

Brüssel, den 5. März 2026
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0068 (COD)

7009/26
ADD 1

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

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.: | COM(2026) 100 annex |
|----------------|---------------------|

| | |
|--------|---|
| Betr.: | ANHÄNGE des Vorschlags 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) 2024/3110 |
|--------|---|

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 100 annex.

Anl.: COM(2026) 100 annex

Brüssel, den 4.3.2026
COM(2026) 100 final

ANNEXES 1 to 4

ANHÄNGE

des

Vorschlags 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) 2024/3110

{SEC(2026) 70 final} - {SWD(2026) 70 final} - {SWD(2026) 71 final} -
{SWD(2026) 72 final}

INHALTSVERZEICHNIS

ANHANG I

Strategische Sektoren für Beschleunigungsgebiete für die industrielle Fertigung **Error! Bookmark not defined.**

ANHANG II

Anforderungen an den CO₂-Ausstoß und den Ursprung in der Union energieintensiver Industrien.....**Error! Bookmark not defined.**

Teil I – Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge**Error! Bookmark not defined.**

Teil II – Andere Formen der öffentlichen Intervention..... 3

ANHANG III

Anforderungen an den Ursprung von Fahrzeugen in der Union **Error! Bookmark not defined.**

Teil I – Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge für Elektrofahrzeuge .**Error! Bookmark not defined.**

Teil II – Andere Formen der öffentlichen Intervention und der finanziellen Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge.....**Error! Bookmark not defined.**

Teil III – Begünstigungen für kleine emissionsfreie Fahrzeuge **Error! Bookmark not defined.**

ANHANG IV

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/1724.....**Error! Bookmark not defined.**

ANHANG I

Strategische Sektoren für Beschleunigungsgebiete für die industrielle Fertigung

1. Energieintensive Industrien;
 - a) Herstellung von Papier, Pappe und Waren, wie unter NACE-Code C17 klassifiziert;
 - b) Kokerei und Mineralölverarbeitung, wie unter NACE-Code C19 klassifiziert;
 - c) Herstellung von chemischen Erzeugnissen, wie unter NACE-Code C20 klassifiziert;
 - d) Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, wie unter NACE-Code C22 klassifiziert;
 - e) Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden, wie unter NACE-Code C23 klassifiziert;
 - f) Metallherzeugung und -bearbeitung, wie unter NACE-Code C24 klassifiziert.
2. Automobilindustrie Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, wie unter NACE-Code C29 klassifiziert;
3. Netto-Null-Technologien gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1735;

ANHANG II

Anforderungen in Bezug auf den CO₂-Ausstoß und den Ursprung in der Union an energieintensive Industrien

Teil I – Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge

Im Rahmen von öffentlichen Vergabeverfahren, die am oder nach dem 1. Januar 2029 eingeleitet werden und in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU oder 2014/25/EU fallen, müssen die öffentlichen Auftraggeber, sofern die Aufträge, Bauaufträge oder Baukonzessionen die Beschaffung von Produkten aus energieintensiven Industrien umfassen, folgende Mindestanteile vorschreiben:

- a) Bei Stahl und Erzeugnissen, deren Leistung hauptsächlich von Stahl abhängt und die zur Verwendung in Gebäuden, Infrastruktureinrichtungen und Kraftfahrzeugen für zivile Zwecke bestimmt sind, müssen mindestens 25 % der Gesamtmenge des verwendeten Stahls CO₂-arm sein;
- b) bei Beton und Mörtel sowie Produkten, deren Leistung hauptsächlich von Beton und Mörtel abhängt und die zur Verwendung in Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen für zivile Zwecke bestimmt sind, müssen mindestens 5 % der Gesamtmenge des verwendeten Betons und Mörtels, einschließlich der zu ihrer Herstellung verwendeten Klinker und des Zements, CO₂-arm sein und ihren Ursprung in der Union haben;
- c) bei Aluminium und Produkten, deren Leistung hauptsächlich von Aluminium abhängt und die zur Verwendung in Gebäuden, Infrastruktureinrichtungen und Kraftfahrzeugen für zivile Zwecke bestimmt sind, müssen mindestens 25 % der Gesamtmenge des verwendeten Aluminiums CO₂-arm sein und ihren Ursprung in der Union haben.

