



IG Metall Vorstand

Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt

An

Herrn Bundeskanzler Merz
Herrn Bundesfinanzminister Klingbeil
Frau Bundeswirtschaftsministerin Reiche
Herrn Bundesumweltminister Schneider
Frau Bundesarbeitsministerin Bas

Per Mail

Stellungnahme zur Positionierung der Bundesregierung zu den Themen EU-Automotive Package und EU-Industrial Accelerator Act

mit Anhang zum Thema Regulierung schwerer Nutzfahrzeuge

10.04.2026

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
VB01/CB/ai

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Merz,
sehr geehrter Herr Bundesminister Klingbeil,
sehr geehrte Frau Bundesministerin Reiche,
sehr geehrter Herr Bundesminister Schneider,
sehr geehrte Frau Bundesministerin Bas,

**IG Metall
Vorstand**

Wilhelm-Leuschner-Straße 79
60329 Frankfurt

die Bundesregierung hat in den vergangenen Monaten eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität und zur Unterstützung der Automobilindustrie im Wandel ergriffen, die wir als IG Metall zuvor länger gefordert hatten und daher auch positiv kommuniziert und kommentiert haben. Von der steuerlichen Förderung für Unternehmen bei Anschaffung von Elektrofahrzeugen über die Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos, die Verlängerung der Förderung regionaler Transformationsnetzwerke, den Einsatz für die Streckung und Stundung der Strafzahlungen in den Jahren 2025 bis 2027 bis hin zur neuen E-Auto-Förderung für Privatleute mit kleinen und mittleren Einkommen, dem neuen Programm zur Förderung privater Ladepunkte in Mehrparteienhäusern und den angekündigten und eingeleiteten Schritten zu mehr Preistransparenz an den öffentlichen Ladesäulen.



www.igmetall.de

Diese Maßnahmen und auch die neu auf den Markt kommenden preisgünstigeren und stetig besser werdenden Modelle haben schon jetzt dazu geführt, dass die Zahlen für elektrifizierte Autos stark angezogen haben, bis hin zu einem regelrechten Sprung nach oben im März des

IG Metall – Gewerkschaft für Produktion und Dienstleistung im DGB

Helaba Frankfurt | IBAN: DE91 5005 0000 0083 0000 00 | BIC: HELADEF3333
Gläubiger-ID: DE71 ZZZO 0000 0535 93 | Steuer-Nr.: 014 224 20174

Datenschutzhinweis: Name, Adresse und zur Bearbeitung nötige Angaben werden vorübergehend gespeichert.

laufenden Jahres. Sie werden in den kommenden Monaten weiterwirken. Aus Sicht der IG Metall ist die Bundesregierung hier auf dem richtigen Weg. Dennoch aber bleibt die Lage insgesamt für die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie und deren Beschäftigte, insbesondere an den deutschen Standorten, weiterhin schwierig. Die deutsche und europäische Politik zur Automobilindustrie kann daher bei ihrer Begleitung und Nachjustierung der Rahmenbedingungen für die Automobilwirtschaft nicht nachlassen.

Die EU-Kommission hat mit ihren Vorschlägen im *Automotive Package* vom 16.12.2025 und mit den nachfolgenden automobilrelevanten Elementen im *Industrial Accelerator Act* vom 4.3.2026 eine Überarbeitung der Regulierung zur Automobilindustrie vorgeschlagen und damit auf die schwierige Lage reagiert. Es gilt nun für die Bundesregierung, sich zügig auf eine gemeinsame Position zu diesen Vorschlägen zu einigen. Unser Ansinnen als IG Metall ist, dass dabei die kurz-, mittel- und langfristigen Interessen der Beschäftigten der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland noch stärker berücksichtigt werden.

