



EUROPA



Positionspapier
Oktober 2025
Wirtschaft



COM (2025) 95 final

Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie

Zusammenfassung

Zum Inhalt:

Die europäische Kfz-Industrie ist technologisch ins Hintertreffen geraten – sowohl beim automatisierten Fahren als auch bei der Elektromobilität. Um den dadurch bedingten krisenhaften Entwicklungen zu begegnen, hat die Europäische Kommission am 5. März 2025 eine Mitteilung mit dem Titel „Industrial Action Plan for the European Automotive Sector“ auf den Weg gebracht.

Dieser umfasst fünf Säulen:

- Innovation und Digitalisierung
- Saubere Mobilität
- Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Lieferketten
- Unterstützung der Beschäftigten
- Gleiche Wettbewerbsbedingungen mit Wettbewerbern aus Nicht-EU-Staaten

Mit dem Aktionsplan zielt die Kommission darauf ab, die europäische Automobilindustrie durch Innovation, Dekarbonisierung und digitale Transformation zukunftsfest zu machen. Es ist sehr begrüßenswert, dass die Kommission nun erkannt hat, dass eine aktive Industriepolitik notwendig ist, um die aktuellen Herausforderungen bewältigen zu können.

Aus Sicht der AK enthält der Plan sowohl fortschrittliche Ansätze als auch wesentliche Lücken. Einer sozial gerechten Umsetzung im Sinne einer „Just Transition“ wird er damit nur unzureichend gerecht.

Zwar setzt der Aktionsplan erste richtige Signale, etwa mit Blick auf Qualifizierungsoffensiven, den Ausbau europäischer Wertschöpfungsketten und die Betonung des sozialen Dialogs, doch bleibt er in zentralen sozialpolitischen Fragen unverbindlich und ist mit zu geringen finanziellen Mitteln ausgestattet. Während die Kommission einen Fokus auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit legt, fehlen klare Regelungen zum Schutz der Beschäftigten und zur Vermeidung sozialer Verwerfungen. Damit droht die soziale Dimension der Transformation hinter den wirtschaftlichen Zielen zurückzubleiben.

AK-Kritikpunkte in Kürze:

- Die Probleme der Kfz-Industrie waren vorhersehbar und wurden durch die Konzernführungen selbst verschuldet. Diese sollten die Gegenstrategien daher selbst finanzieren. Allein die deutschen Automobilhersteller BMW, Mercedes-Benz und VW haben in den vergangenen Jahren jährlich Gewinne vor Steuern in Höhe von rund 60 Milliarden Euro erzielt. Die AK hinterfragt, ob Beträge in Milliardenhöhe an Steuergeldern tatsächlich notwendig sind.
- Positiv ist, dass die Qualifizierung und soziale Absicherung der Beschäftigten gefördert und berücksichtigt werden sollen. Angesichts der Milliarden-subsidienten für Forschung und Entwicklung sowie für die Industrie wirken die vorgeschlagenen 90 Millionen Euro für die Beschäftigten jedoch eher wie ein Feigenblatt.
- Die AK spricht sich klar gegen eine Ausweitung der gesenkten Emissionsstandards aus. Eine solche untergräbt nicht zuletzt die von der Industrie benötigte Planungssicherheit.
- Die Entstehungsgeschichte des Aktionsplans geht auf ein Treffen von Kommissionspräsidentin von der Leyen mit (hauptsächlich) Industrievertretern zurück. Die Zivilgesellschaft (Gewerkschaften und NGOs) war deutlich unterrepräsentiert. Dementsprechend industriegetrieben ist auch die Mitteilung ausgefallen.
- Eine Strategie zur Förderung der europäischen Bahnindustrie fehlt vollständig. Zwar gibt es weitreichende EU-Ausbauziele für den Bahnverkehr, jedoch fehlt ein Plan zur Erreichung dieser Ziele. Zu diesem Schluss kommt auch ein Bericht des EU-Rechnungshofes. Eine Bahnindustriestrategie ist notwendig und könnte auch bei einer möglichen Konversion von Kfz-Betrieben (bzw. deren Arbeitsplätzen) zum Einsatz kommen.

