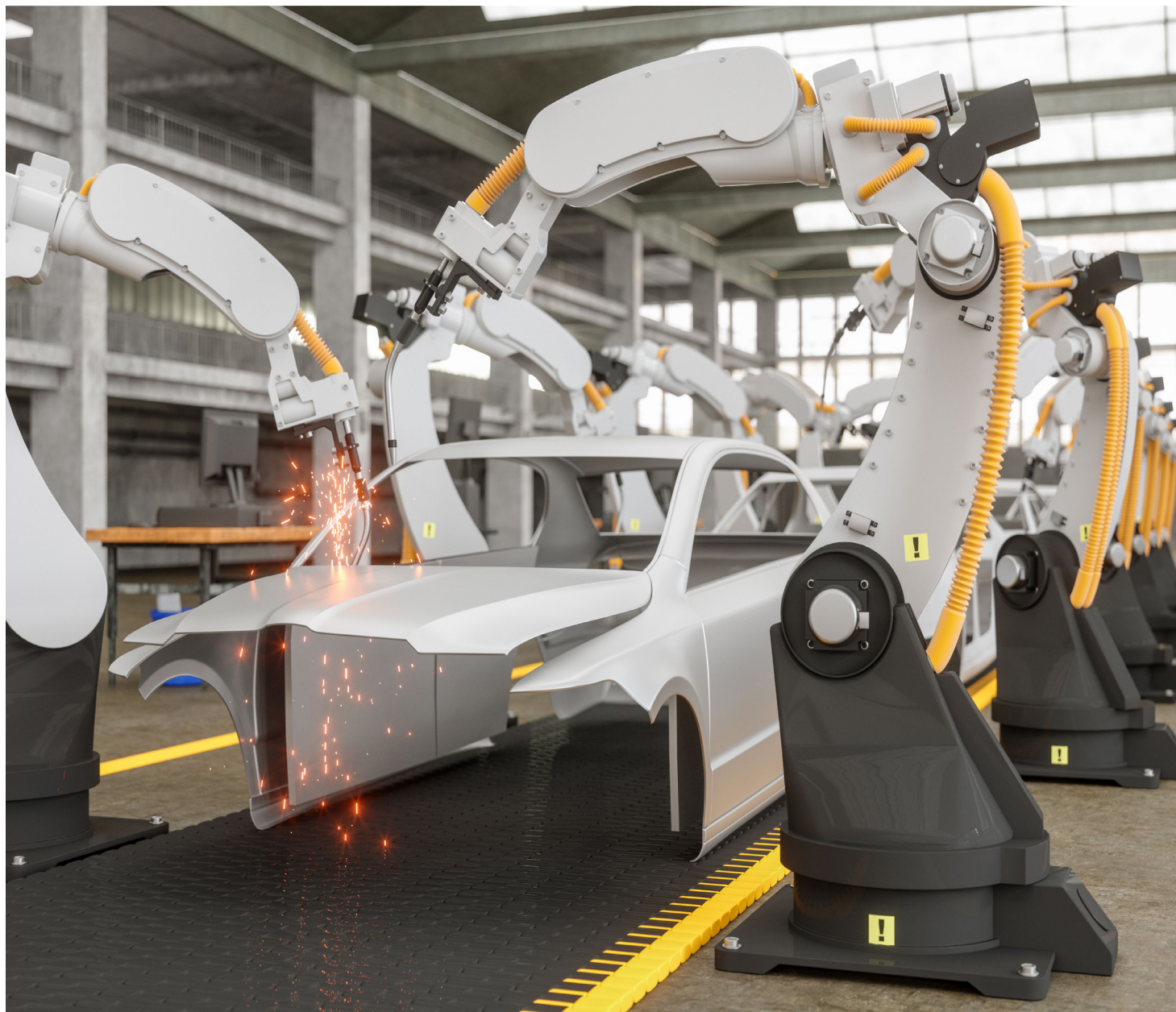




COM (2026) 100

Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie (Industrial Accelerator Act)

