

008062/EU XXIV.GP
Eingelangt am 02/03/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.2.2009
KOM(2009) 104 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Maßnahmen zur Bewältigung der Krise in der europäischen Automobilindustrie

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Maßnahmen zur Bewältigung der Krise in der europäischen Automobilindustrie

Einführung

Die Automobilindustrie ist einer der bedeutendsten Industriezweige in Europa. Sie ist eine der wesentlichen treibenden Kräfte von Wachstum, Export, Innovation und Beschäftigung. Ihr Einfluss reicht in eine große Zahl anderer Wirtschaftszweige hinein. Und sie ist grenzübergreifend orientiert wie kaum eine andere. Die ihr nachgelagerten Zulieferer, Händler und Servicebetriebe bilden ein Netz wechselseitiger Interessen, das sich auf alle EU-Mitgliedstaaten ausdehnt.

Nach Auffassung der Kommission braucht die EU eine dynamische und wettbewerbsfähige Automobilindustrie. Infolge der Wirtschaftskrise ist die Branche jetzt aber unter besonders starken Druck geraten. Gezielte Unterstützungsmaßnahmen sind notwendig, damit sie und ihre Beschäftigten die Rezession überstehen und damit sie ihre strukturellen Probleme bewältigen, wettbewerbsfähiger werden und den Anforderungen der Zukunft besser entsprechen kann.

Die europäische Automobilindustrie hat beste Zukunftsaussichten. Ihre Exportleistung zeigt, dass sie die Produkte anbietet, die der kontinuierlich wachsende Weltmarkt verlangt. Dank der Qualifikation ihrer Beschäftigten kann sie ihren technischen Vorsprung halten. Und sie arbeitet bereits an einer neuen Generation von Fahrzeugen für das kommende CO₂-arme Zeitalter.

In dieser Mitteilung wird dargelegt, wie die EU die ihr zur Verfügung stehenden politischen Instrumente zur Unterstützung der Automobilindustrie einsetzen kann. Die Mitteilung bildet einen europäischen Aktionsrahmen. In ihr wird beschrieben, wie die EU und die Mitgliedstaaten das Notwendige tun können. Die einzelnen Mitgliedstaaten werden unterschiedliche Kombinationen von Maßnahmen zur Unterstützung von Herstellern, Zulieferern, Händlern und ihren Beschäftigten wählen. Die Wirkung dieser Maßnahmen wird aber optimiert durch das Vertrauen, das ein gemeinschaftlicher Rahmen schafft.

Der Binnenmarkt hat die Vitalität, die Wettbewerbsfähigkeit und den Absatz der europäischen Automobilindustrie stark gefördert. Deshalb muss er auch in Krisenzeiten störungsfrei funktionieren. Staatliche Beihilfen und andere Unterstützungsmaßnahmen müssen zielführend sein und die Branche für die Zukunft stark machen. Sie dürfen keine Marktverzerrungen bewirken, die nur kurzfristig Erleichterung bringen, aber langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gefährden. Das erfordert Zusammenarbeit oberhalb der nationalen Ebene, die gewährleistet, dass die nationalen Maßnahmen mit den politischen Zielen der EU in Einklang stehen.

Die EU bietet zugleich eine Reihe weiterer Möglichkeiten zum Aufbau einer Plattform zur Stabilisierung und Gesundung der Automobilindustrie. Dazu gehören Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Technologien von strategischer Bedeutung. Dazu gehören Maßnahmen zur Umschulung und Neuvermittlung von Beschäftigten, denen Arbeitslosigkeit droht. Dazu gehören Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung der Schlüsselqualifikationen von Fachkräften, die zu den wertvollsten Europas zählen. Dazu

gehört ein entschlossener gemeinsamer Kampf gegen protektionistische Tendenzen in globalen Märkten. Und selbstverständlich wird die Automobilbranche auch von den Kernmaßnahmen des Europäischen Konjunkturprogramms profitieren, das den Kreditmarkt wiederbeleben soll, sowie von spezifischen Maßnahmen wie der Europäischen Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge.

Dieser europäische Aktionsrahmen für die Automobilbranche zeigt, wie durch klugen Einsatz der europäischen und der nationalen politischen Instrumente nicht nur die Krise abgefedert, sondern auch die Grundlage für künftigen Erfolg geschaffen werden kann. Unser gemeinsames Ziel ist eine dynamische, wettbewerbsfähige, nachhaltige und für die kommenden Jahrzehnte gerüstete europäische Automobilindustrie.

