

An die  
Parlamentsdirektion  
z.Hdn. Hrn. Mag. Liebich, LL.M.

1014 W i e n

**bmimi.gv.at**  
BMIMI - I/PR3 (Parlaments- und Ministerrats-  
dienst sowie Rechtskoordination)  
[pr3@bmimi.gv.at](mailto:pr3@bmimi.gv.at)  
**Eva-Maria Schmidt**  
Sachbearbeiter:in  
[eva.schmidt@bmimi.gv.at](mailto:eva.schmidt@bmimi.gv.at)  
+43 1 71162 657406  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung  
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-  
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2025-0.340.090

Wien, 6. Mai 2025

## EU-Ausschuss BR am 7. Mai 2025

Sehr geehrter Herr Mag. Liebich!

Anlässlich des am 7. Mai 2025 stattfindenden EU-Ausschuss des Bundesrates darf seitens des BMIMI zu **TOP 2** Folgendes mitgeteilt werden:

### **1. Bezeichnung des Dokuments**

COM (2025) 95 final

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN- Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie  
(015383/EU XXVIII.GP)

### **2. Inhalt des Vorhabens**

Der am 5. März 2025 von der Europäischen Kommission (EK) präsentierte Aktionsplan ist ein Teil der im Clean Industrial Deal vorgesehenen sektorellen Pläne. Er soll die Automobilindustrie bei der laufenden Transformation insbesondere hinsichtlich Dekarbonisierung und Digitalisierung unterstützen. Der Aktionsplan baut auf den Erkenntnissen des Wettbewerbsfähigkeits-Kompasses und des Draghi-Berichts auf. Anfang 2025 führte die Europäische Kommission einen „strategischen Dialog“ durch, laut EK mit großem „outreach“ unter Beteiligung von mehr als 100 Unternehmen.

Die kurzfristig unmittelbarste Wirkung des Aktionsplans betrifft die Ankündigung der EK bezüglich einer „sehr fokussierten“ Abänderung der EU Verordnung zu den CO2-Standards für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (VO (EU) 2019/631): Fahrzeughersteller, die ihr CO2-Flottenziel im Jahr 2025 verfehlt, müssen demnach noch keine Strafzahlungen leisten. Stattdessen wird der Durchschnitt der Zielerreichung der 2025, 2026 und 2027 gebildet. Wenn ein Hersteller sein Ziel 2025 verfehlt, im Jahr 2026 und/oder im Jahr 2027 aber eine entsprechende Ziel-Übererfüllung erreicht, wird keine Strafzahlung fällig. Die Reduktionsziele

selbst (-15% 2025, -55% 2030 und -100%/"Verbrenner-Aus" 2035) werden nicht geändert. Die EK hat in diesem Zusammenhang auch bekräftigt, dass sie die Vorarbeiten zum „review“ (geplant für 2026) beschleunigen will.

Das Vorhaben beinhaltet ebenfalls in Kapitel 2.4. Die Dimensionen „Qualifikationen und Soziales“. Darin sind die Einrichtung einer Europäische Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang, eine Änderung für eine gezielte Beschleunigung und Ausweitung der EGF-Verordnung (Europäischer Globalisierungsfonds) sowie Änderungen an ESF+ (Europäischer Sozialfonds Plus) vorgeschlagen. Diese Dimensionen werden federführend vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betreut.

### **3. Hinweise auf Mitwirkungsrechte des Nationalrates und Bundesrates,**

Nationalrat und Bundesrat haben im Rahmen der EU-Gesetzgebung Mitgestaltungs- und Mitbestimmungsmöglichkeiten, vor allem die Übermittlung von Stellungnahmen gegenüber dem/der zuständigen Bundesminister:in, Mitteilungen gegenüber EU-Organen und die Subsidiaritätskontrolle.

### **4. Auswirkungen auf die Republik Österreich einschließlich eines allfälligen Bedürfnisses nach innerstaatlicher Durchführung,**

Die gegenständliche Verordnung ist ein zentrales Element auf europäischer Ebene, um das Angebot emissionsfreier Fahrzeuge sukzessive zu erweitern und um dadurch substantielle Treibhausgaseinsparungen im Verkehrsbereich zu erreichen. Die VO wird in Österreich dazu beitragen, dass die Umstellung auf neue emissionsfreie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge beschleunigt wird.

### **5. Position des/der zuständigen Bundesminister/in samt kurzer Begründung,**

AT hat 2023 in Hinblick auf eine Einigung den finalen Kompromiss zur Änderung der VO 2019/631, mit dem unter anderem die CO2-Ziele für PKW und leichte Nutzfahrzeuge für die Fahrzeughersteller ambitionierter gestaltet wurden, unterstützt.

