

Appell der Zuliefererindustrie zum IAA und zur CO₂-Flottenregulierung

Die Zuliefererindustrie ist ein strategisch zentraler Sektor. 75% der Wertschöpfung eines Fahrzeugs entstehen bei den Zulieferern. Der Sektor steht unter massivem Druck. Deshalb müssen die Verhandlungen zum Industrial Accelerator Act (IAA) und zur CO₂-Flottenregulierung zügig zu Ende gebracht werden. Es geht um Planungssicherheit, Investitionen sowie industrielle Wettbewerbsfähigkeit – und die Zeit drängt.

Der IAA ist ein dringend benötigtes Signal für die Zuliefererindustrie in Europa

Der IAA sendet ein wichtiges Signal an die Unternehmen, am Standort Europa festzuhalten. Zudem kann er eine schnelle Wirkung entfalten. Dies kann den Abbau der europäischen Industrie aufhalten und kritische Schlüsseltechnologien in der EU sichern, um weitere Abhängigkeiten zu verhindern. Gerade Zulieferkomponenten sind das noch ungeschützte Glied in der automobilen Wertschöpfungskette.

Wir plädieren dafür:

- **70% Komponentenziel beibehalten und ab 2030 auf 75% anheben**
Eine unbegrenzte Anrechnung von OEM-Wertschöpfung führt zu einer Absenkung des Zuliefereranteils auf bis zu 40%. Als Kompromissangebot kann OEM-Wertschöpfung in folgender Form berücksichtigt werden: OEMs mit einer Flotte von 85% „Made in EU“-Fahrzeugen können ihre europäische Wertschöpfung in Fertigung sowie F&E mit bis zu 5% des Komponentenwertes auf das Gesamtziel anrechnen (Anteile Komponenten vs. OEM-Wertschöpfung: 65% / 5%, ab 2030 70% / 5%).
- **Kritische E-Antriebs- und Elektronikkomponenten besonders schützen**
Sie bilden neben der Batterie den Kern künftiger Fahrzeugarchitekturen für das elektrische, vernetzte und autonome Fahren. Drei Jahre nach Inkrafttreten sollten 50% der E-Antriebs- und Elektronikkomponenten europäisch sein und ab 2035 auf 65% (Elektronik) und 75% (E-Antriebskomponenten) erhöht werden. Diese Zielwerte sollten im Rahmen einer Revisionsklausel 2029 überprüft und bestätigt werden.
- **Flottenbooster bei 85% belassen – keine Absenkung**
85% räumen OEM mit hoher europäischer Wertschöpfung Flexibilität ein, während eine ausreichende Marktabdeckung gewährleistet bleibt. Eine Absenkung des Flottenboosters hätte zur Folge, dass deutlich mehr importierte Fahrzeuge unter „Made in EU“-Label auf den Markt gelangen.
- **Enge geografische Definition von „Made in EU“ wählen**
Um den Standorteffekt nicht zu verwässern, sollte mit EU27 gestartet werden. Freihandelspartner sollten über ein Opt-in aufgenommen werden können, das an objektive Kriterien wie Reziprozität, vergleichbare regulatorische Standards und Umgehungsverhinderung geknüpft ist.
- **Zeitlich begrenztes Grandfathering für Komponenten einführen**
Ein Bestandsschutz für industrielle Anlagen in EU-Beitrittskandidaten von Unternehmen mit starkem europäischem Fußabdruck sollte ermöglicht werden.

Die CO₂-Flottenregulierung muss grundlegend überarbeitet werden

Die anstehende Revision der CO₂-Flottenregulierung bietet die Chance, Klimaschutz und industrielle Wettbewerbsfähigkeit enger zu verknüpfen. Globale Trends zeigen, dass die Zukunft der Mobilität elektrisch, aber keineswegs rein batterieelektrisch ist; so wird auch im Jahr 2035 voraussichtlich noch die Hälfte aller weltweit neu zugelassenen Pkw einen Verbrennungsmotor nutzen. Während Plug-in-Hybride und Range Extender insbesondere in China einen dynamischen Markthochlauf erleben, riskiert Europa mit einem rein batterieelektrischen Fokus, den technologischen Anschluss zu verlieren und Know-how, Wertschöpfung und Marktanteile an andere Weltregionen abzugeben.

Ein erfolgreicher Hochlauf der Elektromobilität hängt wiederum entscheidend von starken Marktstimulatoren wie attraktiven Strompreisen, einer robusten Ladeinfrastruktur und strategischer Unterstützung für die Wertschöpfungskette ab. Diese Faktoren sind weitaus wichtiger als ein regulatorischer Fokus auf eine einzige Technologie. Wir plädieren dafür:

- **Den Utility Factor für PHEVs und EREVs auf heutigem Niveau einfrieren**
Fortschrittliche Hybride erleichtern vielen Verbrauchern den Einstieg in die Elektromobilität und basieren zugleich in hohem Maße auf europäischem Know-how.
- **Fahrzeuge mit rein erneuerbaren Kraftstoffen als „zero emission“ anerkennen**
Dazu zählen auch Hybride, sofern sie mit Strom und erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Dabei sollten sich alle nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffe im Sinne der Erneuerbaren Energien Richtlinie qualifizieren können.
- **Batterieelektrische Fahrzeuge „made in EU“ gezielt über Supercredits anreizen**
Supercredits mit einem Faktor von 1,5 sollten auf alle in der EU produzierten batterieelektrischen Fahrzeuge ausgeweitet werden, um europäische Wertschöpfung zu sichern.
- **Erneuerbare Kraftstoffe und CO₂-arme Materialien vor 2030 anrechnen**
Die frühzeitige Anerkennung und Ausweitung der Kompensationsmöglichkeit über Stahl hinaus auf andere Materialien setzt Innovationsanreize über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg.
- **Flexibilitäten bei der Zielerfüllung einrichten**
Die Verlängerung des Compliance-Zeitraums auf 5 Jahre („Averaging“ beginnend mit 2028) und eine 10%-Zielreduktion für 2035 verschaffen der Autoindustrie notwendigen Spielraum, auf Marktentwicklungen und Infrastrukturausbau zu reagieren.

Industrielle Souveränität und Wettbewerbsfähigkeit in Europa lassen sich nur mit einer starken Zuliefererindustrie sicherstellen. Hierzu benötigen wir einen ambitionierten IAA und eine technologieoffene CO₂-Regulierung.