



# ZUR BEWÄLTIGUNG DER KRISE IN DER EUROPÄISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE

Der europäische Automobilsektor, bisher das Rückgrat der europäischen Industrie und Garant für gute Arbeitsplätze, steckt in einer deutlichen Krise. Nach der Corona-Pandemie hat sich die Nachfrage nach Neuwagen nicht wieder erholt. Die Automobilhersteller, aber vor allem auch die Zulieferindustrie, leiden unter einer zu geringen Auslastung. Dazu kommt eine deutliche Verschärfung des globalen Wettbewerbes. Darüber hinaus hat die europäische Autoindustrie nicht ausreichend Anteil an der digitalen Wertschöpfungskomponente, die im Sektor immer wichtiger wird. Letztlich haben einige Anbieter auf Grund von Fehlern in den Chefetagen nicht ausreichend erschwingliche Klein- und Mittelklassemodelle in ihrer elektrischen Produktpalette.

Um die industrielle Entwicklung zu stabilisieren, Arbeitsplätze für die Zukunft zu sichern und gleichzeitig die notwendigen Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss jetzt schnell gehandelt werden. Insofern begrüßen wir die Einrichtung des strategischen Dialoges zur Automobilindustrie bei der Europäischen Kommission. Dieser darf allerdings nicht eine reine Diskussionsplattform bleiben. Vielmehr müssen schnellstmöglich folgende Maßnahmen auf den Weg gebracht werden:

## **1. FLOTTENGRENZWERTE: VERBRENNER-AUS 2035 BEIBEHALTEN, REDUKTIONSPFAD VERÄNDERN**

Die Einhaltung des bereits beschlossenen Verbots für Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 ist essentiell, um der Industrie langfristige Planungssicherheit zu bieten. Ein Aufweichen oder Verzögern würde bereits getätigte Investitionen

untergraben sowie das Vertrauen der Verbraucher:innen erschüttern und so den Transformationsprozess erschweren. Nur durch klare Leitplanken können Innovation und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig gefördert werden.

Neben der Investitionssicherheit können wir uns aufgrund unserer Verantwortung für die Klimaziele keinen Ausstieg aus dem Ausstieg leisten. Wenn neue Verbrenner nach 2035 noch auf die Straße kommen, werden wir auf Grund der durchschnittlichen Lebensdauer von Autos in Europa den Verkehrssektor nicht im Sinne unseres 2050 Ziels dekarbonisieren können.

Um den Abfluss von Kapital aus der Industrie in einer wirtschaftlich angespannten Lage zu verhindern, müssen die ab 2025 vorgesehenen Strafzahlungen bei Überschreitung der EU-Flottengrenzwerte gestundet oder gestreckt werden. Unter der Vorgabe, dass das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel der Verordnung vollständig erreicht wird, ist eine Veränderung des Reduktionspfads mit jährlichen Vorgaben sinnvoll. Wir erwarten von der Europäischen Kommission einen Vorschlag, wie dieses Ziel wettbewerbsneutral zu erreichen ist.

## **2. RAHMENBEDINGUNGEN ZUR STÄRKUNG DER NACHFRAGE VON E-AUTOS VERBESSERN**

Um die Nachfrage nachhaltig zu stärken, schlagen wir folgende Maßnahmen vor:



■ **Ein europäisches Social-Leasing-Programm:** Es muss ein europaweiter Rahmen eingeführt werden, damit es Haushalten mit kleinen und mittleren Einkommen ermöglicht wird Elektrofahrzeuge zu günstigen Konditionen zu leasen. Die Beantragung und Bewilligung muss unbürokratisch erfolgen, beispielsweise auf Grundlage der Einkommenssteuer- und Rentendaten. Wenn die Europäische Kommission nicht zügig einen Koordinationsrahmen für solche Maßnahmen vorschlägt, muss sie zumindest zeitnah die beihilferechtlichen Genehmigungen für nationale Lösungen erteilen.

■ **Steuerliche Anreize für E-Autos:** Die Kosten für die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs sollen teilweise steuerlich abgesetzt werden können. Dabei legen wir besonderen Wert darauf, die Förderung sozial ausgewogen zu gestalten. Unser Fokus liegt auf kleinen und mittleren Einkommen, die durch gestaffelte Absatzbeträge gezielt entlastet werden sollten.

■ **Verbindliche Ziele für die Elektrifizierung kommerzieller Flotten:** Gewerbliche Flotten wie Dienst- und Leihwagen müssen verstärkt auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden. Dies erhöht mittelfristig ebenfalls die Anzahl elektrischer Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt und erleichtert Haushalten den Einstieg in die Elektromobilität. Steuerliche Anreize sollten sicherstellen, dass elektrische Dienstwagen wirtschaftlich attraktiver sind als Verbrenner.