Die Position der AK

Zu Kapitel 2.1: Innovation und Digitalisierung

Die Sichtweise der EU-Kommission ist zu technikzentriert und herstellerorientiert. Dadurch verkennt sie das Scheitern vieler Anwendungen. Um wirklich nachhaltige Lösungen zu erzielen, muss autonomes Fahren in einen breiten politischen und rechtlichen Rahmen eingebettet sein. Nur ein öffentliches Verkehrssystem in Ergänzung des Rad- und Fußverkehrs ist ein umwelt- und klimafreundliches Verkehrssystem. Automatisierte Mobilität mit dem Auto kann die Erreichung von Klima- und Umweltzielen sogar konterkarieren. Daher sollte sie nur als Zubringer für den öffentlichen Verkehr auf der ersten und letzten Meile in Betracht gezogen werden. Bei der Sicherheit werden konsumentenrechtliche Probleme konsequent ausgeklammert. In Fällen, in denen Algorithmen und Datensysteme von Assistenzsystemen zu Schäden führen, wird die Haftung letztlich den Konsument:innen aufgebürdet.

Die AK hält fest: Bei einem Versagen vor allem teilautomatisierter Fahrsysteme darf es zu keiner Haftung für Autohalter:innen und Berufslenker:innen kommen. Hinsichtlich der Fahrzeugdaten und der angekündigten Leitlinien zu bordeigenen Daten ist aus Sicht der Verbraucher:innen auf die Bedeutung des Datenschutzes sowie auf Fragen bezüglich des Eigentums an den Daten, der Einspruchsmöglichkeiten und der Weitergabe der Daten hinzuweisen.

Zu Kapitel 2.2: Saubere Mobilität

Um die Verbreitung von E-Fahrzeugen zu fördern, sieht der Plan den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur vor. Hierzu ist festzuhalten, dass die Elektrifizierung des europäischen Energiesystems eine zentrale Rolle bei der Dekarbonisierung unserer Wirtschaft und der Erreichung der Klimaziele spielt. Dementsprechend kann der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der erleichterte Zugang zum Netz nicht losgelöst von der generellen Herausforderung des Ausbaus des Stromnetzes betrachtet werden. Bereits aufgrund der Umstellung auf erneuerbare Energieerzeugung muss das Stromnetz massiv ausgebaut werden. Allein in Österreich sind dafür in den nächsten Jahren Investitionen in Milliardenhöhe notwendig, die die Konsument:innen durch stei-

gende Netzentgelte finanzieren müssen. Aus Sicht der AK muss deshalb die Finanzierung der europäischen Stromnetzinfrastuktur innerhalb des MFR 2028-2035 höchste Priorität haben. Insbesondere für den Ausbau der grenzübergreifenden und hochrangigen Stromnetze sollten vermehrt EU-Mittel eingesetzt werden.

Die Steigerung des Anteils von E-Fahrzeugen setzt zudem den Zugang zu leistbarer, sauberer Energie voraus. Zwar hat die EU-Kommission zuletzt im März 2025 im Rahmen des Aktionsplans für leistbare Energie festgehalten, dass es zu einer Entkopplung von Strom- und Gaspreisen kommen muss. Die dafür notwendige tiefgreifende Reform des Strommarktdesigns hat sie aber dennoch nicht eingeleitet. Bei der Finanzierung der Netzinfrastuktur braucht es zudem eine stärkere Beteiligung der Einspeiser sowie eine bessere Nutzung von Flexibilität. Gerade im Hinblick auf den Ausbau von Schnellladestellen für Schwerfahrzeuge entlang des TEN-T-Netzes ist eine integrierte Betrachtungsweise wichtig, um diesen möglichst kosteneffizient gestalten zu können.

