



WIR IN
EUROPA

Die SPD-Abgeordneten – Fraktion der
Sozialdemokraten im Europäischen Parlament

STANDPUNKT AUTOMOBILINDUSTRIE IM WANDEL



SIEBEN FORDERUNGEN FÜR
GUTE ARBEIT, FAIRE LÖHNE UND
NACHHALTIGE MOBILITÄT

SIEBEN FORDERUNGEN FÜR GUTE ARBEIT, FAIRE LÖHNE UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

Die Zukunft der Automobilindustrie ist zentral für die Entwicklung der gesamten europäischen Industrie. Die globalen Herausforderungen der Erderwärmung und die Notwendigkeit einer nachhaltigen Wirtschaft haben mit dem Pariser Klimaabkommen und den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen eine global vereinbarte und richtige Antwort bekommen, die mit dem Europäischen Green Deal umgesetzt werden soll. Der Mobilitätssektor ist als Schlüsselindustrie mit seinem enormen Einflusspotential auf die Gesamtwirtschaft entscheidend, um diese Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.



In der europäischen Automobilindustrie sind etwa 4 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer direkt beschäftigt. In der gesamten Wertschöpfungskette arbeiten sogar 13 Millionen Menschen. In Deutschland arbeiten 830.000 Menschen direkt in der Industrie. Hinzu kommen rund 1,3 Millionen Beschäftigte im KFZ-Gewerbe sowie aus Zulieferunternehmen und anderen Branchen, welche mit der automobilen Wertschöpfung verflochten sind. Das entspricht insgesamt knapp fünf Prozent aller inländischen Arbeitsplätze.

Der notwendige Strukturwandel vom Verbrennungsmotor hin zu alternativen Antrieben wird sich langfristig auf die Beschäftigungsstruktur in dieser Branche auswirken. Globaler Wettbewerb und globale Arbeitsteilung, Digitalisierung des Produktionsprozesses und des Produktes selbst haben bereits zu Verlusten und Veränderung von Arbeitsplätzen geführt, aber eben auch Arbeitsplätze in neuen Geschäftsfeldern dieser Industrie geschaffen. Daneben ändern sich aber auch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen: **insbesondere in Städten verzichten Menschen bewusst aufs Auto oder nutzen Angebote geteilter Mobilität und des ÖPNV.**

Das hat Auswirkungen auf die Produktion: Auch wenn gesamtwirtschaftlich positive Effekte möglich sind, drohen zehntausende Industrie-Arbeitsplätze wegzufallen und hunderttausende verlagert zu werden. Neue Arbeitsplätze sind teils abhängig vom erfolgreichen Aufbau neuer Wertschöpfungsketten und haben nicht immer die gleiche Qualifizierungs- und Lohnqualität. Die Transformation von guten Arbeitsplätzen, die an der Verbrenner-Produktion hängen, hin zu guten Arbeitsplätzen, die am E-Motor hängen, kann nur gelingen, wenn die Qualifikation der Arbeitnehmer*innen gezielt angegangen wird und ihre Beteiligungsrechte gestärkt werden.

Für einen erfolgreichen Strukturwandel ist daher die zentrale Frage, wie wir diesen Veränderungsprozess aktiv und sozial verträglich gestalten, damit die Kolleginnen und Kollegen eine Perspektive für ihre Arbeit haben und wir langfristig Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland und Europa sicherstellen. Deindustrialisierung ohne Perspektive öffnet Raum für Populist*innen. Die Bereitstellung sauberer und erschwinglicher Mobilität ist aber gleichzeitig Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Dafür ist neben erschwinglichem und sauberem Individualverkehr



auch der Ausbau eines zuverlässigen, günstigen und weit verzweigten öffentlichen Verkehrs elementar.

Wir werden die Mobilitätswende für eine zukunftsfähige europäische Automobilindustrie voranbringen. Dabei brauchen wir auf allen Ebenen eine Politik der Transformation, die sich nicht auf den Markt verlässt und die Verantwortung nicht auf Verbraucher*innen und Arbeitnehmer*innen abwälzt. Auch ist eine horizontale Strategie notwendig, um sicherzustellen, dass alle vom Wandel profitieren und nicht nur einige Wenige. Die Demokratie am Arbeitsplatz muss daher ein Schlüsselement der Politik der Transformation sein, damit Arbeitnehmer*innen diesen Wandel gestalten und beeinflussen können, anstatt diesen Transformationsprozessen nur unterworfen zu sein. Dies und folgende sieben Punkte werden entscheidend sein, um den oben beschriebenen ökologischen und sozialen Herausforderungen gestärkt zu begegnen.

