Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 15 / 2777**
15. Wahlperiode **04. 12. 2012**

Mitteilung

des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft

Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
– Vorhaben von erheblicher politischer Bedeutung – [1)]

CARS 2020 – Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa

Vorhaben:	Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: CARS 2020 – Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa KOM(2012) 636 endg.
BR-Drucksache:	692/12 – [2)]
Federführendes Ressort:	Ministerium für Finanzen und Wirtschaft
Aktenzeichen:	73-4224.040/393
Beteiligte Ressorts:	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

[1)] Unterrichtung gemäß Artikel 34 a Landesverfassung i. V. m. § 2 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG) vom 17. Februar 2011 (GBl. 2011, 77).
Vorgelegt mit Schreiben des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft vom 29. November 2012.

[2)] Die BR-Drucksache 692/12 kann beim Informationsdienst des Landtags eingesehen oder im Internetangebot des Bundesrats *www.bundesrat.de* unter der Rubrik „Parlamentsmaterialien“ abgerufen werden.

Eingegangen: 04. 12. 2012 / Ausgegeben: 14. 12. 2012

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Berichtsbogen der Landesregierung gem. Art. 34 a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG)

1. **BR-Drucksachennummer:**

692/12

2. **Titel der Drucksache:**

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen:
CARS 2020 – Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa
KOM(2012) 636 endg.

3. **Frühwarndokument:**

☐ ja ☒ nein

Fristbeginn:

–

4. **Federführendes Ressort:**

Ministerium für Finanzen und Wirtschaft

Beteiligte Ressorts:

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft;
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

5. **Datum der voraussichtlichen Behandlung im Bundesrat:**

Noch nicht bekannt.

6. **Erhebliche politische Bedeutung für das Land:**

Baden-Württemberg ist in Deutschland der bedeutendste Standort für die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen: Jeder vierte Arbeitsplatz im Kraftwagensektor ist in Baden-Württemberg angesiedelt. Mehr als ein Fünftel des Branchenumsatzes werden hier erwirtschaftet. Nach Feststellung des Statistischen Landesamtes ist diese industrielle Kernbranche mit 210.815 Beschäftigten (Stand 2011) nicht nur der zweitgrößte Industriearbeitgeber im Südwesten, sondern zugleich auch der umsatzstärkste Industriezweig. Diese Umsätze werden vor allem im Auslandsgeschäft erzielt (ca. 67 %). Kaum eine Industrie ist exportorientierter als der Kraftwagensektor. Der Kraftwagensektor ist trotz der globalen Ausrichtung fest in Baden-Württemberg verankert. Regelmäßig werden hier mit Milliardenbeträgen die höchsten Investitionen unter den Industriebranchen getätigt. Auch bei den Investitionen in Forschung und Entwicklung ist die Fahrzeugbranche führend. Als Zentrum der deutschen Automobilindustrie ist Baden-Württemberg auch Heimat von über 1.000 Zulieferfirmen weiterer Branchen. Es steht daher außer Frage, dass eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie für Baden-Württemberg von strategischer Bedeutung ist und einen Eckpfeiler der Wirtschaft und Industrie im Land bildet.

7. **a. Gesetzgebungszuständigkeiten des Landes Baden-Württemberg berührt (einschließlich Abweichungsrechte nach Art. 72 Abs. 3 und Art. 84 Abs. 1 Satz 2 GG):**

☐ ja ☒ nein

Alternativ:

b. Wesentliche Interessen des Landes unmittelbar berührt:

☒ ja ☐ nein

8. **Verweis auf Berichtsbogen der Bundesregierung:**

Liegt nicht vor.

