

INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT

Kernforderungen

Freihandels- und Abkommenspartner dürfen nicht dem Unionsursprung gleichgestellt werden, wenn „Made in Europe“ europäische Wertschöpfung stärken soll.

Eine Einbeziehung weiterer Drittstaaten darf nur über eine strenge Opt-in-Klausel mit Gegenseitigkeit, vergleichbaren CO₂-Kosten und gleichwertigen Nachhaltigkeitsstandards erfolgen.

Der CO₂-Fußabdruck von Aluminium darf nicht mit CBAM- oder ETS-Logiken vermischt werden.

1 Grundsätzliche Bewertung

Aluminium Deutschland begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission für einen Industrial Accelerator Act (IAA). Es ist richtig, dass die EU anerkennt, dass industrielle Wertschöpfung in Europa gezielt gestärkt werden muss. Gerade für Aluminium ist dieser Ansatz besonders relevant, weil es ein strategischer Werkstoff für Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft, Mobilität, Bau, Infrastruktur, Elektrotechnik und Verteidigung ist.

Der Vorschlag sieht insbesondere vor, dass in bestimmten öffentlichen Beschaffungsverfahren und Förderprogrammen verbindliche Mindestanforderungen für den Einsatz CO₂-armer Materialien mit Unionsursprung gelten sollen. Damit setzt die Kommission ein wichtiges industriepolitisches Signal: Die europäische Industrie braucht nicht nur ambitionierte Klimaziele, sondern vor allem wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen, damit CO₂-arme Produktion und industrielle Wertschöpfung in Europa erhalten bleiben. Öffentliche Beschaffung und Förderprogramme können hierfür flankierende Instrumente sein, wenn sie europäische Wertschöpfung tatsächlich stärken, praxistauglich ausgestaltet werden und keine zusätzliche Komplexität schaffen.

Gleichzeitig darf der IAA nicht darüber hinwegtäuschen, dass **die Wettbewerbsnachteile der europäischen Industrie strukturelle Ursachen haben**. Hohe Energiepreise, CO₂-Kosten, regulatorische Komplexität und Bürokratie belasten industrielle Produktion in Europa erheblich. Der IAA kann diese Probleme nicht beheben. Er muss deshalb mit einer wettbewerbsfähigen Energie- und Klimapolitik, wirksamem Carbon-Leakage-Schutz und konsequentem Bürokratieabbau verbunden werden.

Gerade deshalb muss der IAA so ausgestaltet werden, dass er nicht zusätzliche Pflichten schafft, sondern Investitionen in europäische Aluminiumproduktion, Recycling und Weiterverarbeitung absichert.

2 „Made in Europe“ durch klare Herkunftsregeln sichern

Der IAA soll europäische Wertschöpfung stärken. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Herkunftsregeln tatsächlich auf Europa ausgerichtet bleiben. Nach dem derzeitigen Vorschlag können Inhalte aus Drittstaaten, mit denen die EU ein Freihandelsabkommen, eine Zollunion oder einschlägige Verpflichtungen im Rahmen des Beschaffungsübereinkommens hat, als dem Unionsursprung gleichwertig behandelt werden. Damit besteht die Gefahr, dass ein großer Kreis von Drittstaaten faktisch in die europäische Herkunftsquote einbezogen wird. Das würde die industriepolitische Wirkung des IAA erheblich schwächen und den „Made in Europe“-Ansatz verwässern.

Eine pauschale Gleichstellung weiterer Drittstaatenkreise sollte ausgeschlossen werden. Als dem Unionsursprung gleichwertig sollten grundsätzlich nur Aluminium und aluminiumhaltige Materialien gelten, die aus eng in europäische Wertschöpfungsketten integrierten Wirtschaftsräumen stammen. Dies betrifft insbesondere die Schweiz und das Vereinigte Königreich.

Eine Ausweitung auf weitere Drittstaaten sollte daher nur über eine ausdrückliche Opt-in-Klausel möglich sein. Diese darf nicht automatisch greifen, sondern muss an strenge, kumulativ zu erfüllende Kriterien gebunden werden. Erforderlich ist daher:

- i. Das Drittland hat mit der Union ein Abkommen über eine Freihandelszone oder eine Zollunion geschlossen oder ist Vertragspartei des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen. Aus dem jeweiligen Abkommen muss sich eine tatsächliche Gegenseitigkeit beim Marktzugang (national treatment) für Unionsprodukte und Unionsunternehmen ergeben.
- ii. In dem Drittland besteht eine mit der EU vergleichbare CO₂-Kostenbelastung.
- iii. In dem Drittland gelten gleichwertige Nachhaltigkeitsstandards, insbesondere bei Arbeitsstandards, Umwelanforderungen, verantwortungsvoller Rohstoffbeschaffung und unternehmerischen Sorgfaltspflichten.

Das Bestehen eines Freihandelsabkommens oder einer Zollunion allein darf für eine Gleichstellung mit dem Unionsursprung nicht ausreichen. Entscheidend muss sein, dass Marktzugang, CO₂-Kostenbelastung und Nachhaltigkeitsanforderungen insgesamt mit den Bedingungen im EU-Binnenmarkt vergleichbar sind. Die Gleichstellung muss regelmäßig überprüft und aufgehoben werden können, wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

3 CO₂-Fußabdruck ist nicht gleich CBAM

Der CO₂-Fußabdruck eines Materials darf nicht mit CBAM- oder ETS-Logiken vermischt werden. Der CO₂-Fußabdruck beschreibt die Treibhausgasintensität eines Materials oder Produkts. ETS und CBAM sind dagegen Instrumente, bei denen CO₂-Preise und -Kosten relevant sind.

