

Europäische Union: Aktionsplan der Kommission zur Förderung von Innovation, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit im Automobilssektor

In Kürze

Am 5. März 2025 stellte die Europäische Kommission einen Industrie-Aktionsplan zur Förderung von Innovation, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit im Automobilssektor vor (der **"Plan"**). Die Kommission möchte mit dem Plan eine umfassende Strategie für den Erhalt der globalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und die Bewältigung der Transformation zu sauberer Mobilität und digitaler Integration bieten. Gleichzeitig erörtert sie Lösungsansätze für Herausforderungen wie den Zugang zu Rohstoffen, unfaire Handelspraktiken und steigende Produktionskosten.

Die Strategie stützt sich auf fünf Säulen:

1. Innovation und Digitalisierung
2. umweltfreundliche Mobilität
3. Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit von Lieferketten
4. Qualifikationen von Arbeitnehmern und die soziale Dimension der Transformation
5. Marktzugang und internationale Handels- und Wettbewerbsbedingungen

Inhalt

[Key takeaways](#)
[Im Detail](#)
[Die fünf Säulen](#)
[Rezeption](#)
[Analyse und Ausblick](#)

Key takeaways

- Die CO₂-Emissionsgrenzen werden aufgeweicht, um Flexibilität bei der Einhaltung im Zeitraum 2025-2027 zu ermöglichen. Das Verbot von Verbrennungsmotoren im Jahr 2035 wurde jedoch nicht neu aufgerollt.
- Die Testregeln für autonome Fahrzeuge sollen harmonisiert und regulatorische „Sandboxes“ eingerichtet werden. Eine europäische Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge wird ins Leben gerufen, um es der Industrie zu ermöglichen, gemeinsame Software- und Hardwarelösungen zu entwickeln.
- Die Kommission strebt den Abschluss von Handelsvereinbarungen an, um einen kontinuierlichen Zugang zu Rohstoffen zu ermöglichen. Die Circular Economy Regulierung soll verschärft werden, um die Abhängigkeit von Rohstoffen zu verringern.
- Handelspolitische Schutzinstrumente und die Regulierung ausländischer Subventionen werden zum Schutz der europäischen Industrie eingesetzt.
- 1,8 Milliarden Euro aus dem Europäischen Innovationsfonds werden bereitgestellt, um die europäische Batterieherstellung zu unterstützen.

Im Detail

Der Plan baut auf dem Clean Industrial Deal und einem strategischen Dialog zwischen den EU-Herstellern und der Kommission auf. Er zielt darauf ab, auf Herausforderungen im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit wie globale Risiken in der Lieferkette, die Abhängigkeit von Rohstoffen, Batterien und fossilen Brennstoffen, Kostennachteile und ein zunehmend volatiles geopolitisches Umfeld zu reagieren. Die Kommission erachtet ein entschlossenes Handeln als notwendig. Sie möchte verhindern, dass europäische Unternehmen bei strategischen Schlüsseltechnologien wie Batterien, Software und autonomem Fahren ins Hintertreffen geraten. Die

Umsetzung dieser Ziele wird in den meisten Fällen die Mitwirkung der weiteren Gesetzgebungsorgane der Europäischen Union oder der Mitgliedsstaaten erfordern.

Die fünf Säulen

Der Plan enthält Maßnahmen zur Erhaltung einer starken europäischen Produktionsbasis in fünf Schlüsselbereichen:

Säule 1: Innovation und Digitalisierung

Im Rahmen der ersten Säule will die Kommission autonomes Fahren fördern: Es sollen groß angelegte grenzüberschreitende Testumgebungen und regulatorische "Sandboxes" für autonome Fahrzeuge entstehen.

