfen nur gezielte Anpassungen eines Rechtsrahmens und einer Strategie sein, die stabil bleiben und im Einklang mit den wichtigsten politischen Zielen Europas stehen müssen: Aufbau industrieller Resilienz und Erreichung der Klimaneutralität bei gleichzeitiger Umsetzung eines gerechten Übergangs für die Beschäftigten. Sie dürfen kein weiterer Blankoscheck für multinationale Unternehmen sein und müssen an strenge Auflagen hinsichtlich Investitionen und Beschäftigung zugunsten der Beschäftigten der europäischen Automobilindustrie und ihrer Lieferkette geknüpft sein.

---

<sup>3</sup> ICCT zufolge liegen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neu zugelassener Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (einschließlich Hybrid- und Mild-Hybrid-Fahrzeugen) bei 131 g/km, während die durchschnittlichen Emissionen von Neufahrzeugen unter Einbeziehung von Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV) 120 g/km erreichen.

### 3. Made in Europe mit hochwertigen Arbeitsplätzen

Im Zuge der Umstellung Europas auf Elektromobilität müssen gute Arbeitsplätze geschaffen und nicht vernichtet werden. Ziel der Gewerkschaften ist es, sicherzustellen, dass der industrielle Wandel die Produktionsbasis Europas stärkt und gleichzeitig Arbeitnehmerrechte und Entgelte geschützt sowie die langfristige Beschäftigungssicherheit gewährleistet werden. Dies bedeutet, die gesamte Wertschöpfungskette – von Rohstoffen und Batteriezellen über Leistungselektronik und Software bis hin zur Endmontage der Fahrzeuge – unter Einhaltung hoher sozialer und ökologischer Standards in Europa zu verankern. IndustriAll Europe unterstützt daher hohe Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil bei Fahrzeugen und deren Lieferkette, wie im Automobilpaket vorgeschlagen und im Rechtsakt zur Beschleunigung der Dekarbonisierung der Industrie näher ausgeführt.<sup>4</sup> 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. Arbeitsplätze zu sichern bedeutet auch, die Qualität der Arbeit zu sichern. Der Wandel der europäischen Automobilbranche muss auf der uneingeschränkten Achtung der grundlegenden Arbeitnehmerrechte, der Tarifverhandlungen und des sozialen Dialogs beruhen. Alle Unternehmen, die in der europäischen Wertschöpfungskette der Automobilbranche tätig sind – darunter Hersteller, Zulieferer, das Vertriebsnetz sowie neue Unternehmen im Bereich der Elektrifizierungstechnologien – müssen die geltenden Tarifverträge, die europäischen Arbeitsnormen und die Arbeitsbedingungen einhalten, die das europäische Sozialmodell auszeichnen.

Leider befürchtet industriAll Europe, dass die Wirkung der „Made in Europe“-Anforderungen durch Schlupflöcher abgeschwächt wird. So wären beispielsweise öffentliche Auftraggeber bei einem Preisunterschied von mehr als 25 % von der Verpflichtung befreit, in ihren öffentlichen Vergabeverfahren eine europäische Anforderung anzuwenden. IndustriAll Europe ist der Ansicht, dass die Schwelle für diese Befreiung auf einem wesentlich höheren Preisunterschied basieren oder ganz aus dem IAA gestrichen werden muss.

Nach Ansicht von iAE darf die geografische Definition von „Made in Europe“ keine unüberwindbare Barriere zwischen der EU-27 und ihren Nachbarn schaffen, die Europa noch weiter zersplittern und schwächen würde. Die industriellen Wertschöpfungsketten Europas reichen über die Grenzen der EU-27 hinaus, und iAE hält es für wichtig, starke wirtschaftliche Beziehungen auf dem gesamten Kontinent aufrechtzuerhalten, um sicherzustellen, dass Europa ein Raum des gemeinsamen Wohlstands, der Solidarität und des Friedens bleibt. Daher setzt sich iAE weiterhin für eine ausgewogene geografische Definition von „Made in Europe“ ein, vorbehaltlich der Einhaltung des gemeinschaftlichen Besitzstands, bei der *„zusätzlich zu den Ländern, die Teil des Binnenmarktes sind (EU- und EFTA-Mitgliedstaaten) ... die Beitrittskandidaten als Teil des ‚Buy European‘-Raums betrachtet werden [sollten]. Voraussetzung sollte allerdings sein, dass strenge Vorschriften Sozial- und Umweltdumping verhindern. In gleicher Weise sollten Produkte, die den Ursprungsregeln des Handels- und Kooperationsabkommens zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich entsprechen, als europäisch angesehen werden. Dennoch muss die Ausweitung des Anwendungsbereichs der ‚Buy European‘-Regelung von Bedingungen der sozialen und ökologischen Gegenseitigkeit begleitet werden.“* (Siehe [Stellungnahme von iAE zum Clean Industrial Deal](#).)

*Made in Europe* ist nicht nur eine geografische Angabe. IndustriAll Europe setzt sich für eine koordinierte Industriepolitik ein, die öffentliche Investitionen, strategische Beschaffung und Regeln für fairen Handel miteinander verbindet, um einen Wettlauf nach unten zu verhindern. Europäische Fördermittel für Gigafabriken, Recycling-Anlagen und umweltfreundliche Fertigung sollten an verbindliche Verpflichtungen in Bezug auf Tarifverhandlungen, Weiterbildungsprogramme und Arbeitsplatzqualität geknüpft sein.