1. ELEKTRIFIZIERUNG ALS CHANCE FÜR DAS KLIMA, ABER TREIBER DES WANDELS

2. LADEINFRASTRUKTUR EUROPaweIT VERBINDLICH AUSBAUEN

3. BATTERIEPRODUKTION UND KREISLAUFWIRTSCHAFT: VOM BERGWERK BIS ZUM RECYCLING EUROPÄISCHE WERTSCHÖPFUNG

4. KOSTEN DER TRANSFORMATION NICHT AUF VERBRAUCHER*INNEN ABWÄLZEN

5. HANDEL STÄRKEN, EUROPÄISCHEN GREEN DEAL INTERNATIONALISIEREN

6. GERECHTER WANDEL UND ERHALT VON WERTSCHÖPFUNG IN BETROFFENEN REGIONEN

7. EINBEZIEHUNG VON BELEGSCHAFT, BETRIEBSRÄTEN UND GEWERKSCHAFTEN BEI DER UNTERNEHMENSENTWICKLUNG UND BEI UMSTRUKTURIERUNGEN

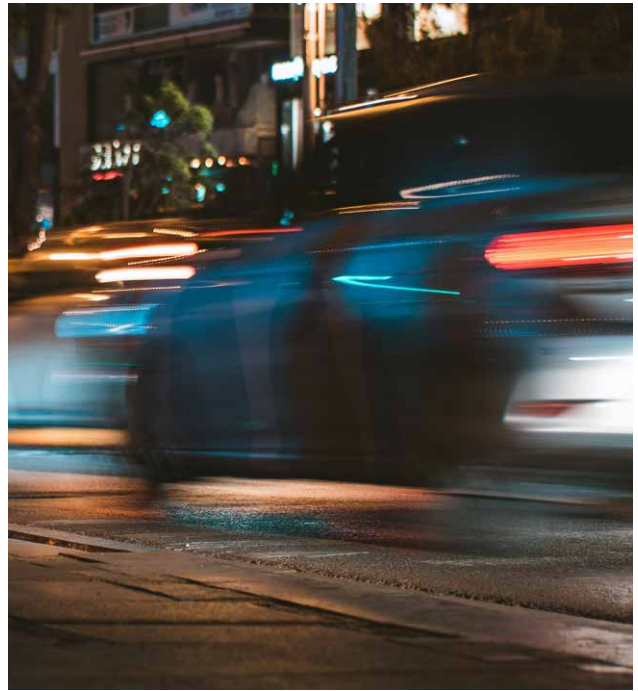
1. ELEKTRIFIZIERUNG ALS CHANCE FÜR DAS KLIMA, ABER TREIBER DES WANDELS

Die Europäische Kommission schlägt vor, ab dem Jahr 2035 für PKW und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren keine neue Zulassung mehr zu erteilen, so dass keine neuen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf den Markt kommen können. Die Ankündigungen der Hersteller zum Umstieg auf Elektroantriebe in den vergangenen Monaten zeichnen diesen Pfad bereits vor, einige werden teils deutlich früher den letzten Verbrennungsmotor verbauen. Die Ankündigungen der Hersteller zeigen, dass dieser Weg möglich ist, er muss gesetzlich abgesichert werden. Am Umstieg auf den batterieelektrischen Antrieb führt kein Weg vorbei. Er ist klimapolitisch notwendig und bringt viele Vorteile mit sich, wie bessere Luftqualität, geringere Kosten für Konsument*innen, höhere Energieeffizienz und verringerte Abhängigkeiten vom Import fossiler Rohstoffe.

Leichte Nutzfahrzeuge sind in der Regel ähnlich gebaut wie PKW, aber wesentlich anderen Nutzungsbedingungen unterworfen und zudem viel variantenreicher. Daher gab es bisher unterschiedliche Grenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. So wird es laut Kommissionsvorschlag auch für das Jahr 2030 sein. Diese Unterscheidung sollte auch in Bezug auf das Zulassungsende getroffen werden.

Bei den Antriebstechnologien für schwere Nutzfahrzeuge gab es in den vergangenen Jahren ebenfalls Quantensprünge, auch hier befinden sich viele Hersteller auf dem Weg zu marktfähigen emissionsfreien Fahrzeugen oder bieten diese bereits an. Daher müssen auch die Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge überarbeitet werden. Die Lade- und Tankinfrastruktur ist auch hier Voraussetzung für die Verbreitung von LKW auf dem Markt, die mit Batterien oder grünem Wasserstoff betrieben werden.

Andere Alternativen wie synthetische Kraftstoffe binden Geld und Ressourcen, die wir im Rennen um die globalen Märkte in der E-Mobilität benötigen und können zu den fossilen Antrieben allenfalls Nischenangebote sein. Sie sind zudem sehr teuer und dürften von vielen Verbraucher*innen als enorme Belastung wahrgenommen werden. Synthetische



Kraftstoffe werden aus Wasserstoff hergestellt, der, wenn er nachhaltig produziert wurde, noch extrem knapp ist und in anderen Bereichen, die nicht auf anderem Wege dekarbonisiert werden können, für deren Dekarbonisierung benötigt wird. Mit dem Auslaufen des Verkaufs von Verbrennungsmotoren ist die Frage der Bestandsflotte verknüpft, die Rest-Emissionen verursacht. Dieses Problem ist dabei umso kleiner, je weniger Verbrenner in den kommenden Jahren verkauft werden. Dabei ist für uns wichtig, dass die existierenden Verbrenner nicht entwertet werden.