Teil II – Andere Formen der öffentlichen Intervention

Bei Regelungen, die am oder nach dem 1. Januar 2029 eingeführt oder aktualisiert werden, die Privathaushalten oder Unternehmen zugutekommen und die in erster Linie darauf abzielen, den Bau oder die Renovierung von Gebäuden für Wohn- und Geschäftszwecke und von Infrastruktur sowie das Leasing und den Kauf von Kraftfahrzeugen für zivile Zwecke zu fördern, stellen die Mitgliedstaaten, regionalen oder lokalen Behörden, öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder Verbände, die aus einer oder mehreren solcher Behörden oder einer oder mehreren solcher öffentlich-rechtlichen Körperschaften bestehen, sicher, dass nur Begünstigte förderfähig sind, die die folgenden Mindestanforderungen erfüllen.

- a) Bei Stahl und Erzeugnissen, deren Leistung in erster Linie von Stahl abhängt, müssen mindestens 25 % der Gesamtmenge des Stahls, der in dem geförderten Produkt oder Projekt verwendet wird, CO₂-arm sein;
- b) bei Beton und Mörtel sowie Produkten, deren Leistung in erster Linie von Beton und Mörtel abhängt, müssen mindestens 5 % der Gesamtmenge des in dem geförderten Produkt oder Projekt verwendeten Betons und Mörtels, einschließlich der zu ihrer Herstellung verwendeten Klinker und des Zements, CO₂-arm sein und ihren Ursprung in der Union haben;
- c) bei Aluminium und Produkten, deren Leistung in erster Linie von Aluminium abhängt, müssen mindestens 25 % der Gesamtmenge des in dem geförderten Produkt oder Projekt verwendeten Aluminiums CO₂-arm sein und ihren Ursprung in der Union haben.

ANHANG III

Anforderungen an den Ursprung von Fahrzeugen in der Union

Teil I – Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge für Elektrofahrzeuge

Neue reine Elektrofahrzeuge (PEV), extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge (FCV), die im Rahmen von Kauf-, Leasing-, Miet- oder Mietkaufverträgen in Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/24/EU oder der Richtlinie 2014/25/EU fallen, erworben werden und am oder nach dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen = sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] in Betrieb genommen werden, müssen die in diesem Anhang festgelegten Anforderungen an den Ursprung in der Union erfüllen.

Neue PEV, OVC-HEV und FCV, die für die Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden, deren Aufträge im Rahmen von in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/24/EU oder der Richtlinie 2014/25/EU fallenden Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge vergeben wurden, müssen die in diesem Anhang festgelegten Anforderungen an den Ursprung in der Union erfüllen.

Die in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Fahrzeuge müssen die folgenden Anforderungen an den Ursprung in der Union erfüllen:

- a) Das Fahrzeug ist innerhalb der Union montiert worden;
- b) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Bauteile – ohne die Batterie – beträgt mindestens 70 %;
- c) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der Union;
- d) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens fünf wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, das aktive Kathodenmaterial und das Batteriemanagementsystem, mit Ursprung in der Union;
- e) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs beträgt mindestens 50 %;
- f) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der wichtigsten elektronischen Systeme mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller wichtigsten elektronischen Systeme beträgt mindestens 50 %.

Die Anforderungen gemäß den Buchstaben d, e und f gelten ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen = drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung].

Abweichend von den vorstehend genannten Anforderungen müssen kleine Elektrofahrzeuge der Unterklasse M1E im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 die folgenden Anforderungen an den Ursprung in der Union erfüllen:

1. Das Fahrzeug ist innerhalb der Union montiert worden;
2. ferner muss eines der beiden folgenden Kriterien erfüllt sein:

- a) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – beträgt 70 % oder mehr oder
- b) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der Union.