9. **Rechtsgrundlage:**

Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

10. **Inhalt:**

Die Europäische Automobilindustrie steht aktuell vor großen Veränderungen und Herausforderungen. Während der europäische Markt als gesättigt gilt, ist ein rapides Wachstum mehrerer Drittmärkte zu beobachten, mit dem die Handelsströme und die Lieferkette der Automobilindustrie verändert werden. Der starke Wettbewerbsdruck nimmt zu und die EU-Unternehmen werden zunehmend mit starker Konkurrenz auf ihrem eigenen Markt konfrontiert, während die Chancen in Drittmärkten erst entwickelt werden. Weiter gewinnen Themen wie der Klimaschutz und die Verkehrssicherheit immer mehr an Bedeutung und die Erwartungen an den technischen Fortschritt steigen. Aufgrund dieser Lage sehen sich einige Unternehmen dem starken Druck ausgesetzt, ihre Tätigkeiten umzustrukturieren. Mehrere Fahrzeughersteller haben jüngst Schließungen von Montagewerken angekündigt, die mit einem Verlust von Arbeitsplätzen verbunden sind. Gleichzeitig steht die europäische Industrie vor der mittel- und langfristigen Herausforderung, ihre Führungsposition zu verteidigen, indem sie sich mit Mobilitätslösungen für die Zukunft in einem extrem scharfen globalen Wettbewerb behaupten muss. Angesichts dieser Lage sieht die Kommission einen dringenden Bedarf nach einem Aktionsplan, mit dem die Automobilindustrie bei der Bewältigung dieser Herausforderungen unterstützt wird.
In der vorliegenden Mitteilung wird ein Aktionsplan für die Automobilindustrie vorgestellt, mit dem die Verpflichtung der Kommission unterstrichen wird, die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Branche zu fördern. Der Aktionsplan basiert auf den Ergebnissen der hochrangigen Expertengruppe CARS 21 und gliedert sich im Wesentlichen in vier Handlungsfelder:

1) Investitionen in fortgeschrittene Technologien und Finanzierung der Innovationen durch ordnungspolitische Initiativen und Forschungsförderung
2) Verbesserung der Marktbedingungen durch eine Stärkung des Binnenmarkts und intelligente Regulierungen
3) Förderung der Wettbewerbsfähigkeit auf globalen Märkten mittels geeigneter Handelspolitik und Harmonisierung von Fahrzeug-Regelungen
4) Vorwegnahme des Strukturwandels durch Qualifikationsmaßnahmen und Abmilderung von sozialen Auswirkungen

Zu Punkt 1 hat die Kommission bereits folgende Maßnahmen eingeleitet:

- Horizont 2020: Rahmenprogramm zur Förderung von Forschung und Innovation (2014 bis 2020; 80 Mrd. Euro)
- COSME: Programm zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU (2014 bis 2020; 2,5 Mrd. Euro)

- Europäische Strategie für Verkehrstechnologien zur Unterstützung von Horizont 2020
- Strategieplan für Energietechnologie mit Bezug zur Automobilindustrie z. B. in den Bereichen Stromversorgungsnetze, alternative Treibstoffe inkl. Wasserstoff und Energiespeicherung
- Vorschlag einer neuen Verordnung über die Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen (12/2011)

Zu Punkt 1 wird die Kommission folgende Maßnahmen einleiten:

- Erarbeitung (gemeinsam mit der Industrie) einer Europäischen Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge im Rahmen von Horizont 2020
- Fortsetzung der Zusammenarbeit mit der EIB zur Sicherstellung der Finanzierung von Forschungs- und Innovationsprojekten, insbesondere auch mit Bezug zur Elektromobilität
- Unterstützung der EIB beim Bemühen, KMUs und mittelgroßen Unternehmen den Finanzierungszugang zu erleichtern
- Unterstützung der Entwicklung und Umsetzung eines neuen (dem tatsächlichen Fahrbetrieb besser entsprechenden) Fahrzyklus und Prüfverfahrens zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen von PKW und leichten Nutzfahrzeugen
- Vorschlag von Maßnahmen zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb
- Fortsetzung der Schwerpunkte zur Verkehrssicherheit im Rahmen der Leitlinien für die Politik 2011 bis 2020
- Förderung des Einsatzes intelligenter Verkehrssysteme (z. B. Notrufsystem eCall)
- Vorschlag einer Strategie für alternative Kraftstoffe (Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, (Bio-)Methan, Flüssiggas) sowie eines Rechtsakts über eine Infrastruktur alternativer Kraftstoffe im Rahmen des Pakets „Saubere Energie im Verkehr“
- Vorschlag einer Rechtsvorschrift für die Infrastruktur der Ladeschnittstelle von Elektrofahrzeugen
- Fortsetzung des Dialogs im Bereich der Kennzeichnungssysteme für Kraftstoffe
- Überwachung der Beimischquoten von Biokraftstoffen und die Kompatibilität von Kraftstoffen und Fahrzeugtechnologien

Zu Punkt 2 wird die Kommission folgende Maßnahmen einleiten:

- Einrichtung eines Dialogs aller Interessensträger zur Entwicklung gemeinsamer Grundsätze für vertikale Vereinbarungen über den Handel von Neufahrzeugen
- Vorlage von Leitlinien für finanzielle Anreize für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge in den Mitgliedstaaten (technologieoffen und auf Leistungsdaten bezogen) zur Begrenzung der Zersplitterung des Marktes
- Vorschlag zur Verbesserung des Typgenehmigungsrahmens inkl. Vorschriften über die Marktaufsicht
- Überprüfung der Möglichkeit einer proportionalen wirtschaftlichen Analyse einiger Durchführungsrechtsakte auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften für Fahrzeuge

Zu Punkt 3 wird die Kommission folgende Maßnahmen einleiten:

- Verzahnung der Handels- und Industriepolitik zum Abbau von tarifären und nichttarifären Handelshemmnissen; Freihandelsabkommen sollten auf den vollständigen Abbau von Zöllen und nichttariflichen Hemmnissen abzielen; hierzu wird die Kommission eine Studie beauftragen
- Ergänzung der multilateralen Zusammenarbeit bei der Regulierung im Rahmen der UN/ECE-Übereinkommen durch bilaterale Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren wie USA und Japan

- Förderung der weiteren internationalen Harmonisierung von Regelungen für Fahrzeuge (Reform des UN/ECE-Übereinkommens, Vorschlag zur Neuregelung über IWVTA)
- Steuerung der beiden informellen (internationalen) Arbeitsgruppen „Sicherheit“ und „Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen“ mit dem Ziel einer globalen technischen Regelung zur Sicherheit von Elektrofahrzeugen

Zu Punkt 4 wird die Kommission folgende Maßnahmen einleiten:

- Unterstützung der Einrichtung eines Europäischen Qualifikationsrates für die Automobilindustrie zur Untersuchung der Entwicklung der Beschäftigung und der Qualifikation in der Automobilindustrie und Ausgestaltung von Empfehlungen an Politik, Bildungseinrichtungen und anderen Interessensträgern
- Unterstützung bei der Nutzung des Europäischen Sozialfonds (ESF) für die Schulung und Umschulung von Arbeitnehmern
- Fortsetzung der Überwachung und Überprüfung von Restrukturierungsaktivitäten im Hinblick auf ihre Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften (staatliche Beihilfen, Binnenmarktsvorschriften)
- Ermittlung (gemeinsam mit den Automobilregionen) von bewährten Verfahren und vorausschauenden Konzepten für eine Umstrukturierung
- Wiedereinrichtung der dienststellenübergreifenden Taskforce zur Untersuchung und Weiterverfolgung der wichtigsten Schließungen oder deutlichen Verkleinerungen von Automobilfabriken
- Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Nutzung des Europäischen Fonds für die Anpassung an Globalisierung (EGF) in Fällen von Fabrikschließungen bzw. deutlichen Verkleinerungen
- Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Nutzung von Systemen für die Flexibilität der Arbeitskräfte und der Kofinanzierungsmöglichkeiten durch den ESF

Darüber hinaus wird die Kommission einen CARS 2020 genannten Prozess auf hoher Ebene einleiten, um die Umsetzung der CARS 21-Empfehlungen sowie der Maßnahmen des Aktionsplans zu überwachen und Ad-hoc-Sitzungen von Sachverständigen über wirtschafts- und wettbewerbsbezogene Fragen des Automobilsektors durchführen.