Seit 2021 wurde die Dekarbonisierung im Busbereich durch die CVD-Richtlinie auf Kosten der Städte und der öffentlichen Nahverkehrsbetreiber:innen (z.B. Verkehrsverbünde) vorangetrieben. Die höheren Beschaffungskosten von Null-Emissions-Fahrzeugen erschweren den Betrieb und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Damit Städte und öffentliche Nahverkehrsbetreiber:innen auch weiterhin gefördert werden können, muss ein EU-Transformationsfonds auf Basis der auslaufenden Aufbau- und Resilienzfazilität aufgesetzt werden. Der Ansatz, dass auch private Unternehmen (wie Autoverleiher, Leasing-Unternehmen und Speditionen) durch Beschaffungsquoten zur Dekarbonisierung beitragen müssen, wird begrüßt.

Die Nachrüstung konventioneller, schwerer Nutzfahrzeuge – insbesondere von Bussen – mit einem Elektroantrieb kann kosteneffizient zur Dekarbonisierung von Flotten beitragen. Die geplante UNECE-Verordnung, mit der die Typgenehmigung solcher nachgerüsteter Fahrzeuge weltweit harmonisiert werden soll, ist daher zu begrüßen. Es sollten aber auch Initiativen der EU für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ergriffen werden, da die Preise von Batterien zunehmend sinken und ein Retrofit somit wirtschaftlich wird.

Die EU-Flottengrenzwerte setzen alle fünf Jahre strengere CO₂-Standards, die aufgrund ihrer langen Vorlaufzeit für Hersteller gut planbar sind. In der Regel erfüllen die Hersteller den Flottengrenzwert erst im letzten Jahr mithilfe ihrer Preispolitik. Die vorzeitige „Ad-hoc-Flexibilisierung“ des Flottengrenzwertes im Aktionsplan, durch die der CO₂-Wert bei Pkw-Verkäufen erst im Durchschnitt von 2025 bis 2027 und nicht bereits im Jahr 2025 erreicht werden muss, bedeutet:

- Die Glaubwürdigkeit dieser Vorschrift wird geschwächt und es wird ein Präzedenzfall für ein Aufweichen des 2030-Ziels geschaffen.
- Der Wettbewerb wird verfälscht, da die meisten Hersteller bzw. Hersteller-Pools ihr Ziel durch rechtzeitige Investitionen und Modellentwicklung erreicht hätten.
- Konsument:innen werden daran gehindert, früher zu günstigen elektrisch oder fossil betriebenen Klein- und Mittelklasse-Pkw zu kommen.
- Die CO₂-Zielerreichung der Mitgliedstaaten im Jahr 2030 wird erschwert, da die Flottenerneuerung nur langsam voranschreitet.
- Es ist nicht auszuschließen, dass es 2027 abermals zu einem Aufweichen der Standards kommt.

a) Dekarbonisierung und Lebenszyklus

Die Ausweisung aller CO₂-Emissionen entlang des gesamten Lebenszyklus wird durch batteriebetriebene Fahrzeuge für die Verbraucherinformation und die Besteuerung noch wichtiger. Die AK erinnert daran, dass die EU-Kommission gemäß (EU) 2023/851 ihrer Verpflichtung nachkommen muss, eine anwendbare Methodologie vorzulegen. Aus Sicht der AK könnte auch das vereinfachte Eco-Score-System, das bereits beim CO₂-Grenzausgleichssystem der EU verwendet wird, angewandt werden.

b) Änderung Eurovignetten-Richtlinie

Der Vorschlag, schwere Null-Emissionsfahrzeuge vollständig von Maut- und Straßenbenutzungsgebühren zu befreien, wird kritisch gesehen. Die AK tritt vielmehr dafür ein, diese Fahrzeuge durch verpflichtende Mautaufschläge für externe Kosten (CO₂, Luftverschmutzung und Lärm) bei fossil betriebenen Nutzfahrzeugen marktfähiger zu machen. In der bestehenden Wegkosten-Richtlinie ist dies eine Kann- und keine Mussbestimmung.

Die AK begrüßt, dass die bestehende Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bei der Vermarktung neuer Pkw nach über 25 Jahren (!) erstmals überarbeitet werden soll. Diese Verbraucherinformation soll wesentliche und realistische Angaben über den Treibstoff- und Stromverbrauch sowie die Durchschnittskosten für Steuern, Wartung und Betrieb eines Pkw für Konsument:innen bereithalten. Besonders wichtig ist, dass diese Verbraucherinformationen online und auch bei Gebrauchtwagen verfügbar sind.

