

WKÖ-Stellungnahme zum Industrial Accelerator Act

Im Folgenden werden die Einschätzung der WKÖ zum Kommissionsvorschlag für den Industrial Accelerator Act (IAA) sowie die daraus abgeleiteten Forderungen für die weitere Ausgestaltung des Rechtsakts dargestellt.

Nachfolgend sind die Forderungen der WKÖ im Detail dargestellt:

1. Leitmärkte für ausgewählte strategische Sektoren

Leitmärkte können die Wirtschaftlichkeit der Herstellung strategischer Produkte in Europa verbessern, indem sie über öffentliche Beschaffung und öffentliche Förderprogramme eine planbare Nachfragebasis für CO₂-arme und in Europa hergestellte Produkte schaffen. Gerade in strategischen Bereichen kann dies Investitionen in neue Anlagen, Zulieferstrukturen, F&E, Ausbildung und industrielle Skalierung erleichtern und dazu beitragen, eine Mindestbasis an industrieller Kapazität und relevantem Know-how in Europa zu halten oder wieder aufzubauen. Moderne Fertigung ist häufig durch „learning by doing“, Clustereffekte und technologiebezogene Spillovers geprägt. Wo europäische Produktionskapazitäten kaum noch vorhanden sind, sollten Abhängigkeiten allerdings vorrangig durch Diversifizierung, Bevorratung und Partnerschaften adressiert werden - es sei denn, sicherheits- oder industriepolitische Erwägungen sprechen dafür, ein Mindestmaß an Fertigungskapazitäten und Know-how in der EU und in verlässlichen Partnerländern gezielt zu erhalten oder wieder aufzubauen.

Aus Sicht der WKÖ ist es richtig, dass die Kommission mit dem IAA erstmals klar definierte Local-Content-Regelungen bzw. „Made in Europe“-Elemente in ihr industriepolitisches Instrumentarium aufnehmen will. Dies entspricht auch der im [WKÖ-Positionspapier zu „Made in Europe and Partner Countries“](#) dargelegten Grundlogik: Wettbewerbsfähigkeit muss heute breiter verstanden werden als reine Preis- und Kostenwettbewerbsfähigkeit und umfasst ebenso Resilienz, Innovationsfähigkeit und strategische Koordination mit Partnern auf plurilateraler Ebene. Solche Präferenzregeln sollten als gezieltes Resilienz- und Sicherheitsinstrument verstanden werden - insbesondere, und unabhängig von Art 346 AEUV, in sicherheits- und verteidigungsrelevanten Bereichen, in denen es eine sicherheitstechnologische Basis zu gewährleisten gilt - und nicht primär als Effizienz- oder Protektionismusmaßnahme. Sie können Kosten verursachen, etwa in Form höherer Preise, zusätzlichen administrativen Aufwands oder potenzieller Vergeltungsrisiken. Um das Instrument beurteilen zu können, müssen diese Kosten jedoch dem eigentlichen Ziel gegenübergestellt werden: der Verringerung strategischer Abhängigkeiten, der Stärkung europäischer Wertschöpfung in sensiblen Industriezweigen und der Antwort auf eine zunehmend assertive und marktverzerrende Industriepolitik anderer großer Wirtschaftsräume. Die entscheidende Frage lautet daher nicht, ob europäische Präferenzregeln eingesetzt werden sollen, sondern wie sie ausgestaltet werden müssen, damit sie einen möglichst hohen industriepolitischen und technologischen Nutzen bei möglichst geringen Nebenwirkungen entfalten¹.

¹ Dieser Ansatz deckt sich auch mit der handelsökonomischen Fachliteratur. Bereits in der von Paul Krugman geprägten Debatte um die New Trade Theory und in der klassischen Wohlfahrtsanalyse der Handelspolitik nach [Corden \(1997\)](#) wurde herausgearbeitet, dass das Freihandelsparadigma bei unvollständigem Wettbewerb, steigenden Skalenerträgen, Lernkurven und strategischen Abhängigkeiten nicht automatisch gilt. Die Literatur legt daher selektive Eingriffe nahe, die auf klar identifiziertes Marktversagen oder strategische Ziele begrenzt sind und möglichst direkt an deren Ursache ansetzen, anstatt auf pauschalen Protektionismus zu setzen. Als nachfrageseitiges, sektorspezifisches Steuerungsinstrument, das über öffentliche Beschaffung und Unterstützungsmaßnahmen Anreize für europäische Wertschöpfung, Dekarbonisierung und resilientere Lieferketten setzen will, entspricht der IAA dieser Bedingung grundsätzlich.

