VDA | Verband der Automobilindustrie

Position

„Green-Deal-Industrial-Plan“ der EU-Kommission

Die Europäische Kommission hat im Frühjahr 2023 mehrere industriepolitische Papiere vorgelegt:

- **am 01. Februar** den „Green-Deal-Industrial-Plan“ (GDIP)
- **am 09. März** (als Teil des GDIP) den „Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge des Angriffs Russlands auf die Ukraine – Krisenbewältigung und Gestaltung des Wandels“
- **am 16. März** (als Teil des GDIP) den Vorschlag zum „Net-Zero-Industry-Act“ sowie für einen Critical Raw Materials Act

Mit dem vorliegenden Positionspapier nimmt der VDA zu diesen Dokumenten Stellung.

Berlin, Mai 2023

Executive Summary

Durch die jüngsten industriepolitischen Initiativen der USA und Chinas (IRA, Fünf-Jahresplan 2021 – 2025) ist die EU im weltweiten Wettbewerb der Produktionsstandorte noch stärker herausgefordert als je zuvor. Es ist zu **begrüßen, dass die EU-Kommission dies erkannt hat und mit der Vorlage des „Green-Deal-Industrial-Plan“ nicht nur die Transformation hin zur Klimaneutralität beschleunigen, sondern auch eine Antwort auf diese Herausforderung im Standortwettbewerb geben will.** Diesbezüglich ist der Plan ein sehr beachtenswerter Vorstoß, der die Standortattraktivität der EU tendenziell verbessert. Vor allem bei den Möglichkeiten zur Förderung der Transformation in den bestehenden EU-Industriezentren bleibt er jedoch hinter den Erfordernissen zurück. Der Plan besteht aus vier Säulen:

- Kern der Säule 1 des Plans ist die **Genehmigungsbeschleunigung bei Neu- und Erweiterungsinvestitionen.** Hierzu wählt die Kommission den richtigen Ansatz, indem sie den **Mitgliedstaaten** im Vergleich zu heute **verkürzte Fristen** vorgibt, **innerhalb derer sie über Anträge für den Neu- oder Ausbau von Produktionsstätten für „CO_2-Net-to-Null-Technologien“ entscheiden müssen.** Die Genehmigungsbeschleunigungen beziehen sich zwar auch auf alle Produktionsstätten für Technologien, die für den CO_2-armen bzw. CO_2-freien Fahrzeugantrieb erforderlich sind (z.B. Batterien, Elektrolyseure, Brennstoffzellen), aber offenbar nicht auf Produktionsstätten für die eigentliche Fahrzeugfertigung. Hier wäre von der Kommission nachzubessern.

- Im Rahmen von Säule 2 (schnellerer Zugang zu Finanzmitteln) nimmt die Kommission eine **Überarbeitung des Beihilferahmens** dahingehend vor, dass unternehmerische Investitionen in die Produktion von Klimaschutztechnologien stärker als bisher durch bedarfsgerechte Förderung angereizt werden können – nicht zuletzt auch, um eine Produktionsabwanderung nach außerhalb der EU zu vermeiden. **Das ist zu begrüßen**. Die für die Hochskalierung der transformationsrelevanten Technologien vorgesehene Beihilfeintensität und -obergrenze dürfte jedoch nicht ausreichend sein, um in allen Fällen eine Produktionsabwanderung zu vermeiden. Problematisch ist, dass bessere Fördermöglichkeiten auf ausgewiesene EU-Fördergebiete begrenzt werden und damit für die bestehenden Industriezentren nicht zur Verfügung stehen. Zudem ist die von der Kommission genannte Liste der Produkte, deren Produktionsausweitung künftig gefördert werden kann, aus Sicht der Automobilindustrie unvollständig. Es werden zwar u.a. *„Batterien“* und *„Elektrolyseure“* aufgeführt, nicht aber Permanentmagnete für Elektrofahrzeuge und die Schaffung von Produktionsanlagen zur Fertigung von Elektrofahrzeugen.

- Es ist erfreulich, dass der Industrial-Plan mit Säule 3 auch die **Qualifikationssicherung** adressiert. Hier sind die Handlungsmöglichkeiten der EU aber begrenzt.

- **Zu begrüßen ist auch, dass die Kommission sich im Rahmen von Säule 4** (*„offener Handel und widerstandsfähige Lieferketten“*) **zum Freihandel bekennt** und ankündigt, die Umsetzung von Freihandelsabkommen voranzutreiben. Schließlich ist die EU durch ihre hohe Exportquote mehr als die USA und China auf offene Märkte, auf freien Handel und auf florierenden Export angewiesen, um ihr Wohlstandsmodell zu verteidigen. Gleichzeitig ist in der EU in jüngster Zeit jedoch auch eine Hinwendung zu potenziell marktbeschränkenden Instrumenten zu beobachten (Instrumente zum *„Schutz des Binnenmarktes gegen unfaire Handelspraktiken“* anderer globaler Player), zu denen sich auch der Industrial-Plan bekennt. Bei der Anwendung dieser Instrumente sollte aus Sicht der Automobilindustrie aber darauf geachtet werden, dass sie nur als letzte Maßnahme eingesetzt werden und nur bei nachweislichen Wettbewerbsverzerrungen.

Hintergrund

Mit dem „Green-Deal-Industrial-Plan“ nimmt die Kommission quasi eine Weiterentwicklung und Konkretisierung ihrer in der überarbeiteten Industriestrategie vom Mai 2021 skizzierten Pläne zur Unterstützung der Industrie auf ihrem Weg zur Klimaneutralität vor – dies auch vor dem Hintergrund der seitherigen politischen Ereignisse: Zum einen hat der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine die in der Coronapandemie gewonnene Erkenntnis nochmal verstärkt, dass Lieferketten verwundbar sind und dass die Versorgung der Industrie mit Vorleistungsprodukten resilienter und auch gegen geopolitische Risiken abgesichert werden muss. Zum anderen haben auch andere Player wie die USA und China Klimaschutz und die Entwicklung sauberer Technologien in ihrer politischen Agenda deutlich höher priorisiert als bisher (USA: IRA, China: Fünf-Jahresplan 2021 – 2025) und fordern mit ihren staatlichen Investitionen, aber auch mit ihren teils protektionistischen Maßnahmen auf diesem Gebiet die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie heraus. Der „Green-Deal-Industrial-Plan“ stützt sich dazu auf vier Säulen:

- **Säule 1: Schaffung eines berechenbareren und vereinfachten Regelungsumfeldes**
- **Säule 2: Schnellerer Zugang zu ausreichenden Finanzmitteln**
- **Säule 3: Verbesserung der Mitarbeiterqualifikation**
- **Säule 4: Offener Handel und widerstandsfähige Lieferketten**

Bei dem Plan handelt es sich zunächst lediglich um eine nicht-legislative Mitteilung der Kommission, die keiner Konsultation oder Zustimmung durch Parlament oder Mitgliedstaaten bedarf. Die wichtigsten Teile der Säulen 1 und 2 des Plans wurden von der Kommission bereits konkretisiert durch

- den Vorschlag für eine „Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Ökosystems für die Herstellung von Produkten mit Net-to-Null-Technologie (Net Zero Industry Act)“ sowie den Vorschlag für eine „Verordnung zu kritischen Rohstoffen (Critical Raw Materials Act)“ vom 16. März 2023, sowie durch

- die Mitteilung der Kommission zum „Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge des Angriffs Russlands auf die Ukraine – Krisenbewältigung und Gestaltung des Wandels“ vom 09. März 2023.

Die Mitteilung der Kommission zum befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen trat mit Veröffentlichung der Mitteilung zum 09. März 2023 bereits in Kraft.Zum „Net-Zero-Industry-Act“ wurde ein Konsultationsverfahren eröffnet, das am 27. Juni 2023 endet. Danach wird der „Net-Zero-Industry-Act“ im Trilog zwischen Kommission, Parlament und Mitgliedstaaten verhandelt und beschlossen. Auch zum Critical Raw Materials Act (CRMA) besteht bis zum 22. Mai 2023 die Möglichkeit, (erneut) Feedback zugeben. Der VDA hatte sich bereits an einer ersten Konsultation im vergangenen Jahr beteiligt. Auch der CRMA soll zeitnah im Trilog beschlossen werden. Die Säulen 3 und 4 wurden bislang nicht weiter konkretisiert.

Grundsätzliche Einordnung

Es ist **zu begrüßen, dass die Kommission** mit der Vorlage des „Green-Deal-Industrial-Plan“ ihren **Handlungsbedarf konkretisiert, um die EU-Industrie in ihrer Transformation hin zur Klimaneutralität zu unterstützen und die jüngsten industriepolitischen Initiativen anderer globaler Akteure als zusätzlichen Ansporn versteht, die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts EU abzusichern.** Hierzu weist der Plan zahlreiche richtige Maßnahmen auf, hat jedoch auch einige Schwachpunkte:

- Mit der Vorlage des Plans zeigt die Kommission, dass sie erkannt hat, dass die EU sich in einem zunehmend härter werdenden Standortwettbewerb insbesondere mit den USA und China befindet und behaupten muss. Dazu weist ihr Plan in die richtige Richtung, bleibt aber teilweise hinter den Erfordernissen zurück: Mit der Neugestaltung des Beihilferahmens ermöglicht sie fortan die Förderung nicht mehr nur der Entwicklung, sondern auch der Hochskalierung transformationsrelevanter Technologien – ein Novum in ihrer Förderpolitik. Die neu geschaffenen Fördermöglichkeiten dürften jedoch nicht ausreichen, um in allen Fällen Investitionsentscheidungen zugunsten ihrer globalen Standortkonkurrenten und gegen die EU zu vermeiden. Als schärfste Waffe hat die Kommission dazu die „Matching-Aid-Klausel“ konzipiert, die für ein konkretes Investitionsprojekt Fördergleichheit mit Nicht-EU-Standorten herstellen soll. Deren Anwendung wird jedoch auf die ausgewiesenen EU-Fördergebiete begrenzt, so dass sie für die Unterstützung der Hochskalierung von Transformationstechnologien in den bestehenden EU-Industriezentren keinen Nutzen hat und damit quasi ins Leere läuft.