Zu Kapitel 2.3: Wettbewerbs- und Widerstandsfähigkeit der Lieferkette

a) Zur gemeinsamen Beschaffung von Batterierohstoffen (S. 13)

Die gemeinsame Beschaffung verbessert die Verhandlungsmacht gegenüber Rohstoffproduzenten und -händlern, was grundsätzlich zu begrüßen ist. Diese gestärkte Rolle sollte auch zur Durchsetzung unternehmerischer Sorgfaltspflichten genutzt werden. Zudem ist auf die Finanzierung und Risikoübernahme zu achten. Da die Unternehmen sich Vorteile wie bessere Preise und sichere Verträge erhoffen, müssen sie auch die Kosten tragen. Insbesondere die Risiken, etwa durch Lieferausfälle, dürfen nicht auf die öffentliche Hand abgewälzt werden.

Dieses Vorhaben wird durch Maßnahmen im Rahmen des Critical Raw Materials Act (CRMA) ergänzt. Der CRMA zielt darauf ab, kritische Rohstoffe entlang der Lieferkette besser abzusichern. Durch den Ausbau lokaler Verarbeitungskapazitäten und die Diversifizierung von Bezugsquellen sollen Abhängigkeiten von Drittstaaten verringert und die strategische Autonomie Europas im Bereich zentraler Zukunftstechnologien gestärkt werden. Die AK verweist auf ihre umfangreichen Stellungnahmen zum [CRMA](#) und zum [Clean Industrial Deal \(CID\)](#).

b) Zur internationalen Ebene der Rohstoffpolitik (S. 13-14)

Die Fokussierung der EU auf den Zugang zu Rohstoffen lässt zentrale soziale und ökologische Fragen unbeantwortet. Anstatt bestehende Abhängigkeiten zu überdenken, setzt die EU-Kommission nach wie vor vorrangig darauf, Rohstoffe aus Drittländern zu sichern. Dass deren Abbau und Gewinnung jedoch häufig mit Umweltproblemen, Menschenrechtsverletzungen und der Ausbeutung von Beschäftigten einhergeht, wird dabei ignoriert. Nach Ausschöpfung

aller zur Verfügung stehenden Mittel zur Reduktion des europäischen Rohstoffbedarfs müssen diese Problemlagen beim verbleibenden Importbedarf an Rohstoffen prioritär angegangen werden. Dazu zählt beispielsweise der Einsatz modernster Bergbauverfahren, um die Umweltschäden möglichst gering zu halten und die Arbeitsbedingungen so sicher wie möglich zu gestalten.

Bei den zahlreichen bestehenden und geplanten Rohstoffabkommen der EU ist unklar, welche Vorteile sich für die abbauenden Partnerländer ergeben. Es besteht die Gefahr, dass diese auf rein extraktive Tätigkeiten beschränkt bleiben, die hohe soziale und ökologische Kosten verursachen. Zwar wollen die EU-Abkommen zum Teil zur Schaffung von lokalem Mehrwert beitragen, konkrete Mechanismen dafür fehlen jedoch. Der Aufbau eigener Verarbeitungskapazitäten für Batterierohstoffe darf nicht auf Kosten der wirtschaftlichen Entwicklung rohstoffreicher Länder gehen. Bei zukünftigen Rohstoffabkommen sind jedenfalls verbindliche Nachhaltigkeits- und Rückverfolgbarkeitsstandards sowie Transparenzstandards erforderlich.