11. **Erste Einschätzung zur Vereinbarkeit des EU-Vorhabens mit dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz:**

Die Mitteilung verstößt nicht gegen das Subsidiaritätsprinzip und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Die Ziele, eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa zu erhalten, Marktbedingungen sowohl auf den Binnenmärkten, als auch im globalen Markt zu verbessern und Regelungen der Branche zu Harmonisieren können nur auf Gemeinschaftsebene erreicht werden.

12. **Folgen des EU-Vorhabens für das Land:**

Die Automobilindustrie und ihre Wettbewerbsfähigkeit im Markt sind ein Eckpfeiler der Wirtschaftskraft des Landes, für Beschäftigung und Wohlstand. Erheblich wachsende Verkehrsaufkommen bei gleichzeitiger Forderung nach effektiverem Klimaschutz und besserer Ressourcenschonung stellen große Herausforderungen an den Umbau der Automobilbranche. Baden-Württemberg hat das Ziel, sich zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität weiterzuentwickeln und mit neuen Verkehrskonzepten die Verkehrsträger besser zu vernetzen. Baden-Württemberg muss sich zum Leitanbieter für alternative Antriebe und innovative Nutzungskonzepte weiterentwickeln. Der Aufbau einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Mobilität muss analog der Mitteilung der Kommission auch nach Ansicht der Landesregierung unter ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekten erfolgen.

Die Empfehlungen der Gruppe CARS 21 und die Eckpunkte der hieraus resultierenden EU-Automobilstrategie sowie der Aktionsplan CARS 2020 decken sich größtenteils mit den Maßnahmen und Zielen der Landesregierung und sind bereits Bestandteil der Landesstrategie.

Die Förderung von Forschung und Entwicklung sowie Investition in Innovationen auf dem Gebiet der nachhaltigen Fahrzeugtechnologien ist sehr zu begrüßen. Gerade neue Technologien, beispielsweise aus den Bereichen Elektromobilität, Wasserstofftechnik und Leichtbau, werden sich nur dauerhaft am Markt etablieren können, wenn diese durch Forschung und Entwicklung zu marktfähigen Innovationen in Produkten umgesetzt werden können.

Die Landesregierung teilt ebenfalls die Auffassung der Kommission, dass seitens der Politik klare, aber technologieoffene Zielwerte und Rahmenbedingungen gesetzt werden sollten und entsprechend die Förderung alternativer Antriebe auf Technologieneutralität beruhen muss.

Internationale Normen und Standards für Kraftfahrzeuge sind das Fundament für Planungs- und Investitionssicherheit der Automobil- und Zulieferindustrie in Baden-Württemberg. Ihre Erarbeitung ist daher für alle betroffenen Branchen von zentraler Bedeutung. Die Landesregierung begrüßt daher die weitere Harmonisierung der Standards im Bereich der Fahrzeugtechnologien ausdrücklich.

Über zwei Drittel der Umsätze der Branche in Baden-Württemberg werden im Auslandsgeschäft umgesetzt. Für die Automobilindustrie sind daher faire und kalkulierbare Marktbedingungen sowohl in den EU-Binnenmärkten, aber vor allem auch im globalen Markt von großer Bedeutung. Eine Verbesserung der Marktbedingungen und die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit sind daher sehr zu begrüßen.

