

# Mobilitätswende ausgebremst

## Das EU-Mercosur- Abkommen und die Autoindustrie



Auf dem Weg zu einer klimagerechten Welt und der Erreichung der globalen Ziele für eine nachhaltige Entwicklung benötigen wir sowohl eine Neuausrichtung der Handelspolitik auf die Ziele der Einhaltung der Menschenrechte, der Klimaneutralität und des Erhalts der biologischen Vielfalt sowie eine Mobilitätswende.

Die bisherige europäische Handelspolitik begünstigt jedoch ein fossiles, ressourcenintensives und sozial ungerechtes Handelssystem und zementiert ein auf Verbrenner und Individualverkehr ausgerichtetes Verkehrssystem ein. Das anstehende Abkommen zwischen der EU und den Mercosur-Ländern (Argentinien, Brasilien, Paraguay, Uruguay) steht dabei beispielhaft für eine rückwärtsgewandte Mobilitäts- und Handelspolitik, in der die Autolobby ihre Interessen überproportional gut vertreten sieht, wodurch effektiver Klima- und Menschenrechtsschutz untergehen.

Die Studie „**Mobilitätswende ausgebremst. Das EU-Mercosur-Abkommen und die Autoindustrie**“ zeigt auf, welche Zugeständnisse die EU-Kommission in den Bereichen Umwelt, Klimaschutz und Menschenrechte an die Autolobby gemacht hat, um die Gewinne der europäischen Autoindustrie zu steigern.

### Die zentralen Erkenntnisse der Studie sind:

- Nicht nur die Autoindustrie und deren Verbände betrieben intensive Lobbyarbeit, sondern auch das deutsche Wirtschaftsministerium ging proaktiv auf die Autoindustrie zu, um deren Wünsche zu erfragen und in das Abkommen einzuspeisen.
- Im Ergebnis sind für die europäische Autoindustrie äußerst profitable Vertrags-elemente wie die **Beseitigung von Zöllen auf Autos, Autoteile, mineralische Rohstoffe** sowie die **Förderung der Ausfuhr von Agrokraftstoffen** auf der Basis von Soja oder Zuckerrohr herausgekommen.
- Das Abkommen würde den **Autoherstellern auf lange Sicht einen lukrativen Absatzmarkt für klimaschädliche Verbrennungsmotoren** sichern und steht damit einer schrittweisen Abkehr vom fossilen Individualverkehr im Weg. Damit kann die europäische Autoindustrie mit ihren fossilen Automodellen im Mercosur weiter große Gewinne auf Kosten des Klimas einfahren und gleichzeitig großzügig ein Ende der Verbrenner in der EU verkünden. Das Abkommen schwächt damit die Bemühungen, die Emissionen der globalen Autoflotte insgesamt zu reduzieren, und fördert **Scheinlösungen wie den Einsatz von Agrokraftstoffen**.

