

## **8-Punkte-Programm für einen wettbewerbsfähigen Automobilstandort Deutschland**

Die Automobilindustrie ist Schlüsselindustrie und Wohlstandsgarant für Deutschland. In einem Umfeld wachsender geopolitischer Risiken, neuer Handelshemmnisse und verschärften globalen Wettbewerbs braucht der Industriestandort Deutschland verlässliche und faire Wettbewerbsbedingungen. Europa muss handelspolitische Schutzinstrumente konsequent nutzen und bestehende Regelungslücken schließen. Gleichzeitig sind entschlossene Maßnahmen erforderlich, um Wertschöpfung, Beschäftigung und Investitionen zu sichern und die Transformation der Industrie erfolgreich zu gestalten. Leitprinzip politischen Handelns muss dabei der konsequente Abbau bürokratischer Belastungen sein. Denn übermäßige Regulierung bindet Ressourcen, erhöht Kosten und schwächt die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

### **Bund**

#### **1. Reform der Alterssicherung**

Mit den Empfehlungen der Alterssicherungskommission hat die Bundesregierung einen Reformprozess angestoßen. Ziel ist es, die Alterssicherung zukunftsfest weiterzuentwickeln. Die AUDI AG unterstützt dieses Vorhaben ausdrücklich. Der demografische Wandel und die langfristige Finanzierung der sozialen Sicherungssysteme machen Anpassungen notwendig.

Gleichzeitig steht die Automobilindustrie unmittelbar vor tiefgreifenden strukturellen Veränderungen. Deshalb sollte die Reform die Folgen für Beschäftigte und Unternehmen in der Transformation ausreichend berücksichtigen wie die Finanzierung der Sozialversicherung.

Damit die notwendigen Anpassungen in der Automobilindustrie gelingen und sozial ausgewogen bleiben, braucht es Planungssicherheit bei der Reform der Alterssicherung über mehrere Jahre. Kurzfristige Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen würden Beschäftigte und Unternehmen verunsichern, die Kosten erhöhen und Transformationsmaßnahmen erschweren.

Daher ist ein klarer Bestandsschutz erforderlich. Bestehende Vereinbarungen müssen grundsätzlich weiterhin gelten. Dies betrifft insbesondere Altersteilzeit-, Wertguthaben- und andere Vorruhestandsvereinbarungen. Besondere Berücksichtigung sollten rentennahe Jahrgänge erfahren. Bei der vorgesehenen Anhebung der Altersgrenze für langjährig Versicherte sollte der Bestandsschutz auch für den Jahrgang 1968 gelten. Dies halten wir im Rahmen eines fünfjährigen Vertrauensschutzzeitraums für geboten.

Der maßgebliche Stichtag für den Vertrauensschutz sollte an den Zeitpunkt des Inkrafttretens der gesetzlichen Neuregelung geknüpft werden.

Eine sozial ausgewogene Gestaltung des Wandels im Einklang mit der demografischen Entwicklung erfordert verlässliche und praxiserprobte Übergänge vom Erwerbsleben in den Ruhestand. Hierfür sind für eine Übergangszeit Altersregelungen mit einem frühestmöglichen Renteneintritt ab 63 Jahren sowie die Altersteilzeit im Blockmodell in seiner heutigen, bewährten Form, von zentraler Bedeutung.

Das Blockmodell sollte unverändert und dauerhaft fortgeführt werden. Die finanzielle Beteiligung von Unternehmen gibt Beschäftigten Sicherheit bei der Entscheidung für einen früheren Übergang in den Ruhestand. Gleichzeitig unterstützt das Modell die sozialverträgliche Transformation von Unternehmen.

Darüber hinaus sollten Unternehmen nicht zusätzlich finanziell oder bürokratisch belastet werden. Das gilt insbesondere für neue Anforderungen im Zusammenhang mit der geplanten kapitalgedeckten Zusatzrente. Eine gesetzliche Verpflichtung in der betrieblichen Altersvorsorge sollte nicht eingeführt werden.

## **2. Reform des Arbeitszeitgesetzes**

Als Industrieunternehmen plädieren wir für die Einführung einer gesetzlich verankerten flexiblen wöchentlichen Höchstarbeitszeit, in Anlehnung an die europäische Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG. Die EU-Arbeitszeitrichtlinie sieht keine tägliche Höchstarbeitszeit vor.

Eine gesetzlich verankerte flexible wöchentliche Höchstarbeitszeit führt nicht zu Mehrarbeit, sondern ermöglicht eine bedarfsgerechte und praxistaugliche Verteilung der Arbeitszeit, von der beide Seiten profitieren:

- Unternehmen würde sie helfen, ihre Reaktionsgeschwindigkeit zu steigern und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.
- Beschäftigte würden an Selbstbestimmung bei der Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf gewinnen.