Wesentlicher Standortfaktor des Autolandes Baden-Württemberg ist das bestehende Angebot in der Aus- und Weiterbildung. Die Sicherung der Nachwuchskräfte und die Absicherung des Fachkräftebedarfs sowie die kontinuierliche Qualifizierung der Beschäftigten in neuen Technologiefeldern wie der Elektromobilität (einschließlich Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie) und des Leichtbaus sind erfolgsentscheidende Faktoren für die weltweite Innovationsführerschaft des Standortes. Bildungsinitiativen sind in der akademischen Ausbildung, dem gewerblichen Bereich, z.B. in den Werkstätten und Servicebetrieben, aber auch im kaufmännischen Umfeld notwendig. Entsprechende Investitionen in das Humankapital und die Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen sind daher wesentliche Bausteine zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie in Europa, Deutschland und Baden-Württemberg.

Die jeweiligen Einzelmaßnahmen des Aktionsplans können auf Basis der vorliegenden Mitteilung noch nicht final bewertet werden. Sobald hier seitens der Kommission eine konkretere Ausgestaltung vorliegt, müssen diese Einzelmaßnahmen erneut auf ihre Auswirkungen auf die Automobilindustrie in Baden-Württemberg geprüft werden.

Bundesrat

Drucksache 692/12
08.11.12

EU - Fz - U - Vk - Wi

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen:
CARS 2020 - Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa
COM(2012) 636 final

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0720-2946

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Hinweis: vgl. Drucksache 109/07 = AE-Nr. 070187,
Drucksache 260/10 = AE-Nr. 100297 und
Drucksache 610/12 = AE-Nr. 120805

Drucksache 692/12

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.11.2012
COM(2012) 636 final

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa

DE DE

INHALTSVERZEICHNIS

1. Eine Schlüsselbranche am Scheideweg ... 3

2. CARS 21: Eine gemeinsame Strategie für die Industrie im Jahr 2020 ... 5

3. Eine Wirtschaftslage, die uns vor Herausforderungen stellt ... 7

4. Ein Aktionsplan zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit ... 8

4.1. Investitionen in fortgeschrittene Technologien und Finanzierung der Innovation ... 8

Forschung, Entwicklung und Innovation ... 8

Zugang zu Finanzmitteln ... 10

Verringerung der CO2-Emissionen ... 11

Schadstoff- und Geräuschemissionen ... 12

Straßenverkehrssicherheit ... 14

Alternative Kraftstoffe und Infrastruktur ... 15

4.2. Verbesserung der Marktbedingungen ... 17

Ein stärkerer Binnenmarkt ... 17

Intelligente Regulierung ... 18

4.3. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf globalen Märkten ... 20

Handelspolitik ... 20

Internationale Harmonisierung ... 21

4.4. Vorwegnahme der Anpassung und Bewältigung von Umstrukturierungen ... 22

Humankapital und Qualifikationen ... 22

Anpassung der Industrie ... 24

5. Überwachung und Governance ... 25

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa

In den letzten Monaten wird die **Europäische Automobilindustrie mit einer zunehmend schwierigen Periode konfrontiert**, wobei auf dem EU-Markt für Neufahrzeuge das fünfte Jahr in Folge ein Rückgang der Absätze zu verzeichnen war. Aufgrund dieser Lage sehen sich einige Unternehmen dem starken Druck ausgesetzt, ihre Tätigkeiten umzustrukturieren. Mehrere Fahrzeughersteller haben jüngst Schließungen von Montagewerken angekündigt, die mit einem Verlust von Arbeitsplätzen verbunden sind. Gleichzeitig steht die europäische Industrie vor der mittel- und langfristigen Herausforderung, ihre Führungsposition zu verteidigen, indem sie sich mit Mobilitätslösungen für die Zukunft in einem extrem scharfen globalen Wettbewerb behaupten muss. Angesichts dieser Lage sieht die Kommission einen dringenden Bedarf nach einem Aktionsplan, mit dem die Automobilindustrie bei der Bewältigung dieser Herausforderungen unterstützt wird.

