



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 5.3.2025
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

DE

DE

1. Einleitung

Die Automobilindustrie ist ein zentraler Motor des europäischen Wohlstands und ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Identität. Seit der Erfindung des Automobils sind europäische Hersteller weltweit führend und produzieren symbolträchtige Marken, die hohe Standards in Bezug auf Innovation und Exzellenz setzen. Heute entfallen auf den Sektor 1 Billion EUR am BIP, ein Drittel der privaten Investitionen in Forschung und Entwicklung in der EU sowie 13 Millionen direkte und indirekte Arbeitsplätze in Europa. Bei Nutzfahrzeugen halten europäische Lkw-Hersteller einen Anteil von mehr als 40 % am Weltmarkt.¹ Die führende Rolle der europäischen Automobilindustrie erfährt weltweit Bewunderung.

Derzeit vollzieht der Sektor jedoch einen Strukturwandel von beispielloser Geschwindigkeit und Größenordnung. Der Übergang zu sauberer Mobilität beschleunigt sich. 2024 war bereits jedes fünfte Fahrzeug, das weltweit verkauft wurde, ein Elektrofahrzeug. Gleichzeitig führt die rasche Integration digitaler Technologien wie KI, Software-, Sensor- und Kommunikationstechnik zusammen mit der zunehmenden Bedeutung digitaler Dienste und Konnektivität zu tiefgreifenden Änderungen des Sektors. **Die europäische Automobilindustrie muss daher den Übergang zu emissionsfreien, vernetzten und zunehmend automatisierten Fahrzeugen unbedingt nicht nur mitvollziehen, sondern auch gestalten.**

Parallel zu diesem Wandel steht unsere Automobilindustrie auch vor ernsten Herausforderungen im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit. Dazu zählen etwa globale Lieferkettenrisiken und die Abhängigkeit von Rohstoffen und Batterieeinfuhrn, eine nach wie vor zu große Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, der harte Wettbewerb um Talente, Kostendifferenzen bei wichtigen Inputs und ein immer volatileres geopolitisches Umfeld. Europäische Unternehmen laufen Gefahr, bei strategischen Schlüsseltechnologien wie Batterien, Software, Infotainment-Systemen und autonomem Fahren zurückzufallen und haben über zahlreiche Rohstoffe häufig weniger direkte Kontrolle, während außereuropäische Wettbewerber oft durch entschlossene Industriestrategien unterstützt werden und staatliche Unterstützung in unterschiedlicher Form erhalten.

Wir stehen an einem entscheidenden Moment für die europäische Automobilindustrie – entschiedenes Handeln ist erforderlich, und die Europäische Union (EU) ist entschlossen, die Branche bei ihrer Transformation zu unterstützen.

Dies ist das Ziel dieses Aktionsplans, der auf dem Kompass für Wettbewerbsfähigkeit, dem Deal für eine saubere Industrie und einer Vielzahl von Konsultationen beruht, die in den letzten Wochen von der Präsidentin der Kommission und mehreren Kommissionsmitgliedern geleitet wurden und an denen mehr als 100 Organisationen aktiv teilnahmen². Er sieht in den folgenden **fünf Schlüsselbereichen** konkrete Maßnahmen zur Sicherung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und zur Aufrechterhaltung einer starken europäischen Produktionsbasis vor: 1) Innovation und Digitalisierung, 2) saubere Mobilität, 3) Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Lieferketten, 4) Kompetenzen und soziale Dimension sowie 5) faire Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen für Unternehmen.

¹ Statista Market Insights, Januar 2025.

² Ergänzt wurden diese Konsultationen, die zwischen dem 30. Januar und dem 20. Februar stattfanden, durch eine öffentliche Konsultation, bei der mehr als 1900 Antworten eingingen.

2. Die fünf Säulen des Aktionsplans für die Automobilindustrie

2.1 Innovation und Digitalisierung

Im Interesse ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit muss die europäische Automobilindustrie beim Übergang zu Software- und KI-gestützten vernetzten und autonomen Fahrzeugen dringend zu einer Führungsrolle zurückfinden. Das Fahrerlebnis sowohl für Fahrer als auch für Insassen wird zunehmend durch Software bestimmt, wobei neue Anwendungen wie automatisiertes und autonomes Fahren, Kommunikation und Infotainment eine immer wichtigere Rolle spielen. Diese Elemente entwickeln sich rasch zu wichtigen strategischen Unterscheidungsmerkmalen, bei denen Fahrzeughersteller (Originalgerätehersteller) Spitzenleistungen hervorbringen müssen, aber derzeit Gefahr laufen, hinter Wettbewerbern aus Drittländern zurückzufallen.

Förderung des autonomen Fahrens und Stärkung des Binnenmarkts für autonome Fahrzeuge

Autonome Antriebstechnologien sind ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit und werden einen erheblichen Teil des künftigen Mehrwerts auf sich vereinen. So wird erwartet, dass sie bis 2035 im Automobilsektor weltweit einen Mehrwert von bis zu 400 Mrd. EUR generieren werden.

Testumgebungen für autonomes Fahren

In der EU sind die Bedingungen für Straßentests und den gewerblichen Betrieb vollständig autonomer Fahrzeuge nicht so günstig wie in den USA und China. Dies ist für die Wettbewerber in letzteren Rechtsräumen ein bedeutender Vorteil.

Zur Förderung der Marktreife und Vermarktung autonomer Fahrzeuge wird die Kommission mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, damit rasch mindestens drei **große grenzüberschreitende Testumgebungen, entsprechende Reallabore und europäische Korridore für automatisiertes Fahren eingerichtet werden**. Auch mittelgroße Städte, die eine Vorreiterrolle spielen wollen, könnten einbezogen werden. Diese Testumgebungen sollen großmaßstäbliche Pilottests autonomer Fahrzeuge sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ermöglichen. Die Kommission beabsichtigt zudem, verstärkt das Potenzial zu prüfen, automatisierte Fahrzeuge mithilfe der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur in das Verkehrssystem zu integrieren.

Auf dem Weg zu einem Binnenmarkt für autonomes Fahren

Das rechtliche Umfeld für vernetzte und autonome Mobilität ist derzeit noch fragmentiert. Nur wenige Mitgliedstaaten verfügen bisher über nationale Verkehrs vorschriften, die autonome Fahrzeuge auf ihren Straßen zulassen, sodass das Potenzial des Binnenmarkts für autonomes Fahren nicht erschlossen werden kann. Die Zusammenarbeit zwischen den Entwicklern und Herstellern dieser Fahrzeuge sowie zwischen den Straßen- und Infrastrukturbetreibern ist dabei von zentraler Bedeutung. Um die Vorteile unseres Binnenmarkts zu nutzen und die rasche Einführung vernetzter und autonomer Mobilität zu erleichtern, müssen **der Rechtsrahmen und die Governance auf EU-Ebene** stärker harmonisiert werden. Die Kommission wird im Hinblick auf dieses Ziel Maßnahmen ergreifen.

Zudem wird die Kommission den **Rechtsrahmen für autonome Fahrzeuge** mit hoher Priorität weiterentwickeln und dabei zunächst **2025 die Zulassung unbegrenzter Serien von Fahrzeugen**

mit automatisierten Parksystemen und 2026 weitere Anwendungsfälle (z. B. „Hub-to-Hub“-Güterbeförderung) genehmigen, bei denen die Sicherheit gewährleistet ist. Darüber hinaus wird die Kommission **detaillierte Vorschriften ausarbeiten, um die Erprobung von ADS (automatisierten Fahrsystemen) und ADAS (fortgeschrittenen Fahrerassistenzsystemen) vor deren Einführung auf öffentlichen Straßen stärker zu unterstützen**. Für die Erprobung innovativer ADAS- und ADS-Technologien auf öffentlichen Straßen in Europa sind in der Regel Genehmigungen erforderlich, die auf Ausnahmen von den nationalen Vorschriften beruhen, sodass mehrere Genehmigungen in verschiedenen Mitgliedstaaten beantragt werden müssen. Die Kommission wird **Anfang 2026 harmonisierte Genehmigungsverfahren vorschlagen, um alle Tests von ADAS und ADS auf öffentlichen Straßen in der gesamten EU zu erleichtern**.

Leitinitiativen:

Einrichtung großer grenzüberschreitender Testumgebungen für autonome Fahrzeuge ab 2026.

Stärkung des Rechtsrahmens und der Binnenmarktintegration für autonomes Fahren in Europa: i) durch Vorschriften für unbegrenzte Serien automatisierter Fahrsysteme bis 2026; ii) durch harmonisierte Vorschriften für die Erprobung von ADAS und ADS auf öffentlichen Straßen bis 2026 iii) sowie durch harmonisierte Vorschriften für deren Einführung in der gesamten EU.