Offenheit für Partnerländer

Der Vorschlag sieht vor, dass bei der öffentlichen Beschaffung Inhalte aus Drittstaaten mit Freihandelsabkommen oder Zollunion mit der EU sowie aus GPA-Partnerländern als „content equivalent to Union origin“ behandelt werden können. Bei anderen öffentlichen Unterstützungsmaßnahmen ist die Öffnung enger gefasst und auf FTA- bzw. Zollunionspartner beschränkt.

Aus Sicht der WKÖ ist diese Grundausrichtung richtig. Ein partneroffener, plurilateraler Ansatz ist wirtschafts- und handelspolitisch überzeugender als eine eng gefasste Lokalisierungslogik, da er Resilienz durch Diversifizierung und verlässliche Partnerschaften ermöglicht. Denn für geoökonomische Ziele ist nicht der Grad an Autarkie entscheidend, sondern die Reduktion einseitiger Abhängigkeiten. Eine zu enge Definition von „Union origin“ würde demgegenüber die Inputkosten erhöhen, strategische Partnerschaften schwächen und der Resilienz durch zusätzliche Fragmentierung womöglich sogar schaden. Im Gegenteil: Der partneroffene Ansatz kann nicht nur bestehende handelspolitische Beziehungen mit Like-Minded-Partnern bewahren, sondern dient auch als Anreiz für andere Wirtschaftsräume, ihre handelspolitische Zusammenarbeit mit der EU auszubauen.

Die Kommission kann Drittstaaten per delegiertem Rechtsakt ganz oder teilweise von dieser Gleichstellung ausnehmen, etwa wenn keine ausreichende nationale Behandlung gewährt wird, wenn neue Abhängigkeiten oder Risiken für die Versorgungssicherheit drohen oder wenn dies unionsrechtlich bzw. völkerrechtlich anderweitig gerechtfertigt ist. Wenn Drittstaaten ihr eigenes Beschaffungs- und Förderwesen nicht in vergleichbarer Weise für europäische Anbieter öffnen oder europäische Unternehmen systematisch benachteiligen, ist ein Ausschluss von der Gleichstellung sachgerecht. Damit kann der IAA auch handelspolitische Anreize setzen. Die Aussicht auf Gleichstellung im europäischen Beschaffungs- und Förderwesen kann Partnerländer dazu motivieren, ihre eigenen Märkte stärker zu öffnen und diskriminierende Lokalisierungsauflagen abzubauen. Dementsprechend hat der IAA das Potenzial, als Instrument der Handelsdiplomatie zu fungieren und das liberale Handelssystem, das auf gegenseitiger Offenheit basiert, zu stützen. Entscheidend wird aus unserer Sicht jedoch sein, die Ausnahmeklauseln objektiv und rechtssicher zu operationalisieren. Aktuell bleiben zentrale Fragen offen, vor allem, nach welchen Kriterien Handelspartner ausgeschlossen werden, und wie Umgehung über Drittstaaten praktisch verhindert werden soll.

Hierbei ist eine belastbare Anti-Umgehungs-Architektur zentral. Trade Diversion, Transshipment oder ein formal europäischer, wirtschaftlich jedoch nicht substanzieller Wertschöpfungsanteil können die Zielsetzung der Regeln unterlaufen. Die Öffnung gegenüber GPA- (Government Procurement Agreement) und FTA-Partnern (Free Trade Agreement) muss daher politisch und administrativ präzise abgegrenzt werden.

WKÖ-Forderungen:

- **Objektive Sektorauswahl:** Das Bekenntnis des IAA zur energieintensiven Industrie und zu Clean-Tech ist grundsätzlich zu begrüßen. Gerade weil die im IAA vorgesehenen Leitmärkte und partneroffenen Local-Content-Regelungen einen substanziellen industriepolitischen Eingriff darstellen, sollten sie jedoch nur für klar priorisierte strategische Sektoren und Technologien zur Anwendung kommen. Entscheidend ist daher, dass die Auswahl der erfassten Bereiche auf nachvollziehbaren, objektiven und zukunftsorientierten Kriterien beruht. Maßgeblich sollten insbesondere strategische Abhängigkeiten, die Bedeutung für kritische Infrastrukturen, technologische Souveränität, Resilienz, Dekarbonisierung, Skaleneffekte, Lernkurven und Innovationsspillovers sein.