Wir müssen die Zukunft der europäischen Automobilindustrie ehrlich und gemeinsam mit den Beschäftigten diskutieren und als Gesetzgeber verlässliche Rahmenbedingungen schaffen. Die künftige Euro-7-Abgasnorm ist wichtig, um das technisch und ökonomisch maximal Machbare für eine weitere Verbesserung der Luftqualität im Sinne des Gesundheitsschutzes gesetzlich verpflichtend zu machen. Die Abgasnorm ist jedoch für uns kein Instrument der Klimagesetzgebung und eignet sich daher nicht dazu, ein Verbrennerverbot durch die Hintertür herbeizuführen.

Was für uns klar ist: Der größtmögliche Teil der Wertschöpfung muss in Europa stattfinden, von der Lithiumgewinnung über die Batteriezellenproduktion bis zum Batterie-Recycling. Eine wichtige Bedingung für den gelingenden Wandel ist zudem der zügige Ausbau der Lade-Infrastruktur.

2. LADEINFRASTRUKTUR EUROPaweit VERBINDLICH AUSBAUEN

Sowohl die Hersteller als auch Umweltverbände fordern verpflichtende, ehrgeizige Ziele für die Lade-Infrastruktur. Wir begrüßen den Vorschlag der Europäischen Kommission, national verbindliche Ziele über eine Verordnung festzulegen – das erhöht Verlässlichkeit auf allen Seiten. Auf allen europäischen Hauptverkehrsachsen sollen schon im Jahr 2025 ausreichend Ladekapazitäten alle 60 Kilometer vorhanden sein, auf den Nebenachsen ab 2030. Die Geschwindigkeit des Ausbaus ist hier der Erfolgsfaktor. Um zu vermeiden, dass der Ausbau der Verbreitung von Elektromotoren hinterherhinkt, müssen die Absatzzahlen von batterieelektrischen PKW in der Zielvorgabe antizipiert werden. Zudem fordern wir, einen größeren Fokus beim Ausbau auf Ballungsräume und Kommunen zu legen und die Ziele für den Schwerlastverkehr anzuheben.

Die Marktintegration von E-Autos sowie der Ausbau der notwendigen Lade-Infrastruktur wird mit einem höheren Strombedarf einhergehen. In diesem Zusammenhang wird es darauf ankommen, dass parallel zum Ausbau der Lade-Infrastruktur der Netzausbau vorangetrieben und intelligente Lastensteuerung entwickelt werden. Um den notwendigen Netzausbau kostengünstig zu gestalten und die Belastung für Verbraucher*innen durch steigende Netzentgelte zu minimieren, müssen die Infrastrukturen möglichst effizient genutzt werden. Ein zentraler Schlüssel ist dabei die konsequente Digitalisierung der Netze („Smart Grids“).

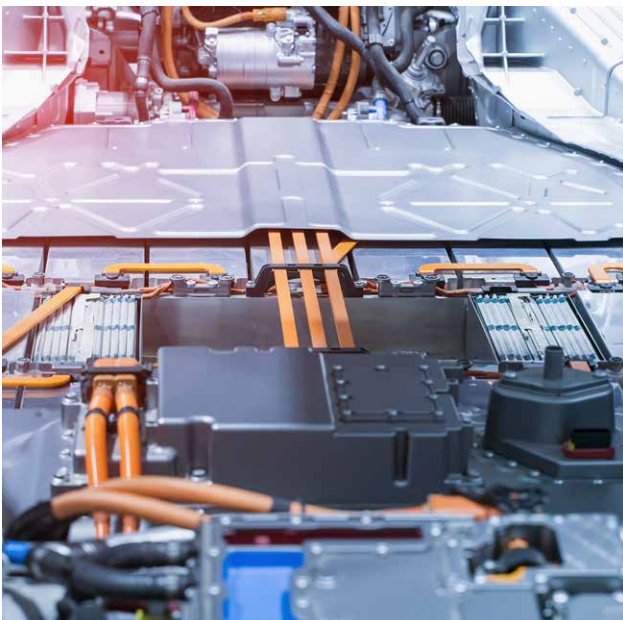
Sowohl der industrielle Strompreis als auch der Strompreis für Haushalte in Deutschland ist im europäischen Vergleich mit am höchsten. Nur ein Drittel des Strompreises deckt die Kosten der Stromerzeugung, zwei Drittel fallen für Netzentgelte und Steuern an. Wir unterstützen daher, die Umlage aus dem deutschen Erneuerbare-Energien-Gesetz in der



bestehenden Form bis 2025 abzuschaffen und aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren. Der Ausbau der erneuerbaren Energien ist das Rückgrat unserer Klimaziele. Je schneller die erneuerbaren Energien ausgebaut werden, umso schneller ist E-Mobilität komplett emissionsfrei.