Ein zentraler Baustein zur Stärkung europäischer Wertschöpfungsketten ist das „Battery Booster“-Paket. Es stellt bis zu drei Milliarden Euro aus dem Innovationsfonds für den Ausbau der europäischen Batterieproduktion bereit. Ziel ist, die industrielle Basis im Bereich der Elektromobilität und Energiespeicherung zu sichern und auszubauen. Die AK sieht in den dadurch entstehenden oder im Aufbau unterstützten neuen Industriezweigen grundsätzlich Potenzial für die Schaffung guter und nachhaltiger Arbeitsplätze. Voraussetzung dafür ist jedoch eine stärkere finanzielle Beteiligung der Kfz-Industrie. Bei einer allfälligen Subventionsvergabe müssen soziale und ökologische Kriterien eingehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Einhaltung von Tariftreue, den Ausbau von Mitbestimmungsrechten der Beschäftigten sowie Standort- und Beschäftigungsgarantien. Die Strategie der Ansiedlung von Produktionsstätten ausländischer Hersteller ist zwar grundsätzlich begrüßenswert. Allerdings erfolgt diese gerade in Ländern, die weder sozialrechtliche noch ökologische Vorschriften oder Vorschriften zur Arbeitssicherheit befolgen. Aus Ungarn sind beispielsweise zahlreiche Fälle bekannt, in denen bei der Errichtung und dem Betrieb von Batteriefabriken weder ökologische noch soziale, demokratische und rechtsstaatliche Standards eingehalten werden. Deshalb ist die EU-Kommission aufgefordert, in diesem Zusammenhang ihrer Rolle als Hüterin der EU-Verträge und des EU-Sekundärrechts besonders aktiv nachzukommen und bei Verstößen Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten.

Zu Kapitel 2.4: Unterstützung der Beschäftigten

Im Rahmen der Transformationspolitik wird der soziale Dialog als wichtiges Instrument hervorgehoben, um die Beteiligung von Gewerkschaften und Arbeitnehmer:innenvertretungen bei tiefgreifenden Veränderungsprozessen zu gewährleisten. Dieses Bekenntnis wird von der AK ausdrücklich begrüßt, es muss aber gleichzeitig auch konkret gelebt werden. Im Kontext der Digitalisierung verweist die EU-Kommission auf einen „human-centric“ Ansatz, der Mitbestimmungsmöglichkeiten bei der Einführung von Künstlicher Intelligenz und Automatisierung eröffnen soll. Die AK erachtet diesen Ansatz als wichtig, da er ein grundsätzliches Bewusstsein für die soziale Dimension des technologischen Wandels zeigt. Die AK merkt jedoch an, dass die Umsetzung bisher zu unverbindlich blieb. So fehlen beispielsweise konkrete Regelungen und wirksame Sanktionen bei Verstößen gegen Arbeitnehmer:innenrechte, wodurch die tatsächliche Wirkung dieser Prinzipien begrenzt bleibt.

Die AK begrüßt das Bekenntnis zur Einrichtung eines Monitoringsystems, um regionale und sektorale Beschäftigungstrends zu analysieren und um frühzeitig auf Entwicklungen, insbesondere am Arbeitsmarkt reagieren zu können. Das European Fair-Transition-Observatory leistet einen wichtigen Beitrag zur evidenzbasierten Gestaltung von Maßnahmen und trägt somit zu Wissenstransfer und Transparenz bei.

Ebenso positiv bewertet die AK das Bekenntnis zur Erweiterung des Europäischen Globalisierungsfonds (EGF), um schnellere und umfassendere Unterstützung für Arbeitnehmer:innen in Umstrukturierungsprozessen zu ermöglichen. Die AK erachtet eine enge Einbindung der Sozialpartner in diesen Prozess als unabdingbar und die Erarbeitung einer Quality Jobs Roadmap ebenfalls als wichtigen Baustein.

Die AK begrüßt das Bekenntnis der EU-Kommission, das Programm ESF+ für die Mitgliedstaaten und sektoralen Partner besser nutzbar zu machen und aktiv mit den Sozialpartnern daran zu arbeiten. Die AK sieht die Förderung von Qualifizierung und Umschulungen als zentrales Instrument im Strukturwandel und ist der Meinung, dass diese effektiver und ambitionierter genutzt werden sollten. Die gezielte Lenkung von Mitteln in den Kompetenz- und Fähigkeitsaufbau von Zukunftstechnologien des Sektors wird von der AK unterstützt. Aufgrund ihres hohen Wertschöpfungsanteils sind die Schwerpunkte auf Batterien und die Digitalbranche nachvollziehbar und richtig gesetzt. Angesichts der Milliardenbeträge, die der Industrie zur Verfügung gestellt werden, erscheinen die „bis zu 90 Millionen Euro“, die für die Weiterqualifizierung der Be-

schäftigten und andere soziale Belange bereitstehen, als sehr gering bemessen.