Auf Antrag eines Fahrzeugherstellers können alle PEV, OVC-HEV oder FCV dieses Fahrzeugherstellers für einen Zeitraum von zwölf Monaten als mit den Anforderungen an den Ursprung in der Union konform angesehen werden, wenn der Hersteller nachweist, dass die Gesamtzahl aller PEV-, OVC-HEC- oder FCV-Fahrzeuge, die den Anforderungen an den Ursprung in der Union entsprechen und von diesem Fahrzeughersteller in dem Zeitraum zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember des Vorjahres (einschließlich) montiert wurden, mindestens 85 % der Gesamtzahl der PEV, OVC-HEV oder FCV desselben Fahrzeugherstellers entspricht, die in demselben Zeitraum in der Union zugelassen wurden.

Betreffen die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge Dienstleistungsaufträge gemäß Unterabsatz 2, so wird davon ausgegangen, dass Fahrzeuge, die bereits in der Union zugelassen sind, die Anforderungen dieses Anhangs bis zum 31. Dezember 2035 erfüllen.

Teil II – Andere Formen der öffentlichen Intervention und der finanziellen Unterstützung für Unternehmensfahrzeuge

Bei Regelungen, die nach dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen = sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eingeführt oder aktualisiert wurden und den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf neuer PEV, OVC-HEV oder FCV fördern, stellen die Mitgliedstaaten, regionalen oder lokalen Behörden, öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder Verbände, die aus einer oder mehreren solcher Behörden oder einer oder mehreren solcher öffentlich-rechtlichen Körperschaften bestehen, sicher, dass im Rahmen der Regelung nur Fahrzeuge förderfähig sind, die die folgenden Mindestanforderungen an den Ursprung in der Union erfüllen.

Für die Zwecke der Berücksichtigung von in der Europäischen Union hergestellten Unternehmensfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß Artikel 4 des [Vorschlags vom 16. Dezember 2025 für eine Verordnung über saubere Unternehmensfahrzeuge] gelten die folgenden Anforderungen.

- a) Das Fahrzeug ist innerhalb der Union montiert worden;
- b) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – beträgt 70 % oder mehr;
- c) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der Union;
- d) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens fünf wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, das aktive Kathodenmaterial und das Batteriemanagementsystem, mit Ursprung in der Union;
- e) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-

Gesamtpreis aller Bauteile des elektrischen Antriebsstrangs beträgt mindestens 50 %;

- f) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der wichtigsten elektronischen Systeme mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller wichtigsten elektronischen Systeme beträgt mindestens 50 %.

Die Anforderungen gemäß den Buchstaben d, e und f gelten ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen = drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung].

Abweichend von den vorstehend genannten Anforderungen müssen kleine Elektrofahrzeuge der Unterklasse M1E im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 die folgenden Anforderungen an den Ursprung in der Union erfüllen:

1. Das Fahrzeug ist innerhalb der Union montiert worden;
2. ferner muss eines der beiden folgenden Kriterien erfüllt sein:
 - a) Das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – beträgt 70 % oder mehr oder
 - b) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der Union.

Auf Antrag eines Fahrzeugherstellers können alle PEV, OVC-HEV oder FCV dieses Fahrzeugherstellers für einen Zeitraum von zwölf Monaten als konform mit den Anforderungen an den Ursprung in der Union angesehen werden, wenn der Hersteller nachweist, dass alle PEV, OVC-HEV oder FCV, die den Anforderungen an den Ursprung in der Union entsprechen und von diesem Fahrzeughersteller in dem Zeitraum zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember (einschließlich) des Vorjahres montiert wurden, mindestens 85 % der Gesamtzahl der PEV, OVC-HEV oder FCV desselben Fahrzeugherstellers ausmachen, die in demselben Zeitraum in der Union zugelassen wurden.

Teil III – Begünstigungen für kleine emissionsfreie Fahrzeuge

Für die Zwecke der Einstufung von Fahrzeugen als „in der EU hergestellt“ gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) 2019/631 [in der durch den Vorschlag vom 16. Dezember 2025 für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Kennzeichnung von Fahrzeugen geänderten Fassung] gelten die folgenden Kriterien:

1. Das Fahrzeug ist innerhalb der Union montiert worden;
2. ferner muss eines der beiden folgenden Kriterien erfüllt sein:
 - a) das Verhältnis zwischen dem Ab-Werk-Gesamtpreis der Fahrzeugbauteile – ohne die Fahrzeugbatterie – mit Ursprung in der Union und dem Ab-Werk-Gesamtpreis aller Fahrzeugbauteile – ohne die Batterie – beträgt 70 % oder mehr oder
 - b) die Antriebsbatterie des Fahrzeugs enthält mindestens drei wichtigste spezifische Batteriebauteile, darunter die Batteriezellen, mit Ursprung in der Union.

ANHANG IV
Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724

Die Anhänge I und II werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) In der Tabelle „Informationsbereiche im Zusammenhang mit Unternehmen“ wird die folgende Zeile „Genehmigungsverfahren“ vor der Zeile „AJ. Projekte im Bereich kritische Rohstoffe“ eingefügt:

| | |
|------------------------|---|
| „Genehmigungsverfahren | Informationen über Genehmigungsverfahren für industrielle Fertigungsprojekte, einschließlich Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und Projekten im Bereich kritische Rohstoffe“; |
|------------------------|---|

- b) in der Zeile „R. Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ wird Nummer 1 in der zweiten Spalte gestrichen;
- c) in Zeile „AJ. Projekte im Bereich kritische Rohstoffe“ wird Nummer 2 in der zweiten Spalte gestrichen;

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

- a) die Zeile „Gründung, Führung und Schließung eines Unternehmens“ wird wie folgt geändert:

- a) In der zweiten Spalte wird folgender Unterabsatz 2 angefügt:

„Genehmigung zur Ausübung einer Geschäftstätigkeit, einschließlich Verfahren im Zusammenhang mit allen einschlägigen Genehmigungen für den Bau und den Betrieb von Projekten im Bereich kritische Rohstoffe¹, Verfahren für alle einschlägigen Genehmigungen für den Bau, den Ausbau, die Umwandlung und den Betrieb von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien² und Verfahren im Zusammenhang mit industriellen Fertigungsprojekten“;

- b) in der dritten Spalte wird folgender Unterabsatz 2 angefügt:

„Bestätigung des Antrags auf Genehmigung einer Geschäftstätigkeit sowie aller Ergebnisse im Zusammenhang mit Verfahren betreffend

¹ Verfahren, das alle einschlägigen Genehmigungen für den Bau und den Betrieb von Projekten im Bereich kritische Rohstoffe umfasst, einschließlich Baugenehmigungen, chemikalienbezogene Genehmigungen und Netzanschlussgenehmigungen sowie Umweltverträglichkeitsprüfungen und -genehmigungen, sofern diese erforderlich sind, und das alle Anträge und Verfahren von der Bestätigung der Vollständigkeit des Antrags bis zur Mitteilung der umfassenden Entscheidung über das Ergebnis des Verfahrens durch die gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2024/1252 eingerichtete zuständige zentrale Anlaufstelle umfasst.

² Verfahren für alle einschlägigen Genehmigungen für den Bau, den Ausbau, die Umwandlung und den Betrieb von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien, einschließlich Baugenehmigungen, chemikalienbezogene Genehmigungen und Netzanschlussgenehmigungen sowie Umweltprüfungen und -genehmigungen sofern erforderlich, die alle administrativen Anträge und Verfahren umfassen.

Projekte im Bereich kritische Rohstoffe, Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und industrielle Fertigungsprojekte (von der Bestätigung der Vollständigkeit des Antrags bis zur Mitteilung der umfassenden Entscheidung über das Ergebnis des Verfahrens, auch durch die benannte Kontaktstelle)“;

- b) die Zeilen „Projekte im Bereich kritische Rohstoffe“ und „Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ werden gestrichen.