- **Industriepolitik** zielt nicht nur darauf ab, Industrie auf bestimmte politische und gesellschaftliche Ziele auszurichten. Sie basiert auch auf der Logik, sich auf den vermuteten Zukunftsmärkten einen zeitlichen Vorsprung vor den Wettbewerbern und eine temporäre Alleinstellung zu erarbeiten, um darüber Exporterlöse zu generieren. Diesen Anspruch formuliert auch der Industrial-Plan (*„dem Spiel immer einen Schritt voraus“, „Vorreiterrolle“*). **Mit dieser Strategie Exporterlöse generieren zu können, setzt jedoch zwingend ein größtmögliches Maß an Technologieneutralität** voraus in allen Dimensionen – der Regulierung und Standardisierung, der Förderung und der Sicherung der Versorgung mit Vorprodukten. Andernfalls besteht die Gefahr, dass in der Rückschau festgestellt werden muss, eine Technologie favorisiert zu haben, die sich allenfalls hierzulande, aber nicht im weltweiten Wettbewerb durchgesetzt hat. Nur Technologieneutralität gewährleistet in der volkswirtschaftlichen Produktionsstruktur die Flexibilität, die nötig ist, zu reagieren und „mit dabei zu sein“, wenn sich in späteren Jahren im weltweiten Wettbewerb Technologie-Favoriten herauskristallisieren. Hier gilt das gleiche Vorsichtsprinzip wie bei der Versorgung mit Vorprodukten: Diversifizierung zählt. Leider verzichtet der Industrial-Plan darauf, Technologieneutralität als zentrales Leitprinzip prominent hervorzuheben. Dies hätte auch Gelegenheit gegeben, die Bedeutung des Emissionshandelssystems nicht nur für eine volkswirtschaftlich kosteneffiziente, sondern auch für eine technologieneutrale CO_2-Reduktion herauszustellen und sich zu einer langfristigen Integration der beiden Emissionshandelssysteme zu bekennen.

- **Der Green Deal im Allgemeinen und der Industrial-Plan im Besonderen weisen der Industrie in erster Linie eine dem Klimaschutz dienende Funktion zu**, wobei die Industrie während ihres Transformationsprozesses auch wettbewerbsfähig gegenüber den anderen Industrieregionen dieser Welt gehalten werden müsse. Implizit wird davon ausgegangen, dass durch die Transformation als Nebenprodukt auch automatisch Wachstum erzeugt wird (s.o.). **Es wäre wünschenswert gewesen, wenn die Kommission in ihrem Plan auch Wachstum als ausdrückliches Ziel ihrer Politik genannt hätte.** Sie hätte damit auch das Versäumnis aus ihrer Industriestrategie von 2021 nachholen können, ein Langfristziel für die Industriestärkung zu definieren, so wie ein solches auch für die CO_2-Reduktion definiert wurde (Klimaneutralität 2050). Nur durch die Definition eines solchen Ziels (z.B. x% Wachstum der industriellen Bruttowertschöpfung bis zum Jahr x) entsteht eine Selbstbindung, die echten Handlungsdruck erzeugt und die eine öffentliche und politische Aufmerksamkeit schafft für die Notwendigkeit einer Stärkung der EU-Industrie. Der Verzicht auf eine solche Zieldefinition, wie sie beispielsweise einst die Lissabon-Strategie im Jahr 2000 vorgenommen hat („wettbewerbsfähigste Wirtschaftsregion der Welt bis 2010“, 3% Wirtschaftswachstum p.a.), lässt den Eindruck entstehen, die Kommission wolle sich diesen Handlungsdruck – anders als bei der CO_2-Reduktion – vorsichtshalber nicht auferlegen. Dabei hätte sie allen Grund dazu, industrielles Wirtschaftswachstum mit allen Kräften anzupeilen. Im letzten Jahrzehnt war sie nach Japan die am langsamsten wachsende Wirtschaftsregion der Welt. Sie sollte den Anspruch haben, nicht nur die weltweit ehrgeizigsten Klimaziele zu haben, sondern auch die ehrgeizigsten Wachstumsziele.

- Der „Green-Deal-Industrial-Plan“ zielt darauf ab, die Industrie bei ihrer Transformation hin zur Klimaneutralität zu unterstützen. Zugleich steht die Industrie aber auch vor der Herausforderung der digitalen Transformation ihrer Produktion und ihrer Produkte. Die digitale Transformation wird an verschiedenen Stellen des „Green-Deal-Industrial-Plan“ zwar mit angesprochen. Für sie werden aber keine strategischen Maßnahmen definiert. Es wäre zu wünschen, dass die Kommission dies in naher Zukunft nachholt, indem sie als Pendant zum jetzigen Plan auch einen Plan für die digitale Transformation vorlegt – nicht zuletzt auch deswegen, weil die digitale Transformation einen Beitrag zum Gelingen für die Transformation hin zur Klimaneutralität leisten kann.

Zur Bewertung im Einzelnen:

Säule 1:
Die Schaffung eines berechenbareren und vereinfachten Regelungsumfeldes

„Net Zero Industry Act“ - mit der Beschleunigung der Genehmigungsverfahren wird der richtige Ansatz gewählt

Kommissionsmaßnahme:
In ihrem Green-Deal-Industrial-Plan kündigt die Kommission an, mit einem *„Net-Zero-Industry Act“* die industrielle Fertigung von so genannten „CO_2-Netto-Null-Technologien“ zu erleichtern, z.B. *„durch Verkürzung der Dauer von (bei den nationalen Behörden angesiedelten) Genehmigungsverfahren“* für die Anpassung von Produktionskapazitäten. Am 16. März 2023 hat die Kommission ihren Verordnungsvorschlag zum *„Net-Zero-Industry-Act“* vorgelegt. Dieser sieht im Kern folgendes vor:

- Als „Netto-Null-Technologien“ definiert die Kommission *„Technologien für erneuerbare Energien, Technologien für die Strom- und Wärmespeicherung, Wärmepumpen, Netztechnologien, Technologien für erneuerbare Brennstoffe nicht-biologischen Ursprungs, Technologien für nachhaltige alternative Brennstoffe, Elektrolyseure und Brennstoffzellen, Nuklearenergie, Technologien für die Abscheidung, Nutzung und Speicherung von Kohlendioxid sowie Technologien für die Energieeffizienz von Energiesystemen.“* Dabei bezieht sich die Kommission sowohl auf die Endprodukte, als auch auf Komponenten/Vorprodukte sowie auf die Maschinen, die für deren Produktion erforderlich sind.

- Ziel des Vorschlags ist, dass *„die Produktionskapazität der strategischen Netto-Null-Technologien in der Union bis 2030 mindestens 40 % des jährlichen Errichtungsbedarfs der Union an den Technologien erreicht, die zur Erreichung der EU-Klimaziele nötig sind“.*

- Um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, müssen die Mitgliedstaaten *„eine zuständige nationale Behörde benennen, die für die Erleichterung und Koordinierung des Genehmigungsverfahrens für Herstellungsprojekte mit Netto-Null-Technologie…..zuständig ist“.* Sie soll als *„der einzige Ansprechpartner für den Antragssteller im Genehmigungsverfahren dienen (one-stop-shop).“*

- Die Behörde muss über den Antrag für eine Neuinvestition innerhalb von maximal 18 Monaten entscheiden, bei einem Antrag für eine reine Erweiterung bestehender Kapazitäten innerhalb von maximal 9 Monaten. Infolgedessen ist der Mitgliedstaat gezwungen, seine für die Prüfung und Genehmigungen verfügbaren Personalkapazitäten vorrangig auf die Bearbeitung der Anträge der „Netto-Null-Technologien“ zu konzentrieren.

- Außerdem gibt es noch so genannte „strategische Netto-Null-Technologien“. Sie sind eine Teilmenge der Liste der oben aufgeführten „normalen“ Netto-Null-Technologien (ohne Kerntechnologie sowie ohne Technologien für erneuerbare Brennstoffe nicht-biologischen Ursprungs oder Technologien für nachhaltige alternative Brennstoffe). Dazu gehören auch

„Batterien/Speichertechnologien“, sowie *„Elektrolyseure und Brennstoffzellen“.* Bei diesen Technologien kann ein Unternehmen unter gewissen Bedingungen sein Investitionsprojekt als *„strategisches Netto-Null-Projekt*“ anerkennen lassen. Dazu muss es allerdings verschiedene Nachweise liefern z.B. zur Bedeutung des Projektes *„für die Widerstandsfähigkeit des EU-Energiesystems“* oder für die *„Wettbewerbsfähigkeit und die Schaffung von Arbeitsplätzen“.* Darüber hinaus ist noch ein Geschäftsplan einzureichen, *„in dem die finanzielle Tragfähigkeit des Projekts im Einklang mit dem Ziel der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze bewertet wird“.*

- Die nationale Stelle muss innerhalb eines Monats darüber entscheiden, ob das Projekt als *„strategisches Netto-Null-Projekt“* anerkannt wird.