Vor diesem Hintergrund sollte die Kommission die bestehende Sektorauswahl transparent begründen und regelmäßig evaluieren. Die im IAA herangezogenen Kriterien - etwa die Rolle als

vorgelagerter Zulieferer oder als Ermöglicher nachgelagerter industrieller Ökosysteme sowie die Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung - treffen nicht ausschließlich auf die derzeit erfassten Sektoren zu. Es ist daher sachgerecht, von der Kommission eine überprüfbare Methodik zu fordern, mit der sich auch bislang nicht erfasste strategische Technologien bewerten lassen. Dazu zählen neben klassischen industriellen Vorleistungsbereichen auch Schlüsseltechnologien mit hoher sicherheits-, industrie- und innovationspolitischer Relevanz wie Robotik, KI, Cloud-, Quanten- oder andere digitale Basistechnologien.

Innerhalb der ausgewählten Sektoren sollte zudem die gesamte strategisch relevante Wertschöpfungskette berücksichtigt werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass Leitmarktinstrumente zwar einzelne Endprodukte adressieren, aber zentrale Zuliefer-, Infrastruktur- oder Skalierungselemente unberücksichtigt bleiben. Dies betrifft etwa Lade- und Netzstrukturen für Elektromobilität oder Recycling- und Kreislaufwirtschaftsaktivitäten. Ziel sollte nicht eine möglichst breite Ausdehnung der Local-Content-Regelungen sein, sondern eine präzise, evidenzbasierte und sektorspezifisch kalibrierte Anwendung dort, wo der industriepolitische Nutzen die möglichen Kosten in Form höherer Preise, zusätzlicher Bürokratie oder handelspolitischer Risiken klar rechtfertigt.

- **Bürokratieaufwand minimieren:** Die Local-Content-Regelungen sollten administrativ so ausgestaltet werden, dass die Feststellung von „Union origin“ bzw. „content equivalent to Union origin“ nicht in ein unverhältnismäßiges Compliance-Regime mündet. Erforderlich sind dafür unionsweit einheitliche und sektorspezifisch praktikable Regeln zu Berechnung, Nachweis und Verifikation, standardisierte Selbsterklärungen, digitale Templates und eine risikobasierte ex-post-Kontrolle. Nur unter diesen Voraussetzungen können Selbsterklärungen Bürokratie tatsächlich reduzieren, die notwendige Rechtssicherheit gewährleisten und eine wirksame Teilnahme auch von KMU sicherstellen.
- **Realistische, stufenweise und sektorspezifische Kalibrierung der Schwellenwerte:** Die im Vorschlag bereits vorgesehenen Safeguards bei unverhältnismäßigen Kosten und erheblichen Lieferverzögerungen sind grundsätzlich zu begrüßen. Aus unserer Sicht sollten die entsprechenden Schwellen allerdings nicht als starre, sektorübergreifende Vorgaben festgelegt werden, sondern im Lichte der jeweiligen Kostenstrukturen, Marktbedingungen und verfügbaren europäischen Kapazitäten sektorspezifisch kalibriert werden. Gerade bei komplexen industriellen Wertschöpfungsketten braucht es ausreichende Vorlaufzeiten, realistische Übergangsfristen und gegebenenfalls eine stufenweise Anhebung auf die jeweiligen Zielquoten, damit Unternehmen Lieferketten, Produktionsprozesse und Investitionsentscheidungen entsprechend anpassen können. Eine „One-Size-Fits-All“-Lösung ist bei der Bandbreite an Technologien, Produkten und Zielen im IAA nicht zielführend. Die Schwellenwerte sollten daher regelmäßig an die tatsächliche Marktentwicklung angepasst werden. Nur so lässt sich sicherstellen, dass die Local-Content-Regelungen Investitionsanreize setzen, ohne Downstream-Sektoren und insbesondere KMU unverhältnismäßig zu belasten oder die praktische Wirksamkeit der Union-origin-Anforderungen ins Leere laufen zu lassen.
- **Planungssicherheit für Unternehmen:** Der Vorschlag sieht vor, Drittstaaten bei fehlender nationaler Gleichbehandlung, neuen Abhängigkeiten oder Risiken für die Versorgungssicherheit auszunehmen. Das ist grundsätzlich sachgerecht. Für die praktische Handhabbarkeit ist es jedoch wichtig, dass diese Klauseln an nachvollziehbare, öffentlich einsehbare Kriterien und transparente Verfahren gebunden werden. Aus Unternehmenssicht sind Vorhersehbarkeit, Übergangsfristen und eine belastbare Begründung essenziell, damit Lieferketten nicht durch kurzfristige oder unklare Entscheidungen destabilisiert werden.
- **Umgehung muss wirksam verhindert werden:** Die Öffnung gegenüber Partnerländern sollte mit einer belastbaren Anti-Circumvention-Architektur verbunden werden. Trade Diversion, Transshipment oder formal europäischer, wirtschaftlich aber nicht substanzieller Content dürfen die Zielsetzung der Regeln nicht unterlaufen. Erforderlich sind aus unserer Sicht unionsweit einheitliche und frühzeitig

konkretisierte Kriterien für die Beurteilung substantieller Wertschöpfung, klare Prüfschritte für Risikofälle sowie eine praktikable Nachweislogik. Umgehung sollte wirksam begrenzt werden, ohne zugleich ein flächendeckend bürokratisches Kontrollregime entlang sämtlicher Lieferketten aufzubauen.

