

Positionspapier

# Industrial Accelerator Act

Verband der Automobilindustrie e.V.  
Juni 2026



## Haftungsausschluss

Die VDA-Empfehlungen sind Empfehlungen, die jedermann frei zur Anwendung stehen. Wer sie anwendet, hat für die richtige Anwendung im konkreten Fall zu tragen.

Sie berücksichtigen den zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausgabe herrschenden Stand der Technik. Durch das Anwenden der VDA-Empfehlungen entzieht sich niemand der Verantwortung für sein eigenes Handeln. Jeder handelt insoweit auf eigene Gefahr. Eine Haftung des VDA und derjenigen, die an VDA-Empfehlungen beteiligt sind, ist ausgeschlossen.

Jeder wird gebeten, wenn er bei der Anwendung der VDA-Empfehlungen auf Unrichtigkeiten oder die Möglichkeit einer unrichtigen Auslegung stößt, dies dem VDA umgehend mitzuteilen, damit etwaige Mängel beseitigt werden können.

# Inhaltsangabe

<b>1</b>	<b>Generelle Anmerkungen</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Anmerkungen im Einzelnen</b>	<b>5</b>
2.1	Einführung von Local Content Anforderungen (Chapter III, Annex III)	5
2.2	„Low carbon“-Anforderungen (Chapter III, Annex I und II)	10
2.3	Vorgaben für ausländische Direktinvestitionen	11

# 1 Generelle Anmerkungen

Die deutsche Automobilindustrie setzt sich nachdrücklich für eine spürbare Stärkung des deutschen und europäischen Automobilstandorts ein. Nicht zuletzt hatte Mario Draghi in seinem im Jahr 2024 vorgelegten Bericht zur Zukunft der Europäischen Wettbewerbsfähigkeit („Draghi-Bericht“) die Politik eindringlich dazu aufgerufen, diese Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, um „eine Verlagerung der Produktion aus dem EU-Automobilsektor hin zu globalen Wettbewerbern zu vermeiden“ und um die „europäische Basis der Fahrzeugproduktion aufrechtzuerhalten“. Hier darf das Ambitionsniveau nicht gesenkt werden und bleibt unersetzlich.

Gleichzeitig gilt: Voraussetzungen für eine erfolgreiche internationale Arbeitsteilung sind faire Wettbewerbsbedingungen und ein tatsächliches Level-Playing-Field. Hier hat sich ein deutliches Ungleichgewicht entwickelt, das insbesondere für die automobilen Zulieferer und den industriellen Mittelstand eine erhebliche Herausforderung darstellt. Es ist richtig, diesen Sachverhalt grundsätzlich politisch aufzugreifen; regulatorische Antworten sollten jedoch mit Maß und Mitte formuliert und bestehende Schutzinstrumente zuvor ausgeschöpft sein.

Der von der EU-Kommission am 4. März 2026 vorgelegte Entwurf für einen Industrial Accelerator Act (IAA-E) zielt darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der EU-Industrie zu stärken und ihre Dekarbonisierung zu beschleunigen. Diese Zielsetzung ist zu begrüßen. Die Diskussion dazu findet vor dem Hintergrund eines veränderten geopolitischen Umfeldes und erkennbarer Abhängigkeit z. B. im Bereich der Rohstoffversorgung oder bestimmter Technologien statt. Darauf muss angemessen reagiert werden. Dabei hängt die Wirksamkeit entsprechender Vorgaben entscheidend davon ab, dass die Anforderungen und die regulatorischen Hebel zielgerecht ausgestaltet sind. In diesem Zusammenhang bedarf der vorgelegte Entwurf der EU-Kommission wichtiger Anpassungen und Klarstellungen.

Zudem sind wir der Ansicht, dass die Umsetzung des IAA allein nicht ausreicht, um Wertschöpfungsketten aufzubauen. Anforderungen an lokale Wertschöpfungsanteile werden – richtig ausgestaltet – nur dann Wirkung entfalten, wenn sie von Maßnahmen begleitet werden, die die Wettbewerbsfähigkeit Europas stärken. Dazu gehören primär klassische ordnungspolitische Maßnahmen (Senkung der Produktionskosten in der Gesamtwirtschaft) wie z.B. die Vollendung des Binnenmarktes, der Abschluss weiterer Freihandels- und Rohstoffabkommen, Technologieoffenheit in der Regulierung, sowie Maßnahmen zur Senkung der Stromkosten, zur Weiterentwicklung der Kapitalmarktunion, zur Genehmigungsvereinfachung und -beschleunigung und zur Erleichterung der Transformationsfinanzierung. Weiterhin sind weitere industriepolitische Maßnahmen notwendig, wie z.B. eine verlässliche Unterstützung sowohl für Investitionen als auch für das ramp-up (CAPEX; wie es auch der Batterie-Booster vorsieht), und ebenso für laufende Betriebskosten (OPEX), die erforderlich sind, um die Produktion von EV- Batterien zu skalieren. Diese Maßnahmen müssen parallel zum IAA angegangen werden.