- Wird ein Projekt als *„strategisches Netto-Null-Projekt“* anerkannt, muss die nationale Genehmigungsbehörde über die Genehmigung der Investition (Neubau oder Erweiterung) noch schneller entscheiden als bei den „normalen“ Netto-Null-Technologien.

VDA-Bewertung:
Es ist sehr zu **begrüßen**, dass die Kommission den administrativen Prozess zur Genehmigung der Modernisierung oder Erweiterung von Produktionsanlagen als einen wichtigen Hebel zur Beschleunigung des Hochlaufs transformationsrelevanter Technologien erkennt und dazu beitragen will, diesen Prozess auf der Ebene der Mitgliedstaaten zu vereinfachen und zu verkürzen. Heutzutage können Genehmigungsverfahren mitunter mehrere Jahre dauern. Das erschwert den Unternehmen die Investitionsplanung, behindert eine schnelle Transformation und schadet nicht zuletzt der EU als Investitionsstandort. Die Kommission wählt für die Genehmigungsbeschleunigung den richtigen Ansatz, indem sie den Mitgliedstaaten klare Fristen für die Genehmigungsdauer vorgibt. Sie trägt damit dazu bei, dass diese ihre für die Prüfung und Genehmigungen verfügbaren Personalkapazitäten auf die Bearbeitung der Anträge der „Netto-Null-Technologien“ konzentrieren und damit zeitlich priorisieren.

Letztlich wird die Praktikabilität des Ansatzes aber auch davon abhängen, ob die Mitgliedstaaten über die erforderlichen Personalressourcen überhaupt verfügen, zumal ein Grund für die heutigen langen Genehmigungsdauern ist, dass Fachkräfte mit entsprechender naturwissenschaftlich-technischer Ausbildung bereits heute auch im Öffentlichen Dienst fehlen.

Die im Verordnungsvorschlag aufgeführte **Liste der so genannten „Netto-Null-Technologien“ enthält alle wichtigen Technologien, die für den CO_2-armen bzw. CO_2-freien Fahrzeugantrieb erforderlich sind** (z.B. *„Technologie zur Stromspeicherung“*). **Er bezieht sich aber offenbar nicht auf Produktionsstätten für die eigentliche Fahrzeugfertigung.** Investitionen in die Erweiterung oder den Neubau von Werken zum Bau von E-Fahrzeugen (Zusammenführung von Karosserie, Elektromotor und Batterie) hätten demzufolge keine Aussicht auf schnellere Genehmigungszeiten (und würden womöglich sogar länger als heute auf eine Genehmigung warten, weil die Genehmigungsbehörden ihre Ressourcen auf die „Netto-Null-Technologien“ konzentrieren). Allerdings macht es keinen Sinn, Genehmigungsbeschleunigung nur für Teile der Wertschöpfungskette vorzusehen, nicht aber für die letzte Wertschöpfungsstufe der Kette, da die frühzeitigere Produktion weiter vorne in der Kette dann hinten nicht weiterverarbeitet werden kann und die Kette dann als Ganzes ins Stocken gerät. Die Kommission hat mit dem Verordnungsvorschlag die erklärte Absicht, die gesamte Wertschöpfungskette der „Netto-Null-Technologien“ einzubeziehen und hat richtigerweise daran gedacht, alle ihre vorgelagerten Stufen zu berücksichtigen („Netto-Null-Technologien“ selber, als auch ihre Komponenten, als auch die Maschinen, die zu deren Herstellung nötig

sind). Sie muss dann aber auch an die letzte (und nachgelagerte) Stufe denken.

Unklar ist zudem, wie das in dem Vorschlag definierte Ziel zu verstehen ist, dass die Produktionskapazität der strategischen Netto-Null-Technologien in der Union bis 2030 mindestens 40 % des jährlichen Errichtungsbedarfs der Union an den Technologien erreichen soll. Es muss sichergestellt sein, dass die Maßnahmen zur Genehmigungsbeschleunigung auch dann weiterhin gelten, wenn bei einer Technologie dieser Wert überschritten ist. Schließlich ist die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren eine Daueraufgabe, die nach Erreichung eines Schwellenwertes nicht obsolet wird.

Auch ist **nicht sicher, ob die Fragen, die die Unternehmen** laut Verordnungsvorschlag **beantworten müssen, um** für ein bestimmtes Investitionsprojekt den bevorzugten **Status als strategisches „Netto-Null-Projekt“ zu erhalten**, von Unternehmen in allen Fällen **überhaupt hinreichend beantwortbar sind** (z.B. *„erhöht ein bestimmtes Investitionsprojekt die Produktionskapazität eines Teils der Wertschöpfungskette einer „Netto-Null-Technologie“, bei der die Union in hohem Maße von Einfuhren aus einem einzigen Drittland abhängig ist?“*). Zudem ist fraglich, was die Kommission unter einem *„Geschäftsplan“* versteht, den die Unternehmen vorlegen müssen. Hier wäre sicherzustellen, dass die Unternehmen nicht gezwungen sind, unternehmenssensible Daten oder gar Geschäftsgeheimnisse offenzulegen.

Normung als strategisches Instrument zu sehen, ist richtig, sie muss aber von Industrieseite initiiert werden

Kommissionsvorschlag:
Als eine weitere Maßnahme im Rahmen des „Net-Zero-Industry Act“ benennt die Kommission die Entwicklung von Normen. In ihrem „Green-Deal-Industrial-Plan“ heißt es hierzu, dass sie erwäge, sich *„zu ermächtigen, zur Einführung europäischer Normen von Schlüsseltechnologien aufzufordern“.*

VDA-Bewertung:
Die Kommission betont zurecht, dass die Entwicklung von Normen nicht zuletzt auch ein Instrument ist, um Vorteile im globalen Wettbewerb zu generieren.

Darüber hinaus leisten Europäische Normen und Standards einen wesentlichen Beitrag zur Bildung und Festigung des europäischen Binnenmarktes, und können sowohl zur Vermeidung strategischer Abhängigkeiten sowie zur schnelleren Anwendung und Verbreitung transformationsrelevanter Technologien beitragen. Um den Anspruch einer weltweiten Technologieführerschaft zu erreichen, muss Europa dafür sorgen, dass eigene Normen internationale Anerkennung finden, idealerweise durch eine parallele Herausgabe Europäischer Normen über die etablierten internationalen Normungsorganisationen ISO und IEC.

Der Erfolg von Normung beruht dabei auf dem etablierten „bottom-up-Ansatz“, d.h. die Wirtschaft erkennt aufgrund ihrer Expertise den Bedarf und definiert das Normungsprojekt auf Basis ihrer Produkt- und Technologiestrategie, sowie der Kenntnis der Marktoptionen. Auf diese Weise initiierte Normen finden dann auch schnell eine breite Anwendung. **Der von der Kommission demgegenüber offenbar favorisierte „top-down-Ansatz“ sollte daher die Ausnahme bleiben.**

Normungsarbeit bindet Ressourcen und vor allem auch wertvolle Entwicklungskapazitäten. Darüber hinaus entstehen insbesondere durch das Engagement auf europäischer und internationaler Ebene hohe Kosten. Ein Weg zur Stärkung der Normungsarbeit wäre daher, dem Beispiel Asiens zu folgen und das Engagement finanziell zu fördern. Während beispielsweise in Japan sowohl das Industrieengagement als auch das organisatorisch-administrative Engagement der Normungsdienstleister gefördert wird, trägt die Wirtschaft in Europa im Wesentlichen alle mit der Normungsarbeit verbundenen Kosten. Mit gezielter, flexibler Förderung der Standardisierung kann die Kommission europäische Technologieführerschaft maßgeblich unterstützen.

Einrichtung „regulatorischer Sandkästen“ zu begrüßen

Kommissionsmaßnahme:
Im Green-Deal-Industrial-Plan kündigt die Kommission zudem an, die Einrichtung so genannter *„regulatorischer Sandkästen“* zu ermöglichen, um die Erprobung und die Zertifizierung für das Inverkehrbringen neuer Technologien zu vereinfachen und zu beschleunigen (d.h. „Reallabore“, in denen neue Technologien unter Realbedingungen im Alltagsbetrieb auf ihre technologische Funktion, aber auch auf ihre betriebswirtschaftliche Rentabilität hin im Modellbetrieb vor ihrer Marktzulassung getestet werden können). Dies hat sie mit der Vorlage des „Net-Zero-Industry-Acts“ vom 16. März 2023 konkretisiert. Damit erleichtert sie den Mitgliedstaaten die Einrichtung „regulatorischer Sandkästen“ für alle von ihr als „Netto-Null-Technologie“ bezeichneten Technologien (s.o. (S. 6)) und will auch, wo es möglich ist, auf die grenzüberschreitende Konzeption der Sandkästen hinwirken (…..*“werden so konzipiert und umgesetzt, dass sie gegebenenfalls die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden erleichtern“).*

VDA-Bewertung:
Dies ist zu begrüßen. Es ist wichtig, bei innovativen Technologien über die Forschung und Entwicklung hinaus zur Initialisierung, Planung, Implementierung und dem Rollout zu kommen. Zwar ist die Idee, regulatorische Sandkästen zu nutzen, nicht neu und wird in vielen EU-Ländern auch schon seit Jahren angewandt. In einem EU-weiten Binnenmarkt ist es jedoch geboten, regulatorische Sandkästen nicht nur wie bisher regional oder national zu denken, weil die Innovationen später auch EU-weit zum Einsatz kommen sollen. Es wäre jedoch wünschenswert gewesen, wenn die Kommission die Auswahl der für diese „Sandkästen“ vorgesehenen Technologien nicht so restriktiv gefasst, sondern auch Transformationstechnologien im weiteren Sinne berücksichtigt hätte, wie beispielsweise die Vernetzung und Kommunikation von Fahrzeugen untereinander. Diese Technologie hat das Potential, Verkehr zu verflüssigen und damit CO_2-Emissionen zu reduzieren.