Zusammenfassung

Das Wichtigste in Kürze

- Die Verankerung des „Made in EU“-Prinzips bei der öffentlichen Beschaffung und Förderung von Schlüsseltechnologien ist sehr zu begrüßen. Allerdings bedeutet die **breit gefasste Definition von „Made in Europe“** durch Einschluss von Ländern mit bestehenden Handelsabkommen, dass die gewünschte Wirkung nicht erreicht wird. Demgegenüber besteht die Gefahr, dass bei einer Beschränkung auf die EU-Mitgliedstaaten diese den Vorteil des Zugangs zu Märkten von Drittstaaten für ihre eigenen Produkte verlieren. Damit der „Made in EU“-Ansatz für die Beschäftigten bei der Abwägung zwischen Abschottung des EU-Marktes und dem Zugang zu Drittstaaten den gewünschten Mehrwert erzielt, braucht es eine sektorspezifische Abwägung. Nur so kann die erhoffte Wirkung entfaltet werden. Darüber hinaus sollte sich die EU auf internationaler Ebene dafür einsetzen, die entsprechenden Regeln auf Ebene der World Trade Organisation (WTO) anzupassen, um „Local content“-Bestimmungen zu ermöglichen.
- Die Vorgaben zum „Made in EU“-Prinzip sowie die „Low carbon“-Vorgabe im Rahmen der öffentlichen Vergabe sowie von Förderungen berücksichtigen keine **Beschäftigungsaspekte. Soziale Konditionen** sind aber **dringend notwendig**, wenn es um die Schaffung und Stärkung von qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen geht, wie es in Artikel 1 auch als Ziel definiert ist. Maßnahmen zur Vermeidung von Lohn- und Sozialdumping sind deshalb flankierend in den EU-Vergaberichtlinien vorzusehen, die von der Europäischen Kommission im 2. Quartal 2026 vorgelegt werden sollen.
- Die Auswahl der Schlüsseltechnologien für das „Made in EU“-Kriterium sowie bei den Vorgaben für Direktinvestitionen beschränkt sich auf Netto-Null-Technologien (u.a. Batterien, PV-Anlagen, Windkraftanlagen), E- und Hybridfahrzeuge sowie ausgewählte Baustoffe (Stahl, Aluminium, Mörtel und Beton). Inhaltliche Inkonsistenzen ergeben sich aus dem Ausschluss von Wasserkrafttechnologien sowie anderer Verkehrsträger (vor allem der Eisenbahn) im Net-Zero-Kontext oder der Ausblendung des Themenbereichs Digitalisierung. Die Einschränkung der Technologien wird nicht begründet. Sie **blendet zentrale Schlüssel- und Zukunftstechnologien aus**, allen voran die Bahnindustrie, Halbleiter, Künstliche Intelligenz, Quantentechnologien, Robotik, digitale Infrastrukturen oder Kreislaufwirtschaft.
- Die Verschärfung der Bestimmungen zu ausländischen Direktinvestitionen in Schlüsseltechnologien sind zu begrüßen. Da aber viele „hidden champions“ und Start-Ups, die in strategisch wichtigen Sektoren tätig sind, nur über eine niedrige Kapitalisierung verfügen, ist der vorgeschlagene Schwellenwert von 100 Mio. Euro zu hoch angesetzt.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren sind grundsätzlich zu begrüßen. Gleichzeitig darf es nicht darüber hinwegtäuschen, dass die verfahrensleitenden Behörden ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen zur Bearbeitung der Verfahren zur Verfügung gestellt bekommen müssen.
- Bei der Ausweisung der nationalen Beschleunigungsgebiete ist darauf zu achten, dass sie nicht im Widerspruch zu Vorranggebieten in bestehenden Rechtsakten stehen, beispielsweise zu Net-Zero Valleys oder Hydrogen Valleys.

Die Position der AK

Zum Inhalt des Vorschlags

Der Vorschlag zum Industrial Accelerator Act (IAA) der Europäischen Kommission zielt darauf ab, die industrielle Widerstandsfähigkeit in strategischen Sektoren der EU deutlich zu stärken und gleichzeitig den Weg der Dekarbonisierung fortzuführen. Um die Abhängigkeit von Drittstaaten zu verringern und die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, soll der Anteil des verarbeitenden Gewerbes am BIP bis 2035 auf 20 % gesteigert werden. Die vier zentralen Kapitel der Verordnung umfassen Maßnahmen zu:

- der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren,
- der Einführung von „Made in EU“-Kriterien bei öffentlichen Vergaben und Förderregimen sowie der Förderung kohlenstoffarmer Produkte in der Automobil- und Bauwirtschaft,
- strengerer Auflagen für ausländische Direktinvestitionen in Schlüsseltechnologien und zur
- Einrichtung spezieller nationaler Beschleunigungsgebiete für die Industrie.

Das Gesetzespaket verbindet somit wirtschaftliche Souveränität mit den Zielen des europäischen Grünen Deals, um Europa als führenden Standort für saubere Technologien zu festigen. Der IAA adressiert damit die zunehmende Bedrohung der wirtschaftlichen Sicherheit und strategischen Autonomie der EU. In einem geopolitischen Umfeld, in dem wirtschaftliche Abhängigkeiten zunehmend als Druckmittel eingesetzt werden, zielt der IAA darauf ab, die industrielle Basis der EU zu stärken und den Übergang zur Klimaneutralität als Motor für industrielles Wachstum zu nutzen.

Allgemeine Vorbemerkungen

Eine Betrachtung der jüngeren Entwicklung der europäischen Industriepolitik zeigt den Versuch der Europäischen Kommission, nicht nur eine gemeinsame europäische Industriepolitik zu entwickeln, sondern auch die Tendenz, industriepolitische Initiativen (Net Zero Industry Act, Critical Raw Materials Act) bereits nach kurzer Zeit strategisch neu auszurichten.

Geschuldet ist dies vor allem dem zunehmend dynamischen und kompetitiven internationalen Umfeld. Die Dynamik spiegelt auch die Entstehungsgeschichte des Industrial Accelerator Act (IAA) selbst wider.