- Agrokraftstoffe sind klimaschädlicher als fossile Kraftstoffe, da sie durch Landnutzungsveränderungen große Mengen Treibhausgase freigesetzten. Durch geplante zusätzliche 200.000 Tonnen zollbegünstigtes Bioethanol, die zollfreie Einfuhr von Biodiesel sowie die Absenkung der argentinischen Exportsteuern auf Soja(öl) würde das Abkommen Agrokraftstoffe noch stärken. Die riesigen Flächen, die für die Produktion von Agrokraftstoffen belegt sind, stehen außerdem nicht mehr für den Nahrungs- und Futtermittelanbau zur Verfügung und treiben deren Kosten nach oben, was die aufgrund der Ukraine Krise ohnehin verschärfte globale Nahrungskrise weiter anheizen würde.
- Die **Zollsenkungen für mineralische Rohstoffe** würden dazu beitragen, die Rohstoffversorgung der Autoindustrie abzusichern und zu verbilligen. Dies gilt vor allem für **Eisen, Stahl, Kupfer, Lithium** sowie diverse weiterverarbeitete Rohstoffe. Die damit einhergehenden Bergbauaktivitäten verursachen jedoch vor allem in Argentinien und Brasilien zahlreiche Menschenrechtsverletzungen und Konflikte mit lokalen Gemeinschaften und indigenen Gruppen.
- Das Abkommen verstärkt zudem die **Nachfrage nach Rindsleder** durch Zollsenkungen, das die europäische Autoindustrie zu Ledersitzen verarbeitet.
- Der rasche Zollabbau auf Autos und Autoteile sowie die Herkunftsregeln würden den **Wettbewerbsdruck** vor allem auf die Autoindustrie des Mercosur verschärfen. Dies gefährdet die dortigen Arbeitsplätze und verstärkt die Tendenz zur **Prekarisierung der Beschäftigungsverhältnisse**.
- Diesen kurzfristigen ökonomischen Vorteilen für die Autoindustrie stehen sehr schwache ökologische, soziale und menschenrechtliche Bestimmungen des Abkommens gegenüber. Zu nennen sind hier vor allem das **nicht-sanktionsbewehrte Nachhaltigkeitskapitel**, das Fehlen einer Konkretisierung des Pariser Klimaschutzabkommens sowie der bisher bestehende Mangel an effektiven Regeln zu unternehmerischen Sorgfaltspflichten oder entwaldungsfreien Lieferketten.
- Aufgrund der schwachen Instrumente zur Risikoprävention erschwert das Abkommen eine sozial-ökologische Regulierung der Autoindustrie – unabhängig davon, ob sie auf Verbrennungs- oder Elektromotoren basiert. Durch die Begünstigung der

Automobilwirtschaft behindert es zudem die erforderliche Mobilitätswende, etwa Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur Zurückdrängung motorisierten Individualverkehrs zugunsten öffentlicher Transportmittel.

### Zentrale Empfehlungen:

Der erhebliche Einfluss, den die europäische Autoindustrie auf das EU-Mercosur-Abkommen nehmen konnte, unterstreicht die Dringlichkeit einer tiefgreifenden Reform der EU-Handelspolitik. **Ein Abkommen, das in solch deutlicher Weise die Handschrift der Autoindustrie trägt, sollte nicht ratifiziert werden.** Der Erhalt der Lebensgrundlagen, die Achtung der planetaren Grenzen und ein global gerechter Zugang zu Gütern und Dienstleistungen müssen das Fundament zukunftsfähiger Handelsbeziehungen sein. Nur mit einer grundlegenden Kehrtwende in der Handelspolitik und einer sozial- und ökologisch gerechten Mobilitätswende können wir diese Herausforderungen meistern und ein gutes Leben für Alle begünstigen.

### Ausblick:

Die EU wollte dieses Abkommen schon 2019 abschließen. Nachdem aus vielen unterschiedlichen zivilgesellschaftlichen Gruppen und Bündnissen auf beiden Seiten des Atlantiks Kritik laut geworden ist und zudem einzelnen Regierungen und Parlamente angekündigt haben, dem Abkommen in der vorliegenden Form nicht zuzustimmen, befinden sich die Befürworter\*innen in einer "Rettungsphase". Zu erwarten sind noch vor Ende 2022 konkrete Vorschläge zu zusätzlichen Vereinbarungen, die auf dem Papier schön klingen aber an den grundsätzlichen Problemen und Mechanismen nichts ändern werden.

**Daher gilt es, in unseren Bewegungen für eine gerechte Handelspolitik, Klimagerechtigkeit und Mobilitätswende, die Zusammenhänge zwischen Autolobbyismus, fossiler Mobilität und Handelspolitik zu diskutieren und unsere Kritik öffentlich zu bestärken.**

### Impressum:

[Link zum Impressum](#)

**V. i. s. d. P.:** Jürgen Knirsch,  
Greenpeace e. V., Hongkongstraße 10,  
20457 Hamburg

**Berlin, Juni 2022**