European Critical Raw Materials Act (CRMA)

Kommissionsmaßnahme:
Im Rahmen von Säule 1 ihres „Green-Deal-Industrial-Plan“ verweist die Kommission auch auf das bevorstehende Gesetz zu kritischen Rohstoffen (CRMA). Auch hierfür hat sie am 16. März 2023 einen Verordnungsvorschlag vorgelegt. Dieser sieht folgendes vor:

- Mit dem CRMA will die Kommission die Resilienz der Lieferketten von kritischen Rohstoffen stärken. Dabei unterscheidet die Kommission erstmals zwischen kritischen und strategischen Rohstoffen und identifiziert vier Handlungsfelder: den Ausbau der heimischen Rohstoffförderung, die Diversifizierung von Rohstoffimporten, den Ausbau des Rohstoffmonitorings und den Ausbau der Kreislaufwirtschaft. Entsprechend werden Ziele der Selbstversorgung (Bedarfsdeckung 2030: Exploration 10%; Raffinade 40%; Recycling 15%) und maximale Importquoten (max. 65% aus einem Land) für strategische Rohstoffe definiert. Zusätzlich soll ein neues Critical Raw Materials Board, welches aus hohen Repräsentanten der Mitgliedstaaten besteht, die Kommission beim Aufbau des Rohstoffmonitorings und der Identifizierung von strategischen Rohstoffprojekten unterstützen, die von einem einfacheren Zugang zu Finanzmitteln und schnelleren Genehmigungsverfahren profitieren sollen. Dabei soll die Durchführung der Rohstoffprojekte hohen nachhaltigen Standards entsprechen.

- Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, Informationen zu Rohstoffvorkommen, Rohstoffprojekten und den Rohstoffgehalten von Halden, aber auch Ergebnisse von durchzuführenden Stresstests in einem zentralen Dashboard hochzuladen. Zusätzlich sollen die Mitgliedstaaten der Kommission Informationen über strategische Rohstoffvorräte zukommen lassen. Auf Basis dieser Informationen wird die Kommission nicht-bindende Empfehlungen zum Ausbau der Bevorratung von strategischen Rohstoffen aussprechen.

- Die Industrie wird ebenfalls dazu aufgerufen, Stresstests durchzuführen und die Ergebnisse auf Vorstandsebene zu diskutieren. Für Permanentmagnete sind für den Inverkehrbringer Informationspflichten in Bezug auf Zusammensetzung, Lokalisierung im Produkt und Demontage der Magnete vorgesehen. Die Kommission sieht auch Sanktionen für Unternehmen vor, welche sich nicht an die Vorgaben der Regulierung halten, belässt die Definition der Sanktionen jedoch den Mitgliedstaaten.

- Ein eigenständiger Rohstofffonds ist nicht geplant. Für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln verweist der CRMA auf bestehende Fördertöpfe, wie InvestEU oder Global Gateway. Um auf dem internationalen Rohstoffmarkt eine bessere Verhandlungsposition zu erlangen, wird die gemeinsame Beschaffung von Rohstoffen diskutiert, an der sich Unternehmen aber auch Mitgliedstaaten direkt beteiligen können.

VDA-Bewertung:
Die Kommission hat die drei Säulen der nachhaltigen Rohstoffversorgung (Rohstoffe aus dem Ausland, heimische Rohstoffförderung, Kreislaufwirtschaft) richtig identifiziert und die Maßnahmen im CRMA entsprechend ausgerichtet. Eine Liste von strategischen Rohstoffen ist in jedem Fall zu begrüßen, auch wenn diese mit insgesamt 28 Positionen keine starke Eingrenzung im Vergleich der bisherigen Liste der kritischen Rohstoffe (30 Positionen) liefert.

Die „one-size-fits-all“-Ziele der Selbstversorgung für die strategischen Rohstoffe sind nicht gelungen, da für jeden Rohstoff unterschiedliche Marktgegebenheiten gelten. Auch das **Ziel der Diversifizierung ist bei vielen strategischen Rohstoffen zu ambitioniert**, weil die Marktanteile einzelner Länder von mehr als 80% häufig auftreten. Die Recyclingziele sind für Technologien, welche sich im Hochlauf befinden (wie z.B. den Elektroautos und Windkraftanlagen), nicht realisierbar (für Batterierohstoffe sind die Ziele noch einmal höher als in der kürzlich verabschiedeten Batterieverordnung (Kobalt: 16%, Lithium: 6%, Nickel: 6%)). Aufgrund ihrer langen Lebensdauer von im Durchschnitt 15 Jahren werden beispielsweise Elektrofahrzeuge erst deutlich nach 2030 ihr Lebensende erreichen. Grundsätzlich gilt, dass

die Schließung der Materialkreisläufe kein Rettungsanker ist.

Auffallend ist, dass **keine Fördermaßnahmen definiert** werden, welche die Erreichung dieser Ziele aktiv unterstützen, sondern auf die Mitgliedstaaten verwiesen wird. Hier drohen ein Flickenteppich, versteckte „local-content“-Anforderungen und staatliche Bevorratung, welche als neue Einkäufer weiteren Druck auf den ohnehin bereits angespannten Rohstoffmarkt ausüben.

Die Schaffung eines Dashboards zum Informationsaustausch über Rohstoffpotenziale in der EU wird mehr Transparenz schaffen, jedoch geht es mit der Veröffentlichung der Ergebnisse von Stresstests zu weit. Auch die öffentlichen **Empfehlungen zum Ausbau von strategischen Rohstoffreserven können dazu führen, dass europäische Vulnerabilitäten öffentlich werden** und zu einer Schwächung der europäischen Verhandlungsposition führen.

Ein starker Fokus auf Nachhaltigkeit und ESG-Vorgaben muss immer im Kontext eines internationalen Rechtsrahmens gesehen werden und darf nicht zu einem bürokratischen Mehraufwand für Unternehmen führen.

Der große politische und strategische Impuls, der vom EU-CRMA ausgehen müsste, **wird insbesondere durch das Fehlen eines eigenen Rohstofffonds nicht umgesetzt werden können.** Darüber hinaus wäre ein direktes Investment in strategische Rohstoffprojekte **im Rahmen einer unabhängigen, europäischen Agentur für strategische Rohstoffprojekte** zielführend.

Bekenntnis zum Infrastrukturnetzausbau ist richtig

Kommissionsmaßnahme:
Im Rahmen von Säule 1 hebt die Kommission ausdrücklich auch die Bedeutung der Tank-, Lade- und Elektrizitätsinfrastruktur hervor und konstatiert zurecht, dass darin der Schlüssel für den Erfolg der Transformation liegt.

VDA-Bewertung:
Tatsächlich wird in allen Umfragen zu den Vorbehalten gegen ein Elektroauto der Mangel an Lademöglichkeiten als ein Hauptgrund dafür genannt (zwischen 64% und 76% der Bevölkerung in Deutschland), von dessen Erwerb vorerst abzusehen. Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur in der EU besteht enormer Nachholbedarf.
Die Herausforderung liegt aber nicht allein darin, die Zahl der Ladepunkte in der EU zu erhöhen. In einem Wirtschaftsraum wie der EU ist auch auf die möglichst gleichmäßige Verteilung der Ladepunkte zu achten (gegenwärtig konzentriert sich ein Großteil der EU-weiten Ladepunkte in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden). Es ist daher zu begrüßen, dass die Kommission den „Green-Deal-Industrial-Plan“ zum Anlass nimmt, die Mitgliedstaaten zur baldigen Verabschiedung der AFIR aufzufordern und dass sie ankündigt, den Mittelbedarf für die Fazilität „Connecting Europe“ weiter zu prüfen, *„um die Wasserstoff- und Elektrizitätsinfrastruktur weiter zu stärken“*. Bei der AFIR sollte man sich zudem auf den im Vergleich ambitionierteren Vorschlag des EU-Parlaments einigen.

Säule 2:
Schnellerer Zugang zu ausreichenden Finanzmitteln

Anpassung des Beihilfenrahmens ein wichtiger Schritt – Beihilfemöglichkeiten zur Unterstützung der Hochskalierung von Transformationstechnologien durch bestehende Industriezentren bleibt aber hinter Erfordernissen zurück.