Die ursprüngliche Intention der Europäischen Kommission war es, eine europäische Reaktion auf die umfangreichen Subventionsprogramme und die gezielten Ansiedelungsanreize im Rahmen des US-amerikanischen Inflation Reduction Act (IRA) zu formulieren. Vor diesem Hintergrund kündigte die Kommission zu Beginn der aktuellen Legislaturperiode zunächst den Industrial Decarbonisation Accelerator Act an. Ziel dieses Vorhabens war die Mobilisierung von Investitionen in die Dekarbonisierung energieintensiver Schlüsselindustrien, insbesondere in den Sektoren Stahl, Chemie und Zement. Im Fokus sollten dabei Maßnahmen zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, die Verbesserung von Finanzierungsbedingungen sowie die Schaffung verlässlicher Nachfrageperspektiven für klimaneutrale Produkte, etwa im Bereich des grünen Stahls, stehen. Inhaltlich war dieser Ansatz konsistent mit bestehenden industrie- und klimapolitischen Initiativen der Europäischen Union, insbesondere dem Green Deal Industrial Plan, dem Net-Zero Industry Act sowie dem Critical Raw Materials Act.

Im weiteren Verlauf veränderten sich jedoch die geopolitischen Rahmenbedingungen, die zu einer Anpassung der inhaltlichen Ausrichtung führten. Der ursprünglich geplante Fokus auf die Dekarbonisierung energieintensiver Industrien wurde schrittweise um zusätzliche industriepolitische Zielsetzungen erweitert. Dazu zählen insbesondere die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, Maßnahmen zur Standortbindung sowie die Förderung strategischer Autonomie. Diese Erweiterung spiegelt sich sowohl in der Umbenennung zum Industrial Accelerator Act als auch in der inhaltlichen Ausgestaltung des Maßnahmenpakets wider. Neben klimapolitischen Zielsetzungen gewinnen handelspolitische Instrumente an Bedeutung. Dies zeigt sich unter anderem in der stärkeren Berücksichtigung des europäischen Automobilsektors sowie in einer intensiveren Regulierung von Direktinvestitionen aus Drittstaaten im Rahmen des Verordnungsentwurfs. Insgesamt lässt sich der IAA als Ausdruck einer stärker geopolitisch geprägten Industriepolitik interpretieren, in der Dekarbonisierung nicht mehr die primäre Zielgröße

darstellt, sondern in ein breiteres Spektrum wirtschafts- und sicherheitspolitischer Zielsetzungen eingebettet ist.

Der Verordnungsvorschlag zum Industrial Accelerator Act (IAA) stellt zudem den ersten Ansatz dar, die europäische Industriepolitik durch ein explizit nachfrageseitiges Instrument zu erweitern. Vor dem Hintergrund globaler wirtschaftlicher und geopolitischer Entwicklungen verfolgt die Europäische Kommission damit parallel mehrere Zielsetzungen: die Stärkung des Industriestandorts, die Erhöhung strategischer Autonomie sowie die Sicherung von Beschäftigung und Wertschöpfung. Gleichzeitig bleibt die Erreichung klimapolitischer Zielvorgaben ein integraler Bestandteil des Vorhabens. Auffällig ist jedoch, dass die soziale Dimension der industriellen Transformation im Vergleich zu früheren Initiativen an Bedeutung verliert. Während im Clean Industrial Deal der gerechte Übergang („Just Transition“) eine zentrale Rolle einnahm, ist dieser Aspekt im IAA lediglich in begrenztem Umfang berücksichtigt. Dies deutet auf eine Verschiebung der Prioritätensetzung innerhalb der europäischen Industriepolitik hin. Zudem lassen sich sowohl im Verhältnis zu bestehenden industriepolitischen Initiativen als auch innerhalb des IAA selbst Zielkonflikte und Inkonsistenzen feststellen. Diese weisen auf Defizite in der strategischen Kohärenz beim Umgang mit den aktuellen globalen Herausforderungen hin. Insgesamt entsteht der Eindruck einer reaktiven Anpassung an externe Entwicklungen, während eine konsistente, langfristig ausgerichtete Strategie weniger deutlich erkennbar ist.

Diese Einschätzung wird durch eine Analyse der konkreten Ausgestaltung des Verordnungsvorschlags gestützt. So sind die vorgeschlagenen Regelungen teilweise durch unklare Definitionen, fehlende Transparenz hinsichtlich der Auswahl und Operationalisierung von Zielgrößen sowie potenzielle Widersprüche zu bestehenden regulatorischen Rahmenwerken gekennzeichnet. Daraus ergeben sich Risiken in Bezug auf die Rechtssicherheit sowie die praktische Umsetzbarkeit der Maßnahmen. Im ungünstigsten Fall könnten diese Faktoren die angestrebte Beschleunigung des industriellen Aufbaus beeinträchtigen. Darüber hinaus bleibt die soziale Dimension des industriellen Transformationsprozesses auch in der operativen Ausgestaltung unterrepräsentiert. Insbesondere Aspekte der Fachkräftequalifizierung sowie die Verankerung sozialer Konditionalitäten im Rahmen öffentlicher Beschaffung, beispielsweise im Kontext von „Made in EU“-Strategien, sind unzureichend adressiert.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass trotz der grundsätzlich relevanten Zielsetzungen des IAA weiterhin erheblicher Überarbeitungs- und Konkretisierungsbedarf besteht. Insbesondere im Hinblick auf strategische

Kohärenz, regulatorische Klarheit und die Integration sozialer Aspekte erscheint eine Weiterentwicklung erforderlich, um die angestrebten industriepolitischen Wirkungen effektiv zu erreichen.