- **Nachweispflichten auf das unbedingt Erforderliche begrenzen:** Die mit dem IAA vorgesehenen Local-Content-Regelungen sind als Bestandteil eines modernen industriepolitischen Maßnahmenkatalogs grundsätzlich zu begrüßen. Entscheidend ist jedoch, dass ihre praktische Ausgestaltung verhältnismäßig bleibt und nicht zu einem übermäßigen zusätzlichen Nachweis- und Dokumentationsaufwand für direkt und indirekt betroffene Unternehmen führt. Auch wenn der IAA für die Bestimmung von „Union origin“ grundsätzlich auf die nichtpräferenziellen Ursprungsregeln des Unionszollkodex verweist, bleibt der praktische Nachweisaufwand erheblich. Unternehmen müssen für die betroffenen Produkte und Komponenten belastbar feststellen und dokumentieren können, ob diese nach den einschlägigen Ursprungsregeln als „Union origin“ gelten oder nach den IAA-spezifischen Gleichstellungsregeln als „content equivalent to Union origin“ behandelt werden. Bei sektorspezifischen Quoten - etwa im Fahrzeugbereich - kommen zusätzlich Wertanteilsberechnungen auf Basis der Ex-works-Preise der relevanten Komponenten hinzu. Entscheidend ist daher, dass die Kommission keine parallele, vom bestehenden Zollursprungsrecht losgelöste Nachweisarchitektur schafft, sondern bestehende Ursprungsnachweise, Lieferantenerklärungen und Zollinformationen soweit wie möglich anerkennt und durch unionsweit einheitliche, digitale und KMU-taugliche Templates ergänzt. Kontrollen sollten risikobasiert und grundsätzlich ex post erfolgen, um Rechtssicherheit zu gewährleisten, ohne flächendeckende Nachweiskaskaden entlang der Lieferketten auszulösen.
- **Befugnisse der Europäischen Kommission im Rahmen des IAA:** Wir erkennen an, dass die Möglichkeit, den Äquivalenzstatus von Drittstaaten per delegiertem Rechtsakt anzupassen, eine notwendige Voraussetzung für einen funktionierenden partneroffenen Ansatz und ein wichtiges handelsdiplomatisches Instrument ist. Die EU muss auf mangelnde Reziprozität, diskriminierende Beschaffungs- oder Förderregelungen, Umgehungsrisiken und Risiken für die Versorgungssicherheit zeitnah reagieren können. Gleichzeitig ist die derzeitige Ausgestaltung der Befugnisübertragung an die Kommission zu weitreichend. Insbesondere beim Ausschluss von Drittstaaten aus den Bestimmungen zum „content equivalent to Union origin“ braucht es zusätzliche Leitplanken im Basisrechtsakt. Die materiellen Voraussetzungen für einen Ausschluss sollten im Verordnungstext präzisiert werden, um den Auslegungsspielraum der Kommission klar zu begrenzen und Rechtssicherheit für Unternehmen und Behörden zu schaffen. Vor Erlass eines Ausschlussrechtsakts sollten die Mitgliedstaaten, betroffene Wirtschaftskreise sowie Handelspartner verpflichtend angehört werden. Zudem sollte die Kommission verpflichtet werden, die Tatsachengrundlage, die Verhältnismäßigkeit, die Kohärenz mit anderen einschlägigen EU-Rechtsakten sowie die FTA- bzw. gegebenenfalls GPA-Konformität eines Ausschlusses nachvollziehbar zu begründen. Änderungen sollten mit angemessenen Übergangsfristen verbunden werden und grundsätzlich nur für künftige Ausschreibungen, Förderverfahren oder Investitionsentscheidungen gelten, um bestehende Verträge und laufende Verfahren nicht nachträglich zu destabilisieren. Für Dringlichkeitsfälle sollte ein beschleunigtes Verfahren möglich bleiben; dieses sollte jedoch mit einer Sunset-Klausel verbunden werden sowie keine automatische Verlängerung über die befristete Geltung hinaus erlauben. Eine Verlängerung darf nur auf Basis einer nachgereichten Folgenabschätzung und einer erneuten Begründung der Notwendigkeit möglich sein.
- **Rechtssicherheit bei „Union origin“, gleichwertigem Ursprung und Fahrzeuganforderungen sicherstellen:** Die im IAA vorgesehenen Union-origin-Anforderungen müssen für Unternehmen eindeutig, praktikabel und planbar anwendbar sein. Ergänzend zur Bezugnahme auf die nichtpräferenziellen Ursprungsregeln sollte die Kommission transparent ausweisen, für welche