3. BATTERIEPRODUKTION UND KREISLAUF- WIRTSCHAFT: VOM BERGWERK BIS ZUM RECYCLING EUROPÄISCHE WERTSCHÖPFUNG

Die Entwicklung in der Batteriezellproduktion zeigt: Mit gesetzlichen Anforderungen und Unterstützung durch die öffentliche Hand kann die europäische Industrie neue Wertschöpfungsketten mit zehntausenden Arbeitsplätzen innerhalb weniger Jahre aufbauen. Mit der Gründung der Batterie-Allianz 2017 ist ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung der Batteriezell-Produktion in Europa gelungen. Was vor drei Jahren von vielen für unmöglich gehalten wurde, ist heute Realität: Ein Großteil der weltweiten Investitionen in Batteriezellproduktion fließt nach Europa. Das ist entscheidend, um die Wertschöpfung in Europa zu halten und die Abhängigkeit von Importen zu reduzieren.



Auch die Abhängigkeit von Rohstoffimporten zeichnet sich – im Vergleich zu fossilen Rohstoffen – als deutlich geringer ab: Laut Europäischer Kommission könnten schon 2025 80 Prozent des benötigten Lithiumbedarfs Europas auch hier produziert werden, jedoch besteht zur Absiche-

rung dieses Ziel aus unserer Sicht starker Handlungsbedarf:

- Ein möglichst großer Anteil der Altbatterien muss weitergenutzt oder recycelt werden, dafür muss die Recycling-Infrastruktur massiv ausgebaut werden.

- Für die importierten Materialien müssen schnellstmöglich umfassende verbindliche umwelt- und menschenrechtsbezogene Sorgfaltspflichten entlang der gesamten Lieferkette gelten.

- Die EU-Mitgliedstaaten müssen mit exportierenden Ländern Verträge über Zugang, nachhaltige Produktion, gute Arbeitsbedingungen und Stärkung der eigenen Wertschöpfung schließen.

Die großen Leistungssprünge der Batterie-Technologien in den vergangenen Jahren zeigen, dass in der Batterieforschung noch weiteres Potenzial für Effizienz und Nachhaltigkeit liegt. Die Forschung an bisher nicht marktreifen Batterie-Technologien unterstützen wir und plädieren für Offenheit gegenüber weiteren technischen Entwicklungen.

Die EU muss die Rolle der Verbraucher*innen berücksichtigen: Für Gebrauchtwagenkäufe braucht es Transparenz über den Zustand der Batterie, da diese der größte Wertfaktor in Gebrauchtwagen ist. Dafür müssen die Hersteller an den Fahrzeugen die Möglichkeit schaffen, Daten zur Batterie auszulesen.

4. KOSTEN DER TRANSFORMATION NICHT AUF VERBRAUCHER*INNEN ABWÄLZEN

Einen europäischen Emissionshandel für den Mobilitäts- und auch den Wärmebereich sehen wir mit einer Vielzahl von Problemen verbunden. Die Steuerungseffekte über dieses Instrument sind gering und die nötige sozialpolitische Flankierung ist enorm komplex. Zudem würde eine Reduktion der Treibhausgase, die vorrangig über den Preis angestrebt wird, bedeuten, dass Verbraucher*innen sich Heizen oder Tanken schlicht nicht mehr leisten können, wenn nicht gleichzeitig erschwingliche und saubere Alternativen geschaffen werden. Das ist nicht sozial,



WIR IN
EUROPA



würde die Gesellschaft spalten, Ungleichheiten innerhalb und zwischen EU-Mitgliedstaaten verschärfen und Grundrechte ungerechtfertigt einschränken. Die Kosten des Wandels zur Klimaneutralität dürfen nicht auf die Verbraucher*innen abgewälzt werden.

5. HANDEL STÄRKEN, EUROPÄISCHEN GREEN DEAL INTERNATIONALISIEREN

Die Hersteller exportieren einen Großteil der europäischen Automobilproduktion. Daher sind die Marktbedingungen in anderen Ländern zentral dafür, dass in Zukunft weiterhin Export und Investitionen möglich sind und damit eine Produktion in Europa gesichert wird. Insofern haben wir ein großes Interesse daran, durch vertragliche Regelungen Stabilität zu erzielen und die Transformation in Richtung Dekarbonisierung und Digitalisierung global abzusichern. Dazu können regelbasierte Handelsverträge dienen, in denen die Umsetzung der Verpflichtungen des Pariser Klima-Abkommens bindend geregelt, Marktzugänge für europäische Produkte vereinbart und ähnliche Maßnahmen zum Begleiten des Green Deals verabredet werden. Insbesondere auch China ist gehalten, globale Wertesysteme und die Regeln der Welthandelsorganisation zu akzeptieren und einzuhalten.