Solche „Sandboxes“ geben einen strukturierten Kontext für Neuentwicklungen und Neutestungen vor. Sie ermöglichen es, innovative Technologien, Produkte und Ansätze in einer realen Umgebung unter regulatorischer Aufsicht und Gewährleistung angemessener Schutzmaßnahmen zu erproben. Die Kommission will außerdem eine europäische Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge ins Leben rufen, in der europäische Akteure der Automobilindustrie gemeinsame Software- und Hardware-Bausteine entwickeln können. Teil dessen ist auch eine Software-Plattform für softwaredefinierte Fahrzeuge (Fahrzeuge, die stark von ihrer Elektronik und Software geprägt sind) und KI-Lösungen. Die Entwicklung der nächsten Generation von Batterien wird im Zeitraum 2025-2027 mit einem eigenen Budget von 350 Millionen Euro unterstützt. Die Tätigkeiten der Allianz und die Batterieentwicklung sollen auch durch gemeinsame öffentliche und private Investitionen im Rahmen von einschlägigen Partnerschaften von Horizon Europe unterstützt werden. Dafür soll ein Investitionsvolumen von 1 Milliarde Euro für den Automobilsektor bereitgestellt werden. Hersteller sollen zudem einen leichteren Zugang zu Fahrzeugdaten durch die Einrichtung einer europäischen Plattform für Automobildaten bekommen. Zudem will die Kommission Maßnahmen zur Cybersicherheit entwickeln, um Risiken im Zusammenhang mit vernetzten Fahrzeugen vorzubeugen. Bis 2026 möchte die Kommission harmonisierte Regeln für die Erprobung automatisierter Fahrsysteme auf öffentlichen Straßen einführen.

Säule 2: Umweltfreundliche Mobilität

Als Teil der zweiten Säule hat die Kommission eine Änderung der CO₂-Emissionsvorgaben für Pkw und Transporter im Zeitraum 2025-2027 vorgeschlagen. Ziel ist es, mehr Flexibilität bei der Einhaltung zu ermöglichen, indem die Hersteller Überschreitungen der Emissionsvorgaben durch Übererfüllung in anderen Jahren ausgleichen können. So will die Kommission vermeiden, in den nächsten Jahren Strafzahlungen verhängen zu müssen, welche die Hersteller im internationalen Wettbewerb noch weiter behindern würden. Die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen soll besonders im Bereich der einkommensschwachen Endabnehmer und Unternehmensflotten durch soziale Leasingprogramme oder durch Gesetzesvorschläge angekurbelt werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll beschleunigt werden, insbesondere im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und des intelligenten, bidirektionalen Ladens. Die Kommission will außerdem mit den Mitgliedstaaten eine europäische Initiative für saubere Verkehrskorridore erarbeiten. Im Rahmen dessen soll die Genehmigung und Errichtung von Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge entlang wichtiger Logistikkorridore beschleunigt werden. Zusätzlich sollen in den Jahren 2025 und 2026 570 Millionen Euro für alternative Kraftstoffe bereitgestellt werden.

Säule 3: Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit von Lieferketten

Die dritte Säule sieht ein "Battery Booster"-Paket vor. Mit diesem sollen 1,8 Milliarden Euro aus dem EU-Innovationsfonds zur Unterstützung der Batterieherstellung bereitgestellt werden. Durch das Gesetz über kritische Rohstoffe soll verlässlicher Zugang zu kritischen Rohstoffen sichergestellt werden. Zudem sollen strategische Partnerschaften entwickelt werden, um Investitionen entlang der Rohstoff-Wertschöpfungskette zu unterstützen. Zusätzlich soll der Übergang in eine echte Kreislaufwirtschaft durch Finanzierungshilfen für Altfahrzeuge und Batterierecyclingsanlagen beschleunigt und somit die Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen reduziert werden. Zuletzt sollen öffentliche Investitionen in die Automobilindustrie an Widerstandsfähigkeits- und Nachhaltigkeitskriterien geknüpft und die inhereuropäische Produktion von wichtigen Fahrzeugkomponenten gefördert werden.

Säule 4: Qualifikation von Arbeitnehmern und die soziale Dimension der Transformation

Die vierte Säule befasst sich mit dem Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften zur Bewältigung der strategischen Herausforderungen des Automobilsektors. Eine Europäische Beobachtungsstelle für eine faire Transformation wird eingerichtet, um Daten über Beschäftigungstrends und demografische Strukturen zu sammeln und künftige "Hotspots" für Beschäftigungsverlagerungen zu ermitteln. Zudem schlägt die Kommission Änderungen der Verordnungen über den Europäischen Globalisierungsfonds (EGF) und den Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) vor, um Unternehmen bei Restrukturierungsprozessen zu unterstützen und Arbeitsplätze zu erhalten. Außerdem sollen Weiterbildungsangebote verstärkt und durch Erasmus+-Stipendien gezielt unterstützt werden.