Förderung der Entwicklung des vernetzten und automatisierten europäischen Fahrzeugs der Zukunft

Chips, Software und KI sind die drei Kernelemente des vernetzten und automatisierten Fahrzeugs der Zukunft. Wenngleich auf europäische Automobilhersteller und -zulieferer 45 % der weltweiten FuE-Investitionen im Automobilsektor entfallen, werden sie in diesem Bereich durch Technologieunternehmen und neue „digitale“ Automobilakteure außerhalb Europas herausgefordert. Um neue Abhängigkeiten sowie den Verlust von Mehrwert und die Abwanderung von Arbeitsplätzen in Drittländer zu verhindern, **muss die EU ihre eigenen industriellen Kapazitäten für die für saubere, vernetzte und automatisierte Fahrzeuge erforderliche Software und IT-Hardware ausbauen**. Dies bedeutet auch, dass diese Software und Ausrüstung geeignet sein müssen, weltraumgestützte Daten und Dienste für Navigation, Hochpräzisionspositionierung, Erdbeobachtung und sichere Konnektivität zu nutzen, die von den EU-Systemen Galileo/EGNOS, Copernicus bzw. bald auch IRIS bereitgestellt werden.

Europäische Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge

Um gemeinsame Software- und digitale Hardware-Bausteine zu entwickeln, müssen die europäischen Akteure im Einklang mit den EU-Wettbewerbsvorschriften eng zusammenarbeiten. Auf diese Weise könnten erhebliche Ressourcen eingespart werden. Automobilhersteller könnten bei der Technologieentwicklung zusammenarbeiten und diese damit beschleunigen, wobei sie ihre Ressourcen auf die Elemente konzentrieren, die bei den Kunden den Unterschied ausmachen.

Die Kommission wird daher die ***Europäische Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge*** unverzüglich ins Leben rufen und dabei auf den in der [Initiative Europäisches Fahrzeug der Zukunft und den automobilbezogenen Partnerschaften von Horizont Europa](#), insbesondere 2Zero, CCAM und dem Gemeinsamen Unternehmen für Chips, geleisteten Vorarbeiten aufbauen. Die Allianz wird eine kritische Masse europäischer Automobilakteure einschließlich KMU umfassen, um die Entwicklung der nächsten Generation von Fahrzeugen zu prägen, und sich dabei auf gemeinsame Architekturelemente, gemeinsame europäische Hardware- und Software-Bausteine

sowie deren Normung konzentrieren. Auf der Grundlage eines gemeinsamen Innovationsfahrplans wird die Allianz folgende Hauptaufgaben übernehmen:

- **Entwicklung einer Softwareplattform für softwaredefinierte Fahrzeuge:** Die Allianz wird auf der Grundlage modernster Open-Source-Softwarebausteine eine EU-weite offene Plattform für softwaredefinierte Fahrzeuge sowie für Schnittstellen, Normen und Instrumente entwickeln.
- **Entwicklung einer bordeigenen Rechenarchitektur für softwaredefinierte Fahrzeuge:** Autonomes Fahren erfordert zentralisierte fortgeschrittene Rechenkapazitäten an Bord. Die Allianz wird eine Rechenplattform entwickeln, die zukunftssicher, anpassbar, flexibel und energieeffizient ist, Echtzeitleistung erbringen kann und fortschrittlichere Prozessoren umfasst, einschließlich KI-Chips, wobei auch darauf geachtet wird, dass softwaredefinierte Fahrzeuge skalierbar und leicht nachrüstbar bleiben.
- **Entwicklung innovativer KI-Lösungen für die Automobilindustrie:** Entwicklung sektorspezifischer generativer KI-Modelle und -Algorithmen, die unter anderem autonomes Fahren, die Optimierung des Betriebs vernetzter Fahrzeuge in der Verkehrs- und Ladeinfrastruktur sowie ein wirksames Batteriemanagement oder eine KI-gestützte vorausschauende Wartung ermöglichen.
- **Einrichtung einer dezentralen großmaßstäblichen Pilotanlage im Zeitraum 2026/2027:** Die Anlage wird als kollaboratives Umfeld für die Industrie im Bereich **softwaredefinierter Fahrzeuge und KI-Technik** sowie als Testumgebung für Innovationen in Anwendungsschichten dienen.
- **Beschleunigung des Übergangs zum autonomen Fahren:** Erarbeitung und Vorlage eines ehrgeizigen Technologiefahrplans für die Entwicklung gemeinsamer Systemkomponenten für autonomes Fahren (Software und Hardware).

Die Allianz ist ein leistungsstarker Mechanismus zur Beschleunigung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der europäischen Industrie in den Bereichen Innovation, Entwicklung und industrielle Ersteinführung von Technologien für vernetztes und autonomes Fahren. Die Kommission ist bereit, auf Ersuchen der Industrie Orientierungshilfen vorzulegen, wie Fahrzeugdaten im Einklang mit dem Wettbewerbsrecht zusammengefasst werden können, um KI-Fortschritte für das autonome Fahren zu erzielen. Zudem wird die Kommission die laufenden technischen Arbeiten der Mitgliedstaaten unterstützen, um einen möglichen **Kandidaten** für ein wichtiges Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (**Important Project of Common European Interest, IPCEI**) für saubere, vernetzte und autonome Fahrzeuge zu ermitteln und dessen Zugänglichkeit für innovative KMU sicherzustellen.

Batterietechnologie der nächsten Generation

Wettbewerber in Drittländern wenden erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen für Forschung und Entwicklung im Bereich künftiger Batterietechnologien auf und erhalten dabei bedeutende staatliche Unterstützung. Die EU setzt im Zuge der Partnerschaft **BATT4EU** im Rahmen von Horizont Europa einen starken Schwerpunkt auf Batterieinnovationen. Dieser Schwerpunkt ist nach wie vor wichtig. Die Kommission wird die gesamte EU-Wertschöpfungskette von Batterien der nächsten Generation, einschließlich des Recyclings, in enger Zusammenarbeit mit Partnerschaften in den Bereichen fortgeschrittene Fertigung und

Werkstoffe unterstützen. Für die Jahre 2025 bis 2027 werden sich die zweckgebundenen Mittel innerhalb des Gesamtbeitrags von Horizont Europa für die Automobilindustrie auf rund 350 Mio. EUR belaufen.

Finanzierung im Rahmen von Horizont Europa

Die Tätigkeiten im Rahmen der Allianz sowie im Bereich der Batterietechnologien der nächsten Generation werden durch gemeinsame öffentliche und private Investitionen im Rahmen einschlägiger Partnerschaften von Horizont Europa unterstützt. Im Zeitraum 2025-2027 werden im Zuge des Programms 1 Mrd. EUR für die Automobilindustrie bereitgestellt, einschließlich relevanter Tätigkeiten, die über den Europäischen Innovationsrat finanziert werden. In Zukunft könnten spezielle Partnerschaften für bestimmte Tätigkeiten in einem eigenen gemeinsamen Unternehmen für die Automobilindustrie zusammengeführt werden. Dies gilt unbeschadet des Pakets im Rahmen des nächsten MFR-Vorschlags.

Mobilisierung privater Investitionen zur Förderung von Innovationen in Europa

Wie im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit und im Deal für eine saubere Industrie angekündigt, wird die Kommission mit der EIB-Gruppe und privaten Investoren zusammenarbeiten, um ein **TechEU-Investitionsprogramm** einzuleiten, das dazu beitragen soll, im Zusammenspiel mit dem relevanten Projektpool des Europäischen Innovationsrats die Finanzierungslücke für disruptive Innovationen zu schließen, die industriellen Kapazitäten Europas zu stärken und die Expansion von Unternehmen, die in innovative Technologien investieren, zu unterstützen. Im Automobilsektor könnte TechEU Investitionen in FEI auf den Gebieten unterstützen, die künftige strategische Technologien, Digitalisierung, KI-Anwendungen sowie die Einführung fortgeschrittener industrieller Fertigungs- und Lieferkettenkapazitäten und die Weiterentwicklung strategischer und wettbewerbsfähiger Technologien durch Originalgerätehersteller, Zulieferer und innovative Technologieunternehmen betreffen, einschließlich der Entwicklung der Lieferkette für Batteriezellentechnologien.

Leitinitiativen:

Einrichtung der Europäischen Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge im Jahr 2025.

Förderung von Forschung und Innovation im Bereich der vernetzten und automatisierten Mobilität sowie der Entwicklung von Batterietechnologien der nächsten Generation im Rahmen von Horizont Europa.

Weitere Maßnahmen:

Zusammenarbeit mit der EIB-Gruppe und dem Privatsektor bei der Einführung des TechEU-Investitionsprogramms für expandierende Jungunternehmen, auch für den Aufbau der Lieferkette für Batteriezellentechnologien.