Zu Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen

Zu Artikel 2 – Industrialisierungsziel

Gemäß Art 2 schreibt der IAA fest, dass die Union gemeinsam mit den Mitgliedstaaten sicherstellen soll, den Anteil der Industrie am Bruttoinlandsprodukt von 20 % zu erreichen. Im Jahr 2024 betrug dieser Anteil 14,3 %.

Die Verankerung eines messbaren Ziels ist grundsätzlich begrüßenswert. Da die Erhöhung des Industrieanteils jedoch nicht ausschließlich über das angestrebte Wachstum von Schlüsselindustrien erreicht werden kann, sondern beispielsweise auch durch einen Rückgang des Dienstleistungssektors oder durch Wachstum von Industrien, denen keine Schlüsselfunktion zuzuerkennen ist, sollte dieser Zielwert durch weitere sektorspezifische Zielwerte ergänzt werden. Damit wären auch eine engmaschige Evaluierung und eine sektorspezifische Steuerung der Maßnahmen zur Steigerung der Industrieproduktion in strategisch wichtigen Branchen möglich. Ebenso sollte das sektorspezifische Produktivitätswachstum und nicht nur der aggregierte Industrieanteil als Indikator herangezogen werden. Zielführender sind daher sektorale Ziele zur Steigerung der europäischen Produktion, Produktivität und Wertschöpfung.

Zu Kapitel II: Bedingungen für industrielle Produktion und Dekarbonisierung ermöglichen

Zu Artikel 4 – Einheitliche Zugangspunkte

Die AK begrüßt den Vorschlag, für Projektwerber:innen einheitliche Zugangspunkte (Anlaufstellen) für Genehmigungsanträge für industrielle Fertigungsprojekte einzurichten. Auch die Aufgaben, die diese Stellen über die European Business Wallets erfüllen sollen, sind als positiv zu werten. Weitere Digitalisierungsschritte sowie vermehrte Behördenkooperation können einen Beitrag zur Vereinfachung und Beschleunigung von Verfahren leisten.

Zu Artikel 5 – Genehmigungsverfahren

Der Vorschlag eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens bei einer einzigen Behörde ist zu begrüßen, da ein solches Verfahren große Vorzüge gegenüber einzelnen, parallel laufenden Genehmigungsverfahren hat. In Österreich ist dies für UVP-pflichtige Projekte bereits umgesetzt. Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Behörden ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt bekommen.

Die Vorgabe, dass Behörden binnen 45 Tagen Unterlagen nachfordern oder deren Vollständigkeit bestätigen müssen, ist aus Sicht der AK grundsätzlich zu begrüßen. Die Einschränkung gemäß Abs 3 UAbs 2, bei einer zweiten Nachforderung keine Unterlagen nachzufordern, die bereits bei der ersten Nachfrage urgiert wurden, ist allerdings abzulehnen. Fehlen den Behörden Entscheidungsgrundlagen und haben sie keine Möglichkeit, diese nachzufordern, ist mit negativen Effekten zu rechnen. Im Zweifelsfall werden Behörden ein Projekt dann eher abweisen oder weitere Auflagen vorschreiben. Die Entscheidungsgrundlagen müssen vollständig sein, um eine informierte und nachvollziehbare Entscheidung zu ermöglichen. Behörden sind aber jedenfalls angehalten, Unterlagen so rasch und konzentriert wie möglich nachzufordern.

Zu Artikel 6 – Dekarbonisierungsprojekte energieintensiver Industrien

Mit Abs 1 werden die Regelungen für Genehmigungsverfahren im Net Zero Industry Act auf Dekarbonisierungsprojekte der energieintensiven Industrie ausgedehnt. Dagegen besteht grundsätzlich kein Einwand. Anzumerken ist allerdings, dass durch verschiedenste Rechtsakte zunehmend eine Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungsregime für verschiedene Projekte normiert wird. Diese Parallelität unterschiedlicher Verfahren führt in der Praxis zu einer sehr unübersichtlichen Rechtslage und trägt nicht zur Beschleunigung von Verfahren bei.

Mit Abs 2 werden Dekarbonisierungsprojekte der energieintensiven Industrie verschiedenen Regeln des Umwelt-Omnibus unterworfen. Nachdem die Verhandlungen im Rahmen des EU-Gesetzgebungsprozesses über diesen Kommissionsvorschlag noch laufen, ist eine Beurteilung dieses Vorschlags zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Zu Kapitel III: Stärkung der strategischen Wertschöpfungsketten der Union