1. Die besondere Situation der Automobilbranche

Europa verdankt einen erheblichen Teil seines Wohlstands der Automobilindustrie. Die EU ist der Welt größter Hersteller von Kraftfahrzeugen mit einer Jahresproduktion von 18 Millionen Stück. Nahezu jeder dritte auf der Welt hergestellte Pkw stammt aus Europa. Die Branche ist ein wichtiger Arbeitgeber für qualifizierte Fachkräfte. Sie beschäftigt selbst 2 Millionen Arbeitnehmer, doch sind insgesamt 12 Millionen Arbeitsplätze von ihr abhängig. Die Automobilindustrie ist ein bedeutender Wissens- und Innovationsträger. Sie investiert jährlich über 20 Milliarden € in Forschung und Entwicklung und ist damit Europas größter privater FuE-Investor. Mit einem Jahresumsatz von 780 Milliarden € und einer Wertschöpfung von mehr als 140 Milliarden € leistet sie einen bedeutenden Beitrag zum BIP der EU. Sie exportiert Güter im Wert von 125 Milliarden €, weit mehr, als sie importiert. Ihr Exportüberschuss beträgt 60 Milliarden €. Außerdem spielt sie eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der großen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Probleme, denen Europa heute gegenübersteht, wie nachhaltige Mobilität und Sicherheit.

Der Automobilbau ist **mit vielen anderen Branchen eng verflochten**. Die Elektro- und Elektronikindustrie, der Maschinenbau, die Informationstechnik und die Hersteller von Stahl, anderen Metallen, Kunststoffen, Gummi und Chemikalien sind wichtige Zulieferer der Automobilindustrie. 20 % der Stahlproduktion und 36 % der Aluminiumproduktion der EU werden im Kraftfahrzeugbau verwendet. Die Automobilindustrie ist sehr **international** orientiert. Ihre 250 Produktionsstätten verteilen sich auf 16 Mitgliedstaaten, und in jedem einzelnen Mitgliedstaat gibt es Zulieferer und Vertriebsnetze. Für jedes Automodell liefern um die 50 Unternehmen aus ganz Europa Komponenten zu, und vom Wert eines neuen Autos entfallen ca. 75 % auf die Zulieferer. Der innergemeinschaftliche Handel mit Kfz-Komponenten erreicht deshalb ein erhebliches Volumen. 2008 betrug es ca. 360 Milliarden €. Ein Rückgang der Autokonjunktur trifft deshalb auch andere Wirtschaftszweige und alle EU-Mitgliedstaaten empfindlich.

Die derzeitige Wirtschaftskrise hat einen scharfen Konjunkturrückgang im verarbeitenden Gewerbe bewirkt. Die industrielle Produktion der EU sank im letzten Quartal 2008 um 8,4 %, und alles deutet darauf hin, dass sich dieser Abwärtstrend noch beschleunigt, denn der Auftragsbestand der Industrie schwindet. Da 60 bis 80 % der Neuwagenkäufe in der EU mit Krediten finanziert werden, hat die für die Rezession ursächliche Finanzkrise die Automobilindustrie besonders hart getroffen. Sie verzeichnet mit 20 % den größten Produktionsrückgang. Eine ähnliche Entwicklung ist in Branchen zu beobachten, die eng mit der Automobilindustrie verbunden sind. So wird für das erste Quartal dieses Jahres ein Rückgang des Stahlverbrauchs um 30 % und für das zweite Quartal ein Rückgang um 16 %

erwartet. Die schwierige Situation der europäischen Automobilindustrie hat drei wesentliche Ursachen:

Erstens: ein weltweit starker Einbruch der Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen. Strengere Bedingungen für die Vergabe von Krediten, fallende Aktienkurse und Preise von Vermögenswerten und die vom globalen Wirtschaftsklima herrührende Unsicherheit untergraben das Vertrauen der Verbraucher und führen zu Kaufkraftverlust. Im letzten Quartal 2008 gingen die Pkw-Neuzulassungen in Europa um durchschnittlich 20 % zurück. 2008 wurden 1,2 Millionen Pkw weniger verkauft als im Vorjahr. Im Januar 2009 war der Pkw-Absatz um 27 % niedriger als im Januar 2008. Noch härter traf es die Nutzfahrzeughersteller. Die Bestellungen für schwere Nutzfahrzeuge fielen von 38 000 im Januar 2008 auf 600 im November desselben Jahres. Letztere Zahl entspricht zwei Dritteln der Tageskapazität eines durchschnittlichen Nutzfahrzeugherstellers. Die Situation ist in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich, doch die Rezession hat nun sämtliche Märkte in der EU erfasst und trifft alle auf dem europäischen Markt operierenden Hersteller empfindlich.