Säule 5: Marktzugang und internationale Handels- und Wettbewerbsbedingungen

Die fünfte Säule beabsichtigt den Abschluss von Freihandelsabkommen und internationalen Partnerschaften, um den Marktzugang und die Beschaffungsmöglichkeiten zu verbessern. Mit handelspolitischen Schutzinstrumenten und Herkunftsregeln will die

Kommission gegen unfaire Handelspraktiken im Automobilsektor vorgehen. Zudem möchte sie ausländische Investitionen an Bedingungen knüpfen, um deren Mehrwert für die europäische Industrie zu erhöhen.

Rezeption

Interessenvertreter der Automobilindustrie nahmen den Plan positiv auf. Es handele sich um einen pragmatischen Schritt, der die wirtschaftlichen und geopolitischen Realitäten anerkennt. Vor allem die geplanten Flexibilitäten bezüglich der Emissionswerte sowie die Regulierung des autonomen Fahrens auf europäischer Ebene werden begrüßt. Teilweise kritisch betrachtet wird in der Branche, dass das Verbrenner-Verbot im Jahr 2035 nicht überdacht wurde.

Analyse und Ausblick

Die Automobilindustrie trägt eine Billion Euro zum BIP der EU bei und beschäftigt 13 Millionen Europäer. Die Einführung des Plans unterstreicht ihre Bedeutung für den europäischen Wohlstand. Die Branche befindet sich in einem rasanten Wandel hin zu sauberer Mobilität und digitalen Technologien wie KI, Software und Sensorik. Der Erfolg dieser Transformation ist für die Branche unerlässlich, um weltweit wettbewerbsfähig zu bleiben. Der Aktionsplan trägt diesen Realitäten Rechnung und schafft Lösungsansätze, sodass europäische Akteure auch im digitalen Zeitalter eine Marktführerrolle einnehmen können.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass es sich nur um einen Aktionsplan handelt, dessen Umsetzung konkretere Vorschläge der Kommission sowie in vielen Feldern die Zustimmung des EU-Parlaments und des Rats erfordert. Es bleibt abzuwarten, wie der Plan im Detail umgesetzt wird und ob damit tatsächlich die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie gestärkt werden kann.

Kontaktieren Sie uns



Dr. Claire Dietz-Polte LL.M.

Partner

Claire.Dietz-Polte@bakermckenzie.com



Nico Ruepp

Associate

Nico.Ruepp@bakermckenzie.com

Dieses Mandantenrundsreiben dient ausschließlich der Information. Sein Inhalt sollte daher nicht als Entscheidungsgrundlage im Einzelfall oder als Ersatz für einen einzelfallbezogenen Rechtsrat genutzt werden. Hierfür sollte stets der Rat eines qualifizierten Rechtsanwalts eingeholt werden. Mit der Herausgabe dieses Mandantenrundsreibens übernehmen wir keine Haftung im Einzelfall.

Die Baker McKenzie Rechtsanwaltskanzlei mbH von Rechtsanwälten und Steuerberatern ist eingetragen beim Registergericht Frankfurt/Main (Sitz der Gesellschaft) HRB 123975. Sie ist assoziiert mit Baker & McKenzie International, einem Verein nach Schweizer Recht. Mitglieder von Baker & McKenzie International sind die weltweiten Baker McKenzie-Anwaltskanzleien. Der allgemeinen Übung von Beratungsunternehmen folgend, bezeichnen wir als "Partner" einen Freiberufler, der als Gesellschafter oder in vergleichbarer Funktion für uns oder ein Mitglied von Baker & McKenzie International tätig ist. Als "Büros" bezeichnen wir unsere Büros und die Kanzleistandorte der Mitglieder von Baker & McKenzie International.

© Baker McKenzie