Die AK erkennt zwar an, dass mit diesen Maßnahmen erste wichtige Schritte zur sozialen Flankierung der Transformation unternommen werden, doch entscheidende Maßnahmen bleiben aus. So fehlen beispielsweise ausreichende finanzielle Mittel, um flächendeckende Umschulungsprogramme zu ermöglichen. Durch ein zu zaghaftes arbeitsmarkt- und bildungspolitisches Vorgehen droht die soziale Absicherung mit dem Tempo des strukturellen Wandels nicht Schritt zu halten. Dies betrifft jedoch nicht nur die politische Ebene der Kommission, sondern insbesondere auch den Ehrgeiz und die koordinierte Umsetzung auf Ebene der Mitgliedstaaten. Dementsprechend sollte die Kommission die konkrete Umsetzung von Maßnahmen überwachen, entsprechende Empfehlungen abgeben und ein wachsames Auge darauf haben.

Trotz des anerkannten Bedarfs, die Transformation sozial gerecht zu gestalten, sind zentrale Schutzmechanismen für Beschäftigte auf EU-Ebene bisher unzureichend. So fehlen beispielsweise verbindliche Arbeitsplatzgarantien, insbesondere in traditionellen Industriebereichen wie der Produktion von Verbrennungsmotoren. Gleichzeitig verstärken sich regionale Ungleichheiten, da gezielte Unterstützungsmaßnahmen in ausreichendem Ausmaß bisher ausbleiben. Dies gilt insbesondere für strukturschwache Regionen, die besonders von der Dekarbonisierung betroffen sind, sowie für Regionen, in denen zahlreiche Automobilzulieferbetriebe angesiedelt sind. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, sind eine Weiterführung und eine umfassende Aufstockung der Mittel des Just Transition Fund (JTF) sowie eine bessere Governance, insbesondere in den Bereichen Koordination, Umsetzung von Maßnahmen und Monitoring, erforderlich.

Aus beschäftigungspolitischer Perspektive sind darüber hinaus auch in den neu entstehenden Branchen, wie der Batterieproduktion und dem Recycling, soziale Risiken zu beachten. Aufgrund des globalen Kostendrucks drohen hier zunehmend prekäre Beschäftigungsverhältnisse und ein Zurückdrängen der Mitbestimmungsrechte. Die Abwesenheit einheitlicher, EU-weiter Mindeststandards verschärft diese Problematik. Daher sind ein Fokus auf soziale und ökologische Konditionalitäten in öffentlich geförderten Projekten sowie die Forcierung der Mitsprache- und Mitbestimmungsmöglichkeiten notwendig. Dies betrifft auch die Qualität des sozialen Dialogs. Gerade in Umbruchphasen ist ein guter sozialer Dialog entscheidend dafür, dass die Transformation rasch vorangetrieben und fair umgesetzt werden kann. Zwar betont die EU-Kommission die Einbindung der Sozialpartner

und deren Bedeutung, doch in vielen Bereichen bleibt diese freiwillig und es gibt keine verbindlichen Beteiligungsrechte. Zudem fehlen effektive Sanktionsmechanismen bei Verstößen gegen die Rechte von Arbeitnehmer:innen. Damit Mitbestimmung wirksam wird, muss rasch eine Just-Transition-Richtlinie umgesetzt werden. Diese muss unter anderem eine gleichberechtigte Einbindung der Beschäftigten in Transformationsprozesse gewährleisten.