1. EINE SCHLÜSSELBRANCHE AM SCHEIDEWEG

Die **Automobilindustrie**[1] ist eine Branche mit **strategischer Bedeutung** für die europäische Wirtschaft; die Erzeugnisse und Dienstleistungen der Branche haben Auswirkungen auf das tägliche Leben der Bürgerinnen und Bürger Europas. Die Branche zeichnet für etwa **12 Millionen direkte und indirekte Arbeitsplätze** verantwortlich und liefert einen beträchtlichen **positiven Beitrag zur Handelsbilanz der EU** (die in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen ist und im Jahre 2011 einen Betrag von 90 Mrd. Euro aufwies). Die Branche verzeichnet die **höchsten privaten Ausgaben für Forschung und Innovation** (28 Mrd. Euro im Jahr 2009) und stellt eine wesentliche Treibkraft für die technologische Innovation dar. Aufgrund starker wirtschaftlicher Verbindungen mit vielen Industriesektoren gilt die Branche als ein **Wachstumsmultiplikator**. Diese Verbindungen bestehen sowohl zu den vorgelagerten Industrien (Stahl-, Chemische und Textilindustrie) als auch zu den nachgelagerten Industriezweigen (IKT, Dienstleistungen der Instandsetzung und Mobilität). Sie produziert die meisten Fahrzeuge, die von den Bürgern für ihre persönliche Mobilität und für den Frachtverkehr verwendet werden. Insofern wird der Automobilindustrie eine **Schlüsselrolle bei der neuen industriellen Revolution zukommen**, deren Zielsetzungen unter anderem eine schrittweise Substitution von Kohlenwasserstoffen als Hauptenergiequelle sowie eine effizientere und nachhaltigere Nutzung unserer Ressourcen sind.

Die Automobilbranche befindet sich heute auf einem **historischen Scheideweg**: In den kommenden zehn Jahren werden wir wahrscheinlich Zeugen wichtiger Veränderungen in mehreren Bereichen werden, die die Industrie und ihre Märkte weltweit tiefgreifend umgestalten könnten. Erstens: die **Produktions- und Handelsmuster ändern sich**. Während

[1] Der Begriff Automobilindustrie umfasst die gesamte Lieferkette: Fahrzeughersteller, Lieferanten, Verteilungs- und Nachsorge-Dienstleistungen. Die Produktpalette umfasst Personenkraftwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie motorbetriebene Zweirad-, Dreirad- und Vierradfahrzeuge.

der europäische Markt als gesättigt gilt, ist ein rapides Wachstum mehrerer Drittmärkte zu beobachten, mit dem die Handelsströme und die Lieferkette der Automobilindustrie verändert werden. Der starke Wettbewerbsdruck nimmt zu und die EU-Unternehmen werden zunehmend mit starker Konkurrenz auf ihrem eigenen Markt konfrontiert, während die Chancen in Drittmärkten erst entwickelt werden. Zweitens **wird das Thema Klima immer dringender** und die Erwartungen an den technischen Fortschritt steigen. Im Hinblick auf die Erfüllung der langfristigen Ziele für die Treibhausgasemissionen und die Luftqualität werden die Verbrennungsmotoren weiter verbessert. Begleitet wird dies durch die Entwicklung und schrittweise Einführung revolutionärer Technologien, wie z. B. des elektrischen Antriebs. Beträchtliche Anstrengungen werden bei der Weiterentwicklung und Verbreitung nachhaltiger Treibstoffe nötig sein, die eine Alternative zu den traditionellen Diesel- und Benzintreibstoffen bieten können. Gleichzeitig **bleibt die Verkehrssicherheit ein wichtiger Belang**.