Cybersicherheit

Die Hardware- und Softwarekomponenten vernetzter und automatisierter Fahrzeuge werfen wichtige Sicherheitsfragen auf. Die Kommission wird **auf der Grundlage einer laufenden Bewertung der Cybersicherheitsrisiken von vernetzten Fahrzeugen im Rahmen der NIS-2-Richtlinie konkrete Folgemaßnahmen treffen**, erforderlichenfalls auch im Rechtsrahmen für Kraftfahrzeuge, und Möglichkeiten für den Aufbau einer europäischen industriellen Wertschöpfungskette für kritische Komponenten ausloten. Parallel dazu wird die Kommission im

Einklang mit der EU-Strategie für wirtschaftliche Sicherheit im Dialog mit ihren internationalen Partnern und insbesondere den G7 einen gemeinsamen Standpunkt zu Cybersicherheitsrisiken und potenziellen Maßnahmen zur Risikominderung für vernetzte Fahrzeuge entwickeln. Dies ist wichtig, um eine weitere Fragmentierung des Weltmarkts zu vermeiden. Zudem wird sie wirtschaftliche Sicherheitsstandards entwickeln, um Risiken in der Lieferkette, wie einer übermäßigen Abhängigkeit, dem Einsatz von Lieferungen als Druckmittel, Überkapazitäten, Technologierisiken sowie Cybersicherheits- oder Sicherheitsrisiken, zu begegnen.

Weitere Maßnahmen:

Fortsetzung der Bemühungen um eine ausreichende Cybersicherheit, ohne dabei Innovation und Kommerzialisierung zu behindern.

Entwicklung von Standards für die wirtschaftliche Sicherheit.

Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen

Mit vernetzten und digitalen Fahrzeugen werden erhebliche neue Einkommensströme und ein erheblicher wirtschaftlicher Wert aus Fahrzeugdaten generiert. Dieses Potenzial wird in gewissem Umfang bereits durch die Datenverordnung, die den Zugang zu Daten von vernetzten Geräten wie Fahrzeugen auf Nutzeranfrage ermöglicht, sowie durch die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED), die den Zugang zu batteriebezogenen Daten vorsieht, erschlossen.

Aufgrund zahlreicher Besonderheiten vernetzter Kraftfahrzeuge und des Potenzials ihrer Daten zur Eröffnung neuer Geschäftsmöglichkeiten, auch im Bereich des bidirektionalen und intelligenten Ladens, sind jedoch ergänzende Maßnahmen erforderlich. Die Kommission wird daher **geeignete Maßnahmen treffen**, damit das **gesamte Automobil-Ökosystem von den Daten vernetzter Fahrzeuge profitieren** kann, insbesondere durch die Anwendung der Datenverordnung und der **Leitlinien zu bordeigenen Daten**, die bei Beginn der Anwendung der Datenverordnung veröffentlicht werden. Die Kommission wird nach Bewertung der Auswirkungen der Datenverordnung weitere Maßnahmen in Erwägung ziehen, einschließlich eines Legislativvorschlags über den Zugang zu bordeigenen Daten und der Möglichkeit der Einrichtung einer europäischen Kfz-Datenplattform. Dabei werden auch Cybersicherheitsaspekte berücksichtigt, auch in Bezug auf den Fernzugriff.

Darüber hinaus prüft die Kommission derzeit, ob der bestehende **EU-Wettbewerbsrahmen für vertikale Vereinbarungen auf den Anschlussmärkten für Kraftfahrzeuge** (Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung), auch vor dem Hintergrund der Digitalisierung, nach wie vor zweckmäßig ist.

Leitinitiativen:

Geeignete Maßnahmen für den Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen, einschließlich Leitlinien zur Datenverordnung und erforderlichenfalls eines Legislativvorschlags über den Zugang zu Fahrzeugdaten.

Überprüfung der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (MVGVO) und der Ergänzenden Leitlinien.

2.2 Saubere Mobilität

Auf den Straßenverkehr entfällt immer noch etwa ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Mit Blick auf das EU-Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis zu diesem Zeitpunkt daher um 90 % gesenkt werden. Zur Gewährleistung des Weiteren kommerziellen Erfolgs ist es zudem von entscheidender Bedeutung, dass europäische Originalgerätehersteller, die bereits stark in emissionsfreie Technologien investieren, bei emissionsfreien Fahrzeugen zu ihrer führenden Rolle in Bezug auf Technologie und Produkte zurückfinden. Auf emissionsfreie Fahrzeuge entfällt bereits ein erheblicher Anteil am weltweiten Umsatz, sodass sie sich letztlich zum dominierenden Marktsegment entwickeln werden. Ein starker Binnenmarkt, der EU-weit durch eine angemessene Infrastruktur unterstützt wird, ist dafür eine entscheidende Voraussetzung.

Emissionsnormen

Der Übergang zu einer sauberen Mobilität auf der Straße wird durch CO₂-Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie für neue schwere Nutzfahrzeuge unterstützt, die schrittweise höhere Emissionsreduktionsziele für die Hersteller vorsehen. Diese Normen bieten Investoren entlang der Wertschöpfungskette langfristige Sicherheit und Berechenbarkeit und sehen gleichzeitig ausreichend Vorlaufzeit für einen gerechten Übergang vor. Wenngleich es derzeit auf Europas Straßen fast 6 Millionen emissionsfreie Fahrzeuge gibt, muss diese Zahl noch erheblich gesteigert werden, um die Ziele für 2035 und 2040 zu erreichen.

Die Nachfrage nach batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen war in jüngster Zeit schwächer als erwartet. Nach einem Anstieg um das Sechsfache zwischen 2019 und 2023 gingen die Verkäufe von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen in der EU zwischen 2023 und 2024 leicht um 5,6 % zurück, wobei die Marktanteile von 14,6 % auf 13,6 % sanken und Verzögerungen bei der Markteinführung erschwinglicher Elektrofahrzeugmodelle zu beobachten waren.

Zwar zeigen die Zahlen für Januar 2025 einen Umsatzanteil batteriebetriebener Elektrofahrzeuge von 15 % gegenüber 10,9 % im Januar 2024, doch besteht nach wie vor das Risiko, dass die Nichteinhaltung der Zielvorgaben für die Emissionen von Pkw für 2025 zu erheblichen Sanktionen führt. Die Kommission wird daher **durch eine gezielte Änderung der CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge rasch zusätzliche Flexibilitätsmöglichkeiten vorschlagen**. Im Falle der Verabschiedung würde die Änderung dazu führen, dass die Einhaltung anhand des Gesamtwerts in den Jahren 2025, 2026 und 2027 bewertet wird, sodass die Automobilhersteller eine **Überschreitung der Zielvorgabe in einem oder zwei dieser Jahre durch eine Übererfüllung in einem oder mehreren anderen Jahren ausgleichen** können. Auf diese Weise können die Investitionskapazitäten der Industrie geschützt und das Gesamtziel von 2025 aufrechterhalten werden. Die Kommission ersucht die beiden gesetzgebenden Organe, unverzüglich zu einer Einigung über diese Änderung zu gelangen, da sie dem Sektor Sicherheit verschafft. Wie in den politischen Leitlinien der Kommission erwähnt, führt die Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu Berechenbarkeit für Investoren und Hersteller. Die Europäische Kommission wird die Vorbereitungen für die geplante Überarbeitung der Verordnung beschleunigen. Die Überarbeitung wird auf einer faktengestützten Analyse beruhen, bei der alle relevanten technischen Entwicklungen und die Bedeutung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu emissionsfreier Mobilität berücksichtigt werden.

Leitinitiativen:

Vorschlag zur Änderung der CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, um einen Ausgleich für eine Überschreitung der Zielvorgabe in einem oder zwei Jahren durch eine Übererfüllung in einem oder mehreren anderen Jahren im Zeitraum 2025-2027 zu ermöglichen.

Beschleunigung der Vorbereitungen für die geplante Überarbeitung der Verordnung.

Förderung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen

Unterstützung einkommensschwächerer Nutzer durch Sozialleasing-Systeme

Sozialleasing-Systeme können eine erschwingliche saubere Mobilität für einkommensschwächere Verbraucher unterstützen und gleichzeitig den Verkauf emissionsfreier Fahrzeuge unmittelbar fördern. Die Kommission wird **im ersten Quartal 2025 eine Empfehlung zu Mobilitätsarmut annehmen, in der den Mitgliedstaaten** nahegelegt wird, bei der Umsetzung ihrer nationalen Pläne **im Rahmen des Klima-Sozialfonds Sozialleasing-Programme** für neue und gebrauchte emissionsfreie Fahrzeuge einzuführen, die sich **gezielt an benachteiligte Verkehrsteilnehmer richten**. Sozialleasing (und insbesondere Systeme für die Vermietung oder das Leasing emissionsfreier Fahrzeuge, die sich an benachteiligte Gruppen richten) fallen zudem unter die **Leitlinien zu den Klima-Sozialplänen**, die die Kommission am selben Tag wie diese Mitteilung annimmt.

Beschleunigte Aufnahme von emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensfotten

Unternehmensfotten sind ein wichtiger Teil des europäischen Fahrzeugmarktes. Auf Unternehmensfahrzeuge entfallen derzeit rund 60 % der Pkw-Zulassungen in der EU. Eine schnellere Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensfotten kommt der europäischen Automobilindustrie zugute und wird die verkehrsbedingten Emissionen weiter senken. Damit emissionsfreie Fahrzeuge in angemessenem Umfang in Unternehmensfotten aufgenommen werden, ist es wichtig, verzerrende Subventionen für mit fossilen Brennstoffen betriebene Fahrzeuge einzustellen.