Kapitel III sieht für die öffentliche Beschaffung erstmals ein „Made in EU“- sowie ein Low-Carbon-Kriterium vor. Beide Ansätze sind zu begrüßen, es fehlt im Vorschlag jedoch die Verankerung von flankierenden sozialen Konditionalitäten. Wenn es um „Made in EU“-Vorgaben geht, gehören diese aufgegriffen, wobei diese legislativ in den EU-Vergaberichtlinien zu verankern sind. Die Europäische Kommission hat eine Konsultation zu den EU-Vergaberichtlinien bereits eingeleitet, eine Novelle ist noch im zweiten Quartal 2026 zu erwarten. Zur Unterbindung von Lohn- und Sozialdumping sollte die Subunternehmerkette auf die erste Ebene beschränkt werden, ergänzt durch eine Generalunternehmerhaftung. Das „cleanwashing“ (tätige Reue) sollte bei Verstößen gegen Arbeits- und Sozialrecht zu einem Ausschluss von öffentlichen Vergabeverfahren für ein Jahr führen. Weitere soziale Konditionalitäten, die es zu verankern gilt, betreffen die Beschäftigungssicherheit, die Qualität der Arbeitsbedingungen, das Angebot an hochwertiger Ausbildung – inklusive Lehrstellen – und Weiterbildung sowie die Bindung an Kollektivverträge.

Zu Artikel 8 – Gleichstellung zu Unionsursprung bei öffentlichen Vergaben

Der Vorschlag zur öffentlichen Beschaffung definiert „Made in EU“ sehr weit: Auch Produkte aus Staaten mit EU-Handelsabkommen oder Mitglieder des WTO-Abkommens über die öffentliche Beschaffung (GPA) werden gleichgestellt. Dadurch werden zentrale Partnerländer (u.a. USA, Japan, UK) einbezogen, während China und derzeit Indien ausgeschlossen bleiben. Diese breite Definition konterkariert die gesetzten industriepolitischen Ziele. Sie schwächt die gezielte Stärkung europäischer Wertschöpfung, schafft Offshoring- bzw. Nearshoring Anreize und begünstigt Produktionsverlagerungen in Drittstaaten mit niedrigeren Sozial- und Umweltstandards. Zudem ist sie aufgrund zusätzlicher globaler Transportemissionen ökologisch problematisch.

Vor dem Hintergrund zunehmender industriepolitischer Aktivität (z.B. USA, Kanada) sollte das „Made in EU“-Kriterium enger gefasst werden. Dies würde resilientere, emissionsärmere Lieferketten fördern und höhere Standards sichern. Voraussetzung ist jedoch eine sektorspezifische Ausgestaltung, um Zielkonflikte zu minimieren. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass Einschränkungen des EU-Marktzugangs Gegenmaßnahmen auslösen könnten und den Zugang europäischer Unternehmen zu Drittstaatenmärkten erschweren.

Es ist hier auf eine Balance und eine gezielte Reduktion externer Abhängigkeiten und eine Stärkung des Binnenmarkts zu achten. Auf internationaler Ebene sollte die EU auf WTO-Reformen zugunsten von „local content“-Regeln hinwirken und ihre Handelspolitik stärker an sozial-ökologischen Zielen ausrichten, einschließlich einer Neubewertung bestehender Abkommen.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang Abs 2, der der Europäischen Kommission die Möglichkeit einräumt, auf Basis delegierter Rechtsakte den Anwendungsbereich der Marktzugangsprivilegien einzuschränken – etwa, wenn ein Partnerstaat seine Märkte nicht in gleichem Maße öffnet, Abhängigkeiten drohen oder Versorgungssicherheit zu gewährleisten ist. Während dieser Zugang grundsätzlich zu begrüßen ist, ist zu kritisieren, dass solche grundlegenden Weichenstellungen laut Vorschlag über delegierte Rechtsakte der Europäischen Kommission getroffen werden sollen. Da es sich bei diesen Fragen um zentrale politische Grundsatzentscheidungen handelt, dürfen diese der öffentlichen Aushandlung unter Beteiligung des Europäischen Parlaments nicht entzogen werden. Vielmehr braucht es eine breite demokratische Legitimation für Regelungen in der EU, die potenziell im Spannungsfeld mit Handelsregeln stehen.

Zu Artikel 9 – Unionsvorgaben bei anderen Formen öffentlicher Interventionen

Neben öffentlichen Vergaben sollen die „Made in EU“-Kriterien auch bei öffentlichen Interventionen, zum Beispiel nationalen Förderregimen, gelten. Die Kriterien für die Frage, aus welchen Staaten Produkte als „Made in EU“ gelten, ähneln jenen zu den öffentlichen Vergaben gemäß Artikel 9, weshalb die geäußerten Kritikpunkte sinngemäß auch für die Bestimmungen zu den öffentlichen Interventionen gelten. Darüber hinaus ist zu beachten, dass bereits bestehende nationale Vorgaben nicht unterlaufen werden dürfen.

Zu Artikel 11 – Öffentliche Vergabe

Art 11 sieht eine Ausnahmeklausel vor, welche es öffentlichen Auftraggeber:innen erlaubt, die „Union Origin“- und „Low-Carbon“-Anforderungen nicht anzuwenden, wenn die Beschaffung Mehrkosten von 25 % oder mehr verursachen würde. Im Falle von anderen staatlichen Maßnahmen (Art 12 Abs 3 lit b) liegt der Schwellenwert bei 30 %. Diese Regelungen bedeuten keinen Schutz vor Sozialdumping und das Unterlaufen von EU-Umweltstandards, die in der Regel höher sind als in Drittstaaten, wodurch das EU-Sozialmodell konterkariert wird.