Der IAA-E reizt die Erfüllung von LC-Anforderungen durch eine Verknüpfung mit Fördermaßnahmen („andere Formen der Öffentlichen Intervention“, „finanzielle Unterstützung für Firmenfahrzeuge“) und CO<sub>2</sub>-Flexibilitäten (etwa in Form von sogenannten „Super-Credits“) an. Diese sollten so ausgestaltet sein, dass es für europäische Unternehmen nicht zu einer Verschlechterung der Förderbedingungen gegenüber dem Status Quo kommt.

Weiterhin setzt sich der IAA-E in Artikel 2 das Ziel, dass das Verarbeitende Gewerbe in der Union bis zum Jahr 2035 mindestens 20% der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung erwirtschaftet. Es ist zu begrüßen, dass die Kommission ein konkretes, messbares und

überprüfbares Ziel für den IAA ausgibt. Nur durch die Definition eines solchen Ziels entsteht eine Selbstbindung, die echten Handlungsdruck erzeugt. Die Zielerreichung erfordert die Anwendung geeigneter industriepolitischer Maßnahmen, wie u.a. des geplanten IAA, sowie ordnungspolitischer Maßnahmen (s.o.).

Als weitere generelle wirtschaftspolitische Maßnahme verpflichtet der IAA-E mit Artikel 4 die Mitgliedstaaten zu Maßnahmen zur Genehmigungsvereinfachung und bezieht diese auf alle Projekte des Verarbeitenden Gewerbes. Damit nimmt der Act eine deutliche Erweiterung des Anwendungsbereichs gegenüber dem EU-Net Zero Industry Acts (NZIA) vor, die entsprechenden Maßnahmen auf den engeren Bereich der „Netto-Null-Technologien“ beschränkt hatte. Diese Erweiterung ist ein Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der EU und daher ausdrücklich zu begrüßen.

Eine Ausdehnung der im NZIA enthaltenen Vorgaben zur Genehmigungsbeschleunigung enthält der IAA jedoch nicht. Er enthält zwar Fristvorgaben für die Bestätigung der Vollständigkeit des Antrags und die Anforderung der noch fehlenden Informationen. Er gibt aber keine Fristen vor für die Dauer des Genehmigungsverfahrens (wie es sie im NZIA für „Netto-Null-Technologien“ gibt). Damit wird für die Automobilindustrie (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) keine Genehmigungsbeschleunigung erreicht.

Der IAA-E verweist u. a. auf die am 16.12.2025 vorgelegten Vorschläge der EU-Kommission für eine Änderung der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung und eine Clean Corporate Vehicles-Verordnung und auf die im Rahmen des Automotive Omnibus vorgeschlagene „Small BEV“-Initiative. Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen der hier vorgelegten Kommentierung ausschließlich auf die Local-Content-Aspekte dieser Initiativen eingegangen wird. Eine vollumfängliche, grundsätzliche Bewertung dieser Vorhaben ist nicht Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme.

## 2 Anmerkungen im Einzelnen

### 2.1 Einführung von Local Content Anforderungen (Chapter III, Annex III)

Der IAA-E lässt bei der Berechnungsmethodik für die Ermittlung der erforderlichen europäischen Wertschöpfungsanteile einzelne Fragen offen, insbesondere mit Blick auf bestehende Interdependenzen zwischen einzelnen Regelungen. Ohne entsprechende Klarstellungen bzw. ergänzende Bestimmungen ist es zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer möglich, den Vorschlag sowie seine Auswirkungen sachgerecht zu bewerten. Die EU sollte im Dialog mit der Industrie zügig die notwendigen Klarstellungen liefern. Erst dann ist eine vertiefte Bewertung der vorgeschlagenen Anforderungen möglich. Dies betrifft insbesondere die folgenden Bereiche:

#### **Komplexität verringern**

Unterschiedliche Vorgaben bzw. Kriterien für einzelne Instrumente erhöhen die Komplexität und erschweren die Bewertung der Auswirkungen der vorgesehenen Regelungen, da das Zusammenspiel der einzelnen Vorgaben letztlich für die Gesamtbewertung erforderlich ist. So ist bspw. der jeweils vorgesehene geographische Anwendungsbereich unterschiedlich gewählt (Förderung Firmenflotten und small BEV: EU 27; Sonstige Förderinstrumente:

EU27+FTA-Partner+Zollunion; Öffentliche Beschaffung: EU 27+FTA-Partner+Zollunion+GPA).