Die Kommission hat mit der Arbeit an einem **Legislativvorschlag zur Dekarbonisierung von Unternehmensfotten** begonnen, mit dem Maßnahmen zur Unterstützung der Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensfotten ohne eine unnötige Belastung von KMU und unter Berücksichtigung u. a. von Nachhaltigkeits- und Resilienzkriterien festgelegt werden sollen. Um so schnell wie möglich für weitere Impulse zu sorgen, veröffentlicht die Kommission parallel zu diesem Aktionsplan eine **Mitteilung zur Dekarbonisierung von Unternehmensfotten**, in der Maßnahmen beschrieben werden, die nationale, regionale und kommunale Behörden bereits jetzt anwenden können, um die weitere Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen.

Speditionen spielen eine wichtige Rolle bei der beschleunigten Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge. Im Rahmen der Arbeiten in Bezug auf Unternehmensfotten wird die Kommission zudem Maßnahmen prüfen, mit denen sich die Einführung emissionsfreier Lastkraftwagen in Europa beschleunigen lässt.

Beschleunigte Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge

In den kommenden Monaten wird die Kommission die **Eurovignetten-Richtlinie gezielt dahin gehend ändern, die Frist für die vollständige Ausnahme emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge von Straßenbenutzungsgebühren über den 31. Dezember 2025 hinaus zu verlängern.**

Durch einen raschen Abschluss der interinstitutionellen Verhandlungen und die Annahme der vorgeschlagenen Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen können Wettbewerbsfähigkeit und Investitionen in emissionsfreie Lkw und die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs weiter gefördert werden. So würde die **Parität der Nutzlast mit Dieselfahrzeugen** gewährleistet. Darüber hinaus werden mehrere Maßnahmen³ vorgeschlagen, um durch eine **vorteilhafte Mautdifferenzierung** Anreize für Investitionen in effiziente Anhänger zu schaffen.

Darüber hinaus kann die Nachrüstung konventioneller schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere von Bussen, mit einem Elektroantrieb auf kosteneffiziente Weise zur Dekarbonisierung der Flotten beitragen. Die Kommission wird die **Erarbeitung einer Verordnung im Rahmen der UNECE** unterstützen, mit der die Typgenehmigung solcher nachgerüsteten Fahrzeuge weltweit harmonisiert wird.

Zudem prüft die Kommission Maßnahmen zur Unterstützung der weiteren Verbreitung **umweltfreundlicher, in Europa produzierter Busse**, unter anderem durch Unterstützung bei der Umstellung von Fahrzeugflotten und Depots und durch eine bessere Bündelung der Nachfrage oder Abschreibungsregelungen für Kommunen.

Bessere Koordinierung der Anreizregelungen der Mitgliedstaaten für Verbraucherkauf

Beim Kauf eines Neuwagens gehören dessen Kosten meist zu den wichtigsten Kriterien der Kunden. Derzeit verfolgen die Mitgliedstaaten – selbst bei einem ähnlichen Niveau der Marktreife für saubere Mobilität – unterschiedliche Ansätze, um Anreize für die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu schaffen. Diese Anreize werden zudem häufig geändert, was zu Unsicherheiten bei Verbrauchern Unternehmen und Investoren führt. Inzwischen konnten hilfreiche Erfahrungen mit der Wirksamkeit solcher Systeme gewonnen werden, die es ermöglichen, deren Gestaltung zu optimieren und eine ökologisch nachhaltigere und strategisch resilientere europäische Produktion zu unterstützen. Dies erfordert einen stärker koordinierten Ansatz auf europäischer Ebene. Die Kommission wird unverzüglich beginnen, mit den **Mitgliedstaaten** zusammenzuarbeiten, um den Austausch über bewährte Verfahren und die Erkenntnisse über **Anreizsysteme** für Verbraucher zu fördern. Im Ergebnis wird eine Toolbox mit Optionen für Anreizregelungen vorliegen, die wirtschaftlich effizient, finanziell tragfähig und an die Reife der betreffenden Märkte angepasst sind, und es werden Möglichkeiten für Anreizregelungen auf EU-Ebene ausgelotet. Diese Erörterungen werden in eine **Empfehlung der Kommission** einfließen, in der auch EU-Finanzierungsquellen genannt werden sollen, mit denen die Mitgliedstaaten diese Anreize unterstützen können.

³ COM(2023)189, Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG, der Richtlinie 1999/37/EG des Rates und der Richtlinie (EU) 2019/520 in Bezug auf die CO₂-Emissionsklasse von schweren Nutzfahrzeugen mit Anhängern.

Leitinitiativen:

Empfehlung zu Mobilitätsarmut (1. Quartal 2025) einschließlich Sozialleasing-Systemen.

Mitteilung (1. Quartal 2025) und Legislativinitiative zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten (Ende 2025).

Weitere Maßnahmen:

Gezielte Änderung der Eurovignetten-Richtlinie zur Verlängerung der Frist für die vollständige Befreiung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge von Straßenbenutzungsgebühren (2. Quartal 2025).

Abschluss der interinstitutionellen Verhandlungen über die überarbeitete Richtlinie über Gewichte und Abmessungen.

Empfehlung zu fiskalischen und nichtfiskalischen nachfrageseitigen Anreizen (2026).

Beschleunigter Ausbau der Ladeinfrastruktur

Die Verfügbarkeit der Infrastruktur von Ladepunkten und Wasserstofftankstellen ist eine Voraussetzung für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge, weshalb auch Infrastrukturinvestitionen für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie von entscheidender Bedeutung sind. In den Mitgliedstaaten und ihren Regionen ist die Ladeinfrastruktur jedoch ungleich ausgebaut. Dies muss sich ändern.

Umsetzung geltender Rechtsvorschriften

Die Kommission wird den **Mitgliedstaaten** über das Instrument für technische Unterstützung **gezielte technische Hilfe** für die Durchführung der in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) vorgesehenen Maßnahmen bereitstellen.

Die Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe (AFIF) hat sich als wirksames und effizientes Instrument zur Unterstützung des Aufbaus der Infrastruktur von Ladepunkten und Wasserstofftankstellen erwiesen. Im Rahmen der Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe werden in den Jahren 2025 und 2026 bereits 570 Mio. EUR für Projekte für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bereitgestellt, wobei schwere Nutzfahrzeuge einen besonderen Schwerpunkt bilden.

Der **Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr**, der im Laufe des Jahres 2025 angenommen werden soll, wird zusätzliche Vorschläge der Kommission für Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für eine Aufstockung der Finanzierung für die Ladeinfrastruktur enthalten.

Netzzugang

Verzögerungen bei den Netzanschlüssen stellen häufig einen großen Engpass dar, der den Aufbau der Ladeinfrastruktur behindert, insbesondere was größere öffentliche Ladeparks und die für schwere Nutzfahrzeuge benötigten Ladegeräte mit hoher Leistung betrifft. Im Rahmen des EU-Aktionsplans für Netze, des Netzkredits und des für das erste Quartal 2026 angekündigten Aktionsplan für die Elektrifizierung werden mehrere vorrangige Maßnahmen in Bezug auf den Netzzugang bereits durchgeführt oder sind geplant (einschließlich einer Verbesserung der Transparenz in Bezug auf die Aufnahmekapazität des Netzes und der Unterstützung der Netzbetreiber bei der Antizipierung der Ladenachfrage).

Die Kommission wird **in Kürze Leitlinien und Empfehlungen für die Mitgliedstaaten vorlegen, die sich mit der Verkürzung der Wartezeit für den Anschluss von Ladepunkten an das Netz und deren prioritärer Behandlung befassen**, wobei sie sich auf bewährte Verfahren der Mitgliedstaaten stützt. Zudem empfiehlt die Kommission den **Mitgliedstaaten, im Rahmen der Genehmigungsverfahren die Annahme zugrunde zu legen, dass Ladestationen, ihr Netzanschluss, das zugehörige Netz selbst und die Speicheranlagen im überwiegenden öffentlichen Interesse liegen**. Die Kommission wird prüfen, ob diese Annahme verbindlich werden sollte. Die Mitgliedstaaten sollten Projekte, die die Energiewende und die Effizienz des Energiesystems unterstützen, einschließlich Ladepunkten, verstärkt prioritär behandeln.

Die Kommission wird **bis Sommer 2025 Leitprinzipien herausgeben, in denen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen vorausschauende Investitionen in Netzprojekte genehmigt werden sollten**. Dies ermöglicht es, den künftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur bei der Netzplanung zu antizipieren.

Nach der Erneuerbare-Energien-Richtlinie können die Mitgliedstaaten bereits spezielle Gebiete für Netze einplanen, die für Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien erforderlich sind, um die Genehmigungs- und Planungsverfahren zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten **Netze in Gebieten, die für die Initiative „Europäische saubere Verkehrskorridore“ relevant sind, als ähnliche Beschleunigungsgebiete** betrachten wie diejenigen, die für die Infrastruktur im Zusammenhang mit Plänen für erneuerbare Energien vorgesehen sind. Die Kommission wird dazu weitere Empfehlungen herausgeben.

Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge

Ein kritischer Aktionsbereich ist die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in Depots und entlang wichtiger Autobahnkorridore. Infrastrukturinvestitionen tragen auch zu einer schnelleren Verbreitung sauberer schwerer Nutzfahrzeuge bei Güterverkehrskunden bei.

Die Kommission wird zusammen mit den Mitgliedstaaten an einer **Initiative für europäische saubere Verkehrskorridore** arbeiten, mit der der Aufbau von Ladeknotenpunkten für schwere Nutzfahrzeuge entlang wichtiger Logistikkorridore im TEN-V als kritische Infrastruktur, auch in den entsprechenden städtischen Knoten und ihren multimodalen Güterterminals, beschleunigt werden soll. Diese Initiative wird im Rahmen des im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit⁴ vorgestellten Instruments zur Koordinierung der Wettbewerbsfähigkeit durchgeführt und konzentriert sich auf die Straffung der Genehmigungsverfahren, die Mobilisierung von Finanzmitteln zur Verringerung des Investitionsrisikos sowie die Verknüpfung mit den Bestimmungen für bestimmte vorrangige Netzgebiete im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie. Dies soll schon im Jahr 2025 eine erste Wirkung entfalten. Zudem wird die Kommission prüfen, wie die **Genehmigung für nicht netzgestützte Ladestationen** für schwere Nutzfahrzeuge **beschleunigt** werden kann, z. B. durch eine Änderung der Vorschriften über die Zonenabgrenzung, um das Laden schwerer Nutzfahrzeuge entlang der TEN-V-Korridore explizit zu unterstützen. Darüber hinaus ist es wichtig festzustellen, welche Art der Unterstützung, wie etwa Finanzierung oder technische Hilfe, für die Betreiber von Depots und öffentlichen Ladestationen bei der Installation lokaler Stromspeicher am besten geeignet ist.

⁴ Mit dem Instrument zur Koordinierung der Wettbewerbsfähigkeit werden Investitionen und Maßnahmen im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit auf EU- und nationaler Ebene koordiniert und Pilotverfahren für grenzüberschreitende Projekte in ausgewählten Schlüsselbereichen mit einem eindeutigen Mehrwert für die Wettbewerbsfähigkeit Europas konzipiert.

Intelligentes und bidirektionales Laden

Durch den Ausbau erneuerbarer Energien und die zunehmende Elektrifizierung der Endnutzung steigt der Flexibilitätsbedarf erheblich. Intelligentes und bidirektionales Laden kann dazu beitragen, die Belastung des Netzes zu verringern, die effiziente Integration von Elektrofahrzeugen in das Elektrizitätssystem zu unterstützen und gleichzeitig die Energiekosten der Fahrzeugnutzer zu senken.

Die Mitgliedstaaten sollten daher förderliche Rahmenbedingungen für intelligentes und bidirektionales Laden schaffen. Die Richtlinie über die Gestaltung des Strommarkts bietet den Mitgliedstaaten bereits Instrumente zur Unterstützung intelligenter und bidirektonaler Ladesysteme. Sie sollten sicherstellen, dass Verteilernetzbetreiber faire Netzentgelte anbieten, und eine Doppelbesteuerung für gespeicherte Energie, auch in Bezug auf Batterien für Elektrofahrzeuge, vermeiden. Generell können die Mitgliedstaaten durch eine geeignete Besteuerung von Strom ein günstiges Geschäftsumfeld für bidirektionales Laden schaffen. **Die Kommission wird den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten über bewährte Verfahren unterstützen und einen neuen Netzkodex zur Laststeuerung (1. Quartal 2026) vorlegen**, der die uneingeschränkte Beteiligung verschiedener Flexibilitätsdienste, einschließlich des bidirektonalen Ladens, am Markt sicherstellt.

Darüber hinaus wird die Kommission die Notwendigkeit der Eignung von Elektrofahrzeugen für intelligentes und bidirektionales Laden im Rahmen der Typgenehmigung prüfen. Sie wird ein Reallabor für Pilotprojekte zur Netzintegration von Elektrofahrzeugen (V2G) einrichten, damit regulatorische, technische und marktbezogene Herausforderungen vor deren großmaßstäblicher Einführung angegangen werden können.

Leitinitiativen:

Initiative für europäische saubere Verkehrskorridore (3. Quartal 2025).

Bereitstellung von 570 Mio. EUR im Rahmen der Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe in den Jahren 2025 und 2026.

Leitlinien und Empfehlung der Kommission zur Beschleunigung der Verfahren für den Netzanschluss und zur Priorisierung des Netzanschlusses.

Leitprinzipien für vorausschauende Netzinvestitionen (2. Quartal 2025).

Weitere Maßnahmen:

Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der AFIR und der EPBD über das Instrument für technische Unterstützung.

Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für intelligentes/bidirektionales Laden und Förderung des Austauschs über bewährte Verfahren.

Mobilisierung privater Mittel

Wie im Deal für eine saubere Industrie angekündigt, werden im Rahmen von **InvestEU** zusätzliche Investitionen in Höhe von rund 50 Mrd. EUR mobilisiert, um wichtige Politikbereiche der EU zu unterstützen, wobei die EIB-Gruppe eine zentrale Rolle spielt. Dabei könnten saubere Technologien und Mobilität, auch zum Nutzen der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie, weiter so unterstützt werden, dass sich eine Ausweitung oder Intensivierung der erforderlichen Großinvestitionen wirtschaftlich rechnet.

Stärkung des Verbrauchervertrauens

Die Kommission wird die **Richtlinie über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen** nach der Bewertung, die im ersten Halbjahr 2025 veröffentlicht werden soll, 2026 überprüfen, um den Verbrauchern nachhaltige Entscheidungen zu erleichtern und die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen. Dies kann z. B. durch die Aufnahme von **Informationen über den Kohlenstoffgehalt der wichtigsten im Fahrzeug verwendeten Materialien** erfolgen.

Zu beachten ist auch, dass je nach Land 75-90 % der Verbraucher nur Gebrauchtfahrzeuge kaufen. Bei emissionsfreien Gebrauchtfahrzeugen haben die Verbraucher häufig Bedenken hinsichtlich des **Zustands der Batterien und der Reparierbarkeit**. Zur Stärkung des Verbrauchervertrauens in batteriebetriebene Elektrofahrzeuge wird die Kommission das umfassendere Problem der Reparierbarkeit von Batterien prüfen und Regulierungsmaßnahmen treffen, um den Zugang zu Informationen über den Batteriezustand im Batteriepass sowie zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Batterien sicherzustellen.

Verbesserung der Nutzbarkeit der Ladeinfrastruktur

Es ist wichtig, dass Verbraucher die Ladeentgelte transparent vergleichen und lückenlose Informationen über die verfügbare Infrastruktur erhalten können. Dies kann derzeit noch schwierig sein, und die Entgelte können von Ladepunkt zu Ladepunkt erheblich variieren. Nach der AFIR sind Betreiber von Ladepunkten bereits verpflichtet, alle relevanten Daten kostenlos bereitzustellen. **Im Rahmen der Überarbeitung der AFIR im Jahr 2026 wird die Kommission Optionen zur weiteren Stärkung der Preistransparenz an öffentlich zugänglichen Ladepunkten** unter Berücksichtigung der relevanten Marktentwicklungen prüfen.

Leitinitiativen:

Regulierungsmaßnahme zur Gewährleistung des Zugangs zu Informationen über den Batteriezustand bis zum dritten Quartal 2026.

Regulierungsmaßnahme zur Gewährleistung des Zugangs zu Batteriereparatur- und -wartungsinformationen im dritten Quartal 2025.

Überarbeitung der AFIR zur Bewertung von Optionen zur weiteren Stärkung der Preistransparenz an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Jahr 2026.

Weitere Maßnahmen:

Überarbeitung der Richtlinie über die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen im Jahr 2026: Verbesserung der Verbraucherinformation

2.3 Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Lieferketten

Die europäische Automobilindustrie läuft Gefahr, wesentliche Marktanteile zu verlieren, da sie in den Bereichen der emissionsfreien Fahrzeugtechnologien und Fahrzeugproduktionsfähigkeiten und aufgrund einer beträchtlichen Kostendifferenz bei kritischen Bauteilen, insbesondere bei Batterien, nur begrenzt wettbewerbsfähig ist. Batterien machen rund 30-40 % des Mehrwerts eines typischen elektrischen Personenkraftwagens aus und sind ein entscheidender Faktor für die künftige Beschäftigung und Wertschöpfung. Europa bedarf daher einer kostengünstigen heimischen Batteriezellenproduktion und Lieferkette, auch um sich auf Angebotsschocks und Versorgungsskrisen vorzubereiten und die wirtschaftliche Souveränität zu schützen. Dies dürfte einen Großteil der Versorgung mit Batteriezellen und des europäischen Mehrwerts entlang der

Lieferkette abdecken, einschließlich der EU-Produktionskapazitäten für Anoden-Aktivmaterialien, aktives Kathodenmaterial und dessen Vorläuferstoffe sowie andere relevante Batteriekomponenten. Darüber hinaus sind Investitionen europäischer Akteure in den Abbau von Batteriematerial sowie in Raffinationstätigkeiten sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas erforderlich. Ziel ist es, bis 2030 einen europäischen Mehrwert von mehr als 50 % entlang der Wertschöpfungskette zu erreichen.