Drittstaaten, Instrumente und Sektoren Inhalte als „content equivalent to Union origin“ gelten und unter welchen Voraussetzungen ein Ausschluss durch delegierten Rechtsakt erfolgen kann. Dafür wäre ein öffentlich zugängliches und laufend aktualisiertes Register zweckmäßiger als eine statische Annex-Liste. Für Annex III sollte zudem ausdrücklich klargestellt werden, ob die Anforderung, dass ein Fahrzeug „within the Union“ zusammengebaut sein muss, ausschließlich eine Endmontage innerhalb der EU meint oder ob und in welchem Umfang Gleichstellungsregeln für Partnerländer auf diese Voraussetzung Anwendung finden. Diese Klarstellung ist für die Förderfähigkeit von Fahrzeugen und die Planung von Liefer- und Produktionsketten wesentlich.

- **Anwendungsbereich bei „Corporate Vehicles“ und „financial support“ klarstellen:** Der Anwendungsbereich der IAA-Regeln für Corporate Vehicles sollte eindeutig abgegrenzt werden. Insbesondere bedarf es einer Klarstellung, welche Fahrzeuge und welche Formen öffentlicher Unterstützung unter die Vorgaben fallen. Der Verweis auf die geplante Clean-Corporate-Vehicles-Regelung sollte so ausgestaltet werden, dass Unternehmen und Mitgliedstaaten eindeutig erkennen können, ob neben direkten Kauf-, Leasing- oder Mietförderungen auch steuerliche Begünstigungen oder sonstige indirekte Unterstützungsmaßnahmen erfasst sind. Für Österreich ist insbesondere zu klären, ob Instrumente wie der Vorsteuerabzug oder die Sachbezugsregelung für Elektro-Firmenfahrzeuge als „financial support“ gelten könnten und damit an die Union-origin-Anforderungen geknüpft wären. Ohne diese Klarstellung drohen Rechtsunsicherheit und uneinheitliche nationale Anwendung.

2. Auflagen für bestimmte ausländische Direktinvestitionen

Im Zusammenhang mit internationalen Spillovers ist die FDI-Komponente des IAA aus unserer Sicht ein wichtiger Komplementärschritt zu den nachfrageseitigen Local-Content-Regelungen. Lead Markets und „Made in Europe“-Kriterien können Investitionen nach Europa lenken, garantieren für sich genommen aber noch nicht, dass daraus auch tatsächliche europäische Wertschöpfung, Technologietransfer und F&E-Aktivitäten entstehen. Die vorgesehenen Investitionskonditionalitäten sind damit eine zentrale Voraussetzung dafür, dass die industriepolitische Logik des IAA tatsächlich aufgeht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass technologisches Wissen zunehmend komplex ist und nicht ausschließlich endogen aufgebaut werden kann. Ausländische Direktinvestitionen können daher nicht nur Kapital, sondern auch Wissen, Technologiekompetenz und Innovationsimpulse nach Europa bringen, sofern sie strategisch in europäische Wertschöpfungs- und Innovationssysteme eingebunden werden.

Gerade bei Greenfield-Investitionen zeigt sich, warum das bestehende FDI-Screening hierfür allein nicht ausreicht. Die FDI-Screening-Verordnung ist primär auf Sicherheit und öffentliche Ordnung ausgerichtet, nicht auf die Maximierung des industriepolitischen Nutzens von Investitionen für den Binnenmarkt. Sie kann Transaktionen prüfen oder im Einzelfall beschränken, schafft aber keinen unionsweit einheitlichen Rahmen, um bei strategisch relevanten Investitionen gezielt Technologietransfer, lokale F&E, Qualifizierung oder die Einbindung in europäische Wertschöpfungsketten abzusichern. Gerade in den sich noch formierenden Clean-Tech-Wertschöpfungsketten besteht daher das Risiko, dass Europa zwar Investitionen anzieht, diese sich aber auf Montage oder andere niedrigwertige Produktionsschritte beschränken, während technologie- und wissensintensive Segmente im Ausland verbleiben. Industriepolitische Konditionalitäten können deshalb dazu beitragen, dass Greenfield-Investitionen nicht nur Kapazität, sondern auch Know-how, Innovation und langfristige industrielle Verankerung in Europa schaffen. Dabei müssen Konditionalitäten jedoch klar definiert, praktikabel und über längere Zeit überprüfbar sein. Erforderlich sind belastbare Monitoring- und Evaluierungsmechanismen sowie klare Vorgaben dazu, woran Bedingungen geknüpft werden, wie ihre Einhaltung überprüft wird und welche Folgen eine Nichterfüllung hat.