CO₂-Emissionen und CO₂-Kosten sind nicht dasselbe. Bei indirekten CO₂-Kosten zeigt sich dies besonders deutlich: Die tatsächlichen Emissionen des deutschen Strommixes liegen bei knapp 0,4 t CO₂ je MWh. Der für die Strompreiskompensation relevante Emissionsfaktor liegt dagegen bei 0,73 t CO₂ je MWh. Grund ist, dass für die indirekten CO₂-Kosten die preissetzenden Kraftwerke maßgeblich sind.

Für Aluminium kommt hinzu, dass CBAM die Wettbewerbsnachteile europäischer Unternehmen nicht ausgleichen kann. Selbst wenn CO₂-Kosten an der Grenze formal angeglichen würden, bliebe ein Kostennachteil bestehen, weil CBAM über die Preisbildung im

europäischen Aluminiummarkt auch die Preise für Vormaterialien erhöhen kann. Dies betrifft insbesondere Aluminiumschrott, dessen Preis mit dem Aluminiumpreis korreliert.

Eine Methodik für CO₂-arme Produkte darf deshalb nicht an CBAM- oder ETS-Mechanismen angelehnt werden. Sie muss eigenständig, produktspezifisch und emissionsbezogen ausgestaltet werden.

4 CO₂-arm branchenspezifisch definieren

Der Vorschlag definiert bislang nicht, wann Aluminium als CO₂-arm gilt. Diese Definition soll erst in nachgelagerten Rechtsakten erfolgen. Für die praktische Wirkung des IAA ist dieser Punkt entscheidend.

Die Definition von CO₂-armem Aluminium sollte in enger Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden auf Grundlage belastbarer Industriedaten und wissenschaftlich anerkannter Methoden entwickelt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die technischen, prozessualen und marktlichen Besonderheiten der Aluminiumproduktion angemessen berücksichtigt werden.

Die Methodik muss zudem das Recycling sachgerecht abbilden. Recycling ist für Aluminium ein zentraler Bestandteil der Dekarbonisierung: Aluminium kann unendlich oft recycelt werden, die Herstellung aus recyceltem Material benötigt rund 95 % weniger Energie als die Primärproduktion und vermeidet erhebliche Treibhausgasemissionen.

Die Methodik sollte anschließend einheitlich rechtlich verankert werden. Entscheidend ist dabei nicht der konkrete Rechtsakt, sondern dass für Aluminium keine parallelen oder abweichenden Low-Carbon-Vorgaben über verschiedene Regelwerke entstehen, etwa indem die Vorgaben einheitlich über die Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte (ESPR) geregelt werden und nicht zusätzlich über die Bauprodukteverordnung beispielsweise. Damit sollen Doppelregulierung und zusätzliche Nachweispflichten vermieden werden.

5 Anforderungen für Aluminium zielgerichtet ausgestalten

Der Vorschlag sieht vor, dass mindestens 25 % des eingesetzten Aluminiumgewichts CO₂-arm und von Unionsursprung sein müssen. Dies betrifft insbesondere Anwendungen in Gebäuden, Infrastruktur und zivilen Kraftfahrzeugen.

Entscheidend ist, dass die Anforderungen auf das eingesetzte Aluminium als Material und nicht auf das gesamte Endprodukt bezogen werden, da der IAA gezielt den Einsatz von CO₂-armem Aluminium in diesen Anwendungen stärken soll. Bei Gebäuden und Infrastruktur sollte die Vorgabe nur für Produkte gelten, bei denen Aluminium mindestens 10 % der Masse ausmacht. Diese Schwelle dient allein der Abgrenzung des Anwendungsbereichs. Bei zivilen Kraftfahrzeugen sollte die Vorgabe dagegen für alle erfassten Fahrzeuge gelten, da Aluminiumanteil und Fahrzeuggewicht je nach Modell und Ausstattung erheblich variieren. Maßgeblich sollte jeweils sein, dass mindestens 25 % der eingesetzten Aluminiummasse CO₂-arm und von Unionsursprung sind. Diese Regelungen müssen klar, praxistauglich und entlang realer Lieferketten umsetzbar ausgestaltet werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob weitere aluminiumrelevante Anwendungen in den Anwendungsbereich einbezogen werden sollten, insbesondere Schienenverkehr, maritime Anwendungen sowie Netz- und Ladeinfrastruktur.

6 Bürokratie begrenzen

Der IAA darf nicht zu einem weiteren komplexen Berichtssystem werden. Zusätzliche Anforderungen müssen einfach, verhältnismäßig und mit bestehenden Systemen kompatibel sein.

Nachweise sollten über klare, standardisierte und praktikable Verfahren erfolgen. Wo Unternehmen bereits im Rahmen bestehender europäischer Produkthanforderungen, CE-Kennzeichnung, Ökodesign-Vorgaben oder anderer harmonisierter Systeme Nachweise erbringen, sollten diese soweit wie möglich anerkannt werden.

KONTAKT

Nima Nader

Leiter Wirtschafts- und Klimapolitik / Head of Economic and Climate Policy

+49 211 4796-290

Nader@aluminiumdeutschland.de

Andrea Piontkowski

Referentin Nachhaltigkeit und Handel / Officer Sustainability & Trade Policy

+49 211 4796-124

Piontkowski@aluminiumdeutschland.de

Aluminium Deutschland e. V. · Unter den Linden 10 · 10117 Berlin