### **Planungssicherheit schaffen**

Der IAA-E knüpft die Förderansätze für BEV/PHEV und FCV sowie für Flottenfahrzeuge an bestimmte Herkunftsanforderungen und bezieht sie auf künftige Förderprogramme der Mitgliedstaaten, lässt deren Ausgestaltung aber offen.

Ohne eine Bestimmung der entsprechenden finanziellen Anreize fehlen den Unternehmen wesentliche Informationen, die sie brauchen, um beurteilen zu können, ob sich Investitionen zur Anpassung ihrer Wertschöpfungskette mit dem Ziel einer höheren lokalen Wertschöpfung, jedenfalls mit Blick auf die avisierte Förderung, lohnen. Ziel sollte es sein, langfristige Planungssicherheit gepaart mit ausreichend starken Anreizen hinsichtlich des Fördervolumens in den genannten Bereichen zu schaffen.

Insbesondere stellt sich zudem die Frage, inwieweit die LC-Vorgaben unter den im IAA-E genannten Voraussetzungen (u.a. verweist Art. 13 IAA-E hierzu auf Art. 4 des Entwurfs für eine Verordnung zu sauberen Unternehmensflotten) Eingang in nationale steuerliche Vorschriften finden (könnten bzw. müssen), die die Elektromobilität im Bereich der Firmenfahrzeuge anreizen. Maßnahmen des direkten Steuerrechts fallen in die ausschließliche Kompetenz der Mitgliedstaaten.

Das LC-Instrument „Small BEV“ wiederum knüpft der IAA nicht an Förderprogramme der Mitgliedstaaten, sondern an die Gewährung von Super-Credits im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Compliance. Diese sollen laut Vorschlag der EU-Kommission über Multiplikatoren konkret beziffert werden. Super Credits für in Europa hergestellte BEV sollten schon für das Jahr 2027 gewährt werden können.

Entsprechend sollte ein solcher Regelungsansatz zur Gewährung von CO<sub>2</sub>-Super Credits in Verbindung mit europäischen Wertschöpfungsanteilen über die im IAA-E vorgesehenen Förderinstrumente hinaus umfassend für alle batterieelektrischen Fahrzeuge angestrebt werden. Zudem ist angesichts der unklaren Definition der Fahrzeugtypen (siehe auch unten) die Betroffenheit für die Nutzfahrzeugindustrie unklar. In einigen Bereichen, etwa bei Bussen, spielt die öffentliche Beschaffung eine wesentlich größere Rolle als im Pkw-Segment. Insgesamt geht vom Pkw-Flottenmarkt mit ca. 60 Prozent des Marktvolumens potenziell der größte Effekt aus. Umso wichtiger ist es, in diesem Markt die richtigen Anreize aufzuzeigen.

### **Nutzfahrzeug- und Bus-Spezifika berücksichtigen**

Im vorliegenden IAA-E wurden spezifische Besonderheiten des Nutzfahrzeugsektors nicht berücksichtigt. Insgesamt sind mit Blick auf Nutzfahrzeuge deren strukturelle Besonderheiten stärker zu adressieren, wie etwa bei mehrstufigen Fahrzeugen. Flankierend könnten parallel zu den Pkw zusätzliche Anreize geprüft werden.

### **Realitätsgerechte Fristen**

Generell sind praktikable Implementierungszeiten sicherzustellen. Die Anforderung, Batteriezellen bereits sechs Monate nach Inkrafttreten der Verordnung (möglicherweise bereits 2028) zu lokalisieren, ist nicht realisierbar. Vielmehr würde der derzeitige Vorschlag der KOM dazu führen, dass ein signifikanter Teil der in Deutschland produzierten Elektrofahrzeuge trotz hohem deutschen und europäischen Wertschöpfungsanteil nicht mehr förderfähig ist und damit Marktpotenzial verliert. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden. Hier könnte eine