■ **Priorisierung von Elektrofahrzeugen in der öffentlichen Beschaffung:** Bei der Fahrzeugbeschaffung durch öffentliche Stellen müssen Elektrofahrzeuge bevorzugt werden. Dies schafft eine vergrößerte Nachfrage und sendet ein klares Signal an die Industrie.

Die Höhe nachfragefördernden Maßnahmen wollen wir auch von den ökologischen Effekten abhängig machen, die bei den jeweiligen Herstellern im Produktionsprozess anfallen. Außerdem müssen auf staatlicher Ebene hohe Sozialstandards, wie zum Beispiel die ILO Core Conventions, eingehalten werden.

### 3. INNOVATIONSFÄHIGKEIT DER AUTOINDUSTRIE STÄRKEN

Europas Automobilindustrie steht nicht nur vor der aktuellen Absatzkrise, sondern benötigt einen starken Innovationsschub, um auf die Marktanforderungen und Wertschöpfungspotenziale der Zukunft vorbereitet zu sein. Besonders im Fokus stehen dabei software- und datengetriebene Geschäftsmodelle sowie innovative Batt-

erietechnologien. Wir setzen uns für bessere politische Rahmenbedingungen ein, um diesen Wandel aktiv zu unterstützen:

■ **Förderung durch IPCEI-Initiativen:** Wir begrüßen die Vorschläge von Mario Draghi, ein Important Project of Common European Interest (IPCEI) für Innovationen im Automobilsektor einzurichten. Dadurch könnten staatliche Beihilfen gezielt Forschung und Entwicklung bis hin zum industriellen Einsatz fördern. Net Zero Acceleration Valleys könnten dabei als geografisch gebündelte Innovationscluster dienen, um Synergien zu schaffen. Wo die Förderung Lücken aufweist, sollten sie durch den Clean Industrial Deal geschlossen werden.

■ **Stärkung der Batteriewertschöpfungskette:** Die Umsetzung der Batterieverordnung muss sicherstellen, dass integrierte Wertschöpfungsketten in der Elektromobilität in Europa aufgebaut und gefördert werden. Dabei müssen auch Anreize für Unternehmen geschaffen werden, im Sinne europäischer Unabhängigkeit und Nachhaltigkeit, in die Kreislaufwirtschaft und die Dekarbonisierung ihrer Produktion zu investieren. Die Anwendung nationaler Durchschnittswerte für die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei der Batterieproduktion steht diesem Ziel entgegen und wird von uns abgelehnt.

■ **Kreislaufwirtschaft in der Fahrzeugproduktion:** Die Fahrzeugherstellung in der EU muss stärker an den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft ausgerichtet werden. Dies erfordert höhere Recyclingquoten, klare Vorgaben zur Wiederverwendung von Fahrzeugteilen und die Reduzierung der Abhängigkeit von Primärrohstoffen nach dem Vorbild der Batterieverordnung. Besonders wichtig ist ein Design, das die umweltfreundliche Demontage und das Recycling von Fahrzeugen und Batterien ermöglicht.

### 4. LADEINFRASTRUKTUR ALS GRUNDVORAUSSETZUNG

Die Ladeinfrastruktur muss flächendeckend ausgebaut werden, damit ländliche und urbane Räume gleichermaßen von der Verkehrswende profitieren. Gerade in ländlichen Regionen fehlt es häufig an Ladepunkten, was den Umstieg auf E-Mobilität erschwert. Um Elektromobilität überall nutzen zu können, ist eine deutliche Verbesserung der Ladeinfrastruktur Grundvoraussetzung. Dazu fordern wir:

**A.** Die vollumfängliche Umsetzung der EU weiten "Alternative Fuels Infrastructure Regulation" (AFIR) in allen EU-Mitgliedsstaaten zur Sicherstellung der flächendeckenden Versorgung mit Ladestationen.



B. Zusätzliche Mittel für den Ausbau der Verteilnetze und den Anschluss von Ladepunkten an das Stromnetz, um die Infrastruktur zukunftssicher zu gestalten.

C. Der Ladestrom muss durch das Umsetzen dynamischer Stromtarife und steuerlicher Freistellung deutlich günstiger werden.

D. Eine einfache und transparente Bezahlweise: Der aktuelle Flickenteppich an Bezahlfunktionen muss so schnell wie möglich behoben werden. Eine Kartenzahlungsmöglichkeit sollte an allen Ladesäulen ad hoc ohne vorherige Anmeldung per QR-Code möglich sein.