Zweitens: erschwelter Zugang zu Finanzmitteln und drohende Liquiditätsengpässe in Teilen der Branche. Manche Unternehmen bekommen keine Kredite mehr zu akzeptablen Bedingungen. Ihre Bonitätseinstufung wurde in Anbetracht der Marktaussichten gesenkt. Man schätzt, dass die fünf größten internen Finanzierungsgesellschaften der europäischen Automobilhersteller 2009 ca. 10 Milliarden € an mittel- bis langfristigen Krediten auftreiben müssen. Außerdem befürchten die Zulieferer, dass vom Geld der Hersteller bei ihnen wenig ankommt. Besonders schwierig ist die Situation für kleinere, nachgeordnete Zulieferer, die schwächer kapitalisiert und weniger diversifiziert sind als die Großen.

Drittens: langfristige strukturelle Probleme, deren Ursprung vor der Krise liegt. Die Automobilindustrie stand schon vor der Krise in einem scharfen Wettbewerb. Wegen hoher Fixkosten, struktureller Überkapazitäten und Preiskampf überlegten sich viele Hersteller bereits, wie sie ihre Kosten senken und ihre Produktivität steigern konnten. Auch die Zulieferbranche hat sich erkennbar konsolidiert. Der jüngste Nachfrage- und Produktionsrückgang hat diese Situation verschlimmert, und die durchschnittliche Überkapazität in Europa wird auf mindestens 20 % geschätzt. Die weltweite Produktionskapazität für Kraftfahrzeuge liegt derzeit bei ca. 94 Millionen Stück pro Jahr. Demgegenüber wird für 2009 eine Nachfrage von ca. 55 Millionen erwartet.

Dazu wächst die Gefahr des **Protektionismus**. Den stark exportorientierten europäischen Automobilherstellern droht erschwelter Zugang zu Märkten in Drittländern. Die ersten Anzeichen dafür sind bereits erkennbar in Form neuer Einfuhrlicenzregelungen wie in Argentinien und erhöhter Einfuhrzölle wie in Russland.

Die derzeit vorliegenden **Prognosen für 2009 sind nicht sehr ermutigend**. Sie sagen eine weitere Schrumpfung des Pkw-Marktes um 12 % bis 18 % (ca. 1,5 bis 2,5 Millionen Fahrzeuge) voraus. Die Branche rechnet mit einem Rückgang der Nachfrage nach Nutzfahrzeugen um ca. 30 %. Dadurch gerät die gesamte Wertschöpfungskette der Automobilindustrie noch stärker unter Druck, und Produktionsvolumina, Kapazitätsauslastung, Beschäftigung und FuE-Investitionen nehmen weiter ab. Ein Rückgang der Nachfrage wird voraussichtlich zu weiteren Produktionsrückgängen führen. Man rechnet mit einem Produktionsrückgang um 25 % allein im ersten Halbjahr 2009.

Sinkende Produktionszahlen und Sparmaßnahmen der Unternehmen haben bereits zu **Arbeitsplatzverlusten** geführt. Bisher sind überwiegend Zeitarbeitskräfte betroffen. Doch die Automobilhersteller haben bereits wissen lassen, dass bei weiterer Verschlechterung der Marktlage 15 bis 20 % ihrer Arbeitsplätze in Gefahr geraten. Außerdem ist jeder dritte Zulieferer durch die Krise gefährdet. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt könnte noch dadurch verschärft werden, dass sich die Branche in bestimmten Regionen konzentriert. Zusätzlicher Druck entsteht, weil die Umstrukturierung von GM und Chrysler sich auch auf den europäischen Arbeitsmarkt auswirken könnte. So hat GM bekannt gegeben, dass von den in den nächsten Jahren abzubauenen 47 000 Stellen 26 000 außerhalb der USA liegen.

Die **langfristigen globalen Aussichten** für die Automobilindustrie sind jedoch günstig. Man rechnet mit einer Verdopplung, wenn nicht Verdreifachung der weltweiten Nachfrage nach Kraftfahrzeugen in den nächsten 20 Jahren infolge der erwarteten Massenmotorisierung in den Schwellenländern. Die Notwendigkeit, Autos umweltfreundlicher zu machen, eröffnet neue Einsatzmöglichkeiten für innovative Technik. Und weil wegen des gegenwärtigen Nachfragerückgangs in gesättigten Märkten wie Europa und USA die Erneuerung des dortigen Fahrzeugbestands langsamer vonstatten geht, ist ein späteres Anziehen der Nachfrage um so wahrscheinlicher. Die Automobilindustrie der EU muss deshalb in die Lage versetzt werden, die Rezession zu überstehen und bei Rückkehr der Nachfrage diese für sich zu nutzen.