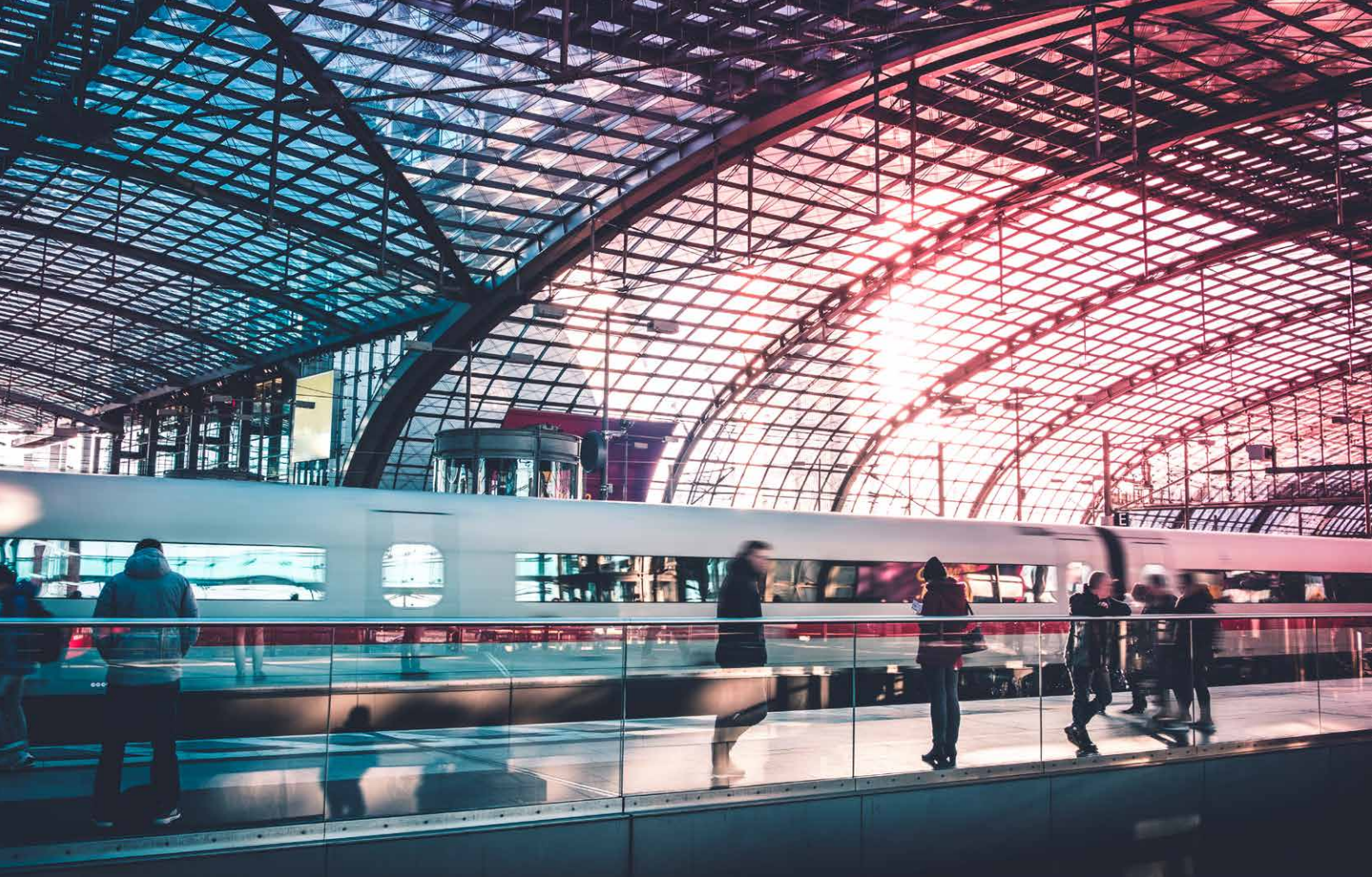
Wer das Klima belastet, muss dafür zahlen – in und außerhalb der EU. Wir unterstützen die Einführung eines Mechanismus zum CO₂-Grenzausgleich (CBAM), der mit den Vereinbarungen der Welthandelsorganisation konform geht. Der Mechanismus soll den Green Deal außenwirtschaftlich absichern und Partnerländer anregen, ihre Klima-Anstrengungen zu intensivieren. Ausländische Produzenten müssten für ihre Güter einen Aufschlag an den EU-Grenzen zahlen, wenn in den Produktionsländern niedrigere CO₂-Kosten für die Industrie gelten als in der EU. Für ambitionierte Länder, die ein ähnliches Reduktionsniveau erzielen, aber andere Systeme als die EU haben, brauchen wir eine Äquivalenzregelung, gegebenenfalls eine Klimazoll- oder -Abgabengemeinschaft. Und wir müssen die weniger industrialisierten Länder entsprechend ihrer Verpflichtungen des Paris-Abkommens einbeziehen. Die EU muss zudem mit anderen Handelspartnern eine Klima-Al-

lianzen bilden. Ein Klima-Club, angestoßen von Olaf Scholz, ist dazu eine sehr gute Grundlage. Der CO₂-Grenzausgleich muss außerdem kohärent mit dem Emissionshandels-System und der darin enthaltenen freien Zuteilung gestaltet werden. Es darf keinen doppelten Schutz für die Industrie geben. Gleichzeitig muss jederzeit ausreichend Schutz dagegen gewährleistet sein, dass Treibhausgas-Emissionen in einem Land steigen, weil ein anderes Land mit einer strengen Klimapolitik die Emissionen reduziert, also Schutz gegen sogenanntes Carbon Leakage. Die freie Zuteilung von Emissions-Zertifikaten sollte daher bei der Einführung des CO₂-Grenzausgleichs in den betroffenen Sektoren entsprechend verringert und schließlich abgeschafft werden, sobald der Grenzausgleich mit umfassender Schutzwirkung vollständig greift.