Eine moderne Arbeitszeitgestaltung ist mit einem wirksamen Arbeitnehmerschutz vereinbar. Bei Anpassung des Arbeitszeitgesetzes an die EU-Arbeitszeitrichtlinie bleibt der Arbeitsschutz durch die verpflichtenden Gefährdungsbeurteilungen nach dem Arbeitsschutzgesetz vollumfänglich gewährleistet.

Die EU-Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG ermöglicht eine flexiblere Ausgestaltung der elfstündigen täglichen Ruhezeit. Diese Möglichkeiten sollten voll

in das deutsche Arbeitszeitgesetz übernommen werden. Derzeit macht das deutsche Gesetz strengere Vorgaben als die Richtlinie.

Bei fortbestehender täglicher Höchstarbeitszeit würden bloße Öffnungsklauseln für Tarif- und Betriebsparteien nicht ausreichen und den Anforderungen der betrieblichen Praxis nur unzureichend gerecht werden. Außerdem sind die Tariföffnungsklauseln, die derzeit im Arbeitszeitgesetz enthalten sind, komplex, bürokratisch und bisher ohne nennenswerte Flexibilisierungswirkung.

In Puncto Zeiterfassung benötigen wir gesetzliche Rahmenbedingungen, die eine praxisgerechte Umsetzung ermöglichen, ohne starre Vorgaben festzuschreiben. Sowohl die Rechtsprechung des EuGH als auch des BAG lässt hierfür Gestaltungsspielräume zu. Wir brauchen betriebliche Gestaltungsfreiheit und Flexibilität in Bezug auf die Arbeitszeiterfassung. Konkret sollten die elektronische und händische Form der Zeiterfassung sowie die Delegation an Beschäftigte weiterhin möglich sein. Auch zum Erhalt der Vertrauensarbeitszeit müssen alle vorhandenen Spielräume ausnahmslos genutzt werden.

### **3. Bewährte Dienstwagenbesteuerungsmodelle beibehalten**

Die steuerliche Behandlung von Dienstwagen ist ein bewährtes, administrativ einfaches und planungssicheres Instrument für Unternehmen, Beschäftigte und Staat. Sie sollte daher in ihrer heutigen Form erhalten bleiben. Dies gilt sowohl für BEVs, Plug-in-Hybride als auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Unternehmensflotten sind ein zentraler Absatzkanal für die Automobilindustrie und sorgen zugleich dafür, dass moderne Fahrzeuge mit den neuesten Antriebs- und Emissionsstandards zeitnah in den Gebrauchtwagenmarkt gelangen.

Eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen für Dienstwagen würde die Fahrzeugnachfrage insgesamt schwächen und den Erneuerungszyklus der Fahrzeugflotten verlangsamen. Statt zusätzlicher Eingriffe braucht die Branche langfristig stabile Rahmenbedingungen. Die bestehende europäische CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung setzt bereits wirksame Anreize für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Weitere regulatorische Maßnahmen im Dienstwagensegment sind daher nicht erforderlich.

### **4. Einbeziehung von Gebrauchtfahrzeugen in die E-Auto-Förderung**

Der Hochlauf der Elektromobilität entwickelt sich aktuell grundsätzlich positiv. Gleichzeitig bleibt der Gebrauchtwagenmarkt ein entscheidender Hebel. Viele batterieelektrische Fahrzeuge kommen nach dem Ende ihrer Leasinglaufzeit auf den Gebrauchtwagenmarkt, treffen dort jedoch noch auf eine vergleichsweise zurückhaltende Nachfrage. Eine gezielte Förderung gebrauchter Elektrofahrzeuge würde die Nachfrage stärken, den Zugang zur Elektromobilität für

breitere Bevölkerungsgruppen erleichtern und die Restwerte stabilisieren. Dies würde zugleich die Wirtschaftlichkeit von Leasingmodellen verbessern und wiederum den Absatz neuer Elektrofahrzeuge unterstützen.

Da derzeit kaum gebrauchte asiatische Elektrofahrzeuge verfügbar sind, käme eine solche Maßnahme überwiegend heimischen Herstellern zugute. Darüber hinaus würden kürzere Standzeiten die Liquidität im Markt erhöhen und die Kapitalbindung im Handel reduzieren.

Zusätzliche Kriterien, etwa eine Bruttolistenpreisgrenze, sollten vermieden werden, um keine neue Komplexität zu schaffen. Wichtig ist weiterhin eine verständliche, bewährte Ausgestaltung ohne eine unnötige Einschränkung der Angebotsseite zulasten der deutschen Automobilindustrie. Nur so lässt sich Verunsicherung bei Verbraucherinnen und Verbrauchern vermeiden sowie ein schneller Nachfrageimpuls im Gebrauchtwagensegment erzielen.