Flexibilisierungsoption einen gangbaren Ansatz darstellen, wonach frei gewählt werden darf, welche drei Hauptkomponenten der Batterie lokalisiert werden. Tatsächlich wird der Großteil der öffentlichen finanziellen Unterstützung zur Stärkung des EU-Batterieökosystems erst im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen ab dem Jahr 2028 verfügbar, dessen Umfang noch nicht vollständig festgelegt ist. Daher sollten EU-Batteriezellen und -komponenten für Pkw erst ab dem Jahr 2031 vorgeschrieben werden. Eine frühe Batteriezell- und Batteriekomponentenanforderung ab dem Jahr 2028 würde die europäische Automobilindustrie benachteiligen, die massiv in den Aufbau neuer EU-Batterieunternehmen oder Joint Ventures von Grund auf investiert.

### **Weitreichende Ermächtigungsgrundlagen für KOM beschränken**

Der IAA-E sieht an zahlreichen Stellen vor, dass die Kommission ermächtigt wird, Delegierte Rechtsakte zu erlassen. Durch diese Verweise auf noch zu erlassende weitere (delegierte) Rechtsakte räumt sich die Kommission weitreichende ergänzende Befugnisse oder Interpretationsmöglichkeiten ein. Diese Befugnis betrifft u. a. die Artikel 8, 9, 10 und 16. Das umfasst folgende Sachverhalte:

- Ausschluss eines Drittlandes von der Liste der Drittländer, in denen der Warenursprung mit dem des Unionsursprungs gleichzusetzen ist (d.h. im Falle der Öffentlichen Beschaffung oder bei anderen Formen der Öffentlichen Intervention) (geographische Definition des Begriffs „Unionsursprung“).
- Ergänzung der Verordnung durch Einführung freiwilliger Klassifizierungssysteme auf der Grundlage der Treibhausgasintensität von Industrieerzeugnissen.
- Anforderung an den Unionsursprung und/oder Kohlenstoffausstoß für die im Anhang II oder III genannten Erzeugnisse, d.h. u.a. für (Elektro-)Fahrzeuge. Das betrifft die Auswahl der in die Betrachtung einzubeziehenden Fahrzeugkomponenten, als auch die Angaben zu den jeweiligen EU-Wertschöpfungsschwellenwerten dieser Komponenten (technologische Definition des Begriffs „Unionsursprung“).

Wie bereits oben erwähnt, ist es ohne konkrete Vorgaben zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer möglich, die Auswirkungen der vorgeschlagenen Herkunftsregeln sachgerecht zu bewerten. Die EU sollte parallel zum laufenden Gesetzgebungsverfahren und im Dialog mit der Industrie zügig die notwendigen Klarstellungen liefern.

### **Etwaige Gegenreaktionen von Handelspartnern vermeiden**

Bei der Einführung von lokalen Wertschöpfungsmaßnahmen durch die EU besteht das Risiko (handels-)politischer Gegenreaktionen anderer Staaten. Derartige Maßnahmen bergen grundsätzlich die Gefahr, dass sie gegen das Welthandelsrecht verstoßen können. Hierbei ist das im GATT enthaltene Diskriminierungsverbot zu beachten (Art. III, Absatz 4), wonach importierte Waren nicht gegenüber national hergestellten Waren diskriminiert werden dürfen. Das bezieht sich auch auf Förderprogramme und regulatorische Vorteile, die vom Handelspartner als WTO-Verstoß – auch trotz fehlender rechtlicher Feststellung eines solchen – angenommen werden könnten. Eine weitere Zunahme der weltweiten Handelskonflikte gilt es aus Sicht einer global so stark vernetzten Industrie wie der deutschen Automobilindustrie dringend zu vermeiden. Zur Abwendung möglicher Gegenmaßnahmen ist daher begleitend auch ein frühzeitiger politischer Dialog mit Handelspartnern gefordert, den die EU aktiv aufnehmen muss. Dies sollte auch dann erfolgen, wenn die EU-Handelspartner ähnliche LC-Instrumente eingeführt haben.

## Geografische Abgrenzung einheitlich anwenden

Unterschiedliche geografische Abgrenzungen je Instrument machen die Regelungen zu komplex. Das sollte vermieden werden, damit Fahrzeuge nicht je nach Abnehmer – z. B. bei öffentlicher Beschaffung oder in Förderprogrammen – unterschiedlich bewertet werden. Der geografische Geltungsbereich sollte daher für alle Instrumente einheitlich definiert werden.

Neben der EU und den EFTA-Staaten könnten einzelne Länder, wie das Vereinigte Königreich und andere etablierte Partner, auf Grundlage limitierter Ausnahmen und eines klaren und objektiven Kriterienkatalogs einbezogen werden.