2. DIE POLITISCHE REAKTION

Aufbauend auf der 2005 erneuerten Lissabonner Partnerschaft für Wachstum und Beschäftigung, in der die Automobilbranche als Aktivposten Europas bezeichnet wird, wird die Branche im **Europäischen Konjunkturprogramm**¹ als einer der Bereiche benannt, in denen politische Maßnahmen dringlich sind. Vorrangiges Ziel dieser Maßnahmen ist, der europäischen Industrie so über die Krise zu helfen, dass sie gestärkt aus ihr hervorgeht und für den globalen Wettbewerb besser gerüstet ist, wenn sich die Marktlage bessert. Sie wird es sein, wenn es der Automobilindustrie gelingt, Technologieführerschaft mit einem Sicherheits- und Umweltschutzniveau von Weltklasse zu verbinden.

Wie im Konjunkturprogramm ausgeführt, müssen nicht nur die Ursachen der heutigen Probleme des Automobilssektors angegangen werden, das muss auch so geschehen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie erhalten bleibt und sich längerfristig noch verbessert. Das heißt insbesondere, dass hohe Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation notwendig sind, um der wachsenden Nachfrage der Verbraucher in Europa und weltweit nach umweltfreundlicheren Autos zu entsprechen. Das rüstet die Branche für das kommende CO₂-arme Zeitalter und ist zugleich ein wichtiger Beitrag zu der von Europa angestrebten deutlichen Senkung der CO₂-Emissionen und zur Sicherung der Energieversorgung.

Die Bewältigung der Krise ist **in erster Linie Sache der Branche selbst**, ihrer Unternehmen und ihres Managements. Die Branche muss ihre strukturell bedingte mangelnde Produktivität und Kapazitätsauslastung so verbessern, dass sie langfristig wettbewerbsfähiger und nachhaltiger wird.

¹ Mitteilung der Kommission an den Europäischen Rat vom 26.11.2008 – Europäisches Konjunkturprogramm - KOM(2008) 800.

Die EU und ihre Mitgliedstaaten können im Rahmen ihrer allgemeinen Industriepolitik außerdem darauf hinwirken, dass der Automobilbranche **günstige Rahmenbedingungen** geschaffen werden. Sie können auch den fairen Wettbewerb in offenen globalen Märkten fördern. Gezielte und befristete **öffentliche Unterstützung** auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene kann der Branche helfen, die Krise zu überstehen und die nachteiligen Auswirkungen der voraussichtlich notwendigen Umstrukturierung auf die Beschäftigung abzufedern. Diese Unterstützung sollte nach Möglichkeit durch horizontale politische Instrumente für die gesamte Industrie und in einer Kombination von Maßnahmen auf europäischer und auf nationaler Ebene gewährt werden. Auf einem informellen Treffen vom 16. Januar schlossen sich die zuständigen Minister der Mitgliedstaaten dieser Sichtweise an und einigten sich auf eine Reihe von Grundsätzen für ihre Krisenbewältigungsmaßnahmen wie offene Märkte, fairer Wettbewerb, Wahrung der Prinzipien der besseren Rechtsetzung, Zusammenarbeit und Transparenz.

Es kommt darauf an, dass die auf nationaler Ebene getroffenen Maßnahmen **kohärent, wirksam und koordiniert** sind. Da die besondere Bedeutung der europäischen Automobilindustrie weitgehend daher rührt, dass sie weit in die übrige Wirtschaft hineinwirkt, ist es besonders wichtig, dass der Binnenmarkt weiterhin störungsfrei funktioniert, wettbewerbsneutral bleibt und gleiche Bedingungen für alle bietet. Damit wird zugleich die Solidarität der Mitgliedstaaten gewährleistet.