Laut Mitteilung der Kommission, mit der jüngst die **EU-Industriepolitik auf den neuesten Stand gebracht wurde**[2], bildet die Automobilbranche einen der prioritären Aktionsbereiche, in denen **Investitionen in neue Technologien und Innovation erleichtert werden sollen.** Um den Zielen des intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums der Strategie EU 2020 noch mehr Dynamik zu verleihen, wird in der Mitteilung die Forderung nach einer stärkeren europäischen Industrie erhoben, mit deren Hilfe Wachstum und wirtschaftliche Erholung gefördert werden. Die wichtige Rolle dieses Industriezweigs bei der Schaffung von Wachstum und Arbeitsplätzen, darunter auch in damit zusammenhängenden Dienstleistungen, steht außer Zweifel. Aus diesem Grunde ist eine proaktive Vorgehensweise erforderlich.

In der vorliegenden Mitteilung wird ein **Aktionsplan für die Automobilindustrie** vorgestellt, mit dem die Verpflichtung der Kommission unterstrichen wird, die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Branche zu fördern. Der Plan stellt das erste konkrete Anwendungsbeispiel für unsere aktualisierte Vision der Industriepolitik in einem sektoralen Umfeld, nämlich in der Automobilindustrie, dar. In dem Plan werden konkrete Politikmaßnahmen auf der Grundlage der durch die im Jahr 2010 reaktivierte Hochrangige Expertengruppe CARS 21 durchgeführten Analyse definiert. Der vorliegende Aktionsplan ruht auf den folgenden vier Säulen:

– **Investitionen in fortgeschrittene Technologien und Finanzierung der Innovation** mit Hilfe einer Reihe ordnungspolitischer Initiativen und Förderung von Forschung und Entwicklung

– **Verbesserung der Marktbedingungen** durch einen stärkeren Binnenmarkt und eine konsistente Durchsetzung intelligenter Regulierungen

– **Förderung der Wettbewerbsfähigkeit auf globalen Märkten** über eine wirksame Handelspolitik und die internationale Harmonisierung von Fahrzeug-Regelungen

– **Vorwegnahme des Strukturwandels** durch Investitionen in Humankapital und benötigte Qualifikationen sowie Abmilderung der sozialen Auswirkungen der Umstrukturierung.

Mit dieser Strategie beabsichtigt die Kommission, die aktive Rolle der Automobilbranche bei der Bemühung zu unterstützen, den sinkenden BIP-Anteil der europäischen Industrie von

[2] KOM(2012) 582 endg. vom 10. Oktober 2012.

derzeit 16 % des BIP auf 20 % bis zum Jahr 2020 zu steigern. Folgende Aspekte werden maßgeblich für die Verwirklichung dieser Ziele sein: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche in der EU, Unterstützung bei der Nutzung der Wachstumsmöglichkeiten auf den globalen Märkten sowie die Förderung sauberer, sicherer und effizienter Fahrzeuge, eingebettet in einen integrierten Politikansatz.

2. CARS 21: EINE GEMEINSAME STRATEGIE FÜR DIE INDUSTRIE IM JAHR 2020

Ende 2010 fasste die Kommission den Beschluss, die ursprünglich 2005 eingesetzte **hochrangige Expertengruppe CARS 21** zu reaktivieren. Dies geschah im Anschluss an die am 28. April 2010 angenommene Mitteilung der Kommission „Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge“[3]. Die Aufgabe der Gruppe bestand in der Formulierung von Empfehlungen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und des nachhaltigen Wachstums der europäischen Automobilindustrie.

Unter den Mitgliedern der Gruppe waren sieben Kommissionsmitglieder, neun Vertreter der Mitgliedstaaten sowie eine breit gefasste und ausgewogene Gruppe von Interessenträgern (darunter Vertreter der Industrie und der NGO). Die Gruppe nahm am 6. Juni 2012 ihren Abschlussbericht[4] an. Der Bericht stellt die einstimmige Stellungnahme der Gruppe zu der strategischen Vision für die Automobilbranche im Jahr 2020 dar und legt spezifische Empfehlungen zu einer Reihe relevanter Politikbereiche fest.