Batterieherstellung – „Batterie-Booster“

In diesem Aktionsplan wird ein Batterie-Booster-Paket vorgestellt, mit dem zeitnah die Kostenwettbewerbsfähigkeit von im Inland hergestellten Batteriezellen und -komponenten erreicht werden soll. Ein wichtiger Bestandteil des Pakets ist die Finanzierung. Die Kommission hat bereits angekündigt, bis zu 3 Mrd. EUR aus dem **Innovationsfonds** für die Herstellung von Batteriezellen für Elektrofahrzeuge bereitzustellen. Die erste Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen in Höhe von 1 Mrd. EUR wurde am 3. Dezember 2024 veröffentlicht. Zusätzlich erhält der Sektor eine Aufstockung des InvestEU-Programms um 200 Mio. EUR, finanziert aus dem Innovationsfonds. Zur Bewältigung der Herausforderungen bei der Finanzierung werden mit den Mitteln innovative Projekte entlang der europäischen Wertschöpfungskette für die Batterieherstellung unterstützt, um, indem von 2025 bis 2027 zusätzliche Venture-Debt-Finanzierungen der EIB-Gruppe ermöglicht werden. In den nächsten zwei Jahren wird die Kommission 1,8 Mrd. EUR für die Unterstützung von Unternehmen bereitstellen, die Batterien in der EU herstellen, indem sie Mittel aus dem Innovationsfonds mobilisiert. Die Kommission wird in diesem Zusammenhang prüfen, wie der Ausbau der europäischen Produktionslinien finanziert werden kann.

Sie wird zudem untersuchen, **wie die EU Unternehmen, die Batterien in der EU herstellen, mit Produktionshilfen direkt unterstützen kann**. Die Unterstützung der EU könnte durch staatliche Beihilfen ergänzt werden. Diesbezüglich arbeitet die Kommission an einem neuen Rahmen für staatliche Beihilfen für eine saubere Industrie, mit dem die Beihilfevorschriften vereinfacht werden, insbesondere um ausreichende Produktionskapazitäten in Europa für Ausrüstungen für saubere Technologien, einschließlich Batterien und deren Schlüsselkomponenten, zu gewährleisten. Derzeit konsultiert die Kommission die Mitgliedstaaten und Interessenträger zu einem Entwurf dieses Rahmens.

Zur Steigerung des europäischen Mehrwerts **könnte die Unterstützung auch Akteuren aus Drittländern bereitgestellt werden, sofern europäische Unternehmen Partnerschaften mit diesen eingegangen sind**, die den Austausch von Kompetenzen, Know-how, technischem Fachwissen und Technologien sowie einen ausreichenden Mehrwert für die EU gewährleisten.

Bei der Einrichtung solcher Finanzierungsinstrumente werden **nicht preisbezogene Kriterien wie Resilienzanforderungen sowohl für die Finanzierung durch die EU als auch durch die Mitgliedstaaten berücksichtigt**.

Die Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil von Batteriezellen und -komponenten in Elektrofahrzeugen, die in der EU verkauft werden, werden im Einklang mit den internationalen rechtlichen Verpflichtungen der Union in künftigen Rechtsvorschriften festgelegt, etwa im Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie und im Rechtsakt über die Kreislaufwirtschaft. Bei der Festlegung der Anforderungen wird die erwartete schrittweise Erhöhung der heimischen Produktionskapazität berücksichtigt.

Der neue Rahmen für staatliche Beihilfen wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, das Investitionsrisiko bei Projektportfolios zu reduzieren und dadurch zusätzliche Anreize für private Investoren zu schaffen. Die Mitgliedstaaten können auch steuerliche Anreize in Form von

beschleunigten Abschreibungen, einschließlich Sofortabschreibungen, für den Erwerb von Ausrüstungen für saubere Technologien einführen, die für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft erforderlich sind.

Darüber hinaus wird die Kommission untersuchen, welche weiteren praktischen Möglichkeiten zur Unterstützung der Batterieherstellung in Europa während der kritischen Expansionsphase zur Verfügung stehen. Hier kann die Kommission auf Anfrage auch Orientierung dazu bieten, wie eine engere Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Batterieindustrie im Einklang mit den EU-Wettbewerbsvorschriften aussehen könnte. Die Kommission wird prüfen, wie und in welchem Umfang Normungsmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Batteriegestaltung, für das europäische Batterie-Ökosystem von Nutzen sein könnten, um Größenvorteile zu erzielen. Die Kommission wird zudem baldmöglichst eine neue einfache Berechnungsmethode für den CO₂-Fußabdruck von Batterien bereitstellen.

Batterierohstoffe und Raffination

Die europäischen Automobilhersteller benötigen einen zuverlässigen und sicheren Zugang zu preisgünstigen Rohstoffen und raffinierten Materialien. Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Mehrwert entlang der Wertschöpfungskette in Europa geschaffen wird.

Im Rahmen der Verordnung zu kritischen Rohstoffen wird die Kommission im März 2025 eine Liste strategischer Projekte vorlegen, die in erster Linie die Herstellung von Batterierohstoffen auf allen Stufen der Wertschöpfungskette abdecken. Solche Projekte werden von gestrafften Genehmigungsverfahren, Zugang zu Finanzmitteln und Abnahmevereinbarungen profitieren. Parallel dazu fördert die Kommission im Rahmen ihrer 14 strategischen Rohstoffpartnerschaften mit Ländern, die von Chile bis zur Demokratischen Republik Kongo reichen, gemeinsame Investitionen entlang der Wertschöpfungskette für kritische Rohstoffe⁵. Die Kommission wird im Jahr 2025 erste Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen einer Plattform veröffentlichen, die das Gesamtangebot und die Gesamtnachfrage einiger kritischer Rohstoffe umfasst. Dies wird die Verfügbarkeit kritischer Rohstoffe und die Markttransparenz erhöhen.

Dennoch muss mehr getan werden. Im Rahmen des Deals für eine saubere Industrie kündigte die Kommission an, im Jahr 2026 ein Zentrum für die Aggregation von Angebot und Nachfrage kritischer Rohstoffe einzurichten. Darüber hinaus ist die Kommission bereit, **gemeinsame Investitionen des Privatsektors in die vorgelagerte Wertschöpfungskette** zu erleichtern, damit die beteiligten Automobilhersteller von einer deutlich risikoärmeren und kostengünstigeren Materialversorgung profitieren können.

Die Möglichkeit der Beantragung **gestraffter Genehmigungsverfahren für Batterierohstoffe und Raffinationsprojekte sollte** über die bereits ermittelten strategischen Projekte hinaus **erweitert werden**. Daher schlägt die Kommission den Mitgliedstaaten und regionalen Behörden vor, gestraffte Verfahren für alle inländischen Projekte entlang der Lieferkette für Batterierohstoffe anzuwenden.

Die Kommission wird prüfen, inwieweit eine zusätzliche Unterstützung für die Raffination und Verarbeitung von inländischen Batteriematerialien (z. B. nachgelagert gegenüber Lithiumcarbonat) hilfreich wäre. Die Kommission wird darauf hinarbeiten, die öffentlichen

⁵ So wurden im Rahmen der strategischen Partnerschaft zwischen der EU und Kanada etwa 10 Mrd. EUR an sich gegenseitig verstärkenden Investitionen zwischen der EU und Kanada entlang der Lieferkette für Batterien gesichert.

Finanzinstitute für Bürgschaften und risikoarme Abnahmeverträge sowie andere langfristige Verträge entlang der Lieferkette für Batteriematerialien zu mobilisieren.

Förderung einer kreislauforientierten Lieferkette in der Automobilindustrie

Der Übergang zur Kreislaufwirtschaft ist von entscheidender Bedeutung, um die Abhängigkeit von Rohstoffen zu verringern und die strategische Autonomie und Resilienz der Lieferketten in der Automobilindustrie, einschließlich des europäischen Batterie-Ökosystems, zu erhöhen. Hierfür bietet die Batterie-Verordnung einen Rahmen. Das Geschäftsmodell für eine umfassende Recycling-Wertschöpfungskette in Europa muss jedoch weiter gestärkt werden. Es sind erhebliche Investitionen in die Recyclingkapazitäten sowohl für die Vorbehandlung als auch für die Nachbehandlung erforderlich. Zudem müssen fortschrittlichere Recyclingtechnologien entwickelt und die Verfügbarkeit von Recycling-Rohstoffen (d. h. Altbatterien und hochwertiges Altmetall) sichergestellt werden. Um das zu erreichen, wird die Kommission eine gezielte finanzielle Unterstützung für Altfahrzeug- und Batterie-Recyclinganlagen prüfen.