Um die Dekarbonisierung und industrielle Stärkung

Europas prioritär zu behandeln, braucht es höhere Schwellen betreffend Mehrkosten. Im Kontext stark eingeschränkter budgetärer Spielräume der Mitgliedstaaten ist es jedoch von zentraler Bedeutung, sicherzustellen, dass höhere Schwellen wiederum nicht zulasten der Umsetzung strategisch wichtiger industriepolitischer Projekte gehen. Um für die Mitgliedstaaten notwendige Investitionsmöglichkeiten zu schaffen, müssten daher einerseits der budgetäre Spielraum für die Nationalstaaten erhöht und andererseits die Kaufkraft der Beschäftigten durch entsprechende Lohnabschlüsse gestärkt werden.

In der Zwischenzeit sind für den IAA nach Sektoren differenzierte, jedenfalls höhere Schwellen betreffend Mehrkosten anzusetzen, die nicht nur die strategische Bedeutung der jeweiligen Sektoren für Europa widerspiegeln, sondern auch Kostenimplikationen für die öffentliche Hand berücksichtigen, welche sich aus bestehenden Abhängigkeiten von Drittländern sowie Markt- und Lieferkettenstrukturen ergeben. Auch eine kontinuierliche Überprüfung dieser Schwellenwerte erscheint im Zeitverlauf sinnvoll.

Abs 4 räumt Unternehmen die Möglichkeit ein, Eigenerklärungen darüber abzugeben, wo ihre Produkte gefertigt werden, um den „Made in Europe“-Vorgaben zu entsprechen. Eine Eigenerklärung stellt jedoch nicht sicher, dass der EU-Mehrwert tatsächlich vorliegt. Deshalb sollte eine harmonisierte EU-Gesetzgebung angedacht werden, in der der europäische Mehrwert sektorspezifisch definiert wird und damit den öffentlichen Auftraggebern Rechtssicherheit bietet.

Zu Kapitel IV: Ausländische Direktinvestitionen

Zu Artikel 17 – Anwendungsbereich

Der im IAA verfolgte Ansatz, ausländische Direktinvestitionen stärker an industriepolitische Zielsetzungen zu koppeln und Technologie-Kooperationen zwischen außereuropäischen Branchenführern und europäischen Unternehmen zu fördern (z.B. in der Form von Joint Ventures), ist ausdrücklich zu begrüßen. Dieser Ausbau von Möglichkeiten einer strategischen Außenwirtschaftspolitik entspricht den Empfehlungen des Draghi-Berichts, demzufolge die Potentiale für Know-how-Transfer durch ausländische Direktinvestitionen aktiver genutzt werden sollten. Jedoch ist die Schwelle von 100 Mio. EUR gemäß Abs 1 für die Anwendung verbindlicher Bedingungen sehr hoch angesetzt. Viele „hidden champions“ und Start-Ups, die in strategisch wichtigen Sektoren tätig sind und nur über eine niedrige Kapitalisierung verfügen, liegen

unter diesem Schwellenwert. Jedoch sollten auch diese Unternehmen besonders vor außereuropäischen Übernahmen geschützt werden. Deshalb sollte der Schwellenwert gesenkt werden.

Darüber hinaus sollten im Rahmen der Fusionskontrolle neben Umsatzschwellen auch Transaktions-schwellen vorgesehen werden, damit Übernahmen einer wettbewerbsrechtlichen Prüfung unterzogen werden. Dies betrifft vor allem Unternehmen, die zu einem hohen Preis gekauft werden, die jedoch nur geringe oder keine Umsätze erzielen (sog. Killing Mergers). Österreich und Deutschland haben diesbezüglich auf nationaler Ebene bereits Regelungen eingeführt. Es wäre sinnvoll, vergleichbare Regelungen auch auf europäischer Ebene zu schaffen.

Zu Artikel 18 – Kriterien zum Mehrwert ausländischer Direktinvestitionen

Art 18 beschreibt sechs Bedingungen für ausländische Direktinvestitionen, von denen ausländische Investoren mindestens vier erfüllen müssen, damit die Direktinvestition genehmigt wird. Grundsätzlich sind diese Bedingungen zu begrüßen. Allerdings bedürfen sie einer deutlichen Nachschärfung, da die Möglichkeit zum legalen Unterlaufen („Austauschen“) gegeben ist, indem nur vier von sechs Bedingungen zu erfüllen sind.

So dürfen nach dem aktuellen Vorschlag ausländische Investoren maximal 49 % der Unternehmensanteile oder Stimmrechte erwerben. Hierzu muss sichergestellt werden, dass es keine Umgehungsmöglichkeiten durch Konzernstrukturen oder die Aufteilung der Anteile geben darf.

Positiv hervorzuheben ist, dass die beschäftigungspolitische Bedingung als verpflichtendes Kriterium (Art 18 Abs 3) für die Genehmigung ausländischer Direktinvestitionen verankert ist. Die Vorgabe eines Mindestanteils von 50 % an EU-ansässigen Beschäftigten sowie Anforderungen an Qualifizierung und Standorterhalt stellen einen wichtigen Fortschritt dar. Ergänzend sollte vorgesehen werden, dass die entsprechende Lohn- und Gehaltssumme in diesem Zeitraum durch den Investor garantiert werden muss.

