



AUTOMOTIVE PACKAGE

AUTO UND STAHL ALS STRATEGISCHE SEKTOREN BEREITS AB 2030 ZUSAMMENDENKEN

Das Automotive Package eröffnet erstmals die regulatorische Möglichkeit, dass sich Auto und Stahl in ihrer Transformation durch strategische Partnerschaften kosteneffizient unterstützen dürfen. Der EU-Kommissionsvorschlag verändert die Auto-Klimaregulierung in Richtung eines sektorübergreifenden Ansatzes, der CO₂-Einsparungen, Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der automobilen Wertschöpfungskette integriert betrachtet.

Durch das Absenken des 2035-Flottenziels auf eine 90-prozentige CO₂-Reduktion entstehen zulässige Restemissionen in den Fahrzeugflotten. Der Großteil der Restemissionen (7%) soll durch CO₂-Gutschriften aus der Verwendung CO₂-reduzierten Stahls „Made in EU“ im Fahrzeug – sogenannte *Low-Carbon Steel Credits* „Made in EU“ – kompensiert werden (Artikel 5b).

Eine industriepolitische Win-Win-Situation – wenn *Low-Carbon Steel Credits* spätestens 2030 anrechenbar sind: Denn durch Partnerschaften mit Fahrzeugherstellern ermöglicht das CO₂-reduzierte Angebot der EU-Stahlindustrie Flexibilität bei der Einhaltung des CO₂-Flottenziels, während die EU-Automobilindustrie die Nachfrage nach CO₂-reduzierten EU-Stahlprodukten initial stärkt. Eine potenzielle Nachfrage von rund 11 Millionen Tonnen CO₂-reduzierten Primärstahls in 2030 trifft auf ein bereits heute im Bau befindliches Angebot von fast 20 Millionen Tonnen pro Jahr „Made in EU“.

Mit gezielten Nachschärfungen an vier Stellen kann das Automotive Package pragmatische Flexibilisierungsoptionen für die Automobilindustrie bieten und gezielte Markt- und Investitionssignale für *Low-Carbon Steel* „Made in EU“ setzen.

1. Freiwillige „add-on“ Flexibilisierungsoption für die Automobilindustrie –

***Low-Carbon Steel Credits* „Made in EU“ spätestens ab 2030 anrechenbar machen**

Die Anrechenbarkeit von CO₂-Gutschriften aus der Verwendung CO₂-reduzierten Stahls im Fahrzeug ab 2035 ist deutlich zu spät!

Ein früherer Startpunkt spätestens ab 2030 ist zeitlich besser auf die Transformation der EU-Stahlindustrie abgestimmt und unterstützt die Automobilindustrie gezielt in ihrer CO₂-Compliance in einem kritischen Zeitpunkt – ohne, dass Mehremissionen im Lebenszyklus ausgestoßen werden.

Zudem setzt ein früherer Startpunkt gezielte Anreize, um die Nachfrage nach sowie die Verfügbarkeit von CO₂-reduziertem EU-Stahl zu beschleunigen. Im Jahr 2030 wird das Nachfragepotenzial von rund 11 Millionen Tonnen Primärstahl pro Jahr durch das CO₂-reduzierte Angebot der EU-Stahlindustrie gedeckt werden können.

Die Fahrzeughersteller können damit den Hochlauf CO₂-reduzierten Stahls in Europa und sein CO₂-Kompensationspotenzial als freiwillige „add-on“ Flexibilisierungsoption für ihre Flottenziele nutzen.



2. Stahl „Made in EU“ sollte seinen Ursprung tatsächlich in der EU haben

Um die industriellen Netzwerke in der EU zu stärken und Investitionen in innovative Clean-Tech anzureizen, sollte Stahl „Made in EU“ auch in der EU „gegossen und geschmolzen“ worden sein.