Auch in Bezug auf den Zugang zu Teilprodukten gilt es, Lieferketten widerstandsfähiger zu machen und mehr in die Halbleiter-Entwicklung und -Produktion in Europa zu investieren, um den technologischen Nachteil gegenüber den Vereinigten Staaten und den asiatischen Ländern auszugleichen.

6. GERECHTER WANDEL UND ERHALT VON WERTSCHÖPFUNG IN BETROFFENEN REGIONEN

Wir fordern umfassende Maßnahmen, mit denen Arbeitsplätze gesichert und die Wertschöpfung in Regionen gehalten werden, die sich in der Transformation befinden. Mit dem neuen Europäischen Sozialfonds+ müssen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen dabei unterstützt werden, ihre Mitarbeiter*innen für den Übergang zu einer grünen und digitalen Wirtschaft vorzubereiten, umzuschulen und weiterzubilden. Wir begrüßen auch, dass im neuen Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) noch stärker als bisher deutlich gemacht wurde, dass es hierbei um die Unterstützung von Beschäftigten und Selbständigen bei der Arbeitssuche geht, wenn sie im Zuge von Umstrukturierungen ihre Arbeit verloren haben – und nicht darum, Unternehmen zu finanzieren, die Beschäftigte entlassen haben. Die im EGF vorgesehenen Gelder für Maßnahmen sind aber nur ein Tropfen auf dem heißen Stein und werden den Maßnahmen, die notwendig sind, nicht gerecht.



Wir brauchen deshalb umfassende Strategien, die Regionen und die bei ihnen ansässigen Unternehmen bei dem Wandel hin zu einem umwelt- und klimafreundlichen sowie digitalen Wirtschaften unterstützen. Vor dem Hintergrund der massiven Umwälzungen fordern Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten schon lange die Umwandlung des EGF in einen neuen Fonds für den gerechten Wandel, der nicht nur einzelne Arbeitnehmer*innen, sondern auch präventive und reaktive Maßnahmen zur Bewältigung von Umstrukturierungsereignissen auf lokaler und regionaler Ebene unterstützen würde. Dieses Vorhaben blockieren Konservative und Liberale bisher auf EU-Ebene. Dabei kann der Just Transition Fund (JTF) mit Just Transition Platform und Just Transition Mechanism als Modell dienen. Der Fonds muss sich auf jene Regionen konzentrieren, die vom industriellen Wandel in der Automobil- und Zulieferindustrie besonders betroffen sind - ähnlich wie bei der des Wandels der Textilindustrie in den 1990er Jahren. In diesem Fonds müssen auch Maßnahmen integriert werden, die auf die speziellen Bedürfnisse der Industrie eingehen. Schnell muss zudem eine Task Force zur Datenerhebung

in Kernsektoren eingerichtet werden. Keinesfalls aber darf im Just Transition Fund einfach nur der Anwendungsbereich erweitert werden. Angesichts der Zahl der Beschäftigten und der Bedeutung der Kernindustrie brauchen wir hier das doppelte Volumen, also 35 Milliarden Euro, ob als neuer Bestandteil eines entsprechend finanziell gestärkten Just Transition Funds oder in einem neuen Fonds. Gleiches gilt für Umschulungsprogramme und andere Maßnahmen unter dem Europäischen Sozialfonds, und auch für andere europäische Töpfe: Die Arbeitnehmer*innen verschiedener Branchen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden, die nötigen Mittel für die Transformation der Automobilindustrie dürfen nicht aus anderen Branchen abgezogen werden.

Insbesondere Zulieferbetriebe stehen vor tiefgreifender Veränderung der Beschäftigung. Hier sind häufig Möglichkeiten zur Umschulung und Weiterqualifizierung weniger stark verankert. Der Übergang zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität kann aber auch neue und gute Arbeitsplätze schaffen, durch gezielte Maßnahmen können die möglichen negativen Folgen auch durch Um- und

Höherqualifizierung für die Fertigung aufgefangen werden. Neben der Steigerung der Investitionstätigkeit ist für einen gerechten Wandel entscheidend, jeder Kollegin und jedem Kollegen eine Perspektive für neue, gute Arbeit zu geben. Dafür müssen der konkrete Bedarf an zukünftigen Arbeitsplätzen und deren notwendige Qualifikationen ermittelt werden. Nationale und regionale Agenturen müssen Bedürfnisse und Potenziale zusammenbringen und durch spezifische Strategien für die Um- und Höherqualifizierung passgenau entwickeln. Es braucht dringend Weiterbildungs- und Umschulungsprojekte. Dazu sind mehr Investitionen durch die öffentliche Hand nötig. Auch das kommende Update der industriepolitischen Strategie der Europäischen Kommission sollte diese Notwendigkeiten stärker reflektieren.