Für die Unternehmen sind dabei insbesondere Planungssicherheit sowie Verlässlichkeit wichtig. Dabei bilden die bestehenden und bewährten Produktions- und Lieferkettenstrukturen den Ausgangspunkt. Kurzfristige Anpassungen der einbezogenen Länder können mit erheblichen Kosten verbunden sein und sollten nur nach enger Abstimmung mit der Industrie erfolgen.

Zu prüfen ist, ob ein weiterer Ansatz als Alternative vorgesehen werden könnte: Der Vorschlag der Kommission sieht bereits eine Schwelle für Flottenvorteile vor, die wir dem Grunde nach begrüßen: Wenn 85 % einer OEM-Flotte die Local Content-Anforderungen erfüllen, erhält die gesamte Flotte die entsprechenden Vorteile ("Flottenbooster"). Zusätzlich wäre denkbar, diese Schwelle für den Flottenbooster von 85 % auf 70 % zu senken und im Gegenzug die geografische Abgrenzung enger zu fassen:

Für diese 70 % könnte der geografische Geltungsbereich für die Local-Content-Anforderungen ausschließlich auf die EU-27- und EWR-Länder beschränkt sein, um die industrielle Basis der EU wirklich zu begünstigen. Das Ziel muss grundsätzlich auf Konzernebene erfüllt werden.

Damit wird sichergestellt, dass wichtige strategische Partner der europäischen Automobilindustrie weiterhin eine entscheidende Rolle spielen können. Ausgangspunkt für diese Überlegung ist der heutige Importanteil am EU-Fahrzeugmarkt, der bei rund 30 % liegt. Dies könnte der Maßstab sein, um damit ein klares Signal an unsere internationalen Partner zu senden, dass Europa sich nicht verschließt. Europa stoppt lediglich den Trend zur weiteren Auslagerung der industriellen Produktion in Drittländer.

Bei diesem Ansatz ist ebenso sicherzustellen, dass der Flottenbooster sowohl für Batteriezellen als auch für die weiteren kritischen Komponenten (Main Electronic Systems, E-Powertrain Components) separate Anwendung findet, analog zur Grundregelung im Annex III des IAA-E.

## Ermittlung der Schwellenwerte sowie der Nachweis- und Dokumentationsanforderungen praktikabel ausgestalten

Bei allen Maßnahmen, die der IAA-Entwurf vorschlägt, sollte eine kosteneffiziente, unbürokratische Umsetzbarkeit sichergestellt sein. Dies gilt insbesondere für die Ermittlung, den Nachweis und die Dokumentation der LC-Erfüllung. Jeder Ansatz zur Ursprungsbestimmung muss einfach prüfbar und administrativ handhabbar sein.

Es bestehen noch offene Fragen zur konkreten Anwendung der von dem IAA-E vorgeschlagenen nichtpräferenziellen Ursprungsregeln. Hier greift in der Regel das Prinzip der letzten wesentlichen Be- oder Verarbeitung, ohne dass bestimmte Schwellenwerte berechnet oder erreicht werden müssen. Vor diesem Hintergrund sollte in Rücksprache mit der Industrie Antworten gefunden werden, die für Hersteller und Zulieferer handhabbar sind.

Vor dem Hintergrund unterschiedlicher Ausstattungsvarianten kann zudem eine Einzelfahrzeugbetrachtung zu unterschiedlichen Einordnungen einzelner Fahrzeuge führen, je nachdem, ob in der jeweiligen Ausstattungsvariante Local Content erfüllt wird oder nicht. Zur Reduktion des Prüfungs- und des administrativen Aufwands sollte daher eine Wertschöpfungsermittlung auf Basis von Referenzfahrzeugen ermöglicht werden.

Es bestehen noch offene Fragen zur konkreten Ausgestaltung des Vorschlages, die eine abschließende Bewertung erschweren. Aus Sicht der Zulieferindustrie ist die von der Kommission vorgeschlagene Schwelle von mindestens 70 Prozent für Komponenten (mit Ausnahme der Batterie) richtig. Aus Sicht von Fahrzeugherstellern sind deren Beiträge – insbesondere Fahrzeugmontage, Arbeitsleistung, Engineering, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie Softwareentwicklung – bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Wir sprechen uns dafür aus, nach Klärung der offenen Fragen eine Regelung im Austausch mit der Automobilindustrie festzulegen. Ziel muss dabei sein, die bestehende Wertschöpfung in Europa zu stärken und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie im Sinne des IAA-E zu fördern – sowohl für Zulieferer als auch für Hersteller.