Maßnahme der Kommission:
Die Kommission hat im Green-Deal-Industrial-Plan angekündigt, den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität bei der Gewährung von Beihilfen für klimarelevante Zwecke einzuräumen, indem sie das Beihilferegelwerk anpasst und die Gültigkeit dieses angepassten Regelwerks befristet von Ende 2023 bis Ende 2025 verlängert. Damit will sie nicht nur die Entwicklung klimaneutraler Technologien beschleunigen, sondern ausdrücklich auch als Reaktion auf *„ungleiche Wettbewerbsbedingungen durch Subventionen im Ausland“* Förderungen ermöglichen, die, anders als bisher, nicht nur *„der Forschung und Innovation sowie dem Einsatz erneuerbarer Energien und der damit verbundenen Infrastruktur zugutekommen, sondern auch den Produktionskapazitäten in diesem Sektor“.* **Entsprechend wird der befristete Beihilferahmen (TCF), der nach bis dahin geltender Rechtslage zum 31.12.2023 ausgelaufen wäre, in Teilen verlängert und inhaltlich zu einem „Befristeten Krisen- und Transformationsrahmen (TCTF)“ weiterentwickelt. Am 09. März hat die Kommission ihre Mitteilung zum TCTF vorgelegt. Diese trat damit auch am gleichen Tag in Kraft.** Demzufolge werden mit der Weiterentwicklung zum TCTF, befristet bis Ende 2025, Beihilfen über vier Ansätze erleichtert und beschleunigt:

1. *„Die Vereinfachung der Beihilfen für den Ausbau erneuerbarer Energien“*. Bislang ermöglichte der TCF Beihilfen u.a. für die Erzeugung von Wasserstoff, Biogas und Biomethan. Mit der Weiterentwicklung des TCF zum TCTF wird es Investitions- und Betriebsbeihilfen geben. Sie sollen an drei Punkten anknüpfen: Erstens an die *„Erzeugung erneuerbarer Energien gemäß Artikel 2.1 unter Richtlinie 2018/2001 (REDII), einschließlich der Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff und von aus erneuerbarem Wasserstoff gewonnenen Kraftstoffen (nicht aber der Erzeugung von Strom aus erneuerbarem Wasserstoff)“*, zweitens an *„Strom- und Wärmespeicherung“ sowie drittens an „Speicherung von erneuerbarem Wasserstoff, Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen, Biogas (einschließlich Biomethan) und Biomasse-Brennstoffen, wobei auf Jahresbasis mindestens 75 % davon aus einer direkt angeschlossenen Anlage zur Erzeugung der betreffenden Stoffe stammen müssen“.*

2. *„Beihilfen für die Dekarbonisierung industrieller Prozesse durch Elektrifizierung und/oder die Verwendung erneuerbaren und strombasierten Wasserstoffs und für Energieeffizienzmaßnahmen“.* Hierbei geht es um die Dekarbonisierung des Produktionsprozesses selbst (d.h. Emissionsminderung der Fabrik/Produktionsanlage).

3. *„Beihilfen für beschleunigte Investitionen in Sektoren, die für den Übergang zu einer CO_2-neutralen Wirtschaft von strategischer Bedeutung sind“.* Für bestimmte Sektoren, die für den ökologischen Wandel von strategischer Bedeutung sind und bei denen ein Risiko besteht, dass sie ohne entsprechende Förderung in Drittländer abwandern, werden neue Investitionsbeihilfen für die Produktion ermöglicht. Die Beihilfen können entweder

als Investitionshilfe für ganz neue Projekte gewährt werden oder um bereits bestehende Projekte zu erweitern oder zu beschleunigen. Die Kommission nennt als förderfähige Gegenstände *„Herstellung von Batterien, Solarpaneelen, Windturbinen, Wärmepumpen, Elektrolyseure und Ausrüstung für CCUS“, „die Herstellung von Schlüsselkomponenten, die als direkter Input für o.g. Ausrüstung konzipiert bzw. primär für solche verwendet werden“ sowie „die Herstellung oder Rückgewinnung einschlägiger kritischer Rohstoffe für diese Ausrüstungen“*. Diese Art Beihilfen dürfen gewährt werden in Höhe von bis zu 15 % der beihilfefähigen Kosten (bei einem direkten Zuschuss; bei einer Beihilfe in Form eines Steuervorteils bis zu 20%) (in beiden Fällen bis zu einem Höchstwert von maximal 150 Mio. € je Unternehmen und Mitgliedstaat). Etwas höhere Beihilfeintensitäten und -obergrenzen sind nur für Investitionen in ausgewiesenen EU-Fördergebieten zulässig, d.h. solche Gebiete (in Deutschland mit „Regierungsbezirke“ bezeichnet oder sogar noch auf der Stufe darunter als „Landkreise“ bezeichnet), die ein im EU-Vergleich unterdurchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen oder eine über dem nationalen Durchschnitt liegende Arbeitslosenquote oder eine extrem geringe Bevölkerungsdichte aufweisen.

4. Zusätzlich gilt für die unter 3) genannten Sektoren eine so genannte „Matching-Aid-Klausel“: Sofern ein Unternehmen in einem Drittstaat (Staat außerhalb der EU) für eine vergleichbare Investition höhere Förderbeträge angeboten bekommen würde, können die Mitgliedstaaten auf Grundlage einer Einzelgenehmigung durch die Europäische Kommission ihre Beihilfesummen weiter erhöhen, um maximal die Fördersumme aus dem Drittstaat zu erreichen. Doch auch die Anwendung dieser „Matching-Aid-Klausel“ ist auf Investitionen in ausgewiesenen EU-Fördergebieten beschränkt (oder, wenn die Investition mehrere Mitgliedstaaten umfasst und dabei auch ein ausgewiesenes Fördergebiet einschließt).

Über die Weiterentwicklung des TCF zum TCTF hinaus, **erweitert die Kommission die Fördermöglichkeiten, die die Mitgliedstaaten im Rahmen der** Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung **(AGVO) gewähren können** (nach AGVO war es den Mitgliedstaaten auch schon bislang möglich, Förderungen ohne Notifizierung durch die Kommission zu gewähren, wenn die Förderung für in der AGVO definierte Zwecke gewährt wurde und dort definierte Höchstbeträge („Schwellenwerte“) nicht überschritt).

- Die neue AGVO enthält im Abschnitt zu Umwelt- und Klimaschutzbeihilfen eine ganze Reihe neuer Zwecke, die künftig nach der AGVO von einer Notifizierung freigestellt werden können, u.a. in den Bereichen Dekarbonisierung, Ausbau erneuerbarer Energien oder umweltfreundliche Mobilität. Für KMU enthält die neue AGVO auch die Möglichkeit freigestellter Beihilfemaßnahmen zum Ausgleich für hohe Energiepreise.

- Hinzu kommen eine Anhebung der Beihilfeintensitäten (prozentualer Anteil der Beihilfe an den beihilfefähigen Kosten) für verschiedene Förderzwecke und eine Ausweitung des Anwendungsbereiches der AGVO durch die Anhebung der „Schwellenwerte“. So werden z.B. die AGVO-Schwellenwerte für Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation und für Umwelt- und Klimaschutzbeihilfen (z.B. für Lade- und Tankinfrastruktur) deutlich heraufgesetzt (auf bis zu 55 Mio. € für Forschung, Entwicklung und Innovation bzw. 30 Mio. € für Lade- und Tankinfrastruktur).

VDA-Bewertung:
Aus Sicht des VDA ergreift die Kommission weitgehend die richtigen Maßnahmen, um die industrielle Transformation zu beschleunigen und den Industriestandort EU zu sichern:

- Die **Erweiterung der Beihilfemöglichkeiten im Rahmen des TCTF auf alle erneuerbaren Energien** (gemäß RED II) sowie auf die Speicherung von erneuerbarem Wasserstoff und Biokraftstoffen ist ein **wichtiger Schritt, nicht nur um die Marktposition bei der Produktion dieser erneuerbaren Energien zu verteidigen, sondern auch um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, sowie, durch die Nutzung von Wasserstoff als Energiespeicher, auch zum Gelingen der Energiewende als Ganzes beizutragen.**

- Richtig ist auch, dass die Kommission die Möglichkeiten erleichtert, Maßnahmen zu fördern, wenn diese im Produktionsprozess zu Energie- oder CO_2-Emissionseinsparungen führen.

