



EUROPÄISCHE KOMMISSION

MITTEILUNG

Brüssel, 8. November 2012

Aktionsplan für die Automobilindustrie der EU im Jahr 2020

Mit dem heute von der Europäischen Kommission vorgestellten Aktionsplan (siehe [IP/12/1187](#)) soll die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU bis zum Jahr 2020 gestärkt werden. Er basiert auf der Vision für die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Industrie im Jahr 2020 sowie auf den Empfehlungen des Abschlussberichtes der Gruppe CARS 21 für die Verwirklichung dieser Vision ([MEMO/12/419](#)). Auf dieser Grundlage legt die Kommission einen Vorschlag für konkrete Maßnahmen in folgenden Bereichen vor: Emissionen, Finanzierung der Forschung, Elektromobilität, Straßenverkehrssicherheit, neue Qualifikationen, intelligente Regulierung, Handelsverhandlungen und internationale Harmonisierung. Dieser Aktionsplan, der zu einem Zeitpunkt vorgelegt wird, in dem die Automobilbranche aufgrund eines starken Rückgangs der Absätze auf dem EU-Markt und der strukturellen Überkapazitäten einem besonders starken Druck ausgesetzt ist, enthält konkrete Maßnahmen zur Bewältigung dieser Lage und bildet das erste Ergebnis der Neuen Europäischen Industriepolitik, die in der Mitteilung der Kommission vom Oktober 2012 (siehe [IP/12/1085](#)) umrissen wird.

Die vier Pfeiler des Aktionsplans

Der Aktionsplan umfasst vier Pfeiler, von denen jeder konkrete Maßnahmen enthält, die von der Kommission, den Mitgliedstaaten und den Regionalbehörden im Laufe der nächsten Jahre umzusetzen sind:

I. Investitionen in fortgeschrittene Technologien und Finanzierung der Innovation

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und zur Wahrung ihrer technologischen Führungsposition ist es von entscheidender Bedeutung, die Forschungsressourcen auszubauen sowie Regelungen und Normen zu fördern, mit denen die Innovation einen Auftrieb erhalten wird.

Die Kommission schlägt folgende Maßnahmen vor:

- Erarbeitung eines Vorschlags für eine Europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge, die eine eindeutige Festlegung und Informationen zu den für die Verkehrsindustrie verfügbaren Finanzierungsmitteln im Bereich Forschung und Innovation ermöglicht und einen klaren thematischen Schwerpunkt auf die Energieeffizienz und alternative Antriebe legt;
- Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der EIB, um die Verfügbarkeit der Finanzierung für Forschungs- und Innovationsprojekte im Automobilbereich sicherzustellen sowie Unterstützung der EIB bei ihren Bemühungen, den Finanzierungszugang für KMU und mittelgroße Unternehmen zu erleichtern. Darüber hinaus wird die Kommission in Zusammenarbeit mit der EIB die Möglichkeit prüfen, Projekte mit Bezug zu Elektromobilität zu finanzieren;
- Umsetzung der 2020-Zielsetzungen für CO₂-Emissionen für Personenkraftwagen und Lieferwagen;
- Einleitung einer breit angelegten Konsultation über die CO₂-Regulierungspolitik für Personenkraftwagen und Lieferwagen für den Zeitraum über das Jahr 2020 hinaus;
- aktive Unterstützung der Entwicklung und Umsetzung eines neuen, dem tatsächlichen Fahrbetrieb besser entsprechenden Fahrzyklus und Prüfverfahrens zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen von PKWs;
- Festlegung von ergänzenden, auf einer eingehenden Analyse beruhenden Maßnahmen zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen beim Betrieb; Ziel ist dabei eine baldige Verringerung der tatsächlichen Schadstoffemissionen und somit ein Beitrag zu besserer Luft;
- weitere Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit in den Bereichen Fahrzeuge, Infrastruktur und Fahrerverhalten. Zu den Prioritäten gehören Krafträder, die Sicherheit neuer Fahrzeugtechnologien (Elektrofahrzeuge) sowie Technologien zur Unterstützung des Fahrerverhaltens und zur Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften (Geräte für eine intelligente Geschwindigkeitskontrolle („intelligent speed management“), Gurtwarner, intelligente Verkehrssysteme, sparsames Fahren);
- weitere Förderung des Einsatzes intelligenter Verkehrssysteme; dazu gehören auch kooperative Fahrzeugsysteme, insbesondere das EU-weite bodeigene Notrufsystem „eCall“;