Aus Sicht der IG Metall gehen viele der Vorschläge in die richtige Richtung. Die Kommission greift auch Anregungen auf, die wir selbst in die Debatte eingebracht haben. Unter anderem auf dem Auto-Gipfel und beim Austausch zur Situation der Automobilindustrie in Ostdeutschland. Während der Fokus klar auf der E-Mobilität als der entscheidenden Zukunftstechnologie bleibt, erhält die Industrie mehr Flexibilität bei den Antriebsformen und dem Weg zum Erreichen der Klimaziele. Mit der Einführung von Local-Content-Kriterien („Made In EU“) werden Anreize geschaffen, Wertschöpfung und Beschäftigung an den europäischen Standorten zu sichern und neu aufzubauen. Der Grundansatz stimmt, doch damit er wirklich wie gewünscht positiv auf hiesige Wertschöpfung und positive Beschäftigungsperspektiven wirkt, sieht die IG Metall an einigen Stellen Nachbesserungsbedarf und fordert die Bundesregierung auf, sich geschlossen auf europäischer Ebene dafür einzusetzen.

- Es ist gut, dass durch die Flexibilisierung Spielräume für Hybridfahrzeuge wie Plug-In-Hybride (PHEV) oder Fahrzeuge mit Reichweitenverstärkern (EREV) auch über 2035 hinaus entstehen. PHEVs und EREVs können in der Transformation einen wichtigen Beitrag leisten, weil sie CO2-Reduktion, Wertschöpfung und Beschäftigung sowie gesellschaftliche Akzeptanz verbinden. Sie geraten allerdings bereits heute regulatorisch ins Abseits durch die im laufenden Jahr geplante zweite Verschärfung des Nutzungsfaktors („Utility Factor“). Diese Fahrzeuge werden dadurch sehr schnell für

Kunden sowie Hersteller unattraktiv gemacht. Eine derartige regulatorische Abwertung würde dazu führen, dass diese Technologie aus dem europäischen Markt verdrängt wird und Arbeitsplätze insbesondere in der regional verankerten Zulieferindustrie verloren gehen. Die EU-Kommission sollte von dieser Verschärfung unbedingt absehen.

- Gleichzeitig müssen Maßnahmen zur Erhöhung des elektrischen Fahranteils dieser Fahrzeuge unternommen werden, um ihre tatsächliche CO₂-Bilanz zu verbessern. Dazu liegen zahlreiche Vorschläge vor, auch aus der Automobilindustrie selbst (Bindung von Fahrzeugleistung an Ladevorgänge, Bindung steuerlicher Vorteile an Nutzungsverhalten gemäß ausgelesener OBFCM Daten, etc.). Diese Maßnahmen müssen umgesetzt werden. Ansonsten wird diese Antriebstechnologie diskreditiert.
- Für die langfristige Perspektive verbrennungsmotorischer Antriebe sollte die EU-Kommission ihren Vorschlag „für die nach 2035 erfolgende Zulassung von Fahrzeugen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden“ vorlegen, wie bereits mehrfach in Aussicht gestellt (Erwägungsgrund 11 der Flottenregulierung, EU-Verordnung 2023/851). Bei aller Skepsis und Kontroverse über die realistische massenhafte Verfügbarkeit wirklich nachhaltiger und klimaneutraler alternativer Kraftstoffe, sollte diese Perspektive nicht regulatorisch blockiert bleiben. Investoren und Unternehmen können den Business-Case dieser Technik dann neu bewerten.
- Um unnötige Strafzahlungen der Hersteller zu vermeiden, wenn sie Ziele - aus zum Teil nicht selbst verschuldeten Gründen – verfehlen, hat die EU-Kommission bereits aktuell, für die Jahre 2025 bis 2027, einen Ansatz der Streckung von CO₂-Reduktionszielen über mehrere Jahre ermöglicht. Dieses „Banking and Borrowing“ ist sinnvoll und gibt Flexibilität, ohne im Gesamtergebnis mehr CO₂-Ausstoß zuzulassen. Nach dem neuen Vorschlag will die Kommission dies auch für die Jahre 2030 bis 2032 ermöglichen. Das ist ein guter Schritt, doch eine weitere Streckung der Zeiträume könnte den stark unter Druck stehenden Herstellern auf sinnvolle Weise Luft verschaffen, z.B. ein Verrechnungszeitraum 2028 bis 2032.
- Die IG Metall unterstützt und begrüßt auch die vorgeschlagene Anrechenbarkeit der Verwendung von grünem Stahl in den CO₂-