---

<sup>4</sup> Siehe iAE- Positionspapier zu [Made in Europe](#)

Gleichzeitig müssen starke Rahmenbedingungen für einen gerechten Übergang die von der Abkehr von Verbrennungsmotoren betroffenen Beschäftigten unterstützen, einschließlich garantierter Umschulungen, Einkommenssicherung und Mitbestimmung der Beschäftigten bei Umstrukturierungsentscheidungen.

In den aktuellen turbulenten Zeiten ist „Made in Europe“ auch für Resilienz und Souveränität von entscheidender Bedeutung. Europa kann sich bei kritischen Batteriematerialien oder fortschrittlichen Komponenten nicht auf externe Lieferanten verlassen, ohne sowohl Arbeitsplätze als auch die strategische Autonomie zu gefährden. Daher unterstützt industriAll Europe den Aufbau einer europäischen Batterie-Wertschöpfungskette und begrüßt die *Batterie-Booster*-Ziele. Die vorgeschlagene Finanzierung – 1,8 Mrd. EUR, davon 1,5 Mrd. EUR für die Batteriezellenherstellung in Form von zinslosen Darlehen und 300 Mio. EUR für kritische Rohstoffe – scheint jedoch bei Weitem nicht auszureichen, um zu den weltweit führenden Regionen in der Batterieherstellung aufzuschließen. Zudem ist die vorgeschlagene Finanzierung weder neu noch zusätzlich. Gemäß dem Vorschlag der Europäischen Kommission soll sie aus dem Innovationsfonds bereitgestellt werden, der zwar eine wichtige Quelle zur Finanzierung grüner Industrieprojekte ist, aber auch bereits überzeichnet ist. Die Finanzierung von Batterien ist von strategischer Bedeutung. Sie muss durch zusätzliche, stabile und angemessene Mittel unterlegt sein und sollte anderen Sektoren nicht die Mittel entziehen, die diese für ihre Dekarbonisierung benötigen. IndustriAll Europe betont zudem die Bedeutung eines Lieferkettenansatzes für Batterien, beginnend mit nachhaltigen europäischen Abbau- und Raffinationskapazitäten, dem Ausbau von Kreislaufwirtschaftsmodellen und der Gewährleistung, dass importierte Rohstoffe strenge Arbeits- und Umweltstandards erfüllen, und fördert dabei gleichzeitig Resilienz und wirtschaftliche Sicherheit.

„Made in Europe“ sollte nicht als Hinwendung zu Protektionismus und wirtschaftlicher Autarkie verstanden werden, die weder möglich noch wünschenswert sind, insbesondere in einem handelsintensiven Sektor wie der Automobilindustrie. „Made in Europe“ ist vielmehr ein Weg, um die strategischen Interessen Europas und sein Wirtschaftsmodell in einer trotz zunehmender Handelsspannungen weiterhin globalen Wirtschaft besser zu verteidigen. Das bedeutet, dass Europa weiterhin offen für ausländische Investitionen bleiben muss, die für eine in globale Lieferketten eingebundene Marktwirtschaft von entscheidender Bedeutung sind. Offenheit sollte jedoch nicht Regellosigkeit bedeuten, und industriAll Europe unterstützt die im IAA festgelegten Auflagen für ausländische Investitionen in strategischen Sektoren wie der Automobil- oder der Batterieindustrie. Diese Investitionen sind willkommen, müssen aber auch der europäischen Industrie zugutekommen und Europas Bemühungen um mehr Resilienz unterstützen. Sie müssen zu einem echten Technologietransfer führen und die Forschung und Entwicklung in Europa fördern, was eine entscheidende Voraussetzung für den Erhalt einer innovativen und widerstandsfähigen Industrie in Europa ist. Die vorgeschlagenen verbindlichen sozialen Konditionalitäten müssen der Eckpfeiler des IAA-Ansatzes der EU im Umgang mit ausländischen Direktinvestitionen bleiben, um sicherzustellen, dass diese dazu beitragen, stabile und hochwertige Arbeitsplätze im europäischen Automobilsektor und seiner Lieferkette zu erhalten. Aus dieser Perspektive ist die Vorgabe, dass mindestens 50 % der Arbeitskräfte aus Arbeitnehmer\*innen aus der EU bestehen müssen, zu niedrig, um neue Arbeitsplätze für die in Europa lebenden Beschäftigten zu sichern. Ebenso ist die Vorgabe von mindestens 30 % europäischer Vorleistung in den in der EU auf den Markt gebrachten Produkten zu schwach.

In diesem Zusammenhang muss die öffentliche Unterstützung für die Automobilbranche an klare soziale Kriterien geknüpft werden. Unternehmen, die öffentliche Mittel auf europäischer oder nationaler Ebene erhalten, müssen sich verpflichten, Arbeitsplätze zu sichern, in die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten zu investieren und den sozialen Dialog mit den Gewerkschaften uneingeschränkt zu wahren. Die Einführung sozialer Konditionalitäten im Zusammenhang mit öffentlichen Mitteln wird dazu beitragen,

dass der Wandel der europäischen Automobilbranche sowohl der Industrie als auch den Beschäftigten zugutekommt.

Letztendlich muss „Made in Europe“ mehr bedeuten als nur Produktion in Europa – es muss für eine faire, wirklich nachhaltige industrielle Entwicklung stehen, die Beschäftigte stärkt, Gemeinschaften fördert und Europa als weltweiten Vorreiter bei der Herstellung sozial verantwortlicher Mobilitätslösungen positioniert.