AT unterstützt auch den von der Europäischen Kommission vorgelegten „Aktionsplan für die Europäische Automobilindustrie“, um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und damit auch den vorliegenden Kommissionsvorschlag zur Abänderung der VO 2019/631 zur Erstreckung der Zielverpflichtung für Hersteller auf nunmehr einen Durchrechnungszeitraum von drei Jahren, 2025-2027. Gerade in Anbetracht der Tatsache, dass die US-Zölle die österreichische und deutsche Fahrzeugindustrie sehr hart treffen und hier mit deutlichen Produktionsrückgängen zu rechnen ist, ist Flexibilität für die Hersteller wichtig, auch in Hinblick auf 2035.

Wichtig ist dabei insbesondere, dass der Fokus auf die Ausgewogenheit zwischen wirtschaftlicher Verträglichkeit in der mehrjährigen Rezession und Ambition im Klimaschutz in der VO 2019/631 hergestellt wird, da die VO einen essentiellen Beitrag zur Erreichung der europäischen als auch österreichischen Klimaziele liefert und gleichzeitig auch einen positiven Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeugindustrie liefern muss.

Vor diesem Hintergrund unterstützt AT den vorliegenden Verordnungsvorschlag aufgrund der Argumente zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeugindustrie, bei gleichzeitiger Wahrung der Ambition zur Erreichung der Klimaziele und als wichtiges Signal zur Planungs- und Investitionssicherheit für die Branche.

Die Einrichtung einer Europäischen Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang wird positiv gesehen, die tatsächliche Ausgestaltung zur Umsetzung wird für die Effektivität der Stelle entscheidend sein.

Zur ESF+Verordnung: Die im Kapitel 2.4 skizzierten Maßnahmen zeigen, dass der ESF+ ein Instrument zur Unterstützung der Transformationsprozesse in der Automobilindustrie sein kann. Die Zielsetzung der Europäischen Kommission, die Förderpolitik auf aktuelle geopolitische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Herausforderungen auszurichten, kann grundsätzlich nachvollzogen werden. Aufgrund der vorliegenden Informationen und den ebenfalls zu diskutierenden Änderungsvorschlägen für die ESF+ Verordnung ergibt sich für das österreichische ESF+-Programm kein unmittelbarer inhaltlicher Anpassungsbedarf. Die bestehende Programmarchitektur adressiert zentrale Herausforderungen im Bereich Beschäftigung, Bildung, soziale Inklusion und Armutsbekämpfung entsprechend den nationalen Prioritäten. Dies kann natürlich durch die weiteren Diskussionen auf europäischer und nationaler Ebene beeinflusst werden.

#### **6. bei Gesetzesvorhaben: Angaben zu Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität und**

Ohne ein Tätigwerden der Union und die gegenständlichen CO2-Ziele für Hersteller, würde sich sehr wahrscheinlich die Umstellung auf emissionsfreie Neufahrzeuge in Österreich wesentlich verzögern. Der dynamische Markthochlauf emissionsfreier Fahrzeuge in der gesamten Union ist von entscheidender Bedeutung. Die VO wird in Österreich dazu beitragen, dass die Umstellung auf neue emissionsfreie Pkw und leichte Nutzfahrzeuge beschleunigt wird. Die geplante Abänderung der VO wird aus dem Jahr 2025 etwas Druck für die Hersteller zum Absatz emissionsfreier Fahrzeuge nehmen, die CO2-Architektur der VO selbst soll aber nicht abgeändert werden. Damit leistet die VO auch einen Beitrag zu den Zielsetzungen Österreichs aus der Lastenteilungs-VO.

#### **7. Stand der Verhandlungen inklusive Zeitplan.**

Abänderung der CO2 Flottenziele für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (VO (EU) 2019/631):

- |                 |                                                                   |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------|
| 5. März 2025:   | Vorstellung des Aktionsplans durch die Europäische Kommission     |
| 9. April 2025:  | Behandlung in der Ratsarbeitsgruppe Umwelt der Europäischen Union |
| 29. April 2025: | Behandlung in der Ratsarbeitsgruppe Umwelt der Europäischen Union |
| 6. Mai 2025:    | Abstimmung im EP bezüglich beschleunigtem Gesetzgebungsverfahren  |
| 7. Mai 2025:    | Behandlung im AStV 1 als I-Punkt                                  |
| 8. Mai 2025:    | Abstimmung im EP vorgesehen                                       |

Zur Überarbeitung der EGF-Verordnung: Die EK hat am 1.4.2025 einen Vorschlag zur Änderung zur der Verordnung (EU) 2021/691 im Hinblick auf die Unterstützung von in umstrukturierenden Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmern, die von einem unmittelbar bevorstehenden Stellenabbau betroffen sind (COM) 2025 140FINAL) vorgelegt. Der Vorschlag wird dzt in der RAG Sozialfragen einer ersten Prüfung unterzogen. Je nach Verhandlungsfortschritt ist für den BESO-GEKO Rat am 19.6.2025 ein Fortschrittsbericht oder ein Informationspunkt geplant.

Seitens des BMIMI wird Herr Mag. Robin Krutak an der Sitzung teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:  
Mag. Christa Wahrmann