Es muss ein Ansatz gefunden werden, der die Wertschöpfungsbeiträge der Hersteller und Zulieferer in der Breite berücksichtigt. Dies wäre besonders wichtig, um neben Produktionskapazitäten auch substanzielle Engineering-Kompetenzen dauerhaft in der Europäischen Union zu halten.

Auch vor dem Hintergrund der fehlenden Planungssicherheit ist die EU-Kommission gefordert, zügig die konkrete Ausgestaltung der Methodik des Ursprungsnachweises vorzulegen, die sie in einen noch zu erlassenden Implementing Act delegiert hat (Art. 16 IAA-E). Es müssen dabei klare und praxisnahe Leitlinien zur Ursprungsbestimmung erlassen werden. Jeder Ansatz zur Ursprungsbestimmung muss administrativ für alle Unternehmen der automobilen Lieferkette handhabbar und einfach prüfbar sein.

### **Praktikable Nachweisalternative ergänzen**

Als Alternative zu Vorgaben für das Einzelfahrzeug könnte auch erwogen werden, den EU-Ursprung beim Komponenten-Einkauf eines OEM auf Unternehmensebene zu ermitteln. Auch hier sollte die Regelung mit Blick auf die Zulieferindustrie eine ambitionierte Schwelle für Komponenten vorsehen. Dies würde eine signifikante Vereinfachung gegenüber dem Nachweis per Einzelfahrzeug darstellen. Zudem sollten auch die europäischen Wertschöpfungsbeiträge jener Fahrzeuge in angemessenem Maße berücksichtigt werden, die in der Europäischen Union gefertigt und anschließend exportiert werden.

### **Definitivische Klarstellungen ergänzen**

#### *Erfasste Fahrzeugkategorie bei EVs*

Artikel 11, 12 und 13 verweisen für die Konkretisierung der Anforderungen an den Unionsursprung jeweils (u.a.) auf die in Teil I (Öffentliche Beschaffung) bzw. Teil II (sonstige Formen von öffentlicher Förderung und finanzieller Unterstützung von Firmenfahrzeugen) von Anhang III genannten Kriterien. Als Fahrzeuge, die jeweils grundsätzlich vom Anwendungsbereich erfasst sind, werden in beiden Teilen „New pure electric vehicles (PEV), off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) or fuel cell vehicles (FCV)“ genannt. In Artikel 3 Nrn. (20), (22) und (23) IAA-E finden sich jeweils Definitionen dieser Begrifflichkeiten. Beispielsweise wird ein (PEV) in Nr. (23) wie folgt definiert:

*„‘pure electric vehicle’ or ‘PEV’ means a vehicle equipped with a powertrain containing exclusively electric machines as propulsion energy converters and exclusively rechargeable electric energy storage systems as propulsion energy storage systems;”*

Aus dieser Definition bzw. Beschreibung geht – ebenso wie bei den Nrn. (20) und (22) – demnach nicht hervor, welche Fahrzeugklasse gemäß RL EU 2018/858 konkret adressiert wird. Es stellt sich daher die Frage, ob PEV, OVC-HEV und FCV erfasst sind, sofern bzw. soweit sie den Fahrzeugkategorien M (Personenbeförderung) und N (Güterbeförderung) zuzuordnen sind. Hierfür spricht, dass in Artikel 3 Nr. (21) ein “motor vehicle” ergänzend zu den drei bereits genannten E-Fahrzeugtypen wie folgt definiert wird:

*“‘motor vehicle’ means any vehicle of categories M and N referred to in Article 4(1), points (a) and (b), of Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council; “.*

Wir bitten daher um Klarstellung, dass die im IAA angesprochenen E-Fahrzeuge (analog zu den explizit erwähnten „motor vehicles“) insoweit von den Bestimmungen des IAA erfasst sind, als sie den Fahrzeugklassen M und N iSv. Artikel 4 (1) (a) und (b) der RL EU 2018/858 zuzurechnen sind. Hierzu zählen dann insbesondere auch Busse sowie weitere öffentlich beschaffte Fahrzeuge, die den Güterfahrzeugen zugeordnet werden, wie etwa Kehrmaschinen oder Müllwagen.