Die in Art 18 Abs 2 lit f vorgesehene Verpflichtung zur Stärkung europäischer Wertschöpfungsketten bleibt weitgehend unverbindlich, da das bloße „Bemühen“ um einen Mindestanteil von 30 % an EU-basierten Vorleistungen in der Praxis kaum Wirkung zeigen dürfte. Da durch Konzernbeschaffungsstrukturen und aktives Lieferkettenmanagement dieser Wert mitunter schwer kontrollierbar ist oder aktiv verwässert werden könnte, ist er zu niedrig und sollte angehoben werden.

Anzumerken ist, dass in den Freihandelsabkommen der EU mit Kanada oder Vietnam – im Sinne von „TRIMS-plus“ – jene Instrumente eingeschränkt wurden, die nun innerhalb des IAA verstärkt zur Anwendung kommen sollen, inklusive jener „performance requirements“ zu Joint Ventures und Technologietransfer. Während also innerhalb der Union verstärkt industriepolitische Anforderungen an ausländische Direktinvestitionen gestellt werden sollen, bleiben vergleichbare Spielräume für Länder des globalen Südens vielfach begrenzt. Eine kohärente internationale Wirtschaftspolitik würde erfordern, solche politischen Handlungsspielräume grundsätzlich breiter anzuerkennen.

Zu Artikel 19 – Frühzeitige Meldung der geplanten ausländischen Direktinvestition

Die ausländische Direktinvestition erlangt gemäß Art 19 Abs 3 dann Kontrolle über das Unternehmen, wenn 30 % der Anteile des Unternehmens in der EU erworben werden. Auch hier ist eine Diskrepanz im Vergleich zu geltenden Prüfschwellen im Bereich der Investitionskontrolle zu erkennen, die in manchen Mitgliedstaaten weniger als 10 % betragen. Aus Sicht der AK sollte dieser Schwellenwert auf unter 20 % gesenkt werden.

Zu Artikel 21 – Überprüfung der ausländischen Direktinvestitionen durch die Kommission

Die Kriterien, unter denen die Kommission eine Investition prüfen kann, sollten um beschäftigungs- und sozialpolitische Aspekte ergänzt werden. So sollten Investitionen auch dann kritisch geprüft werden können, wenn sie ein hohes Potenzial haben, negative beschäftigungsbezogene oder soziale Effekte auszulösen. Dies könnte etwa durch Ergänzung eines Punktes analog lauten: „high potential of having detrimental employment-related or social effect“.

Zu Artikel 22 – Monitoring und Vollzug durch die Investmentbehörde

Bezüglich Sanktionen ist anzudenken, die vorgesehenen Strafzahlungen gemäß Art 22 Abs 4 im Falle der Nichteinhaltung von Art 18 Z 2 e (Beschäftigtenabbau) entsprechend zu erhöhen und diese für sozial verträgliche Lösungen im Sinne der Beschäftigten zu verwenden.

Zu Kapitel V: Beschleunigungsgebiete für die Industrie

Zu Artikel 25 – Schaffung von nationalen industriellen Beschleunigungsgebieten

Grundsätzlich ist eine übergeordnete Planung zu begrüßen. Allerdings sollten solche Planungsakte nicht fragmentiert erfolgen. Die Planung von Industriegebieten muss etwa mit anderen Infrastrukturplanungen abgestimmt werden. Darüber hinaus scheint auch eine gesamtstaatliche Abstimmung hinsichtlich der Schutzgebiete, der Wiederherstellungsgebiete, der Beschleunigungsgebiete für Erneuerbare etc. notwendig. Aus österreichischer Sicht kommt hinzu, dass Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Länder liegt, sodass eine gesamthafte Planung zusätzlich erschwert wird. Die Ausweisung von Beschleunigungsgebieten ist aus planerischer Sicht insbesondere dann zu begrüßen, wenn sie mit anderen Planungsakten abgestimmt wird und vorzugsweise auf gesamtstaatlicher Ebene erfolgt. Dies trifft ebenso auf die Abstimmung mit bereits existierenden Beschleunigungs- oder Zielgebieten aus anderen europäischen Rechtsakten zu, beispielsweise Net-Zero-Valleys.

Zu Artikel 27 – Genehmigungsverfahren in Beschleunigungsgebieten

Diese Bestimmung sieht Gesamtgenehmigungen für die ausgewiesenen Beschleunigungsgebiete vor, sodass für einzelne Projekte nur noch hinsichtlich jener Aspekte Genehmigungen erforderlich wären, die projektspezifisch sind und nicht von der Gesamtgenehmigung abgedeckt werden. Vor der Erteilung einer solchen Gesamtgenehmigung sollen alle nötigen Überprüfungen, auch Umweltprüfungen, durchgeführt werden. Die nötigen Prüfungen verlagern sich somit weg von der Projektebene hin zur Planungsebene. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, können damit doch Beschleunigungseffekte erzielt werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Prüfungen auf Planungsebene im Hinblick auf deren Umfang und Tiefe eine gleichwertige Alternative zur Prüfung auf Projektebene darstellen und dass weiterhin Platz für projektspezifische Überprüfungen bleibt. Auch eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung muss auf Planungsebene gewährleistet werden, genauso wie Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die Ergebnisse der Prüfungen und die Planungsentscheidungen. Unter der Bedingung, dass dies alles gewährleistet ist, sind solche Gesamtgenehmigungen zu begrüßen.