- Erarbeitung einer Strategie für alternative Kraftstoffe, mit der die Notwendigkeit alternativer Kraftstoffe wie etwa Elektrizität, Wasserstoff, nachhaltige Biokraftstoffe, Erdgas und Flüssiggas betont wird, sowie Annahme eines Vorschlags für einen Rechtsakt über eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der sich auf die Schaffung einer Mindestinfrastruktur für Lade-/Betankungsstationen und gemeinsame Normen für bestimmte Kraftstoffe einschließlich Elektrofahrzeuge bezieht;
- Förderung eines Dialogs mit betroffenen Interessenträgern über ein freiwilliges Kennzeichnungssystem für Kraftstoffe;
- Überwachung der Umsetzung nationaler Aktionspläne für erneuerbare Energien, insbesondere der tatsächlichen Beimischquoten von Biokraftstoffen in den einzelnen Mitgliedstaaten und der Kompatibilität von Kraftstoffen und Fahrzeugtechnologien;
- Sicherstellung mit Hilfe einer Rechtsvorschrift, dass praktische und zufriedenstellende Lösungen für die Infrastruktur der Ladeschnittstelle von Elektrofahrzeugen in der gesamten EU umgesetzt werden.

II. Stärkerer Binnenmarkt und intelligente Regulierung

Zur Förderung von Investitionen und zur Aufrechterhaltung eines starken Fahrzeugportfolios benötigt die Europäische Union einen stabilen und vorhersehbaren Rahmen, mit dem die Innovation gefördert und unnötige Belastungen vermieden werden können.

Die Kommission schlägt folgende Maßnahmen vor:

- Einrichtung eines Dialogs mit den Interessenträgern, in dessen Rahmen sie dazu ermutigt werden sollen, auf gemeinsame Grundsätze für vertikale Vereinbarungen über den Handel mit Neufahrzeugen hinzuwirken;
- Vorlage von Leitlinien für finanzielle Anreize der Mitgliedstaaten für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge, um ihre Umwelteffizienz zu maximieren und die Zersplitterung des Marktes zu begrenzen;
- Durchführung einer ausführlichen und eingehenden Bewertung (Eignungstest) des Typpengenehmigungsrahmens für Fahrzeuge und auf dieser Grundlage Annahme eines Vorschlags zur Verbesserung des Typpengenehmigungsrahmens, der dann Vorschriften über die Marktaufsicht zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen enthalten soll;
- Durchführung einer Prüfung der Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit für wichtige zukünftige Maßnahmen, einschließlich derer, die deutliche Auswirkungen auf die Automobilindustrie haben;
- Prüfung, ob eine proportionale wirtschaftliche Analyse einiger Durchführungsrechtsakte auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften für Fahrzeuge möglich wäre und welchen Mehrwert sie hätte; betroffen wären beispielsweise die Vorschläge zur Überarbeitung der Anforderungen für Verdunstungsemissionen für Euro 6 und Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe für Fahrzeuge der Klasse L (zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge);

III. Globale Märkte und internationale Harmonisierung von Fahrzeug-Regelungen

Bis zum Jahr 2020 werden 70 % des neuen Wachstums auf die aufstrebenden Volkswirtschaften entfallen. Auch für die Automobilbranche ist ein ähnlicher Trend zu erwarten. Während die Nachfrage auf den gesättigten Märkten stabil bleiben wird, sind für den globalen Markt stetige Zuwachsraten zu erwarten. Damit die Ausfuhren europäischer Fahrzeuge unterstützt und die Chancen der neuen Wachstumsmärkte genutzt werden können, ist es wichtig, die Internationalisierung der europäischen Automobilindustrie, einen wirksamen Marktzugang und die Harmonisierung von Normen und technischen Vorschriften zu fördern.