Um die Rechte der Arbeitnehmer*innen bei der Qualifizierung zu stärken, fordern wir ein europaweites Recht auf eine zweite Berufsausbildung. Auch Geringqualifizierte, un- und angelernte Kräfte müssen bei der Transformation aktiv unterstützt werden, um ihnen den Übergang in neue Tätigkeitsfelder zu ermöglichen. Sie müssen frühzeitig abgeholt und auf die neuen Anforderungen vorbereitet werden.



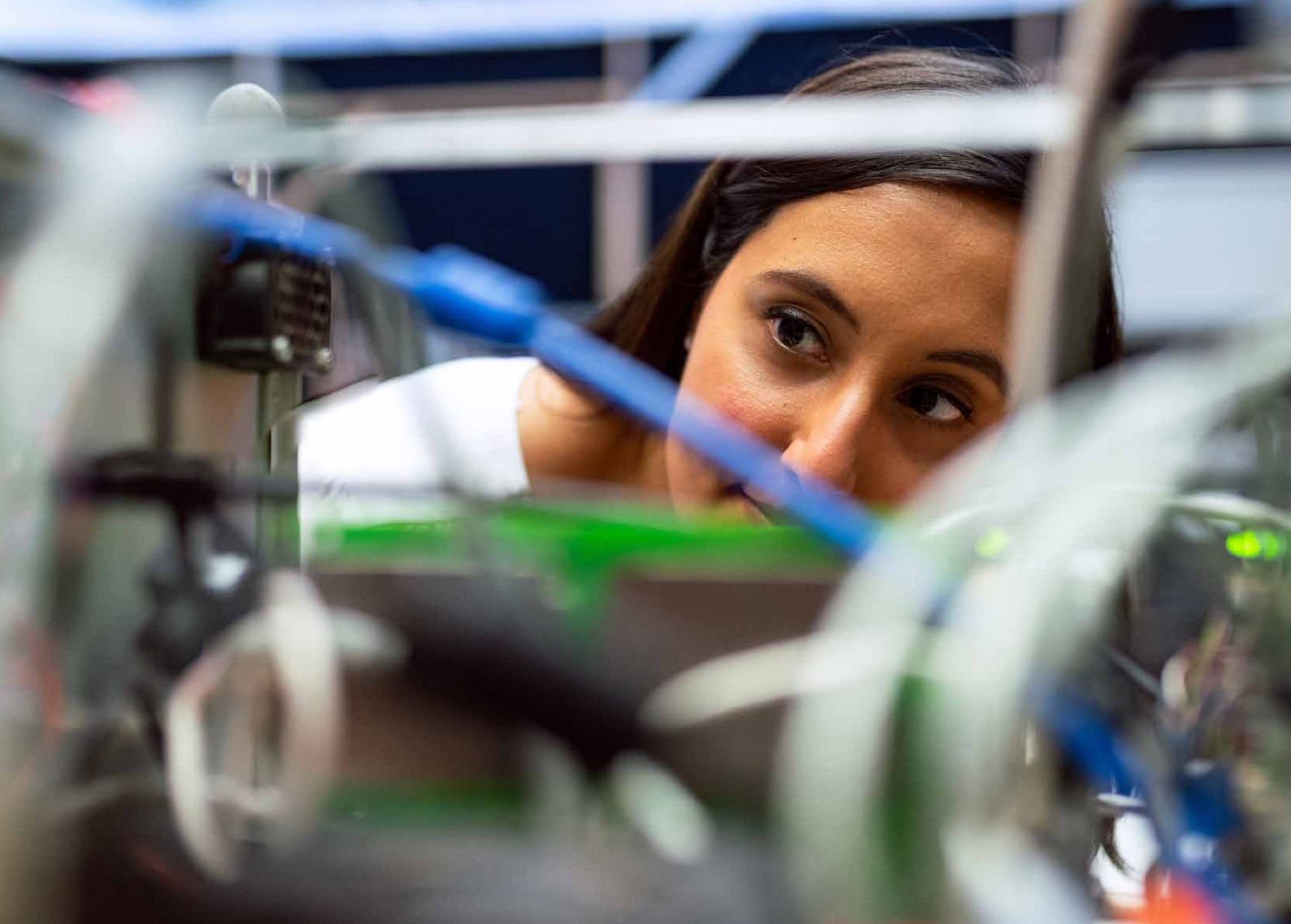
Das Wettbewerbs- und Beihilferecht muss schnell modernisiert werden, sodass Investitionen in neue Bereiche der Wertschöpfung - u.a. Digitalisierung, Batteriefertigung, Recycling - auch in die Regionen fließen können, in denen Arbeitsplätze heute schon sind und in denen anderen-

falls Stellen wegfallen würden. Die Dimension des Wandels ist so groß, dass die Beihilferegeln von gestern für die heutigen Herausforderungen nicht mehr angemessen sind. Wir wollen, dass das EU-Beihilferecht den Wandel möglich macht und die erforderlichen Bestimmungen angepasst werden. Die Leitlinien der EU für staatliche Beihilfen in den Bereichen Klima, Umweltschutz und Energie 2022 müssen schnell und umfassend angepasst werden, so dass massive Investitionen zeitnah erfolgen können.