Jedoch sollte die FDI-Komponente des IAA klar vom bestehenden bzw. reformierten EU-FDI-Screening-Regime abgegrenzt und eng mit diesem verzahnt werden. Während das FDI-Screening sicherheits- und ordnungspolitische Risiken adressiert, ergänzt der IAA dieses Regime um eine industriepolitische Perspektive auf Qualität und Nutzen ausländischer Investitionen für den Binnenmarkt. Entscheidend ist daher, beide Regelwerke so aufeinander abzustimmen, dass kein unnötig bürokratisches Doppelregime entsteht.

WKÖ-Forderungen:

- **Die Anwendung sollte risikobasiert und verhältnismäßig bleiben:** Zu breite oder zu bürokratische Investitionsauflagen können auch Vorhaben mit geringem Risikoprofil abschrecken oder in Drittstaaten umlenken. Konditionalitäten sollten daher klar definiert, praktikabel, überprüfbar und innovationspolitisch sinnvoll ausgestaltet sein. Monitoring und Enforcement müssen ebenfalls risikobasiert, ex-post und verhältnismäßig erfolgen, ohne Investitionsvorhaben durch offene Rechtsbegriffe, uneinheitliche nationale Anwendung oder unverhältnismäßige Berichtspflichten unnötig zu belasten.
- **Kohärenz mit den bestehenden EU-FDI-Screening-Regeln sicherstellen:** Die FDI-Komponente des IAA muss so ausgestaltet werden, dass keine unnötige parallele Prüfarchitektur neben dem bestehenden bzw. reformierten EU-FDI-Screening-Regime geschaffen wird. Der IAA sollte insbesondere kein zweites allgemeines Screening und keine losgelöste, rein nationale wirtschaftliche Investitionskontrolle etablieren. Soweit industriepolitische bzw. wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden, sollten sie vielmehr als klar begrenzte, unionsweit einheitlich definierte Konditionalitäten für die vom IAA erfassten strategischen Investitionsvorhaben ausgestaltet und eng mit den bestehenden FDI-Screening-Strukturen verzahnt werden. Ziel ist nicht eine allgemeine zusätzliche Investitionsprüfung, sondern sicherzustellen, dass bestimmte große Greenfield-Investitionen in strategischen Sektoren einen überprüfbaren Beitrag zu europäischer Wertschöpfung, F&E, Qualifizierung, Technologietransfer und Resilienz leisten. Die Anwendung durch die Mitgliedstaaten sollte nach einheitlichen EU-Vorgaben erfolgen, um divergierende nationale Prüfmaßstäbe, Rechtsunsicherheit und zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

3. Beschleunigte Genehmigungsverfahren für industrielle Projekte

Die industrielle Transformation in Europa wird nicht nur durch eine vielfach noch zu schwache Nachfrage nach CO₂-armen Produkten gebremst, sondern auch durch hohe Energiepreise, Investitionsunsicherheit und langwierige, komplexe Genehmigungsverfahren. Gerade in energieintensiven Industrien und Clean-Tech-Sektoren verschlechtern diese Faktoren die Investitionsbedingungen und erschweren sowohl die Dekarbonisierung bestehender Standorte als auch den Aufbau neuer Produktionskapazitäten. Das Impact Assessment ordnet diese Faktoren ausdrücklich als zentrale Hemmnisse für industrielle Investitionen und Projektrealisierungen ein.

Vor diesem Hintergrund ist es grundsätzlich zu begrüßen, dass der IAA neben nachfrageseitigen Instrumenten auch Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung vorsieht. Der zentrale Hebel liegt dabei in der stärkeren Digitalisierung und Koordinierung von Genehmigungsverfahren, in einem Single-Access-Point bzw. One-Stop-Shop-Ansatz sowie in der verpflichtenden Ausweisung industrieller Beschleunigungsgebiete für strategische Sektoren. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, Planungs- und Investitionssicherheit zu erhöhen, Verfahren zu verkürzen und industrielle Projekte schneller zur Umsetzung zu bringen. Gerade für die industrielle Dekarbonisierung ist das ein wichtiger Schritt, weil Verzögerungen bei Genehmigungen Investitionen häufig ebenso stark bremsen wie hohe Kosten oder regulatorische Unsicherheit.