Die Kommission schlägt folgende Maßnahmen vor:

- umfassende Berücksichtigung der unabdingbaren Sicherung einer starken und wettbewerbsfähigen Produktionsbasis der Automobilindustrie in Europa bei der Durchführung ihrer Handelspolitik unter Verwendung multilateraler und bilateraler (Freihandelsabkommen) Werkzeuge;
- gründliche und umfassende Abschätzung der Auswirkungen jedes Handelsabkommens und der kumulativen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilbranche;
- Ergänzung der multilateralen Zusammenarbeit bei der Regulierung im Rahmen der UN/ECE-Übereinkommen durch eine entsprechende bilaterale Zusammenarbeit, insbesondere mit wichtigen neuen Akteuren, aber z. B. auch mit den Vereinigten Staaten – im Rahmen des Transatlantischen Wirtschaftsrats – und mit Japan;
- Förderung und aktive Unterstützung einer weiteren internationalen Harmonisierung der Regelungen für Fahrzeuge. Die Reform des UN/ECE-Übereinkommens von 1958 ist ein Schlüsselement dieser Strategie und wird darauf abzielen, die Annahme und Umsetzung internationaler Regelungen für Drittmärkte attraktiver zu machen.
- Beitrag zur Erarbeitung des ersten Vorschlags für eine internationale Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug (IWVTA) im Rahmen des UN/ECE-Übereinkommens, die eine gegenseitige Anerkennung des vollständigen Fahrzeugs ermöglichen würde. Bisher können separate Genehmigungen für einzelne Bauteile oder Systeme gemäß den verschiedenen UN/ECE-Regelungen ausgestellt werden. Mit der IWVTA könnten die Hersteller von den Vorteilen eines Globalverfahrens für die Typgenehmigung ihrer Fahrzeuge profitieren;
- Steuerung der beiden informellen Arbeitsgruppen für 1) Sicherheit und 2) die Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen, um 2014 eine Einigung über eine globale technische Regelung (GTR) über die Sicherheit von Elektrofahrzeugen und ein gemeinsames Konzept im Bereich Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen zu erzielen.

IV. Vorwegnahme der Anpassungen und Abmilderung der sozialen Auswirkungen des Strukturwandels

Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage, gekennzeichnet durch einen schrumpfenden EU-Markt, strukturelle Überkapazitäten und Ankündigungen von Betriebsschließungen, schlägt die Kommission hier folgende Maßnahmen vor:

- Schaffung einer gemeinsamen Plattform für Industrieminister und Vertreter der Industrie und Gewerkschaften zur Erarbeitung konzertierter Aktionen, mit deren Hilfe die Überkapazitäten abgebaut und die erforderlichen Investitionen gewährleistet werden und mit denen sichergestellt wird, dass die nationalen angebots- und nachfrageseitigen Maßnahmen im Einklang mit den internen Markt- und Wettbewerbsregelungen stehen.
- Unterstützung für die Einrichtung eines Europäischen Qualifikationsrates für die Automobilindustrie, in dessen Rahmen bestehende nationale Organisationen, die im Bereich des Ausbaus von Qualifikationen und der Beschäftigung in der Automobilindustrie forschen, zusammengeführt werden sollen. Der Qualifikationsrat wird Peer-Learning-Maßnahmen auf der Grundlage des Austauschs von Informationen und bewährten Verfahren unterstützen und eine Plattform für den Dialog zur Verfügung stellen;
- Förderung der Inanspruchnahme des Europäischen Sozialfonds (ESF) für die Schulung und Umschulung der Arbeitnehmer im Rahmen der neuen Finanziellen Vorausschau für die Strukturfonds;
- Wiedereinsetzung der dienststellenübergreifenden Taskforce zur Untersuchung und Weiterverfolgung der wichtigsten Schließungen oder deutlichen Verkleinerungen von Automobilfabriken. Die Taskforce war in der Vergangenheit in der Automobilindustrie aktiv (auf Ad-hoc-Basis) und höchst effizient.
- Ermittlung bewährter Verfahren in Konsultation mit Vertretern von Regionen, in denen die Automobilindustrie stark vertreten ist, Arbeitsverwaltungen und den Interessenträgern der Branche und Förderung eines vorausschauenden Konzeptes für die Umstrukturierung;
- Wiedereinsetzung der dienststellenübergreifenden Taskforce zur Untersuchung und Weiterverfolgung der wichtigsten Schließungen oder deutlichen Verkleinerungen von Automobilfabriken, mit deren Hilfe die Nutzung der einschlägigen EU-Fonds rationalisiert werden könnte;
- in Fällen von Schließungen und deutlichen Verkleinerungen von Fabriken Aufforderung an die Mitgliedstaaten, die Möglichkeit der Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) in Erwägung zu ziehen;
- Aufforderung an die Mitgliedstaaten, Systeme für die Flexibilität der Arbeitskräfte und ihre Kofinanzierung durch den ESF zu nutzen, um die Lieferanten zu unterstützen, die möglicherweise mehr Zeit benötigen, um nach der Schließung/Verkleinerung einer Automobilfabrik neue Kunden zu finden.