#### *Fahrzeugmontage*

Es stellt sich die Frage, wie die „Union“ beim Zusammenbau des Fahrzeugs geografisch abgegrenzt wird. Außerdem ist unklar, ob die Anforderung, dass das Fahrzeug in der „Union“ montiert werden muss, lediglich einfache Schraubmontage umfasst oder auch weitergehende Fertigungsschritte.

Wir sprechen uns dafür aus, eine robuste und glaubwürdige Definition der Fahrzeugmontage zu erlassen, die Schritte wie Pressen, Schweißen, Lackieren und Endmontage einschließt. Ein solcher Ansatz würde die tatsächliche europäische Wertschöpfungs- bzw. Fertigungstiefe eines Herstellers berücksichtigen.

## 2.2 „Low carbon“-Anforderungen (Chapter III, Annex I und II)

Neben der Stärkung der europäischen Wertschöpfung verfolgt die EU-Kommission mit dem IAA-E das Ziel, sogenannte „grüne Leitmärkte“ zu schaffen, um die Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-reduzierten Produkten und Technologie zu stimulieren. Die Automobilindustrie (entsprechend NACE Code C29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) steht dabei als Abnehmer von Materialien wie Stahl und Aluminium im Fokus. Dabei eröffnet der IAA-E zwei Regelungskreise:

- Der IAA-E ist über Artikel 14 mit der Revision der Flottenregulierung und dem dort angelegten „Low-Carbon-Steel-Credit“ verknüpft. Über Artikel 10 sollen die entsprechenden Anforderungen an die Definition eines Produkts als “Low-Carbon” festgelegt werden. Der Artikel verweist auf die Ökodesign-Verordnung und die dortigen Arbeiten zu den Ökodesign-Vorgaben für Stahl und Aluminium. Fahrzeuge fallen aber nicht unter die Vorgaben der Ökodesign-Verordnung, sondern werden in eigenen Regularien erfasst (beispielsweise die Altfahrzeuge-Verordnung für Recycling und Entsorgung).

- Der IAA-E schafft über den Anhang II für die öffentliche Beschaffung und öffentliche Förderprogramme von Fahrzeugen klare Vorgaben für deren Materialzusammensetzung: Stahl, der in Fahrzeugen eingesetzt wird, soll zu 25% aus CO<sub>2</sub>-reduziertem Stahl sein. Aluminium, das in Fahrzeugen eingesetzt wird, soll zu 25% aus CO<sub>2</sub>-reduziertem Aluminium sein, das zugleich aus der EU stammt.

Ohne eine – noch ausstehende – klare Definition von „CO<sub>2</sub>-armem“ Stahl und Aluminium lässt sich nicht beurteilen, welche Auswirkungen die vorgeschlagenen Anforderungen auf die Automobilindustrie haben würden. Wir halten es daher für erforderlich, dass die EU zunächst eine klare, einfache, transparente und technologieneutrale Definition festlegt, was unter „CO<sub>2</sub>-arm“ zu verstehen ist, bevor Anforderungen eingeführt werden, die im Rahmen des IAA mit Quoten verbunden sind.

Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass die zunehmende CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Rahmen des ETS bereits zu einem Kostenanstieg von konventionell-gefertigten Materialien führt und die Attraktivität von CO<sub>2</sub>-reduzierten Materialien über einen marktlichen Mechanismus steigert. Wir sind der Auffassung, dass dieses Instrument weiterhin genutzt werden sollte, um Emissionsminderungen im Stahl- und Aluminiumsektor zu erreichen. Die Einführung von Quoten führt dagegen potentiell zu weiter steigenden Preisen in nachgelagerten Branchen. Gleichzeitig bezweifeln wir, dass die vorgeschlagenen Quoten ab 2029 eingehalten werden könnten. Dafür wird es bis zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich an der entsprechenden Marktverfügbarkeit von „CO<sub>2</sub>-armem“ Stahl und Aluminium fehlen. Die Produktion von Elektrostahl aus Lichtbogenöfen (EAF-Stahl), dem aus Emissionssicht „zweitbesten“ Herstellungsweg, beginnt erst langsam. Wir gehen davon aus, dass nennenswerte Mengen erst Anfang der 2030er Jahre verfügbar sein werden, voraussichtlich erst ab 2033. Für eine Ausweitung des Angebots braucht es gute Rahmenbedingungen und einen beschleunigten Markthochlauf, etwa durch niedrigere Energiekosten, Investitionsförderung, den Ausbau des Wasserstoffnetzes und weitere Anreize zur Emissionsminderung in der Stahlproduktion.