Der Industrial Accelerator Act (IAA: Artikel 7) verweist im Kontext der Definition von Stahl „Made in EU“ im Automotive Package lediglich auf Ursprungsregeln im Unionszollkodex (UCC), die sich auf die letzten Be- und Verarbeitungsschritte in der EU beziehen. Mit dieser unzureichenden Definition könnten Drittlandsimporte in die EU nach wenigen Weiterverarbeitungsschritten als unionsursprungsrelevant eingestuft werden. Wenn beispielsweise ein chinesisches Warmband in der EU vor der Lieferung an einen Automobilhersteller feuerverzinkt wird, gilt es als „Made in EU“. Damit müssten für den *Low-Carbon Steel Credit* entscheidende Wertschöpfungsstufen nicht in der EU erfolgen.

Mit dem „Melt and Pour“-Prinzip wird im Rahmen des neuen Stahl-Handelsschutzinstruments eine geeignete Ursprungsregel eingeführt, die Umgehung verhindern soll. Mit dieser Ursprungsregel wird das Land ermittelt, in dem der Stahl ursprünglich „melted and poured“ wurde – also das Land, in dem der Stahl zunächst in flüssiger Form in einem Ofen hergestellt und anschließend in seine erste feste Form gegossen wurde. Eine Ergänzung des „Melt and Pour“-Prinzips in Artikel 7 des IAA ist daher von erheblicher Bedeutung.

3. Erweiterte Flexibilität und Kostenoptimierung durch *Low Carbon Steel Credits* im Pooling

Der Vorschlag der EU-Kommission beschränkt Gutschriften aus CO₂-reduziertem Stahl auf ihre Anrechenbarkeit in Emissionsgemeinschaften („Pool“) derselben Herstellergruppe (Artikel 5b, 7). Dies limitiert die CO₂-Kompensation auf den gruppeneigenen Stahlbedarf und grenzt die Herstellergruppe in ihrer Wahl der Stahlprodukte ein. So sind Stahlprodukte mit dem genau passenden oder überkompensierenden Angebot an CO₂-Reduktion zu beschaffen.

Dürften *Low-Carbon Steel Credits* im Rahmen des Poolings zwischen Herstellergruppen gehandelt werden, könnten Elektrofahrzeughersteller CO₂-Gutschriften zur Verfügung stellen, die ihrerseits CO₂-reduzierten Stahl im Fahrzeugbau verwenden. Auch Hersteller, die die anrechenbare 7%-Obergrenze nicht vollständig ausschöpfen, könnten ihr übriges CO₂-Kompensationspotenzial im Pooling Fahrzeughersteller einer anderen Gruppe anbieten. Dies ermöglicht Herstellergruppen, das Verhältnis zwischen Beschaffungskosten und CO₂-Reduktion im Stahlprodukt zu optimieren und gewährt mehr Flexibilität. Denn das CO₂-Kompensationspotenzial würde durch den Stahlbedarf aller Fahrzeughersteller erweitert.

Gleichzeitig führen *Low-Carbon Steel Credits* im Pooling zu einer potenziell höheren Nachfrage nach CO₂-reduziertem Stahl „Made in EU“. Denn für alle Fahrzeughersteller – auch Elektrofahrzeughersteller – entsteht ein Anreiz, CO₂-reduzierten Stahl zu beschaffen und die CO₂-Gutschriften gewinnbringend anzubieten. Interne Modellierungen zeigen, dass die potenzielle Nachfrage um rund 1 Mio. t pro Jahr gesteigert werden könnte. Eine erweiterte Win-Win-Situation für Auto und Stahl.

4. Corporate Fleets als politischen Leitmarkt für industrielle Transformation nutzen

Die Corporate-Fleet-Regulierung definiert Quoten für E-Fahrzeuge, nutzt aber ihr industriepolitisches Potenzial nicht vollständig aus (Artikel 4). Öffentliche Förderung sollte dann zugänglich gemacht werden, wenn in der „Made in EU“-Definition auch die Materialebene, einschließlich CO₂-reduzierten Stahls, einbezogen ist.

Damit entstünde erstmals ein europäischer Nachfrageanker für industrielle Wertschöpfung „Made in EU“, unabhängig von Endkundenpräferenzen.



Die Automobilindustrie steht für **rund 20 %** der **EU-Stahlnachfrage**.

Der Einsatz CO₂-reduzierten **Stahls im Fahrzeugbau** bietet eine **CO₂-Reduktion** der Vorkettenemissionen **von bis zu 25 %!**

Ihre Ansprechpartner:

