

Brüssel, den 5. März 2026
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0068 (COD)

7009/26
ADD 5

COMPET 278
IND 165
MI 215
MAP 74
FDI 7
TRANS 124
CLIMA 113
ENV 200
ENER 108
ECOFIN 291
UD 52
POLCOM 84
CODEC 395
IA 51

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	5. März 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2026) 72 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen zur Beschleunigung der Verstärkung der industriellen Kapazitäten und der Dekarbonisierung in strategischen Sektoren sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 und (EU) 2014/3110

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument SWD(2026) 72 final.

Anl.: SWD(2026) 72 final

7009/26 ADD 5

COMPET.1

DE

Brüssel, den 4.3.2026
SWD(2026) 72 draft

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

**zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen zur Beschleunigung der Verstärkung
der industriellen Kapazitäten und der Dekarbonisierung in strategischen Sektoren sowie
zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 und (EU) 2014/3110**

{COM(2026) 100 final} - {SEC(2026) 70 final} - {SWD(2026) 70 final} -
{SWD(2026) 71 final}

Zusammenfassung

Folgenabschätzung zur Verordnung zur industriellen Beschleunigung

A. Handlungsbedarf

Warum? Worum geht es?

Das übergreifende Problem, das mit dieser Initiative angegangen werden soll, ist die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der EU-Industrie vor dem Hintergrund des zunehmenden globalen Drucks zu stärken und gleichzeitig die Dekarbonisierung ihrer Verfahren und Produkte zu beschleunigen. Dieser Problemstellung liegen die folgenden drei Teilprobleme zugrunde: die begrenzte Nachfrage nach europäischen CO₂-armen Industrieprodukten, Schwachstellen in der Lieferkette in strategischen Sektoren und bei Netto-Null-Technologien sowie Technologien für die Dekarbonisierung der Industrie, die noch nicht in großem Maßstab eingesetzt werden.

Das verarbeitende Gewerbe in der EU ist der größte Arbeitgeber (18,7 %) und Erbringer von Wertschöpfung (24,1 %). Die EU-Industrie verliert jedoch an Boden. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes am BIP der EU ging von 17 % im Jahr 2000 auf 14 % im Jahr 2024 zurück. Ein niedriges Investitionsniveau sowie Herausforderungen wie langsames Wirtschaftswachstum, unlauterer internationaler Handel und Wettbewerb, die Notwendigkeit der Dekarbonisierung und der technologische Wettbewerb beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie und wirken sich auf die Wirtschaftlichkeit von Investitionen in europäische CO₂-arme Technologien aus. Der Weltmarkt für Netto-Null-Technologien dürfte sich Prognosen zufolge bis 2035 fast verdreifachen. Zwar schreitet die Einführung dieser Technologien in der EU voran, doch der weltweite Marktanteil der EU geht zurück, und die heimischen Produktionskapazitäten sind nach wie vor begrenzt. Darüber hinaus ist die wirtschaftliche Sicherheit eine zentrale Säule der Industriepolitik der EU, wobei Schlüsseltechnologien den grünen und den digitalen Wandel unterstützen, die derzeit strategischen Abhängigkeiten und Lieferkettenrisiken ausgesetzt sind. Ohne eine wettbewerbsfähige, dekarbonisierte industrielle Basis wird die EU die Ziele des Deals für eine saubere Industrie und der Strategie für wirtschaftliche Sicherheit nicht erreichen.

Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?

Das allgemeine Ziel besteht darin, im verarbeitenden Gewerbe der EU den Anteil der resilienten, dekarbonisierten industriellen Fertigung zu erhöhen, wobei besonderes Augenmerk auf energieintensive Industrien, Netto-Null-Technologien und die Automobilindustrie gelegt wird, die einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit, zur wirtschaftlichen Sicherheit und zum nachhaltigen Wirtschaftswachstum Europas leisten. Das allgemeine Ziel gliedert sich in fünf Einzelziele:

(Einzelziel 1) Erleichterung der Differenzierung nach CO₂-armen Industrieprodukten, um ihren Wert und ihre Marktfähigkeit zu steigern

(Einzelziel 2) Ankurbelung der Nachfrage nach europäischen CO₂-armen Produkten und Netto-Null-Technologien

(Einzelziel 3) Maximierung der Qualität und des Nutzens ausländischer Investitionen in der EU

(Einzelziel 4) Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungen für die Dekarbonisierung der Industrie

(Einzelziel 5) Erhöhung der Zahl der Investitionsprojekte in Beschleunigungsgebieten für die Industrie

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?

Zwar können Teile der Herausforderung mit nationalen Maßnahmen angegangen werden, doch besteht die Gefahr, dass sie den Binnenmarkt fragmentieren und die kollektive Wirksamkeit untergraben. Da die Lieferketten in allen Mitgliedstaaten eng miteinander verflochten sind, ist ein koordinierter Ansatz auf EU-Ebene von entscheidender Bedeutung, um die Resilienz, die Dekarbonisierung der Industrie und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu fördern. Ein solcher Ansatz ermöglicht Größenvorteile, bietet Lösungen, die dem Umfang des Problems angemessen sind, und trägt dazu bei, Ineffizienzen und Doppelarbeit zu vermeiden.

B. Lösungsansätze

Welche gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum?

Die politischen Optionen (PO) sind in drei Hauptgruppen politischer Maßnahmen gegliedert, wobei jede Maßnahme einem Einzelziel entspricht.

Im Rahmen der **politischen Option 1 (PO1)** ist unter Einzelziel 1 für alle energieintensiven Sektoren eine Kennzeichnung für die CO₂-Intensität vorgesehen. Einzelziel 2 gilt der Schaffung von Leitmärkten, indem bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und im Rahmen von Förderregelungen Anforderungen an den CO₂-Ausstoß für energieintensive Werkstoffe (Stahl, Zement und Aluminium) eingeführt werden, die in ausgewählten nachgelagerten Sektoren (Automobilindustrie und Bauwesen) zum Einsatz kommen. Ferner wird vorgeschlagen, in Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge und öffentlichen Förderregelungen für Batterien, Photovoltaikanlagen und Fahrzeugbauteile „Made in EU“-Anforderungen einzuführen. Mit dem Einzelziel 3 werden Leitlinien zu freiwilligen Bedingungen für ausländische Direktinvestitionen in die Batterielieferkette eingeführt. Zur Straffung der Genehmigungsverfahren (Einzelziel 4) wird ein einheitliches digitales Verfahren für alle Genehmigungen vorgeschlagen, das für das gesamte verarbeitende Gewerbe gilt. Im Rahmen des Einzelziels 5 wird den Mitgliedstaaten empfohlen, die öffentliche Finanzierung vorrangiger Projekte in Industriegebieten zu erleichtern.

Die **politische Option 2 (PO2)** baut auf der ersten Option auf, wobei der Anwendungsbereich und die Anforderungen erweitert werden. Im Einzelziel 1 wird eine spezifische Kennzeichnung für die CO₂-Intensität von Stahl vorgeschrieben, die detaillierte Regeln enthält, die später auf andere energieintensive Werkstoffe ausgeweitet werden können. Was die Leitmärkte (Einzelziel 2) betrifft, so werden bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und Förderregelungen Anforderungen an den CO₂-Ausstoß und „Made in EU“-Anforderungen für Stahl, Zement und Aluminium eingeführt, die in ausgewählten nachgelagerten Sektoren (Automobilindustrie und Bauwesen) verwendet werden. Die Bedingungen für spezifische Investitionen im Rahmen von Einzelziel 3 sind verbindlich und nicht freiwillig. Mit dem Einzelziel 4 wird durch die Einführung zusätzlicher Maßnahmen für energieintensive Industrien die Unterstützung für das Genehmigungsverfahren erhöht. Schließlich ergeht gemäß dem Einzelziel 5 an die Mitgliedstaaten anstatt einer Empfehlung die Aufforderung, Industriegebiete auszuweisen.

Mit der **politischen Option 3 (PO3)** werden die beiden vorstehenden Optionen noch einmal erweitert. Mit dem Einzelziel 2 in Bezug auf Leitmärkte werden die Anforderungen an den CO₂-Ausstoß und die „Made in EU“-Anforderungen für Stahl, Zement und Aluminium, die in den ausgewählten nachgelagerten Sektoren verwendet werden, d. h. bei in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeugen und Bauprodukten, erweitert. Außerdem werden die „Made in EU“-Anforderungen für Batterien, Photovoltaikanlagen und Fahrzeugbauteile auf alle in Verkehr gebrachten Produkte ausgeweitet. Mit dem Einzelziel 3 in Bezug auf Genehmigungen werden spezielle Maßnahmen für Industriegebiete eingeführt. Beim Einzelziel 5 ist vorgesehen, dass die Kommission Industriegebiete nach bestimmten Auswahlkriterien ausweist und vorrangigen Projekten Zugang zu Finanzmitteln gewährt.

Im Anschluss an die Analyse der Auswirkungen der einzelnen politischen Optionen, ihrer Eignung zur Erreichung der Ziele sowie ihrer Wechselwirkungen mit bestehenden und geplanten EU-Initiativen wird in der Folgenabschätzung die PO2 als bevorzugte Option betrachtet. Insgesamt werden die Ziele mit der PO2 auf die wirksamste und effizienteste Weise erreicht (da die Kosten-Nutzen-Unterschiede zur PO1 minimal sind), und es trägt zur Verwaltungs- und Prozesseffizienz bei. Bei den quantifizierten Elementen entsteht bei der PO2 ein Netto-Gesamtnutzen, der höher als bei der PO3, aber etwas niedriger als bei der PO1 ist; die geschätzten Kosten dürften durch langfristige Vorteile im Zusammenhang mit wirtschaftlicher Sicherheit und Resilienz ausgeglichen werden. Ein Teil der positiven und negativen Auswirkungen auf nachgelagerte Sektoren und Lieferketten konnte jedoch aufgrund fehlender Daten nicht quantifiziert werden. Insgesamt werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch die PO2 verbessert und Investitionsentscheidungen in der EU angeregt, indem die Genehmigungsverfahren für den gesamten Fertigungssektor gestrafft, die Nachfrage nach dekarbonisierten Materialien und Endprodukten mit Netto-Null-Technologien in strategischen Wertschöpfungsketten gesteigert und ein Investitionsrahmen geschaffen wird, der die Wertschöpfung in der EU fördert. Darüber hinaus werden mit der PO2 das Risiko von Unterbrechungen der Lieferketten und Einfuhrbeschränkungen durch Drittländer wirksamer gemindert, was für die Wahrung der wirtschaftlichen Sicherheit der Union, die durch solche systemischen Schocks große Verluste erleiden würde, von wesentlicher Bedeutung ist. Vorhersehbarkeit, Zugang zu Inputs und starke Lieferketten sind für die Wettbewerbsfähigkeit und das reibungslose Funktionieren der EU-Industrie unerlässlich. Zu den weiteren Vorteilen zählen unter anderem die Schaffung von Arbeitsplätzen und ein Wachstum der Bruttowertschöpfung in vorgelagerten Bereichen, was insgesamt zu mehr wirtschaftlicher und sozialer Stabilität führt. Sie bietet den ausgewogensten Ansatz hinsichtlich Wirksamkeit und Effizienz sowie Kohärenz und Verhältnismäßigkeit.

Wer unterstützt welche Option?

Um Rückmeldungen von allen einschlägigen Interessenträgern einzuholen, wurden eine öffentliche Konsultation und mehrere gezielte Konsultationen durchgeführt. Insgesamt unterstützte die Industrie die Initiative und die Bestimmungen zur Erleichterung der Genehmigungsverfahren für Projekte der industriellen Fertigung. Der Stahlsektor unterstützt eine Kennzeichnung, hinterfragt jedoch einige seiner Parameter und die Gestaltung des Klassifizierungssystems. Der Stahl-, Zement- und Aluminiumsektor sowie Hersteller von Solaranlagen, Batterien und Fahrzeugbauteilen dürften unmittelbar von der Verordnung zur industriellen Beschleunigung profitieren und befürworten die „Made in EU“-Anforderungen und die Anforderungen an den CO₂-Ausstoß, um die Schaffung europäischer Leitmärkte für CO₂-arme Industrieprodukte und Netto-Null-Technologien zu unterstützen. Einige andere energieintensive Industrien könnten jedoch abweichende Ansichten über die Einführung von Anforderungen an den CO₂-Ausstoß und „Made in EU“-Anforderungen haben. Auf der anderen Seite gingen die Meinungen der Behörden auseinander, insbesondere hinsichtlich der Genehmigungsbestimmungen im Rahmen der PO2 und PO3, vor allem, was die Bestimmungen zu Leitmärkten betrifft, da dies ihren Verwaltungsaufwand erhöhen würde.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Die PO2 dürfte wirtschaftliche Vorteile für die einschlägigen energieintensiven Industrien und Netto-Null-Technologiesektoren mit sich bringen, da sie eine Nachfrage nach europäischen CO₂-armen Industrieprodukten sowie nach Batterien, Photovoltaikanlagen und Fahrzeugbauteilen schaffen wird. So wird beispielsweise für 2030 ein Anstieg der Bruttowertschöpfung um rund 445 Mio. EUR für die Zementindustrie und um 241 Mio. EUR für die Stahl- und Aluminiumsektoren erwartet. Darüber hinaus wird für die gesamte Wertschöpfungskette der Elektrofahrzeugindustrie, einschließlich der Zwischenprodukte, ab Inkrafttreten der Maßnahmen für Fahrzeugbauteile ein Anstieg der Wertschöpfung um rund 10,5 Mrd. EUR prognostiziert. Auch das verarbeitende Gewerbe wird von den Zeit- und Kosteneinsparungen profitieren, die sich aus den Bestimmungen zur elektronischen Erteilung von Genehmigungen ergeben; die Kosteneinsparungen durch die Digitalisierung der Genehmigungsverfahren könnten sich auf bis zu 240 Mio. EUR belaufen. Zu den Vorteilen für die Industrie zählen auch Beschäftigungsmöglichkeiten. So wird beispielsweise geschätzt, dass durch die Einführung von Bestimmungen für Leitmärkte im Jahr 2030 insgesamt 148 352 Arbeitsplätze geschaffen und erhalten werden. Schließlich wird die Verordnung zur industriellen Beschleunigung durch die Beschleunigung von Dekarbonisierungsprojekten zur Erreichung der Klimaziele der EU beitragen, was allein für das Jahr 2030 zu einer geschätzten Verringerung der Treibhausgasemissionen im Rahmen der PO2 um 30,58 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent führen wird, was Einsparungen in Höhe von rund 3 058 Mio. EUR entspricht.

Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?

Die nachgelagerten Sektoren werden aufgrund der Leitmarktbedingungen mit höheren Produktionskosten konfrontiert sein. Die durch Anforderungen an den CO₂-Ausstoß und „Made in EU“-Anforderungen verursachten Anpassungskosten für Automobil-Erstausrüster könnten zu einem Verlust an Bruttowertschöpfung in Höhe von 291 Mio. EUR führen, während der Bausektor einen Verlust an Bruttowertschöpfung in Höhe von 691 Mio. EUR erleiden könnte. So könnte beispielsweise der Preis eines Fahrzeugs aufgrund der Bestimmungen in Bezug auf CO₂-armen Stahl und Aluminium um 0,225 % (69,27 EUR) steigen und der Preis eines elektrischen Personenkraftwagens könnte sich aufgrund der Anforderungen in Bezug auf Batterien mit Ursprung in der Union im Jahr 2030 um 2,2 % (630 EUR) erhöhen. Die Baukosten für ein Gebäude dürften aufgrund der Verwendung CO₂-armer Produkte wie Stahl, Aluminium und Zement um 0,45 % steigen. Die „Made in EU“-Anforderungen für Photovoltaikanlagen und Batterien werden ebenfalls für alle Verbraucher zu Kostensteigerungen führen, die auf 685 Mio. EUR für Photovoltaikanlagen und 2 338 Mio. EUR für Batterie-Energiespeichersysteme/Elektrofahrzeuge geschätzt werden. Die Vergabe öffentlicher Aufträge und Subventionen könnten einen erheblichen Teil hiervon abdecken, sodass die Kostenauswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger verringert würden. Die Unternehmen werden mit wiederkehrenden Verwaltungskosten konfrontiert sein, hauptsächlich für die Einhaltung der Leitmarktbestimmungen, die sich auf insgesamt rund 1,2 Mio. EUR im Rahmen der PO2 belaufen. Diese könnten durch Einsparungen im Zuge der Digitalisierung ausgeglichen werden. Diese zusätzlichen Kosten werden mittelfristig sinken, da die Produktionskosten aufgrund von Größenvorteilen und Kostenparität mit CO₂-intensiven Produkten sinken werden.

<p>Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?</p> <p>Unternehmen jeder Größe in den Zielsektoren werden von einem erweiterten Markt für CO₂-arme Produkte profitieren und im Zusammenhang mit einem schnelleren und vereinfachten Genehmigungsverfahren in den Genuss von Kosten- und Zeiteinsparungen kommen. Konsultationen der Industrie haben gezeigt, dass KMU aufgrund begrenzter administrativer Ressourcen bei Genehmigungsverfahren vor größeren Herausforderungen stehen. Unternehmen im nachgelagerten Sektor, beispielsweise in der Automobilindustrie und im Baugewerbe, könnten jedoch im Zusammenhang mit den Anforderungen an Inhalte mit geringem CO₂-Gehalt und/oder einen Ursprung in der EU zusätzliche Kosten zu tragen haben (siehe vorstehend die Kosten der bevorzugten Option), einschließlich gesteigener Materialkosten. Diese gestiegenen Kosten für nachgelagerte Branchen werden, so gering sie auch sein mögen, von KMU stärker zu spüren sein. Konkret dürften die Leitmarktmaßnahmen die Verwaltungskosten für die Nachweisführung über die Einhaltung der Vorschriften erhöhen, sofern die im Vorschlag vorgesehenen Abhilfemaßnahmen nicht ausreichen.</p>
<p>Gibt es nennenswerte Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden?</p> <p>Den öffentlichen Verwaltungen werden voraussichtlich höhere Kosten für die Vergabe öffentlicher Aufträge und Förderregelungen sowie zusätzliche Verwaltungsausgaben für die Überwachung, Berichterstattung und Einhaltung der Vorschriften entstehen. Die jährlichen Verwaltungskosten können EU-weit um bis zu 8,92 Mio. EUR steigen, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Kosten durch Einsparungen im Zusammenhang mit Genehmigungen ausgeglichen werden. Die Kosten für die Vergabe öffentlicher Aufträge dürften aufgrund der Auswirkungen der inhaltlichen Anforderungen in allen Mitgliedstaaten steigen.</p>
<p>Gibt es andere nennenswerte Auswirkungen?</p> <p>Die Verordnung zur industriellen Beschleunigung dürfte die Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Industrien, der Solarindustrie, der Batterieindustrie und der Fahrzeugbauteileindustrie in der EU verbessern, indem die Nachfrage nach ihren Produkten gesichert wird und die wirtschaftliche Sicherheit und Resilienz der EU erhöht werden. Bei internationalen Handelsströme ergäben sich Auswirkungen, da Abhängigkeiten verringert und in der EU vorgenommene ausländische Investitionen mit höherer Wertschöpfung begünstigt würden. Mögliche negative Reaktionen einiger Handelspartner könnten zu Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie auf den Weltmärkten führen.</p>
<p style="text-align: center;">D. Folgemaßnahmen</p>
<p>Wann wird die Maßnahme überprüft?</p> <p>Drei Jahre nach Inkrafttreten sollte eine Bewertung durchgeführt werden, wobei fünf Jahre nach Inkrafttreten eine ausdrückliche Überprüfungsklausel zur Anwendung kommt.</p>