Zudem wird die Kommission weitere Maßnahmen zur Verbesserung der industriellen Zusammenarbeit beim Recycling von Rohstoffen im Einklang mit den EU-Wettbewerbsvorschriften prüfen. Zu diesem Zweck wird die Kommission in Kürze eine Sondierung einleiten, um Beiträge von Marktteilnehmern einzuholen.

Zum Schutz der Umwelt vor gefährlichen Abfällen erlässt die Kommission parallel zum vorliegenden Aktionsplan einen Beschluss gemäß der Abfallrahmenrichtlinie, in dem dargelegt wird, dass Schwarzmasse, wenn sie zu Abfall wird, als gefährlicher Abfall einzustufen ist. Dies wird zu einer **besseren Kontrolle der Verbringung von schwarzer Masse und insbesondere zu einem Verbot ihrer Ausfuhr in Nicht-OECD-Länder** führen. Ein verbesserter Zugang zu schwarzer Batteriemasse wird auch das Batterierecycling fördern. Zusätzliche Maßnahmen zur Erleichterung von Verbringungen innerhalb der EU und zur Einführung weiterer Ausfuhrbeschränkungen werden in Betracht gezogen.

Nicht zuletzt wird ein zügiger Abschluss des **Mitentscheidungsverfahrens über die Verordnung über Altfahrzeuge** die Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie fördern und die Verfügbarkeit von Sekundärmaterialien und erschwinglichen gebrauchten Ersatzteilen verbessern.

Förderung der Herstellung von Bauteilen in der EU

Für die Förderung der Herstellung wichtiger Fahrzeugbauteile in der EU wird jede öffentliche Unterstützung, die der Automobilindustrie zugutekommt, von den Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien abhängig gemacht, die im Rahmen des Rechtsakts zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie im vierten Quartal 2025 vorgeschlagen werden. Zudem wird die Kommission prüfen, ob solche Kriterien auch bei der privaten Auftragsvergabe angewandt werden könnten. Ein solcher Ansatz ist auch angesichts der steigenden Fahrzeugbauteile-Nachfrage vom Verteidigungssektor, in dem eine stabile und sichere Versorgung mit kritischen Teilen unerlässlich ist, von entscheidender Bedeutung. Die Ausweitung der Produktion von Fahrzeugbauteilen in der EU dürfte auch das Risiko potenzieller Sicherheitsschwachstellen verringern und die Integrität kritischer Systeme gewährleisten. Im Interesse der wirtschaftlichen Sicherheit wird dies auch für elektrische Antriebsstrangbauteile sowie andere Schlüsselkomponenten vernetzter und automatisierter Fahrzeuge von Bedeutung sein.

Leitinitiativen:

Umfassendes „Batterie-Booster“-Paket: Förderung der Batterieherstellung im Rahmen des Innovationsfonds; Untersuchung, wie im Einklang mit den internationalen rechtlichen Verpflichtungen der Union eine direkte EU-Unterstützung für Unternehmen, die Batterien in der EU produzieren, erfolgen kann, gegebenenfalls in Kombination mit staatlichen Beihilfen, nicht preisbezogenen Kriterien oder Anforderungen an den europäischen Wertschöpfungsanteil.

Erleichterung gemeinsamer Investitionen des Privatsektors in die vorgelagerte Wertschöpfungskette.

Weitere Maßnahmen:

Zügiger Abschluss des Mitentscheidungsverfahrens über die Richtlinie über Altfahrzeuge.

Prüfung der finanziellen Unterstützung für Altfahrzeug- und Batterie-Recyclinganlagen.

Weitere Unterstützung zur Verbesserung des Recyclings.

Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien für wichtige Fahrzeugbauteile.

2.4 Die Dimensionen „Qualifikationen und Soziales“

Die jüngsten Produktions- und Nachfrageverlagerungen in der Weltwirtschaft sowie wirtschaftliche Schocks und geopolitische Risiken und Unsicherheiten haben sich erheblich auf die Beschäftigung in der Automobilindustrie der EU ausgewirkt. In den nächsten Jahren ist mit weiteren Arbeitsplatzverlusten zu rechnen. Darüber hinaus stellen der Fachkräftemangel und das Missverhältnis zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage in der Automobilindustrie, zusammen mit der alternden Erwerbsbevölkerung und der dringenden Notwendigkeit, neue Profile von Arbeitskräften mit passenden Qualifikationen auszubilden und anzuwerben, eine große Herausforderung dar. Bei der Antizipation und dem Umgang mit Veränderungen spielen die Sozialpartner eine entscheidende Rolle, die Lösungen für die beschäftigungspolitischen und sozialen Folgen der Herausforderungen für die Automobilindustrie in den Tarifverträgen aushandeln können.

Derzeit laufen EU-weit mehrere Initiativen, die zur Bewältigung dieser Herausforderungen beitragen können, indem beispielsweise Mittel aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF+) und dem Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) bereitgestellt werden. Initiativen zur Kompetenzentwicklung, wie der Kompetenzpakt und die Allianz für Kompetenzen im Automobilsektor, bereiten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf die gegenwärtigen umfassenden Umwälzungen vor. Dennoch muss mehr getan werden.

Die Kommission wird eine **Europäische Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang** einrichten, um einschlägige Daten zu gewinnen und zusammenzutragen, auch zur Projektion sektoraler und regionaler Beschäftigungstrends in der gesamten europäischen Wertschöpfungskette der Automobilindustrie. Zusammen mit Daten zur demografischen Struktur der Erwerbsbevölkerung können so voraussichtliche künftige „Hotspots“ von Arbeitsplatzverlagerungen genau bestimmt werden und sie können als Informationsgrundlage für zukunftsorientierte Maßnahmen dienen, um gegen die Arbeitsplatzverlagerungen vorzugehen.

Um eine bessere Unterstützung der vom Übergang betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu gewährleisten, wird die Kommission im Frühjahr 2025 eine **Änderung für eine gezielte Beschleunigung und Ausweitung der EGF-Verordnung vorschlagen**. Der Anwendungsbereich des EGF wird erweitert, um Unternehmen bei Umstrukturierungsprozessen

zu unterstützen, mit dem Ziel, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer besser vor der Arbeitslosigkeit zu schützen. Dies kann eine früher einsetzende Mobilisierung der verfügbaren Mittel beinhalten. Parallel dazu erarbeitet die Kommission in Absprache mit den Sozialpartnern einen Fahrplan für hochwertige Arbeitsplätze, der gegen Ende des Jahres veröffentlicht werden soll.

Um den Mitgliedstaaten und den Branchenpartnern dabei zu helfen, die Möglichkeiten des **ESF+** besser zu nutzen, wird die Kommission aktiv mit den Sozialpartnern und den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten. Ziel dabei ist es, auf die Möglichkeiten des **ESF+** aufmerksam zu machen und die Akteure zusammenzubringen. Dazu gehört auch die Unterstützung von Arbeitskräften, die außerhalb der Automobilindustrie nach Beschäftigungsmöglichkeiten und Umschulungen suchen. Darüber hinaus wird die Halbzeitüberprüfung des **ESF+** dazu dienen, unter anderem durch eine mögliche Änderung der **ESF+-Verordnung** Anreize für die Mitgliedstaaten zu schaffen, mehr Mittel für die Automobilindustrie bereitzustellen.

Im Einklang mit der Union der Kompetenzen wird der **Rahmen für branchenspezifische Kompetenzinitiativen in strategischen Branchen, die den Deal für eine saubere Industrie ermöglichen, gestärkt**. Im Jahr 2026 wird eine gezielte Unterstützung durch Erasmus+-Finanzhilfen in Höhe von bis zu 90 Mio. EUR für die relevanten groß angelegten Kompetenzpartnerschaften, einschließlich der groß angelegten Kompetenzpartnerschaften in der Automobilindustrie, im Rahmen des Kompetenzpakts bereitgestellt.

Leitinitiativen:

Europäische Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang.

Rechtliche Änderungen der **EGF-** und der **ESF+-Verordnung**.

2.5 Förderung des Marktzugangs, Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen und unserer wirtschaftlichen Sicherheit

Die Automobilindustrie ist ein globales Geschäft. Ausfuhren, Einführen und Investitionen spielen eine wesentliche Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie. Der Zugang zum Markt von Drittländern, gleiche Wettbewerbsbedingungen wie für Nicht-EU-Wettbewerber sowie ein zweckmäßiges Geschäfts- und Regulierungsumfeld sind für den Erfolg der Branche von entscheidender Bedeutung. Zu diesem Zweck wird die EU mehrere vorrangige Maßnahmen speziell für die Automobilindustrie verfolgen.