Weiteres Vorgehen

Mit der Annahme des Aktionsplans im Anschluss an den CARS-21-Bericht ist erst der Anfang gemacht. Zur Überwachung der Umsetzung vereinbarter Politikmaßnahmen und zur Fortsetzung des Dialogs mit den Interessenträgern wird ein spezifisches Verfahren mit der Bezeichnung „CARS 2020“ eingerichtet.

Hintergrundinformationen zum Industriezweig

Die europäische Automobilindustrie ist einer der größten Industriezweige in der EU mit einem Umsatz von mehr als 700 Mrd. EUR und aufgrund der Verbindungen mit anderen Industriesektoren (Stahl, Chemie, Textilien) gilt die Branche als ein Wachstumsmultiplikator. Die Branche verfügt in der gesamten EU über etwa 180 Produktionsstätten für Fahrzeuge. Sie beschäftigt direkt oder indirekt mehr als 12 Mio. Arbeitnehmer, die überwiegend hochqualifiziert sind, und sie weist eine überaus positive Handelsbilanz auf (über 90 Mrd. Euro im Jahr 2011). Die Branche ist insofern eine wichtige Quelle des Wachstums und des Wohlstands für die EU-Bevölkerung.

Bedingt durch die gegenwärtige makroökonomische Situation sind die Verkaufszahlen der Automobilindustrie auf den EU-Märkten zurückgegangen (6,8 % Rückgang für die erste Jahreshälfte 2012 bei Personenkraftwagen und 10,8 % Rückgang bei Nutzfahrzeugen) – und dies im Vergleich zu den bereits niedrigen Zahlen für 2011. Die aktuellen Prognosen deuten auf einen jährlichen Rückgang um beinahe 8 % auf dem EU-Markt für Personenkraftwagen, wobei die Verkaufszahlen auf 12,1 Mio. Einzelfahrzeuge geschätzt werden; dies wäre bereits der fünfte Rückgang in Folge im Jahresvergleich. Eine Erholung der Wachstumsraten wird erst für 2014/2015 erwartet und eine Rückkehr der Werte auf das Vorkrisenniveau wird nicht vor Ablauf der nächsten vier bis fünf Jahre prognostiziert – für bestimmte Märkte sogar erst zum Ende des Jahrzehnts.

Die Automobilindustrie ist eine treibende Kraft für Wissensentwicklung und Innovation: sie tätigt die größten privaten Investitionen in FuE (etwa 30 Mrd. EUR im Jahr 2010) und hat eine Spitzenposition in der Entwicklung von Sicherheits- und umweltfreundlichen Leistungstechnologien. Gegenwärtig ist die Industrie dabei, sowohl im Bereich Verbesserung der Treibstoffeffizienz konventioneller Motoren als auch Einsatz von Elektrofahrzeugen Investitionen zu tätigen und sich entsprechend vorzubereiten.

Die Verkaufszahlen für Elektrofahrzeuge in der EU erreichten 2011 zwar nur 11 000 Einheiten, das Thema der Elektromobilität ist aber höchst aktuell. Erwartungsgemäß wird die Zahl der Zulassungen von Fahrzeugen mit traditionellen Verbrennungsmotoren bis 2020 zurückgehen, während der Anteil von Elektrofahrzeugen an der Gesamtzahl der Zulassungen auf 7 % ansteigen wird.

[Weitere Informationen auf der CARS 21-Website](#)