- **Ein regelrechtes Novum im EU-Beihilferecht sind die unter den obigen Punkten 3) und 4) ergriffenen Maßnahmen**, die der bisherige Beihilferechtsrahmen nicht hergibt. **Erstmalig wird die Möglichkeit geschaffen, Neu- und Erweiterungsinvestitionen in Produktionsanlagen zu fördern, wenn damit transformationsrelevante Produkte hergestellt werden.** Bisher war Beihilfe (z.B. durch die Klima- und Umweltbeihilfeleitlinien oder AGVO) im Wesentlichen nur in zwei Fällen möglich: Entweder muss durch die Förderung der Produktionsvorgang einer Betriebsstätte selbst umweltfreundlicher werden als vorher oder es werden F&E-Aktivitäten gefördert, mit denen im Produktionsvorgang selbst oder bei den damit hergestellten Produkten eine Art Technologiesprung erzielt wird. Die Kommission reagiert mit diesem neuen Förderinstrument ausdrücklich auch auf *„ungleiche Wettbewerbsbedingungen durch Subventionen im Ausland“*. Damit spielt sie offenbar auf den US-IRA an. Dieser wird in den nächsten zehn Jahren 369 Milliarden US-Dollar für Investitionen in den Klimaschutz bereitstellen. In diesem Rahmen sind auch rund 2 Mrd. US-$ an Zuschüssen für die Umrüstung von Automobilwerken auf die Produktion sauberer Fahrzeuge vorgesehen. Aus Sicht des VDA sind diese IRA-Beihilfen grundsätzlich dazu geeignet, die Wettbewerbsposition des Industriestandorts EU zu verschlechtern. Sie schaffen das Risiko, dass künftige Entscheidungen über den Auf- und Ausbau von Produktionskapazitäten tendenziell zuungunsten der EU ausfallen und dass die EU bei der Entwicklung und Skalierung der klimarelevanten Technologien im weltweiten Vergleich ins Hintertreffen gerät. **Es ist** daher **zu begrüßen, dass die Kommission mit dem „Green-Deal-Industrial-Plan“ eine Anpassung ihres eigenen Beihilferahmens vornimmt mit dem Ziel, diese Benachteiligung zu neutralisieren und wieder ein „level-playing-field“ mit ihren globalen Wettbewerbern herzustellen – zumal die EU-Industrie ohnehin höhere Transformationslasten zu tragen hat als ihre Wettbewerber in anderen Industrieregionen der Welt - erstens, weil die EU sich die im weltweiten Vergleich ambitioniertesten CO_2-Ziele gesetzt hat, zweitens weil die CO_2-Reduktion hierzulande, anders als z.B. in den USA, nicht nur über Investitionsanreize organisiert wird, sondern auch über Kosten (ETS).** Bei der neuen Art der Beihilfen ist positiv zu vermerken, dass die Kommission nicht der Versuchung erliegt, in einen Subventionswettlauf einzusteigen (maximal darf die Fördersumme auf die Förderhöhe für das gleiche Projekt außerhalb des EWR angehoben werden (s.o.)). Gerade die EU ist mit ihrem hohen Exportanteil (EU: über 16%; USA: 11%) auf weltweit offene Märkte angewiesen und kann kein Interesse daran haben, dass der freie Handel durch eine mögliche Spirale gegenseitiger Reaktionsmaßnahmen Schaden nimmt.

Im Detail bedürfen aus Sicht des VDA folgende Punkte aber noch einmal einer kritischen Prüfung durch die Kommission:

- **In der Liste der Sektoren, die für Beihilfen für beschleunigte Investitionen (oben 3) und 4)) infrage kommen, fehlen „Permanentmagnete für Elektrofahrzeuge“ und „Rohstoffzwischenprodukte“.** Permanentmagnete sind ein wichtiger Bestandteil des Elektromotors. Sie spielen für Traktionsmotoren eine wichtige Rolle und damit für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Zwar enthält die Liste auch *„die Herstellung oder Rückgewinnung einschlägiger kritischer Rohstoffe für die (besagten) Ausrüstungen“*. Wichtig ist aber, dass damit nicht nur die Rohstoffe an sich gemeint sind, sondern auch die bereits verarbeiteten Rohstoffzwischenprodukte. Denn Rohstoffverfügbarkeit an sich ist nur eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für strategische Rohstoffsouveränität des Industriestandortes EU. Dazu bedarf es dringend auch einer Weiterverarbeitung dieser Rohstoffe innerhalb der EU. **Auch sind in der Liste keine Produktionsanlagen für die Fertigung von Elektrofahrzeugen bzw. deren Komponenten (über die Herstellung von Batterien hinaus) aufgeführt,** obwohl die Umrüstung von Werken für den Wechsel in der Fertigung von Verbrenner- auf Elektrofahrzeugen bzw. der Neubau von Werken mit hohen Kosten verbunden ist. Zudem wird durch die Transformation ein Teil des bisherigen, mit der „Verbrennerproduktion“ verbundenen Produktionskapitals entwertet – dies umso mehr vor dem Hintergrund, dass das CO_2-Flottenziel von der Politik in nur wenigen Jahren drastisch verschärft wurde.

- **Auch dürften die Beihilfehöhe von im Regelfall maximal 15% der beihilfefähigen Kosten und die Obergrenze von 150 Mio. € im Vergleich mit den IRA-Fördermöglichkeiten nicht ausreichend sein, um Produktionsabwanderungen in die USA in allen Fällen zu vermeiden.** Hierzu wäre ein höherer Ansatz von z.B. 25% Beihilfeintensität und 200 Mio. € Obergrenze sinnvoller gewesen. Dass in EU-Fördergebieten etwas höhere Beihilfeintensitäten und -obergrenzen als die für den Regelfall festgelegten 15% bzw. 150 Mio. € möglich sind, dürfte in der Praxis so gut wie keine Wirkung entfalten. Wie Analysen zu regionalen Industrieclustern zeigen, siedeln Unternehmen neue Betriebsstätten aus verschiedenen Gründen (z.B. enger inhaltlicher Austausch mit anderen an der Wertschöpfungskette beteiligten Branchen, Pool qualifizierter Fachkräfte vor Ort, Minimierung der Transportwege in der Wertschöpfungskette) oft in der Nähe oder innerhalb bereits vorhandener Cluster an und damit eher in nicht besonders benachteiligten Regionen.

- **Das gleiche Problem stellt sich bei der „Matching-Aid-Klausel“. Die Tatsache, dass auch deren Anwendung auf ausgewiesene EU-Fördergebiete begrenzt wird, dürfte dazu führen,** dass die Klausel in der Praxis nur selten zur Anwendung kommen und damit weitgehend ins Leere laufen wird. Für die Hochskalierung der Transformationstechnologien durch die bestehenden EU-Industriezentren stehen diese höheren Fördermöglichkeiten also nicht zur Verfügung. Die Begrenzung der Anwendung der Klausel auf Fördergebiete ist jedoch nicht wirklich nachvollziehbar. Sie steht mit der eigentlichen Intention der Klausel, die Abwanderung von Produktion in Länder außerhalb des EWR zu vermeiden, in keinerlei Zusammenhang und widerspricht ihr sogar, weil sie die Anwendungshäufigkeit und die Wirkung der Klausel reduziert. Durch die Begrenzung auf Fördergebiete hat sie eigentlich mehr den Charakter eines Instruments zur regionalwirtschaftlichen Entwicklung und zur Angleichung der Lebensverhältnisse in der EU. Dies ist jedoch keine passende Antwort auf die aktuelle Herausforderung, dass Standortkonkurrenten der EU mit ihren industriepolitischen Agenden derzeit massiv um die Anziehung von Investitionen werben.

- **Auch die zeitliche Befristung des TCTF auf Ende 2025 scheint nicht wirklich konsequent** in dem Bestreben, mit dem TCTF eine Antwort auf staatliche Investitionsprogramme anderer globaler Akteure zu geben, da der Beihilfezeitraum z.B. des IRA bis 2030 läuft und der Investitionshochlauf für die transformationsrelevanten Sektoren in der EU bis 2025 bei weitem noch nicht abgeschlossen sein dürfte. Es bedarf letztlich eines neuen regulären Beihilferahmens, der den globalen Herausforderungen auch mittel- und langfristig gerecht wird. Eine Fortschreibung des TCF aus der Coronapandemie stellt lediglich eine Brücke hierfür dar.

Anpassung der bestehenden EU-Finanzierungsinstrumente

Kommissionsvorschlag:
Im Rahmen des Kapitels zum schnelleren Zugang zu ausreichenden Finanzmitteln gibt die Kommission einen Überblick über die bestehenden EU-Finanzierungsinstrumente (Verstärkung der Aufbau- und Resilienzfazilität durch REPOWER-EU-Initiative, Invest-EU-Programm, Innovationsfonds) und den Anpassungen, die nötig sind, um diese Finanzierungsinstrumente für die Ziele des „Green-Deal-Industrial-Plan“ besser nutzen zu können (z.B. mehr Flexibilität für die Anpassung der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne, Verfahrensvereinfachung bei Invest-EU).

VDA-Bewertung:
Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. In dem Zusammenhang wäre allerdings ebenso wünschenswert, dass die Kommission auch einen möglichen Anpassungsbedarf in der Liste der Fördergegenstände des Innovationsfonds prüft. Dieser fördert seit 2020 *„die kommerzielle Demonstration innovativer kohlenstoffarmer Technologien, um industrielle Lösungen zur Dekarbonisierung Europas auf den Markt zu bringen und dessen Übergang zur Klimaneutralität zu unterstützen.“* Nach aktuellem Stand zielt diese Förderung aber nur auf

- kohlenstoffarme Technologien und Prozesse in energieintensiven Industrien, einschließlich Produkten, die kohlenstoffintensive Industrien ersetzen,
- Kohlenstoffabscheidung und -verwertung (CCU),
- Bau und Betrieb der Kohlenstoffabscheidung und -speicherung (CCS),
- innovative erneuerbare Energieerzeugung sowie
- Speicherung von Energie

Innovationen für die Transformation der Automobilindustrie sind hierin bislang nicht enthalten, obwohl der Verkehrssektor einen großen Hebel zur Verringerung der EU-weiten CO_2-Emissionen darstellt. In diesem Punkt sollte die Kommission nachbessern.