7. EINBEZIEHUNG VON BELEGESCHAFT, BETRIEBSRÄTEN UND GEWERKSCHAFTEN BEI DER UNTERNEHMENSENTWICKLUNG UND BEI UMSTRUKTURIERUNGEN

Wie in anderen Branchen, gibt es leider auch in der Automobilindustrie Arbeitnehmer*innen, die häufig nicht oder nur teilweise von den traditionellen Sozialschutzsystemen abgedeckt sind; Teilzeitbeschäftigte, Zeit- und Leiharbeiter*innen, Selbstständige, solche mit unklaren Beschäftigungsverhältnissen und insbesondere Arbeitnehmer*innen auf digitalen Plattformen. Die EU muss endlich dafür sorgen, dass die grundlegenden Prinzipien und Rechte aller Arbeitnehmer*innen geschützt werden und auf alle angewendet werden. Der tiefgreifende Wandel in der Automobilindustrie mit neuen Produktionssystemen und neuen Zulieferstrukturen wird zudem den Druck auf bestehende Systeme der Vereinigungsfreiheit, der Tarifverhandlungen und der Mitbestimmung erhöhen. Die EU muss den rechtlichen Rahmen schaffen, um Gewerkschaften innovative Organisationstechniken zu ermöglichen, um mit Arbeitnehmer*innen außerhalb der traditionellen Arbeitsplätze ihre Rechte zu vertreten und neue Gruppen von Arbeitnehmer*innen zu organisieren, einschließlich hochqualifizierter Beschäftigter im IT-Bereich.

Das Handlungsprinzip des nachhaltigen Wirtschaftens zielt auf die Widerstandsfähigkeit bei zukünftigen Veränderungen und Krisen und damit auf die Zukunftsfähigkeit unseres Wohlstands ab. Die Resilienz als wirtschaftspolitisches Leitbild im Kontext der grünen und digitalen Transformation muss dabei aber nicht nur den schonenden und klimafreundlichen Umgang mit vorhandenen Ressourcen in den Blick nehmen,



sondern Antworten finden, wie wir langfristig Wohlstand und Beschäftigung für alle sicherstellen. Dazu bedarf es einer kohärenten EU-Strategie.

Die Demokratie am Arbeitsplatz spielt dabei eine zentrale Rolle. Dort wo Arbeitnehmer*innen eine Stimme haben, werden nachhaltigere Entscheidungen getroffen, die sich für die Beschäftigten auszahlen. Für eine resiliente Wirtschaft sollte daher die Förderung einer nachhaltigen Unternehmensführung im Mittelpunkt stehen.

Die Mitbestimmung ist bei vielen Automobilunternehmen in Deutschland historisch stark und sorgte dafür, dass für bisherige Strukturänderungen sozialverträgliche Lösungen für die Beschäftigten gefunden wurden. Aber die Mitbestimmungsrechte stehen in Europa unter Druck und brauchen dringend politische Unterstützung.

Flucht aus der Mitbestimmung, wie sie europäische Rechtsformen wie die Europäische Akti-

engesellschaft (SE) immer noch ermöglichen, müssen dringend durch europaweit verbindliche Mindeststandards gestoppt werden.

Wir fordern deshalb, den Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen durch einen horizontalen EU-Rahmen mit verbindlichen Mindeststandards für die Unterrichtung, Anhörung und Partizipation der Arbeitnehmer*innen zu ersetzen. Was das Europäische Parlament schon 2013 gefordert hat, muss nun endlich umgesetzt werden.

Die anstehenden Transformationen lassen sich nur mit den Beschäftigten erfolgreich bewältigen, nicht gegen sie.



WIR IN
EUROPA

KONTAKT / HERAUSGEBER

Büro Berlin:

Europäisches Parlament
Fraktion der S&D
Deutsche Delegation
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: + 49 30 2277 1273
E-Mail: europabuero.spd@bundestag.de

Herausgeber: Jens Geier (V.i.S.d.P.)
Bildnachweis: Pexels.com, stock.adobe.com

Online:

 spd-europa.de
 socialistsanddemocrats.eu/de
 facebook.com/spdeuropa
 twitter.com/spdeuropa
 instagram.com/spdeuropa

Büro Brüssel:

Europäisches Parlament
Fraktion der S&D
Deutsche Delegation
Rue Wiertz
1047 Brüssel / Belgien
Telefon: + 32 2 284 3190
E-Mail: s-d.delegationDE@ep.europa.eu



Die SPD-Abgeordneten – Fraktion der
Sozialdemokraten im Europäischen Parlament