In ihrem Europäischen Konjunkturprogramm hat die Kommission die Hilfsmaßnahmen für die Automobilindustrie in ihren Grundzügen festgelegt. Einige dieser Maßnahmen sind allgemeiner Art, andere sind speziell für die Automobilindustrie konzipiert. **Hauptziele** der vorgesehenen Maßnahmen sind: (1) Ankurbelung der Nachfrage zur Milderung der Auswirkungen der Kreditklemme; (2) Förderung der Anpassung an den Strukturwandel durch Minderung der damit verbundenen Kosten, vor allem für Arbeitnehmer, und Förderung der beruflichen Fortbildung; (3) Förderung der Modernisierung von Industriebetrieben im Hinblick auf eine dauerhafte globale Wettbewerbsfähigkeit und (4) Unterstützung der Branche bei dem von der drohenden Klimaveränderung erzwungenen radikalen technischen Wandel. Zwar ist schon einiges geschehen, doch muss dafür gesorgt werden, dass diese Maßnahmen vollständig, wirksam und kohärent umgesetzt werden.

a) Rahmenbedingungen und CARS 21

Im Verlauf der CARS-21-Konsultationen hat die Kommission einen mittel- bis langfristigen, koordinierten und vorhersehbaren politischen Rahmen für die Automobilindustrie entwickelt, der auf der Grundlage des ständigen Dialogs und der Konsultation mit allen wichtigen Interessenträgern aufbaut. In der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage kommt einer klaren Ausrichtung auf langfristige Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation, Sicherheit und Umweltverträglichkeit eine noch stärkere Bedeutung zu. Aus diesem Grunde bekräftigt die Kommission erneut ihre Entschlossenheit, die Empfehlungen des CARS-21-Prozesses (siehe Anhang 1) unter Beachtung des Grundsatzes einer besseren Rechtsetzung in vollem Umfang zu berücksichtigen. Die Kommission will dafür sorgen, dass im Rahmen des weiteren Vorgehens im Anschluss an CARS 21 ein kohärentes, koordiniertes und zukunftsorientiertes Konzept für Straßenverkehr der Zukunft und eine nachhaltige Mobilität verfolgt wird. Angesichts der Auswirkungen der gegenwärtigen Krise wird die Kommission Kosten und Nutzen aller neuen Legislativinitiativen gegeneinander abwägen und, soweit möglich, versuchen, der Wirtschaft neue Belastungen zu ersparen.

b) Zugang zu Finanzierungsmitteln und kontinuierliche Investitionen in Innovation und Forschung

Finanzierungsmittel müssen wieder zu angemessenen Konditionen erhältlich sein und die Liquidität muss wiederhergestellt werden, so dass rentable Unternehmen nicht aus dem Markt gedrängt werden und private Verbraucher die für Neuwagenanschaffungen nötigen Kredite erhalten. Vorrangiges Ziel der Maßnahmen zur Gesundung der Wirtschaft bleibt die Funktionsfähigkeit des Finanzsystems. Besonders wichtig ist dies im Automobilsektor, wo die private Nachfrage weitgehend kreditfinanziert wird. Die Automobilindustrie wird in Forschung und Innovation investieren müssen, insbesondere in die Entwicklung neuer Motoren, die die strengen europäischen Grenzwerte für die CO₂-Emissionen einhalten müssen, die ab 2012 in Kraft treten. Die neuen Fahrzeuge werden auch strengere Grenzwerte für Schadstoffemissionen und höhere Sicherheitsanforderungen einhalten müssen. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, die Unternehmen beim Zugang zur Finanzierung zu unterstützen.

Der Zugang zu Finanzierungsmitteln ist nicht nur für die Zukunft der europäischen Automobilindustrie, sondern für die Wirtschaft insgesamt von Bedeutung. **In erster Linie** sollte er durch **Maßnahmen zur Unterstützung des Finanzsektors** auf europäischer und nationaler Ebene gefördert werden. Mit der Annahme der Mitteilung über die Anwendung der Vorschriften für staatliche Beihilfen auf den Bankensektor² und der Mitteilung über die Rekapitalisierung von Finanzinstituten in der derzeitigen Finanzkrise³ hat die Kommission bereits erste wichtige Schritte unternommen. In Bezug auf den Automobilsektor ist darauf hinzuweisen, dass die unternehmenseigenen Finanzierungsinstitute der Fahrzeughersteller möglicherweise auch für Beihilfen im Rahmen der von der Kommission für den Bankensektor verabschiedeten Programme in Betracht kommen. Darüber hinaus erkennt die Kommission die potenzielle Gefahr der **Liquiditätsprobleme, insbesondere im Zuliefersektor**, und wird in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und den Mitgliedstaaten prüfen, wie der Kreditfluss an die KMU, darunter auch an die Automobilzulieferer, verbessert werden kann.