Diversifizierung der Beschaffung, Sicherung des Zugangs zu Drittlandsmärkten und Erhöhung der wirtschaftlichen Sicherheit

Die Kommission ist entschlossen, ihre Freihandelsabkommen und die gegenseitig vorteilhaften internationalen Partnerschaften fortzusetzen, um den Marktzugang und die Beschaffungsmöglichkeiten, insbesondere für kritische Materialien für die europäische Automobilindustrie, zu verbessern. Die Kommission wird die Wirksamkeit fahrzeugrelevanter Vorschriften in Handelsabkommen bewerten und erforderlichenfalls mit Handelspartnern zusammenarbeiten, um die Angleichung der Rechtsvorschriften auf der Grundlage internationaler Normen weiter voranzutreiben. Zudem wird die Kommission gemeinsam mit den Interessenträgern alle Möglichkeiten nutzen, um die Automobilindustrie auch mithilfe anderer Formen der Zusammenarbeit besser zu unterstützen, wie beispielsweise mit Abkommen über die

gegenseitige Anerkennung, strategischen Partnerschaften für kritische Rohstoffe oder Partnerschaften für sauberen Handel und Investitionen. Wie im Draghi-Bericht empfohlen, wird die Kommission weiterhin die Harmonisierung technischer Vorschriften für Fahrzeuge auf globaler Ebene (UNECE) und in bilateralen Handelsabkommen fördern.

Gleiche-Wettbewerbsbedingungen-Paket

Um weiterhin gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, greift die Kommission auf ein gestärktes Instrumentarium zurück, das die folgenden Aspekte umfasst.

Ursprungsregeln

Die Präferenzursprungsregeln legen die Voraussetzungen fest, unter denen im Rahmen von Handelsübereinkünften und autonomen Präferenzregelungen eine Abgabenfreiheit oder ein ermäßigerter Abgabesatz für Waren gewährt werden kann. Sie sollen ein Gleichgewicht zwischen Einfuhr- und Ausfuhrzielen schaffen und auch im Hinblick auf die gesamten Lieferketten analysiert werden. Die Kommission wird mit der Branche und den Mitgliedstaaten hinsichtlich des **Ansatzes für Präferenzursprungsregeln** zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass sie zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU beitragen und diese fördern.

Die Kommission wird die Festlegung **spezifischer Ursprungsregeln als Instrument für handelspolitische Schutzmaßnahmen** im Elektrofahrzeuge-Ökosystem prüfen, um unlauter handelnde Akteure davon abzuhalten, Anlagen in Drittländern und insbesondere in Ländern mit präferenziellem Zugang zum EU-Markt zu aufzubauen.

Handelspolitische Schutzinstrumente:

Die Kommission hat Ausgleichszölle auf Einfuhren chinesischer Elektrofahrzeuge eingeführt, um gegen unlautere Handelspraktiken vorzugehen, und ist weiterhin bereit, eine Umgehungsuntersuchung einzuleiten, sofern ihr ausreichend Beweise von Umgehungspraktiken vorliegen, die die Wirksamkeit der Maßnahme untergraben. Darüber hinaus bleibt die Kommission weiterhin offen dafür, ihre Zusammenarbeit mit einzelnen Herstellern in Bezug auf Preisverpflichtungen als Ausgleichsmaßnahmen gegenüber batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen aus China im Einklang mit der Antisubventionsgrundverordnung fortzusetzen.

Die Kommission ist ebenso entschlossen mithilfe **handelspolitischer Schutzinstrumente** und der **Verordnung über drittstaatliche Subventionen** unlautere Praktiken auch am Ende der Lieferkette zu untersuchen, gegebenenfalls auch im Batterie- oder Bauteile-Bereich.

Stärkung des Beitrags ausländischer Investitionen zur europäischen Wettbewerbsfähigkeit

Die Kommission wird sich dafür einsetzen, dass ausländische Investitionen in die Automobilindustrie stärker zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie, ihrem technologischen Vorsprung und ihrer wirtschaftlichen Resilienz sowie zur Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in der EU beitragen. Dementsprechend **wird die Kommission gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und der Industrie Bedingungen für ausländische Investitionen in die heimische Automobilindustrie vorschlagen, um deren Mehrwert für die EU weiter zu steigern**. Die Bedingungen könnten z. B. Joint-Venture-Auflagen, Anforderungen an die Geschäftsleitung, Erleichterung von Vereinbarungen zur Unterstützung der Bedürfnisse der EU-Industrie (z. B. Abnahme- oder Lizenzdienstleistungen und Lizenzvereinbarungen mit

ausländischen Partnern), Lizenzierung von Technologie oder geistigem Eigentum sowie Verpflichtungen zur Bereitstellung kritischer Inputs umfassen. Einer der vorrangigen Bereiche diesbezüglich wird die Batterielieferkette sein.

Solange die Bedingungen für ausländische Investitionen noch nicht geklärt sind, werden die Kommission und die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ausländische Direktinvestitionen genutzt werden, um einen Mehrwert in Europa zu schaffen, insbesondere wenn es um öffentliche Mittel geht, und dies an klare Auflagen knüpfen, die darauf ausgelegt sind, den Mangel an Know-how und Fachwissen im Produktionsbereich zu beheben, unter anderem durch wirksame Mechanismen für die Übertragung von geistigem Eigentum und Kompetenzen sowie durch die Einstellung von Personal aus der EU und lokale Lieferketten.

Paket zur Vereinfachung des Rechtsrahmens

Der bestehende Rechtsrahmen sorgt für Vorhersehbarkeit und trägt dazu bei, die gemeinsamen ordnungspolitischen Ziele zu erreichen. Allerdings sollte er, insbesondere für KMU in der Lieferkette und auf dem Anschlussmarkt, keine unzumutbaren Belastungen und Kosten für die Branche mit sich bringen. Im Rahmen der Agenda zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften wird die Kommission in Absprache mit den Interessenträgern Maßnahmen für ein **Paket zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften für die Automobilindustrie** ergreifen, indem die unterschiedlichen rechtlichen Anforderungen besser aufeinander abgestimmt werden. Darüber hinaus wird die Kommission beim Ausarbeiten neuer Legislativvorschläge genügend Vorlaufzeit für die Branche vorsehen, damit diese sich während des Produktentwicklungsprozesses mit den neuen rechtlichen Anforderungen für Kraftfahrzeuge befassen können. Bei der Evaluierung der Verordnung über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (Typgenehmigungsvorschriften) im Jahr 2026 steht insbesondere das Vereinfachungspotenzial im Fokus.

Die Durchsetzung des Rechtsrahmens für Kraftfahrzeuge spielt eine wesentliche Rolle, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und eine Umgehung in allen Bereichen der geltenden EU-Vorschriften zu verhindern. Dies liegt hauptsächlich in die Zuständigkeit der nationalen Typgenehmigungsbehörden, die Kommission wird jedoch mit den Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um mögliche Defizite im Rechtsrahmen, z. B. bei den Systemen zur Genehmigung von Einzelfahrzeugen, zu beheben.

Leitinitiativen:

Prüfung der Bedingungen für ausländische Investitionen in die Automobilindustrie, auch wenn es sich um öffentliche Mittel handelt.

Vereinfachung von Rechtsvorschriften.

Weitere Maßnahmen:

Fortsetzung der Verhandlungen über Freihandelsabkommen und die gegenseitig vorteilhaften internationalen Partnerschaften, um den Marktzugang und die Beschaffungsmöglichkeiten für die Automobilindustrie der EU zu verbessern.

Weiterentwicklung der Zusammenarbeit durch Partnerschaften für sauberen Handel und Investitionen und strategische Partnerschaften, um einen besseren Zugang zu Batteriemineralien zu gewährleisten.

<p>Zusammenarbeit mit der Industrie und den Mitgliedstaaten über den Ansatz für Präferenzursprungsregeln im Rahmen von Freihandelsabkommen.</p> <p>Prüfung der Festlegung spezifischer Ursprungsregeln für handelspolitische Schutzmaßnahmen für das Elektrofahrzeuge-Ökosystem.</p> <p>Überwachung der Anwendung der Antisubventionsmaßnahme in Bezug auf die Einfuhren chinesischer Elektrofahrzeuge und erforderlichenfalls die Durchführung einer Umgehungsuntersuchung.</p> <p>Anwendung der handelspolitischen Schutzinstrumente und der Verordnung über drittstaatliche Subventionen, um gegebenenfalls gegen unlautere Praktiken in den Bereichen Batterien und Bauteile vorzugehen.</p>
--

3. Schlussfolgerungen und weitere Schritte

Die Kommission wird das Europäische Parlament und den Rat über diesen Aktionsplan und die vorgeschlagenen Maßnahmen unterrichten und ersucht sie, eine zügige Umsetzung der vorgeschlagenen gezielten Änderungen zu ermöglichen.

Dieser Aktionsplan stützt sich auf wertvolle Beiträge, die im Rahmen von Dialogen, Rundtischgesprächen und einer öffentlichen Konsultation⁶ von Unternehmen der Automobilindustrie, Wirtschaftsverbänden, Vertretern der Zivilgesellschaft und Forschenden eingeholt wurden. Nun kommt es auf eine sorgfältige Überwachung und rasche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen an. Die Kommission wird weiterhin mit den Interessenträgern zusammenarbeiten, indem sie regelmäßige Dialoge für einen Austausch über die Umsetzung der im Plan dargelegten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen einberuft und Rückmeldungen sowie Informationen über die jüngsten Entwicklungen auf dem Markt einholt.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_de.