Flottenwerten der Hersteller. Das hilft der Stahlindustrie, der Autoindustrie, dem Klima und der europäischen Resilienz. Eine solche Anrechenbarkeit sollte allerdings früher als 2035 ermöglicht werden, z.B. ab 2030. So kann schon früher Planungssicherheit beim Hochlauf grünen Stahls und entsprechende Beschäftigungssicherung in diesem Sektor erreicht werden. Gleichzeitig werden Bemühungen der Automobilindustrie belohnt.

- Ergänzend sollte die Regulierung weitere CO2-Minderungsmaßnahmen entlang der automobilen Lieferkette auf die CO2-Minderungsziele anrechenbar machen. Zu denken wäre etwa an Maßnahmen im Bereich Aluminium oder Recycling.
- Der sogenannte „Battery Booster“ ist notwendig, aber bei weitem nicht ausreichend. Zum Aufbau einer wettbewerbsfähigen europäischen Batteriezellindustrie braucht es viel stärkere und finanziell besser ausgestattete finanzielle Unterstützung durch EU und die Mitgliedsstaaten. Der Bau von Batteriefabriken ist ein strategisches Zukunftsfeld. Auch, um perspektivisch unabhängiger von importierten seltenen Erden zu werden. Recycling kann funktionieren, Zelltechnologie wird weiterentwickelt werden. Die „Made in Europe“ Vorgaben, siehe unten, sind sinnvoll. Sollten Joint Ventures mit asiatischen Herstellern gegründet werden, so kann auch hier hiesige Wertschöpfung abgesichert werden.
- Die EU-Kommission hat im *Automotive Package* „Made in EU“ Kriterien verankert und sie im *Industrial Accelerator Act* weiter ausgeführt. Dieser Vorstoß zur Unterstützung europäischer Wertschöpfung und Beschäftigung auch im Automobilsektor ist ein Riesenschritt in die richtige Richtung. Neben China und den USA praktizieren bereits unzählige weitere Staaten und Handelspartner ähnliche Ansätze. Es geht hier nicht um „Protektionismus“, sondern um strategische Industrie- und Beschäftigungspolitik. Dabei wird auch nicht der Marktzugang beschränkt, sondern öffentliche Beschaffung und öffentliche Förderung an das „Made in EU“ Kriterium gebunden. Auch bei Erfüllungsoptionen für Grenzwert- und Quotenvorgaben, etwa bei Firmenflotten oder elektrischen Kleinwagen sollen die Kriterien zum Tragen kommen. Auch das ist zu begrüßen, denn so geht es um relevante Größenordnungen der Nachfrage im Markt.
- Durch die 70%-Vorgabe bei den Komponenten kann auch die Zulieferindustrie von der Regelung profitieren, denn hier geht es

zunächst einmal um *alle* Komponenten. Zusätzlich können die perspektivisch aufwachsenden European Content Quoten bei Schlüsselkomponenten wie Batterie und Elektronik Anreize für neue Wertschöpfung in der EU schaffen und zur Resilienz der Lieferketten beitragen. Das ist eine kluge Kombination. Denn: Wir verlieren derzeit existierende Arbeitsplätze und Wertschöpfung in etablierten Teilen der Wertschöpfungskette. Und: Wir müssen die Schlüsselkomponenten der Zukunft auch in Europa beherrschen. Über realistische Zeitperspektiven beim Aufwuchs europäischer Batteriezellfertigung kann im Detail noch geredet werden. Industrie und Politik müssen aber nun an einem Strang ziehen, damit diese Vorgaben auch erreicht werden können. Der gesamte Ansatz kann und wird in der Zukunft wichtige Impulse für europäische Wertschöpfung und Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie setzen.