Der im Dezember 2008 angenommene (und am 25. Februar 2009 geringfügig angepasste) neue **„Vorübergehende Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen“**⁴ sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, Unternehmen mit Liquiditätsproblemen Beihilfen zu gewähren. Als typische, nach dieser Rahmenregelung genehmigte Instrumente können hier subventionierte Kredite und Bürgschaften sowie subventionierte Kredite für die Herstellung umweltfreundlicher Produkte, darunter auch Kraftfahrzeuge, angeführt werden. Hierbei ist zu betonen, dass bei der Gewährung von Beihilfen auf der Grundlage dieser Rahmenregelung die Binnenmarktregeln vollständig beachtet werden müssen, um Verzerrung und Fragmentierung des Marktes zu vermeiden. Diese Regelung gilt nur für Unternehmen, deren Schwierigkeiten nicht schon vor der gegenwärtigen Krise bestanden. Bei Unternehmen, deren Schwierigkeiten überwiegend von strukturellen Problemen und weniger von der gegenwärtigen Krise herrühren,

² Mitteilung über die Anwendung der Vorschriften für staatliche Beihilfen auf Maßnahmen zur Stützung von Finanzinstituten im Kontext der derzeitigen globalen Finanzkrise, Dezember 2008 (ABl. C 16 vom 22.1.2009, S. 1), überarbeitet am 25.2.2009 - K(2009) 1270.

³ Mitteilung der Kommission - Die Rekapitalisierung von Finanzinstituten in der derzeitigen Finanzkrise: Beschränkung der Hilfen auf das erforderliche Minimum und Vorkehrungen gegen unverhältnismäßige Wettbewerbsverzerrungen (ABl. C 10 vom 15.1.2009, S. 2).

⁴ Vorübergehender Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen zur Erleichterung des Zugangs zu Finanzierungsmitteln in der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise (ABl. C 16 vom 22.1.2009, S. 1).

dürfen staatliche Beihilfen nur gewährt werden, wenn ein Umstrukturierungsplan zur Sicherung der langfristigen Existenzfähigkeit des Unternehmens aufgestellt wurde, entsprechend dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit dieser Branche zu fördern.

Die umfangreiche Palette der „**traditionellen**“ **Rechtsinstrumente für staatliche Beihilfen** (siehe Liste in Anhang 2), die den Mitgliedstaaten für die Unterstützung ihrer Industriebranchen zur Verfügung stehen, ist auch sehr gut geeignet, Forschung und Innovation, die ökologische Entwicklung und wo erforderlich die Umstrukturierung der Automobilindustrie zu fördern, ohne dass dadurch ungleiche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt entstehen.

In Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank und den Mitgliedstaaten wird die Kommission die Industrie bei ihren Bemühungen unterstützen, auch in der Rezession **weiterhin in Zukunftstechnologien zu investieren** (insbesondere in solche zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit, etwa für sparsamere Motoren, und alternative Antriebssysteme). Diese Maßnahmen werden in erster Linie über die **Europäische Investitionsbank** und innerhalb des **7. Forschungsrahmenprogramms** durchgeführt.

Die EIB hat bereits die Summe der für die Automobilbranche vorgesehenen Kredite, insbesondere im Rahmen der neuen europäischen Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr, auf je 4 Mrd. Euro für die Jahre 2009 und 2010 aufgestockt. Für Kredite für die Automobilindustrie können auch horizontale Programme in Anspruch genommen werden, insbesondere Programme zur Förderung der KMU, der Konvergenz und der Sicherheit. Die Projektbearbeitung ist bereits gut vorangeschritten, so dass die EIB im März voraussichtlich Projekte für den Automobilssektor im Werte von 3,8 Mrd. Euro genehmigen wird, während weitere Projekte im Gesamtwert von 6,8 Mrd. Euro in Vorbereitung sind. Die Kommission und die EIB werden ihre enge Zusammenarbeit fortsetzen, damit die bereitgestellten Mittel so wirksam wie möglich eingesetzt werden können. Die Möglichkeit einer weiteren Aufstockung der für die Jahre 2009 und 2010 vorgesehenen Darlehensmittel wird laufend überprüft. Die Verfahren für die Gewährung von Unterstützung wurden gestrafft, so dass nun Entscheidungen über einen Antrag auf Beihilfe in kürzester Zeit getroffen werden können, wobei weiterhin strenge Prüfverfahren gelten, damit die langfristige Rentabilität der Investitionen gewährleistet ist.