Verbesserung der Verfahren bei IPCEI dringend geboten

Kommissionsvorschlag:
Um die Einführung neuer IPCEI-Projekte zu beschleunigen, plant die Kommission, die Genehmigung von IPCEI-Projekten zu straffen und zu vereinfachen. Zudem soll durch die Schaffung einer neuen Form kleinerer IPCEI-Projekte (mit höheren Anmeldeschwellen und Beihilfeintensitäten im Rahmen der AGVO) den KMU die IPCEI-Teilnahme erleichtert werden.

VDA-Bewertung:
Dies ist beides sehr zu begrüßen. Die IPCEI (von der EU gerne auch als „Champions League der Förderinstrumente“ bezeichnet) sind das strategische Instrument, um die EU-weite Forschung und Entwicklung bei Zukunftstechnologien bis hin zu ihrer ersten industriellen Anwendung voranzutreiben und eine weltweite Technologieführerschaft der EU bei den Zukunftstechnologien - von Wasserstoff über Mikroelektronik/Halbleiter oder Batteriezellfertigung - zu sichern. IPCEI zu weiteren Technologien sind vorstellbar. Allerdings ist es inzwischen Konsens, dass die Verfahren für die Antragstellung zur Teilnahme an einem IPCEI für die Unternehmen viel zu arbeitsaufwendig, kompliziert und zeitraubend sind und dass der Entscheidungsprozess über die Auswahl der Teilnehmer zu lange dauert, sowie entsprechend auch die Freigabe der ersten Fördergelder, so dass auch die mit dieser Förderung angereizten Unternehmensinvestitionen erst mit großer Zeitverzögerung erfolgen. Viele Unternehmen, vor allem KMU, schrecken aus Kapazitätsgründen vor einer Bewerbung um die Teilnahme an einem IPCEI von vornherein zurück. Das Innovationspotenzial der EU-Unternehmen wird dadurch nicht wirklich ausgeschöpft.

Kapitalmarktunion wünschenswert – zustimmungsfähige Ausgestaltung aber noch in weiter Ferne

Die Kommission weist zurecht darauf hin, dass die EU ihre Anstrengungen zur Schaffung einer voll entwickelten Kapitalmarktunion verstärken muss. Derzeit sind die Kapitalmärkte noch stark national fragmentiert. Eine echte Kapitalmarktunion würde den Kapitalmarkt vergrößern und damit auch die Möglichkeiten der Unternehmen, transformationsrelevante Investitionen zu finanzieren. Allerdings tritt das Vorhaben seit Jahren auf der Stelle und es ist keine Lösung in Sicht, der alle Mitgliedstaaten zustimmen können. Im Kern liegt die Herausforderung darin, eine Regelung zu finden, die eine Umverteilung der derzeit in den EU-Ländern unterschiedlich hohen Staaten-Banken-Nexus-Risiken vermeidet bzw. diese Risiken abbaut.

Säule 3:
Verbesserung der Mitarbeiterqualifikation

Zurecht adressiert der Plan auch die Qualifikationssicherung – Lösungsmöglichkeiten der EU sind hier aber begrenzt.

Kommissionsvorschlag:
Der „Green-Deal-Industrial-Plan“ erkennt und adressiert die Qualifikationssicherung als eine zentrale Säule für das Gelingen der industriellen Transformation. Er führt einige Vorhaben auf, die die Qualifikationsentwicklung innerhalb der Unternehmen über eine Verbesserung der Fördermöglichkeit von Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen sollen.

VDA-Bewertung:
Schon über Jahre wird der Fachkräftemangel von den Unternehmen als eines ihrer Hauptprobleme und vorrangigsten Investitionshemmnisse genannt. Im Januar 2023 hat eine Umfrage unter System-/Teilelieferanten in der Automobilindustrie ergeben, dass der Fachkräftemangel von über 90% der teilnehmenden Unternehmen als eine starke bis sehr starke Herausforderung eingestuft wird. Dieses Problem dürfte sich mit der grünen und digitalen Transformation noch verstärken, da sie ganz neue Qualifikationen und durch ihr hohes Tempo auch eine ebenso schnelle „Mitentwicklung“ der gesellschaftlichen Qualifikationsstruktur erfordert. Es ist daher zu begrüßen, dass der Plan die Qualifikationssicherung als eine zentrale Säule für das Gelingen der industriellen Transformation adressiert.

Hierzu führt der Industrial-Plan einige geeignete Vorhaben auf. Diese adressieren richtigerweise sowohl die Zuwanderung von (bereits ausgebildeten) Fachkräften aus Drittstaaten als auch die Qualifizierung der bereits hier Beschäftigten vor Ort. Für die Zuwanderung werden Vorhaben aufgelistet, die darauf abzielen, die Anerkennung von Qualifikationen zu beschleunigen und Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammenzubringen (z.B. durch die Weiterentwicklung der von der EU im Oktober 2022 ins Leben gerufenen Jobbörse („Talentpool“)).

Zur Unterstützung der Qualifikationsentwicklung innerhalb der Unternehmen sieht der Industrial Plan eine Verbesserung der Fördermöglichkeit von Qualifizierungsmaßnahmen vor.

- Es sollen Qualifizierungsmaßnahmen, die im Rahmen eines geplanten IPCEI notwendig werden, als zusätzliches Kriterium dienen, um dieses geplante Projekt als IPCEI deklarieren (und damit auch fördern lassen) zu können. Das ist einerseits zu begrüßen. Zum anderen aber dürften hiervon nur sehr geringe Impulse für die Qualifizierung ausgehen, da nur ein Bruchteil der EU-Unternehmen an einem IPCEI beteiligt ist.

- Die Kommission will prüfen, *„ob die Ausbildungsausgaben von Unternehmen als Investition und nicht als Ausgaben behandelt werden“.* Dies könnte möglicherweise zusätzliche Fördermöglichkeiten nach AGVO eröffnen. Dabei gilt es, die komplexe und fragmentierte bestehende Förderlandschaft im Bereich Qualifizierung nicht weiter zu verkomplizieren, sondern diese zielgruppenorientiert und entlang bestehender Bedarfe zu erweitern sowie administrative Hürden abzubauen.

- Für KMU soll die maximale Förderhöhe pro Ausbildungsvorhaben von 2 Mio. € auf 3 Mio. € angehoben werden. Hier wäre zu überlegen, eine Anhebung auch für Nicht-KMU vorzusehen, zumal die KMU-Definition der Kommission sehr restriktiv ist (max. 250 Beschäftigte und 50 Mio. € Umsatz). Insgesamt greift der KMU-Fokus bei der Qualifizierungsförderung zu kurz. Die Transformation erfordert besonders hohe Investitionen in Qualifizierung in großen multinationalen Unternehmen, um das Potenzial einer Vielzahl von Beschäftigten, insbesondere An- und Ungelernter, in Zukunft abschöpfen zu können.

Was im Industrial-Plan fehlt, sind Vorschläge zur Vergrößerung des EU-weiten Angebots an MINT-Studienplätzen. Hierzu wäre vorstellbar, dass die Öffentliche Hand Anreize für den Aufbau von MINT-Studienplätzen und für entsprechende Hochschulkooperationen setzt.

Auch scheint der Fokus des Industrial-Plan zur Mobilisierung des brachliegenden Qualifikationspotenzials zu eng: Der Plan bekennt ausdrücklich, dass *„im Mittelpunkt des Plans die Einbeziehung von Frauen und Jugendlichen“ stehen* müsse. Dies ist einerseits richtig, da die Erwerbsbeteiligung von Frauen EU-weit immer noch unterdurchschnittlich und die Jugendarbeitslosigkeit in vielen EU-Staaten hoch ist, so dass durch die Einbeziehung dieser Gruppen noch ein hohes Potential ausgeschöpft werden könnte. Ebenso sollten die Maßnahmen der EU idealerweise aber auch andere Personengruppen adressieren wie z.B. An- und Ungelernte sowie Quereinsteiger.

Säule 4:
Offener Handel und widerstandsfähige Lieferketten

Bekenntnis zum Freihandel ist zu begrüßen – IRA aus Sicht des VDA differenziert zu bewerten

Kommissionsvorschlag:
Im Rahmen von Säule 4 hebt die Kommission die Bedeutung des Freihandels hervor und kündigt an, die Verhandlungen zur Umsetzung von Freihandelsabkommen voranzutreiben. Sie kündigt aber auch an, *„weiterhin die handelspolitischen Schutzinstrumente zu nutzen, um den Binnenmarkt (insbesondere bei transformationsrelevanten Technologien) gegen unfaire Handelspraktiken wie Dumping und wettbewerbsverzerrende Subventionen zu verteidigen“.*

VDA-Bewertung:
Angesichts weltweit zunehmend protektionistischer Tendenzen ist es **positiv, dass die Kommission in ihrem Industrial-Plan grundsätzlich vom Grundsatz der Offenheit beim Handel ausgeht**. Gleichzeitig ist jedoch auch eine Hinwendung zu potenziell marktbeschränkenden Instrumenten zu beobachten. Beispiele hierfür sind:

- Trade Defence Instruments (TDI) to defend the Single Market from unfair trade practices
- Regulation on Foreign Subsidies
- International Procurement Instrument
- The EU framework for Screening of Foreign Direct Investment

Bei der Anwendung dieser Instrumente muss darauf geachtet werden, dass sie nur als letzte Maßnahme angewendet werden und nur bei nachweislichen Wettbewerbsverzerrungen.