Fraglich ist in diesem Zusammenhang darüber hinaus die genaue Umsetzung dieser Bestimmung. Genehmigungen sind in Österreich grundsätzlich antragsbedürftig, können von einer Behörde also nicht ohne einen Antrag ausgestellt werden. Hier bräuhete es daher spezielle Regelungen für die vorgesehenen Gesamtgenehmigungen.

Weiters gilt es sicherzustellen, dass es durch Ausweisung von Gebieten für die beschleunigte Genehmigung industrieller Produktionsvorhaben zu keinerlei Umgehung arbeitsrechtlicher Bestimmungen kommt. Obwohl rasch durchgeführte Genehmigungsverfahren ein wichtiger Bestandteil industriepolitischer Strategien sein können, dürfen diese nicht zulasten der entsprechenden Sorgfaltspflichten gehen.

Zu Kapitel VI: Abschließende Bestimmungen

Zu Artikel 28 – Evaluierung

In Art 28 lit a, in dem Ziele der kommenden Evaluierungsstudie zu den Auswirkungen des Rechtsakts verankert werden, sollte auch festgelegt werden, dass die Ex-post-Evaluierung auch soziale und Beschäftigungseffekte inklusive Auswirkungen auf die Qualität der Beschäftigung berücksichtigen soll.

Zu Art 29 – Überprüfung

Im Hinblick auf die derzeitigen globalen Technologiesprünge, deren Dynamik und die aktuellen geopolitischen Verwerfungen müssen die Anforderungen an das „Made in EU“-Kriterium auch für weitere Technologien gelten. Der IAA sieht zwar vor, dass die Kommission drei Jahre nach Inkrafttreten prüfen muss, ob „Made in EU“-Anforderungen auch für andere kritische Sektoren gelten sollen. Dies betrifft insbesondere das Schienen- und Schiffsmaterial.

Auch wenn organisatorisch und administrativ nachvollziehbar ist, dass der aktuelle Vorschlag nur eine beschränkte Anzahl von Sektoren umfasst, ist die Auswahl der Sektoren nicht ausreichend begründet. Auch andere Sektoren haben für die industrielle Zukunft Europas und die Reduktion strategischer Abhängigkeiten eine herausragende Bedeutung. Diese sind ebenso aufzunehmen und betreffen neben der Bahnindustrie, welche sowohl Material als auch Infrastruktur umfassen muss, auch die Bereiche Robotik, Halbleiter, Quantentechnologien, Kreislaufwirtschaft sowie Künstliche Intelligenz und digitale Infrastrukturen.

Zu den Anhängen

Die Auswahl der strategisch relevanten Branchen, für die die Bestimmungen des IAA Anwendung finden, ist nur wenig nachvollziehbar. So ist etwa die Stahlproduktion bei der öffentlichen Beschaffung vom Herkunftskriterium „Made in EU“ ausgeschlossen. Hierzu ist zu prüfen, ob „Made in EU“ auch für grünen Stahl angewendet werden kann.

Darüber hinaus ist es wenig nachvollziehbar, dass zwar einerseits der Automotive-Sektor als strategischer Sektor aufgenommen wird, nicht aber die Produktion von nicht-automotiven Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr oder die öffentliche Infrastruktur sowie die Produktion öffentlicher Schienennetze. Es sei an dieser Stelle auf das erhebliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotenzial der Bahnindustrie in Österreich und Europa verwiesen, die in der vorgeschlagenen Verordnung nur mittelbar als Rohstoffnutzerin adressiert wird.

Konkret sollten analog zu den Bestimmungen für den Automobilsektor „Made in EU“-Anforderungen für Produkte der Bahnindustrie eingeführt werden. Da der bestehende Anhang III auf Fahrzeuge ausgerichtet ist, empfiehlt sich eine zweigliedrige legislative Lösung, die zwischen beiden Produktkategorien der Bahnindustrie unterscheidet. Schienenfahrzeuge könnten über die Einfügung eines neuen Teils IV in Anhang III – mit ausschließlichem Verweis auf Art 11 zu öffentlicher Beschaffung abgebildet werden. Für die Schieneninfrastrukturprodukte sollte ein separater Anhang IV geschaffen werden, der „Made in Europe“-Anforderungen bei öffentlicher Beschaffung definiert. Für beide Bereiche wären produktspezifische Komponenten- und Wertschöpfungsanforderungen zu definieren. Um dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichen und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verhindern, braucht es gleichzeitig eine Anpassung des eisenbahnrechtlichen Rahmens.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Peter Hilpold

peter.hilpold@akwien.at

Michael Soder

michael.soder@akwien.at

Bundesarbeitskammer Österreich

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

www.arbeiterkammer.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch

florian.wukovitsch@akeuropa.eu

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.