Diese Maßnahmen werden unterstützt durch eine **Forschungspartnerschaft** zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor zum Thema Mobilität der Zukunft mit einem Gesamthaushalt von ca. 1 Mrd. Euro unterstützt. Entsprechend den Vorarbeiten im Rahmen des 7. RP und den jeweiligen europäischen Technologieplattformen wird sich diese Partnerschaft hauptsächlich mit der Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge – darunter Personenkraftwagen, Busse, Stadtfahrzeuge und Lastkraftwagen – befassen, aber auch mit anderen damit zusammenhängenden Themen, wie Infrastruktur und Logistik. Darüber hinaus sollten alle Möglichkeiten der weiteren verwaltungstechnischen Vereinfachung öffentlicher FuE-Programme und öffentlich-privater FuE-Partnerschaften genutzt werden. Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten ferner auf, Projekte im Bereich Umweltforschung zu unterstützen und die Investitionen in Infrastrukturen für umweltfreundlichen Verkehr zu erhöhen, etwa für Fahrzeuge mit Elektroantrieb und Wasserstofffahrzeuge, wobei die Maßnahmen zur Vermeidung kostspieliger Überlappungen und zur Maximierung der Wirkung entsprechend zu koordinieren sind.

Schließlich arbeitet die Kommission daran, die erforderlichen **Normen** auf den Weg zu bringen, mit denen künftige technische Lösungen rechtlich etabliert und damit für den gesamten Binnenmarkt vereinheitlicht werden.

c) Stärkung der Nachfrage nach Neufahrzeugen und beschleunigte Erneuerung des Fahrzeugbestands

Die Mitgliedstaaten haben Maßnahmen auf der Nachfrageseite ergriffen, da sie das wirksamste **Mittel gegen den kurzfristigen Nachfragerückgang und für die Stärkung des Verbrauchervertrauens** sind. Da neun Mitgliedstaaten bereits Recycling- und Verwertungsprogramme für Fahrzeuge („Abwrackprämien“) eingeführt haben und weitere Länder solche Maßnahmen erwägen, hat die Kommission am 16. Februar 2009 ein erstes Treffen mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten organisiert, um die Transparenz aller Initiativen zu gewährleisten und den Austausch bewährter Verfahren zu ermöglichen. Die Kommission hat mit den Mitgliedstaaten gemeinsame Grundsätze erörtert, die eine reibungslose Einführung solcher Förderprogramme ermöglichen sollen (siehe Anhang 3). Weiterhin hat sich die Kommission dazu verpflichtet, für diese Programme das Genehmigungsverfahren der Richtlinie 98/34/EG zu beschleunigen.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, zur kurzfristigen Ankurbelung der Nachfrage nach umweltfreundlicheren und verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen die Möglichkeiten der **öffentlichen Beschaffung** voll auszuschöpfen. Ferner wird geprüft, ob es möglich ist, Investitionen in Infrastrukturen und in die Erneuerung des Fahrzeugbestands öffentlicher Stellen, u. a. in schwere Nutzfahrzeuge, vorzuziehen.

d) Erhaltung von Qualifikationen, Sicherung von Arbeitsplätzen und Minimierung der Sozialkosten

Die Beschäftigungsaussichten im Automobilsektor geben Anlass zu ernster Besorgnis und verdienen uneingeschränkte Beachtung auf politischer Ebene. Die Mitgliedstaaten werden erhebliche Herausforderungen bewältigen müssen, wobei einige Regionen besonders stark betroffen sein könnten.

Angesichts dieser Lage haben die europäischen Sozialpartner und Branchenverbände im Oktober 2007 eine „**Europäische Partnerschaft für die Antizipierung des Wandels in der Automobilindustrie**“ initiiert. In Rahmen dieser Partnerschaft wird ein umfassendes zweijähriges Arbeitsprogramm durchgeführt, mit dem die sozialen Auswirkungen der Umstrukturierung frühzeitig erkannt und abgemildert werden sollen.

Zur Bewältigung der **Sozialkosten der Anpassung und zur Sicherung des für die künftige Wettbewerbsfähigkeit der Industrie erforderlichen Qualifikationsniveaus** können verschiedene EU-Mittel und politische Instrumente mobilisiert werden. Der Einsatz dieser Mittel und Instrumente sollte langfristig einen Übergang zu anderen Produktionsformen unterstützen und eventuell erforderliche Umstrukturierungen nicht ausschließen. Entsprechende Maßnahmen kommen zwar in allen Branchen zur Anwendung, für die Automobilbranche mit ihrer Lieferkette sind sie jedoch besonders wichtig, da sie beträchtliche Überkapazitäten hat.