Aus wirtschaftspolitischer Sicht darf der IAA jedoch nicht isoliert betrachtet werden. Schnellere und einfachere Verfahren sind notwendig, aber für sich genommen keine hinreichende Antwort auf die strukturellen Standortprobleme Europas. Entscheidend ist, dass die im IAA angelegten Standortmaßnahmen mit einer breiteren industriepolitischen Agenda verzahnt werden. Dazu zählen insbesondere der beschleunigte Ausbau erneuerbarer Energien, Strom-, Netz- und Speicherinfrastruktur, investitionsfreundliche Rahmenbedingungen für die industrielle Transformation, innovations- und F&E-freundliche Standortbedingungen sowie eine aktive Qualifikations- und Fachkräftestrategie. Nur ein Gesamtansatz kann erreichen, industrielle Wertschöpfung und Dekarbonisierung in Europa gleichzeitig zu stärken.

Zusätzlich dürfen bei der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren nicht nur administrative Erfordernisse als Hemmnisse betrachtet werden, denn zusätzlich stellen auch Inkonsistenzen zwischen EU-Rechtsakten sowie insbesondere auch Regelungen in den verschiedenen Materien-Gesetzen auf EU-Ebene Hürden für die Verfahrensbeschleunigung dar. Daher müssen neben der Lösung von rein administrativen Hindernissen durch übergreifende Rechtsakte (z.B. der CRMA, der NZIA, die Omnibusse und nun auch der IAA) auch die Kohärenz des IAA mit ähnlichen, schon bestehenden Rechtsakten wie dem NZIA und dem CRMA sichergestellt werden. Insbesondere müssen für eine echte Erleichterung im Genehmigungsbereich auch problematische Regelungen innerhalb der einzelnen, für Genehmigungen relevanten EU-Rechtsakte, wie z.B. der Wasserrahmen-Richtlinie, EU-Wiederherstellungsverordnung, Industrieemissionsrichtlinie, EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) usw. im Sinne der Verfahrensbeschleunigung und mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Produktion entlang der Wertschöpfungskette zu stärken, gestaltet werden.

WKÖ-Forderungen:

- **Verfahrensbeschleunigung sollte die gesamte Wertschöpfungskette abdecken:** Die im IAA vorgesehenen Verfahrensbeschleunigungen sollten so ausgestaltet werden, dass nicht nur eng definierte Kernsektoren, sondern möglichst viele funktional relevante Industrieprojekte entlang strategischer Wertschöpfungsketten profitieren können. Das betrifft insbesondere vor- und nachgelagerte Produktionsstufen, industrielle Zulieferer, Recycling- und Kreislaufwirtschaftsaktivitäten sowie sonstige Industrieprojekte, soweit sie für die Resilienz, Dekarbonisierung und Skalierung strategischer Industrien wesentlich sind. Zwar definiert Art. 3 „industrial manufacturing projects“ derzeit als Bau, Umrüstung oder Erweiterung von Industriestandorten im Bereich NACE C, mit Ausnahme von C12. Für industrielle Dekarbonisierungs- und Transformationsprojekte sind jedoch häufig auch projektbezogene Vorleistungen, Infrastrukturanbindungen, Netzanschlüsse, Recycling- und Kreislaufwirtschaftsaktivitäten oder sonstige funktional notwendige Zulieferelemente entscheidend. Soweit solche Elemente für die Realisierung des Industrieprojekts erforderlich sind und nicht bereits durch andere EU-Rechtsakte wie den NZIA oder den CRMA erfasst werden, sollten die IAA-Verfahrensregeln klare Schnittstellen, koordinierte Fristen und eine möglichst weitgehende Einbeziehung in die beschleunigte Genehmigungslogik vorsehen. Ziel sollte keine unbegrenzte Ausweitung des Anwendungsbereichs sein, sondern die Vermeidung von Genehmigungsengpässen, die den Beschleunigungseffekt für strategische Industrieprojekte faktisch neutralisieren.
- **Der IAA muss in eine breite Standortagenda eingebettet werden:** Der IAA kann seine volle Wirkung nur entfalten, wenn er konsistent mit einer breiteren Standortagenda umgesetzt wird. Neben schnelleren Verfahren sind insbesondere der beschleunigte Ausbau erneuerbarer Energien, von Netzen und Speichern sowie investitionsfreundliche Rahmenbedingungen für die industrielle Dekarbonisierung erforderlich. Bei der Einrichtung von Beschleunigungsgebieten müssen die

Energieversorgung, Netzanschlüsse und sonstige infrastrukturelle Voraussetzungen konsequent berücksichtigt werden.