Der von der Europäischen Kommission marktwirtschaftlich orientierte „Low-Carbon-Steel-Credit“ in der Revision der Flottenregulierung wird durch Quoten für öffentliche Beschaffung und öffentliche Förderprogramme konterkariert. Daher sollte die Automobilindustrie (entsprechend NACE Code C29 Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen) aus dem Anwendungsbereich von Anhang II herausgenommen werden.

## 2.3 Vorgaben für ausländische Direktinvestitionen

Die Bedingungen, die im IAA-Entwurf zu ausländischen Direktinvestitionen definiert wurden, können weitreichende Folgen haben. Demnach sollen nationale Behörden darüber entscheiden, ob eine Investition, die die im IAA-E definierten Kriterien erfüllt, im Öffentlichen Interesse ist und sollen diese gegebenenfalls verhindern können. Einerseits würden damit Marktkräfte ausgehebelt. Zudem erfordert eine erfolgreiche Transformation große Kapitalmengen, auch aus Drittländern. Die Bedingungen dürfen also nicht dazu führen, dass handelspolitische Gegenmaßnahmen ausgelöst werden oder dass die Investitionsbereitschaft potenzieller Investoren aus Drittstaaten gehemmt wird.

Andererseits zielt die Intention der Regelungen klar darauf, die Resilienz der EU-Industrie zu stärken und Technologietransfers hin zu europäischen Unternehmen auszulösen. Hiervon könnten europäische Unternehmen, gerade auch im Zuliefererbereich, profitieren, sofern eine echte europäische Wertschöpfung durch ausländische Direktinvestitionen sichergestellt wird. Zu klären wären im Rahmen dieses Abschnitts auch die Frage, wie ein „European Entity“ definiert ist und ob der IAA auch sicherstellt, dass die 100-Mio.-€-Schwelle nicht umgangen

werden kann. Abgesehen davon gilt grundsätzlich: Europa muss ein attraktiver Industriestandort sein. Ist dies nicht gegeben, wird auch das Interesse potentieller Investoren leiden.

Unabhängig davon ist zu berücksichtigen, dass bereits im deutschen Außenwirtschaftsrecht eine Investitionsprüfpflicht verankert ist. Sie greift, sobald ein Drittstaatsinvestor mindestens 25% der Stimmrechte an einem Unternehmen aus einer sensiblen Branche erlangt (kritische Technologien, kritische Rohstoffe, kritische Infrastruktur etc.). Ziel der Prüfung ist der Schutz der öffentlichen Ordnung, der nationalen Sicherheit sowie der kritischen Infrastruktur. Insofern stellt sich die Frage, in welchem Verhältnis die mit dem IAA-E vorgesehene EU-Investitionskontrolle (andere Zielrichtung, andere Eingriffsschwellen, andere Bewertungskriterien) zur deutschen Investitionskontrolle bzw. zur (geplanten Neufassung der) EU-Screening-Verordnung stehen soll. Im Interesse von Planbarkeit und Rechtssicherheit für Unternehmen muss gewährleistet sein, dass hier keine doppelten oder parallelen Strukturen geschaffen werden, die sich gegebenenfalls sogar widersprechen.

Darüber hinaus sollte sichergestellt werden, dass die im IAA-Entwurf genannten Anforderungen nur für zukünftige Greenfield-Investitionen gelten. Bereits vereinbarte Investitionen sollten nicht nachträglich geprüft werden, um die Planungssicherheit für Unternehmen zu gewährleisten. Auch sollten Erweiterungen von bestehenden Investitionsprojekten unbürokratisch umgesetzt werden können.

## Ansprechpartner

### **Andreas Rade**

Geschäftsführer Politik & Gesellschaft

[andreas.rade@vda.de](mailto:andreas.rade@vda.de)

### **Manuel Kallweit**

Abteilungsleiter Economic Intelligence & Volkswirtschaft

[manuel.kallweit@vda.de](mailto:manuel.kallweit@vda.de)

### **Karoline Kampermann**

Abteilungsleiterin Wirtschaftspolitik, Außenwirtschaft, Mittelstand & Steuern

[karoline.kampermann@vda.de](mailto:karoline.kampermann@vda.de)

### **Volker Schott**

Referent Wirtschaftspolitik & Steuern

[volker.schott@vda.de](mailto:volker.schott@vda.de)

### **Eva-Maria Beckmann**

Referentin Digitalisierung & Binnenmarkt

[eva-maria.beckmann@vda.de](mailto:eva-maria.beckmann@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 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 730.000 Menschen (2025) 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](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

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

Version      Juni 2026