Die Kommission hat bereits eine Erhöhung der Vorschusszahlungen aus dem **Europäischen Sozialfonds (ESF)** sowie eine Vereinfachung der entsprechenden Kriterien vorgeschlagen. Diese Mittel können für die Umsetzung folgender Maßnahmen zur Erhaltung von Arbeitsplätzen und zur Bekämpfung der Erwerbslosigkeit in der Automobilindustrie

verwendet werden: i) Förderung von Teilzeitarbeitskräften durch Finanzierung der Ausbildung und von Teilen der Arbeits- und Lohnnebenkosten; ii) Förderung der Restrukturierung einzelner Unternehmen und des Sektors insgesamt; iii) Finanzierung von Umschulungen; iv) Antizipation des Wandels und entsprechende Anpassung der Qualifikationen. Es gibt bereits erfolgreiche Beispiele für Umstrukturierungen in der Automobilindustrie unter Einsatz von Mitteln aus dem ESF, die als Orientierung dienen können.

Weiterhin sollte gründlich geprüft werden, ob und wie die aus den Mitteln des **Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF)** finanzierten Interventionsmechanismen genutzt werden können. Der EGF ist bereits bei vier Projekten aus dem Automobilsektor tätig geworden und ein fünftes Projekt ist in Vorbereitung. Nach Annahme des jüngsten Vorschlags der Kommission durch das Europäische Parlament und den Rat wird die Verfügbarkeit dieser Mittel weiter verbessert. Dadurch wird ein rascherer Einsatz der Fondsmittel ermöglicht, wobei für einen begrenzten Zeitraum Interventionen allein im Kontext der gegenwärtigen wirtschaftlichen Krise, ohne Verbindung zu Fragen der Globalisierung, möglich sein werden.

e) Offene Märkte und fairer Wettbewerb weltweit

In Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit sind die Staaten versucht, ihre Industrie durch Errichtung von Handelsschranken zu schützen. **Ein fairer Wettbewerb auf offenen Märkten** kann helfen, die gegenwärtige Krise zu bewältigen, protektionistische Maßnahmen bergen dagegen die Gefahr, die Krise weiter zu verschärfen. Die EU will möglichst keine Handelsschranken gegenüber Drittländern errichten. Im Gegenzug erwartet sie das gleiche von ihren Handelspartnern und duldet keine Rückkehr zum Protektionismus.

Die Kommission wird aufmerksam die internationale Entwicklung verfolgen und den **internationalen Dialog** fördern, insbesondere mit den wichtigsten Handelspartnern der EU – USA, Japan, Korea und China. In Zusammenarbeit mit diesen Ländern wird sich die Kommission dafür einsetzen, die Weltmärkte offen zu halten und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

3. STÄRKUNG DER PARTNERSCHAFT

Die Kommission ist entschlossen, die Mitgliedstaaten und andere Akteure zusammenzubringen, um ein kohärentes und koordiniertes Vorgehen bei der Unterstützung der europäischen Automobilindustrie zu gewährleisten. Sie wird die Fortschritte laufend überprüfen. Zur Stärkung des CARS-21-Prozesses schlägt die Kommission die Einrichtung eines Diskussionsforums für Vertreter der Mitgliedstaaten, der Automobilindustrie (Hersteller und Zulieferer) und der Gewerkschaften vor. Das Diskussionsforum soll in erster Linie als Plattform für Dialog und Austausch von Informationen und bewährten Verfahren dienen. Es soll der Automobilindustrie bei der Umstrukturierung helfen, damit sie sich auf den Weltmärkten behaupten kann, wobei es vorrangig gilt, die Fachkräfte in der Branche zu halten und Arbeitnehmer für ihre künftigen Aufgaben und neue Arbeitsplatzprofile in diesem und in anderen Sektoren fortzubilden.

Eine weitere Aufgabe des Diskussionsforums wird die Überwachung der Entwicklung in folgenden Bereichen sein:

- Wiederbelebung der **privaten Nachfrage** und Frontloading der **öffentlichen Nachfrage**;
- finanzielle Unterstützung der **Forschung**;
- aktive Unterstützung des Abbaus von **Überkapazitäten** bei Weiterbeschäftigung **qualifizierter Arbeitskräfte** aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds und des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung;
- strikte Umsetzung der **CARS-21-Empfehlungen**, insbesondere für eine bessere Rechtsetzung und für die Abwägung von Kosten und Nutzen aller eventuellen neuen Legislativinitiativen, damit neue Belastungen für die Wirtschaft möglichst vermieden werden.

Die Kommission ist bereit, das Potenzial des TEC für eine Intensivierung des Dialogs mit den USA über die Lage der amerikanischen Automobilhersteller und ihre Auswirkungen auf die EU voll auszuschöpfen.

Anhang 1: Schlussfolgerungen der CARS 21-Halbzeitüberprüfung

Anhang 2: Zusammenstellung von Rechtsinstrumenten für staatliche Beihilfen

Anhang 3: Leitlinien für Abwrackprämien