- **Single Access Point sinnvoll ausgestalten:** Der Single Access Point darf nicht zu einem zusätzlichen administrativen Zwischenschritt führen. Er sollte als echter One-Stop-Shop funktionieren, der Anträge digital entgegennimmt, automatisch an die zuständigen Behörden weiterleitet, Verfahrensstände transparent macht, bereits vorhandene Daten wiederverwendet und Doppelübermittlungen vermeidet. Gleichzeitig muss das Genehmigungsregime mit föderalen Verwaltungsstrukturen vereinbar bleiben. Die nach Art. 5 vorgesehene koordinierende Behörde sollte Verfahren bündeln und Fristen koordinieren, ohne bestehende materielle Zuständigkeiten unnötig zu überlagern oder zusätzliche Abstimmungsschleifen zu schaffen. Erforderlich sind klare Rollenverteilungen, interoperable digitale Systeme, ausreichende Behördenkapazitäten und die Möglichkeit, komplexe Verfahren modular zu koordinieren, damit die vorgesehene Verfahrensbeschleunigung nicht durch Überlastung oder Kompetenzunklarheiten ins Gegenteil verkehrt wird.
- **Klare und auf das Wesentliche beschränkte Regelungen für Beschleunigungsgebiete zur industriellen Fertigung:** Derzeit bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Abgrenzung zwischen den vorgeschlagenen „aggregierten Basisgenehmigungen“ und den weiterhin erforderlichen „anlagenspezifischen Genehmigungen“. Dies betrifft insbesondere die Frage, ob und gegebenenfalls welche Teile einer Genehmigung nach der Industrieemissionsrichtlinie von der „aggregierten Basisgenehmigung“ umfasst sein können. Um eine tatsächliche Verfahrensbeschleunigung zu erreichen, muss diese Abgrenzung eindeutig geklärt werden. Zudem sind die Kriterien für Beschleunigungsgebiete in der industriellen Fertigung sehr umfassend. Sie sollten mit Blick auf das Ziel der Vereinfachung („Simplification“) auf die unbedingt erforderlichen Anforderungen beschränkt werden. Im Rahmen des IAA sollten keine zusätzlichen Melde- oder Berichtspflichten für Unternehmen geschaffen werden, etwa zu Transformationsplänen, Investitionsbedarfen oder standortbezogenen Klimarisiken, soweit diese bereits durch andere Rechtsakte adressiert werden oder keinen unmittelbaren Beitrag zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren leisten.
- **Ausreichende Vollzugskapazitäten bei Genehmigungsbehörden sicherstellen:** Die im IAA vorgesehenen Beschleunigungen können nur wirken, wenn die zuständigen Behörden personell, fachlich und technisch ausreichend ausgestattet sind. Nur wenn die Behörden über genügend qualifiziertes Personal, geeignete IT-Systeme und spezialisiertes Know-how für komplexe Industrie-, Umwelt-, Energie- und Infrastrukturverfahren verfügen, können schnellere Verfahren erreicht werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass die Beschleunigungsregeln in der Praxis durch Überlastung, Nachforderungsschleifen, uneinheitliche Anwendung oder rechtlich angreifbare Entscheidungen zunichte gemacht werden. Die Ausstattung der Behörden sollte daher als zentrale Umsetzungsbedingung des IAA ausdrücklich im Rechtsakt verankert werden. Dabei sollte den Mitgliedstaaten nicht nur abstrakt die Verantwortung übertragen werden. Die Europäische Kommission sollte die Mitgliedstaaten durch einheitliche Leitlinien, digitale Standards, Musterverfahren, Schulungsangebote und technische Unterstützung bei der Umsetzung begleiten.

4. Allgemeine Forderungen

- **Sicherstellung der Kohärenz zwischen dem IAA und ähnlichen, bereits bestehenden EU-Rechtsakten:** Bei jenen Regelungen des IAA, welche bereits in gleicher bzw. ähnlicher Form von anderen EU-Rechtsakten umfasst sind, wie etwa dem Critical Raw Materials Act (CRMA), dem Net-Zero Industry Act (NZIA), der Ökodesign-Verordnung oder der FDI-Screening-Verordnung, muss die Kohärenz sowie Verzahnung dieser Rechtsakte mit dem IAA sichergestellt werden, um einheitliche

18. Mai 2026

Definitionen und Regelungen und somit stabile Rahmenbedingungen und Rechtssicherheit für Unternehmen zu gewährleisten.

Rückfragen:

Abteilung für Wirtschaftspolitik

Peter Obinger, peter.obinger@wko.at, Telefon +43 5 90 900 4252