Zu Kapitel 2.5: Marktzugang und fairer Wettbewerb

a) Zu EU-Handelsabkommen mit Drittstaaten (S. 16)

Ungeachtet der vielfach geäußerten Kritik, dass EU-Handelsabkommen zu Lasten des Klimas, der Beschäftigten und der Umwelt gehen, hält die EU-Kommission weiter an ihnen als zentralem Instrument fest. Abkommen der alten Generation, die ungleiche und nicht nachhaltige Handels- und Produktionsstrukturen zementieren, sind im Kontext der Klimakrise kontraproduktiv. Die AK spricht sich daher für eine grundlegende Überarbeitung sämtlicher Handelsabkommen aus. Anstatt lediglich den Handel, beispielsweise mit Autos, zu steigern und mehr Rohstoffe zu beschaffen, müssen soziale, ökologische und klimapolitische Zielsetzungen im Mittelpunkt stehen. Es müssen konkrete Pläne erstellt werden, wie die Dekarbonisierung des Handels und der soziale und ökologische Umbau der Wirtschaft vorangetrieben werden können.

b) Trade defence instruments / EU-Handelsschutzinstrumente (S. 17-18)

Bei Handelsschutzinstrumenten wie der Foreign Subsidies Regulation muss es ein zentrales Ziel der Diskussion sein, Praktiken zu unterbinden, die auf Kosten von Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in der ganzen Welt sowie der Umwelt und des Klimas gehen, und die Globalisierung gerecht zu gestalten. Unternehmen und Investoren, die ihre Waren und Dienstleistungen durch die Nichteinhaltung international anerkannter Kernarbeitsnormen und internationaler Umweltstandards günstiger auf dem EU-Markt anbieten können, tragen letztlich auch dazu bei, dass auch innerhalb der EU die Arbeits- und Umweltstandards unter Druck geraten. Die Bedingungen, die die EU an die Öffnung und den Zugang zum EU-Binnenmarkt knüpft, müssen einer solchen Praxis entgegenwirken. Das gilt sowohl für die Handelsabkommen der EU, in denen international anerkannte Mindestarbeits- und Umweltstandards verbindlich verankert, einklagbar und bei Verstößen sanktionierbar sein müssen, als auch für die bestehenden Antidumping- und Antisub-

ventionsinstrumente der EU. Seit der Überarbeitung der handelspolitischen Schutzinstrumente im Jahr 2017 werden internationale Mindestarbeitsnormen sowie Umweltabkommen zwar erwähnt, sie müssen jedoch bei der Bewertung von Marktverzerrungen nicht zwingend beachtet werden. Niedrigere Sozial- und Umweltstandards dürfen niemals als Wettbewerbsvorteil genutzt werden.

Aus Sicht der AK wären „Local Content“-Auflagen im Sinne der Beschäftigteninteressen, zur Bewältigung der Dekarbonisierungsherausforderungen sowie zur Sicherung lokaler Wertschöpfung und kleinräumiger Wirtschaftskreisläufe viel sinnvoller, da sie zu Produktion und Investition in Europa zwingen. Dementsprechend setzt sich die AK dafür ein, die entsprechenden WTO-Regeln anzupassen. Das Ziel besteht darin, „Local Content“-Bestimmungen einfacher umsetzbar zu machen, da sie aktuell nicht mit dem WTO-Recht und/oder internationalen Investitionsschutzabkommen vereinbar sind. In der Praxis werden sie allerdings rechtlich oft nicht angefochten, insbesondere nicht in der aktuellen Situation, in der die WTO geschwächt ist und viele Staaten bereits eine aktivere Wirtschaftspolitik betreiben.

Die AK spricht sich bereits seit Längerem dafür aus, Investitionsprüfungen gezielter dafür zu nutzen, Technologie-Kooperationen zwischen außereuropäischen Branchenführern und europäischen Unternehmen zu fördern, beispielsweise in Form von Joint Ventures oder Kooperationen mit Technologieführern im Bereich grüner Batterietechnologien. Daher begrüßt die AK die Überlegungen der Europäischen Kommission, Joint-Venture-Auflagen für ausländische Investitionen in der EU erstmals in Betracht zu ziehen (S. 17). Denn die grüne Transformation wird nicht ohne chinesische Technologie möglich sein; zugleich müssen aber europäische Standards sowie Versorgungs- und Beschäftigungssicherheit gewährleistet sein. Es darf kein einseitiger Fokus auf geo- und sicherheitspolitische Risikoerwägungen gelegt werden.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Heinz Högelsberger

heinz.hoegelsberger@akwien.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch

florian.wukovitsch@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

www.arbeiterkammer.at

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 4 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.