## 5. STÄRKUNG DER AUßENWIRTSCHAFTLICHEN BEDINGUNGEN

Zur Stärkung der Nachfrage im In- und Ausland muss es ein Level Playing Field geben, müssen faire Wettbewerbsbedingungen gelten. Zudem müssen die internationalen Wertschöpfungsketten sicher sein. Zunehmend zeigt sich leider das Bild von unfairen Bevorteilungen oder einseitigen Schutzmaßnahmen. Deshalb fordern wir:

■ Einen **fairen Wettbewerb** müssen wir in der EU gewährleisten und unsere Handelsschutzinstrumente, wie beispielsweise **Ausgleichszölle**, gegen unfaire Subventionen oder Dumpingmaßnahmen faktenbasiert nutzen.

■ Die EU muss ihre **WTO-Verpflichtungen** einhalten, um mögliche Gegenreaktion und Marktschließungen zu vermeiden.

■ **Ungerechtfertigte protektionistische Maßnahmen** müssen strikt durch Verhandlungen oder durch zielgerichtete Gegenmaßnahmen reduziert werden.

■ Die Automobilindustrie braucht zusätzliche und vor allem **sichere Absatzmärkte**. Die beste Möglichkeit liegt in weiteren Handelsabkommen mit verlässlichen Partnern.

■ **Neue Handelsabkommen** sowie **faire Partnerschaften** müssen so gestaltet werden, dass auch die Abhängigkeiten der europäischen Automobilindustrie bei Rohstoffen und Komponenten reduziert werden, um die Produktion gerade bei Technologien wie der Batterie zukunftssicherer zu machen.

## 6. SOFORTPROGRAMM FÜR BETROFFENE BESCHÄFTIGTE

Den Beschäftigten in der Automobilindustrie wurde eine gerechte grüne und digitale Transformation versprochen, doch dieses Versprechen wurde bisher nicht eingehalten. Es sind jetzt die Beschäftigten, die den Preis für Managementfehler zahlen müssen während die Manager weiter ihre Boni erhalten. Die Folgen treffen die 13 Millionen Menschen, die in der EU von der Automobilindustrie abhängig sind und sich bisher größtenteils in guten Beschäftigungsverhältnissen befinden. Um ein Sofortprogramm mit schnellen Lösungen für die Belange der betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf den Weg zu bringen, fordern wir einen hochrangig besetzten Europäischen Beschäftigungsgipfel für die Automobil- und Zulieferindustrie. Dabei stehen im Vordergrund:

■ Europäische und nationale Lösungen zur Sicherung von guten Arbeitsplätzen.

■ Ein Recht auf Aus- und Weiterbildung für alle Beschäftigten, sowie zusätzliche Investitionen in Umschulungs- und Weiterbildungsprogramme.

■ Die Entwicklung und Umsetzung von Sozialplänen zur Absicherung von Beschäftigten, die dennoch ihren Job verlieren.

■ Die Erweiterung des Fonds für einen gerechten Übergang (JTF) auf Regionen, die von den wirtschaftlichen Folgen der Transformation des Automobilsektors betroffen sind.

■ Keine Boni für das Management von Unternehmen, die akut von Umstrukturierungen und Entlassungen betroffen sind.

## FAZIT

Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass die europäische Automobilindustrie die aktuelle Krise überwindet und gleichzeitig klimafreundliche Mobilität bezahlbarer und sozial gerechter wird.

## KONTAKT/HERAUSGEBER

### Büro Berlin:

Europäisches Parlament  
Fraktion der S&D  
Deutsche Delegation  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: + 49 30 2277 1273  
E-Mail: europabuero.spd@bundestag.de

### Büro Brüssel:

Europäisches Parlament  
Fraktion der S&D  
Deutsche Delegation  
Rue Wiertz  
1047 Brüssel / Belgien  
Telefon: + 32 2 2843 255  
E-Mail: s-d.delegationDE@ep.europa.eu

### Online:

-  [spd-europa.de](http://spd-europa.de)
-  [socialistsanddemocrats.eu/de](http://socialistsanddemocrats.eu/de)
-  [facebook.com/spdeuropa](https://facebook.com/spdeuropa)
-  [instagram.com/spdeuropa](https://instagram.com/spdeuropa)

**Herausgeber:** René Repasi (V.i.S.d.P.)



**WIR IN  
EUROPA** 

Die SPD-Abgeordneten – Fraktion der  
Sozialdemokraten im Europäischen Parlament

Stand: Januar 2025