Offener Handel sichert nicht nur den Zugang zu wichtigen Vorleistungen, die für die grüne Transformation entscheidend sind und trägt so auch zur Resilienz der Wertschöpfungsketten bei. Durch die Exportmöglichkeiten erzeugt er außerdem Größenvorteile für die EU-Produktion. Diese sind vor allem für neue Produkte am Beginn ihres Lebenszyklus wichtig, um hierüber eine Kostendegression zu erzielen.

Zu begrüßen ist das Bekenntnis zur Unterstützung der WTO sowie die Ankündigung, Verhandlung und Umsetzung von Freihandelsabkommen voranzutreiben.

Es ist erfreulich, dass die Kommission hierzu ihren Anspruch bei der Weiterentwicklung der einzelnen Abkommen etwas konkretisiert - dies schafft zumindest ein Mindestmaß an Verbindlichkeit - und dass sie die Sondierung von Freihandelsabkommen mit dem indopazifischen Raum ankündigt. Die Kommission holt damit ihr Versäumnis aus ihrer im Mai 2021 vorgelegten überarbeiteten Industriestrategie nach, in der sie den Begriff „Freihandelsabkommen“ nur an einer einzigen Stelle erwähnt hatte, ohne auf diesem Gebiet aber konkret zu werden.

Allerdings überrascht, dass die Kommission bei ihrer Auflistung der angestrebten Handelsabkommen ausgerechnet die USA nicht nennt. Wie auch von den Ampelfraktionen in Deutschland angestrebt, sollte die EU aktiv werden und eine Initiative für neue Verhandlungen über einen gemeinsamen transatlantischen Wirtschaftsraum für Freihandel und fairen Handel ergreifen, die unter anderem WTO-konform Industriezölle abschafft, Marktzugangsbarrieren für Zukunftstechnologien abbaut und gemeinsame Standards festlegt.

Positiv zu vermerken ist, dass die Kommission sich zu ihrem Umgang mit dem Inflation Reduction Act im Tenor konstruktiv äußert und den Punkt nicht zum Anlass nimmt, Retorsionsmaßnahmen zu erwägen: Sie verweist auf die bestehende US-EU-Task Force und bekennt sich zu dem Ziel, damit *„pragmatische Lösungen“* zu erreichen, *„um die transatlantischen Wertschöpfungsketten aufrechtzuerhalten und zu stärken und eine positive Zusammenarbeit im gemeinsamen Interesse an der Erreichung der Klimaneutralität zu gewährleisten“.*

Aus Sicht des VDA ist der IRA differenziert zu bewerten:
Auf der einen Seite ist zu begrüßen, dass auch die USA sich damit klar zur Transformation bekennen. Dies ist auch ein wichtiges Marktsignal für EU-Unternehmen. Es verbessert die Berechenbarkeit der Marktentwicklung und schafft zusätzliche Anreize für Investitionen in klimarelevante Technologien auch am EU-Industriestandort. Dies setzt jedoch einen freien Zugang der klimarelevanten Produkte zum US-Markt voraus. Nur so kann die EU-Industrie am Markthochlauf grüner Technologien in den USA über ihre Exporte partizipieren. Zumindest für Fahrzeuge und deren Vorprodukte ist aber der Zugang durch die sehr strengen Local-Content-Vorgaben nicht gegeben. Diese sind in höchstem Maße protektionistisch und diskriminierend und wecken Zweifel an ihrer WTO-Rechtskonformität. Es bleibt daher wichtig, dass die von der EU und den USA eingesetzte gemeinsame Arbeitsgruppe zum IRA einen weiteren Abbau der diskriminierenden Tatbestände erreicht.

Im Rahmen des GDIP-Außenwirtschaftskapitels kündigt die Kommission auch an, als Ergänzung zum „Critical Raw Materials Act“ einen **Club für kritische Rohstoffe** mit gleichgesinnten Partnern zu gründen. Auch dies ist differenziert zu bewerten. Eine stärkere internationale Kooperation bei der nachhaltigen Beschaffung, Produktion und Verarbeitung von

kritischen Rohstoffen ist wichtig. Eine reine Fokussierung dabei auf „gleichgesinnte“ Partner und Verbündete greift jedoch zu kurz. Zudem muss eine Blockbildung gegenüber China oder anderen rohstoffreichen Staaten vermieden werden. Vielmehr müssen alle möglichen Maßnahmen und Instrumente ergriffen werden, die dazu beitragen können, den großen und weiter steigenden Bedarf an kritischen Rohstoffen – gerade im Bereich Elektromobilität und Energiewende – nachhaltig zu decken, d.h. u.a. die Entwicklung von bi- oder multilateralen Rohstoffpartnerschaften, die Förderung des Bergbaus in der EU sowie ein weiterer Ausbau der Kreislaufwirtschaft (vgl. auch Ziele des CRMA).

Ein Beispiel für eine bereits existierende engere Kooperation im Rohstoffbereich ist die im Juni 2022 gegründete sogenannte „Minerals Security Partnership“ (MSP, bestehend aus Australien, Kanada, Finnland, Frankreich, Deutschland, Japan, Südkorea, Schweden, dem Vereinten Königreich, den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union). Sie hat sich als Ziel gesetzt, die Produktion, Weiterverarbeitung und das Recycling von kritischen Rohstoffen mit Investments in die Entwicklung von Recyclingtechnologien und in die Wertschöpfungsketten von kritischen Rohstoffen zu fördern. Darüber hinaus soll ein Austausch von Informationen zu Rohstoffvorkommen und -qualitäten stattfinden.

Die MSP nutzt den rohstoffpolitischen Zielen der EU und auch Deutschlands insbesondere im Zusammenhang mit der EV-Förderung in den USA bisher jedoch nicht, obwohl identische Ziele mit den Anforderungen verfolgt werden. Dies ließe sich ändern, wenn die MSP im Rahmen der „critical minerals requirements“ des IRA Berücksichtigung fände und als Referenz für ein „Freihandelsabkommen“ im Sinne der IRA-Bestimmungen zu den EV-Incentives gesehen würde. Aber auch darüberhinausgehende, aktuelle Überlegungen in den Gesprächen zwischen der EU-KOM und den USA, die EU als Freihandelspartner der USA im Sinne des IRA etwa über ein Rohstoffabkommen zu definieren, sind grundsätzlich politisch zu begrüßen, wenngleich sie in ihren praktischen Auswirkungen aufgrund des engen Gesetzeswortlautes des IRA begrenzt bleiben.

Über die industriepolitische Agenda hinaus auch an die ordnungspolitischen Langfristaufgaben denken

Über die industriepolitische Agenda darf die Kommission aber auch ihre ordnungspolitischen Daueraufgaben nicht vergessen. Dazu gehören zuvorderst die Vertiefung und weiterhin ausstehende **Finalisierung des EU-Binnenmarktes und der Bürokratieabbau.**

Der Binnenmarkt ist nach wie vor nicht wirklich vollständig integriert. Die Hemmnisse reichen von Problemen bei der Registrierung einer Geschäftstätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat über Ablehnung oder Umleitung grenzüberschreitender Kaufanfragen, die unzureichende Vereinheitlichung der IT-Systeme im Rahmen der Zollunion bis hin zu aufwendigen Verfahren aufgrund unterschiedlicher Steuersysteme und -verwaltungen. Die Liste ist lang. Laut einer Studie des Wissenschaftlichen Dienstes des Europäischen Parlaments (2019) könnte durch die Finalisierung des Binnenmarkts ein zusätzliches Potenzial von 713 Milliarden Euro gehoben werden – bezogen auf einen 10-Jahreszeitraum. Insbesondere KMU könnten davon profitieren. Die Kommission hat am 16. März eine Mitteilung zum 30. Jahrestag des Binnenmarktes vorgelegt. Darin beschreibt sie das nach wie vor bestehende Integrationsdefizit. Viele Maßnahmen, die sie zu dessen Abbau darin auflistet, sind solche, die bereits in den letzten Jahren beschlossen wurden. Sie stellt aber auch einige neue Initiativen in Aussicht. Inwieweit diese dazu beitragen werden, das Defizit weiter abzubauen, bleibt abzuwarten.

Die von der EU erzeugte Bürokratielast ist weiterhin enorm hoch. Beispiele sind aufwendige Berichtspflichten oder die äußerst komplizierte und teilweise praxisferne Regulierung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in Lieferketten. Der nationale Normenkontrollrat schätzt, dass über 50% der für die deutsche Wirtschaft ermittelten jährlichen „reinen Bürokratiekosten“ aus Informationspflichten durch EU- und internationales Recht veranlasst sind. Zwar hat die EU im Jahr 2022 die „One-in-One-Out-Regel“ formell eingeführt für alle neuen Initiativen, die auf einer Folgenabschätzung basieren. Sie bezieht sich allerdings nur auf Bürokratiekosten im engeren Sinn (Meldepflichten) und nicht auf den gesamten Erfüllungsaufwand (Folgekosten). Zudem kann eine „One-in-One-Out-Regel“ auch nur dafür sorgen, dass die Bürokratielast bestenfalls konstant bleibt, nicht aber abnimmt.

Ansprechpartner

Andreas Rade
Geschäftsführer
andreas.rade@vda.de

Dr. Karoline Kampermann
Abteilungsleitein
karoline.kampermann@vda.de

Dr. Volker Schott
Referent
volker.schott@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de

Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version	Mai 2023