## **Europa**

### **5. Industrial Accelerator Act (Made in EU) schnell umsetzen**

Angesichts zunehmender globaler Wettbewerbsverzerrungen muss Europa faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Markt durch wirksame handelspolitische Schutzinstrumente sicherstellen. Ergänzend braucht es eine einheitliche Definition des „Made in EU“ Kriteriums, damit der europäische Wertschöpfungsanteil in der Automobilindustrie gezielt gestärkt wird. Dabei sollten wesentliche Elemente der europäischen Wertschöpfung der Hersteller, z.B. F&E, Ingenieurwesen und Montage, mit einbezogen werden.

Der geografische Anwendungsbereich von „Made in EU“ sollte dabei auf die EU27+EWR beschränkt werden. Doppelregulierungen, insbesondere im Zusammenhang mit grünem Stahl und Aluminium, sollten vermieden werden. Batterieanforderungen müssen realistisch ausgestaltet werden und sollten erst ab 2030 gelten. Anreize für „Made in EU“ müssen ausreichen, um die Mehrkosten europäischer Wertschöpfung („Made in EU“) auszugleichen. Hier braucht es die Einführung von CO<sub>2</sub>-Super Credits für alle in der Europäischen Union produzierten Fahrzeuge. Wenn Hersteller einen besonders hohen Anteil „Made in EU“-konformer Fahrzeuge (70% der Flotte) aufweisen, sollte das zusätzlich honoriert werden.

Voraussetzung für einen wirksamen Made in EU-Ansatz ist eine eigenständige europäische Batteriezellfertigung. Dafür ist eine gezielte OPEX-Förderung zwingend, um die Wettbewerbsfähigkeit von in der EU produzierten Batteriezellen während der Hochlaufphase sicherzustellen.

## **6. CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung flexibler gestalten**

Zur Erreichung des Pkw-Flottenziels 2030 sollte die von der EU-Kommission vorgeschlagene Flexibilität in der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung angepasst werden. Eine Ausweitung des Averaging-Zeitraums auf die Jahre 2028 bis 2032 würde den Herstellern Spielraum geben, Marktschwankungen auszugleichen und Strafzahlungen zu vermeiden.

Ab 2027 sollten zweckgebundene Super Credits eingeführt werden, um gezielt batterieelektrischen Fahrzeuge zu unterstützen, die einen besonderen Beitrag zum Markthochlauf und zur europäischen Wettbewerbsfähigkeit leisten. Super Credits können als zusätzliche Flexibilität bei der Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung wirken und zugleich Anreize für Fahrzeugeigenschaften setzen, die industrie- und klimapolitisch besonders relevant sind.

Dazu zählen insbesondere hocheffiziente Elektrofahrzeuge mit besonders niedrigem Energieverbrauch, kleine batterieelektrische Fahrzeuge, die Elektromobilität für breitere Kundengruppen erschwinglich machen und schließlich in Europa produzierte BEVs. Eine solche Ausgestaltung würde die CO<sub>2</sub>-Zielerreichung erleichtern, zusätzliche Nachfrageimpulse setzen und zugleich die industrielle Wertschöpfung in Europa stärken.

## **7. Corporate-Fleets-Regulierung (CCV) sinnvoll gestalten**

Die geplante europäische Corporate-Fleets-Regulierung würde zusätzliche Bürokratie- und Berichtspflichten schaffen und steht damit im Widerspruch zu den aktuellen Bemühungen um Bürokratieabbau und Wettbewerbsfähigkeit. Zudem drohen unerwünschte Ausweichreaktionen: Unternehmen könnten verstärkt auf Mobilitätsbudgets oder Gehaltsumwandlungsmodelle setzen und damit klassische Dienstwagenflotten zurückfahren. Dies würde ausgerechnet einen der wichtigsten Hebel für den Markthochlauf der Elektromobilität schwächen. Insbesondere ist eine Ambitionsverschärfung ggü. den Zielen der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung zu vermeiden.

Die bestehende europäische CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung ist das zentrale Instrument zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Zusätzliche Vorgaben für Unternehmensflotten schaffen keinen erkennbaren Mehrwert, erhöhen aber Kosten und Komplexität für Unternehmen.

## **8. Verschärfung des Utility Faktors aussetzen**

Plug-in-Hybride leisten einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und ermöglichen vielen Kunden einen schrittweisen Einstieg in die Elektromobilität. Die geplante Anpassung des Utility Faktors würde ihre regulatorische Attraktivität deutlich verringern und zusätzliche Unsicherheit in einer ohnehin

herausfordernden Transformationsphase schaffen. Konkret sichert diese Maßnahme jetzt die Auslastung an den Standorten Neckarsulm und Ingolstadt sowie zahlreicher Zulieferbetriebe. Notwendig ist daher eine Aussetzung der geplanten Verschärfung.