- Leider wird der Effekt des Ansatzes durch viele Schlupflöcher geschwächt. So fallen etwa nur neue oder geänderte Fördermaßnahmen unter die Vorgaben. Und schon bei 25% Kostendifferenz können die Kriterien für die Beschaffung ignoriert werden. Und vor allem: Der Kreis der berechtigten Staaten wird – nicht zuletzt auf Drängen der deutschen Bundesregierung – teilweise sehr weit ausgedehnt. Alle Staaten, mit denen Freihandelsabkommen abgeschlossen sind oder ein Zollabkommen besteht, gelten in diesem Kontext als EU und können nur in einem zweiten Schritt wieder ausgeschlossen werden. Selbst wenn bei den verbleibenden Staaten dann gleiche Bedingungen herrschen („Reziprozität“), wird die positive Wirksamkeit für europäische Beschäftigung sehr stark eingeschränkt. Die Bundesregierung sollte nicht nur davon ablassen, diesen European-Content-Ansatz für europäische Beschäftigte aktiv zu unterminieren, sondern sich im Gegenteil dafür einsetzen, dass er real wirksam werden kann.
- Die IG Metall hat ihre Position zum Thema der Regulierung schwerer Nutzfahrzeuge jüngst aktualisiert und in einem separaten Positionspapier festgehalten. Darin finden sich unsere klima- wie industriepolitisch ebenfalls dringlichen aktuellen Forderungen zu diesem Bereich. Das Papier liegt diesem Schreiben als Anhang bei.

Wir glauben, dass die Bundesregierung durch das Einbringen dieser Punkte zum Erfolg dieser maßvollen und strategisch sinnvollen Neuausrichtung der europäischen Automobilpolitik beitragen kann.

Die Politik ist der Industrie mit den Vorschlägen, die auf dem Tisch liegen, entgegengekommen. Wir setzen uns dafür ein, dass sie – in Berlin und Brüssel – auch die noch fehlenden Schritte geht. Wir erwarten nun auch von den Unternehmen der Automobil- und Zulieferindustrie ein klares Entgegenkommen und verbindliche Vereinbarungen mit Bezug auf Standort- und Beschäftigungssicherung. Auch die Bundesregierung sollte diese Erwartung formulieren. So hätte der zusätzliche Spielraum für Hybridantriebe, neue Fahrzeugklassen oder die Anrechenbarkeit für grünen Stahl unmittelbare Auswirkungen auf Planungssicherheit und Arbeitsnachfrage in den betreffenden Bereichen. Wir erwarten, dass sich das auch in Beschäftigung an den deutschen Standorten niederschlägt und die aktuelle Dynamik von Standortverlagerung und Personalabbau ein Ende findet. Schließlich werden auch die Unternehmen nicht müde, ihre politischen Wünsche gegenüber der Bundesregierung mit den Arbeitsplätzen an deutschen Standorten zu begründen. Wir möchten betonen, dass es hier endlich eine entsprechende Gegenseitigkeit und Verbindlichkeit braucht.

Voraussetzung wäre allerdings zunächst, dass der Ansatz der EU-Kommission im Grundsatz unterstützt wird und die Bundesregierung sich für die geschilderten sinnvollen und maßvollen Nachbesserungen effektiv und geschlossen einsetzt. Das wäre im Sinne der Beschäftigten der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie. Die Debatte um die Zukunft der Antriebstechnologie und der deutschen Automobilindustrie müssen wir in eine produktive Richtung wenden, indem wir hinterlegen, dass und wie Klimaziele erreicht werden können und die Beschäftigten in der Automobilindustrie eine positive Perspektive behalten.

Wir regen an, auch im Namen unserer Betriebsräte, unseren Austausch und Dialog zeitnah fortzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen,



Christiane Benner
Erste Vorsitzende