Die in dem Bericht vorgestellte Analyse zeigt deutlich, dass der *Status quo* für die europäische Automobilbranche nicht aufrechterhalten werden kann: die gegenwärtigen Produktionskapazitäten werden angepasst werden müssen, neue Produktionsmethoden müssen gefunden werden, weitere Quellen von Rohstoffen müssen sichergestellt und effizienter genutzt werden, schließlich müssen neue Cluster und Geschäftsmodelle entwickelt werden. Nicht weniger wichtig ist es, neue Qualifikationsprofile zu entwickeln und eventuellen Änderungen im Beschäftigungsbedarf Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang ist es von besonderer Bedeutung, einen reibungslosen und ausgewogenen wirtschaftlichen und sozialen Übergang sicherzustellen, indem der Bedarf an Qualifikationen und Schulungen antizipiert und einer gründlichen Vorbereitung auf den Strukturwandel Rechnung getragen wird. Auf diese Weise können die Umstellung von Unternehmen und der Übergang im Bereich Beschäftigung gefördert werden.

Vor diesem Hintergrund legte die Gruppe **eine gemeinsame Stellungnahme zu den wichtigsten Merkmalen einer starken und wettbewerbsfähigen Automobilindustrie sowie zum Fortschritt hin zu einer nachhaltigen Mobilität für die Bürger der EU im Jahre 2020** wie folgt fest**:**

- Eine **Automobilbranche**, die weiterhin von **strategischer Bedeutung** ist, einen **Eckpfeiler der Wirtschaft und Industrie in der EU** bildet und hochwertige Arbeitsplätze für Millionen Beschäftigte in der Union bietet;
- eine Branche von zentraler Bedeutung für viele andere Wirtschaftstätigkeiten, die erschwingliche und vom Verbraucher geforderte Produkte anbietet, die die Anforderungen erfüllen, und deren Grundlage ein wettbewerbsfähiger Markt für die

[3] KOM(2010) 186 endg. vom 28.4.2010.

[4] Verfügbar unter: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

Erzeugnisse und Dienstleistungen der Automobilindustrie, einschließlich des Ersatzteilmarktes, ist;

– eine **starke Produktionsbasis** für Straßenfahrzeuge und ihre Bauteile **in der EU**, die einen beträchtlichen Teil der am EU-Markt verkauften Fahrzeuge und ihrer Bauteile fertigt;
– ein **starkes industrielles Netz** mit einer flexiblen und integrierten Liefer- und Verteilungskette;
– eine Branche Sektor, die eine **größere Produktpalette hochwertiger und technisch hoch entwickelter Fahrzeuge** in Drittmärkte **exportiert**;
– **globale Märkte mit gleichen Bedingungen** für alle Akteure der Branche und mit fairen Chancen für alle Technologien;
– eine Automobilindustrie als **führende Kraft in Technologie**, in konzertierter Zusammenarbeit mit der Kraftstofflieferantenindustrie, die Fahrzeuge mit folgenden Merkmalen herstellt: **attraktiv** für die EU-Verbraucher, **sauber** in Bezug auf regulierte Schadstoffe, **kraftstoffeffizienter, sicherer, leiser und vernetzter**;
– ein **Spektrum von Antriebstechnologien**, das vom **fortgeschrittenen Verbrennungsmotor** dominiert wird, aber zunehmend den Elektroantrieb berücksichtigt. Darüber hinaus nimmt der Einsatz von Fahrzeugen mit **alternativen Antriebsstrangkonzepten** (wie Elektroautos[5] und Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb) beträchtlich zu;
– Aufbau geeigneter **Infrastrukturen zum Befüllen und Aufladen** für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, je nach ihrem Marktpotenzial;
– gut ausgebildete **Arbeitskräfte** in den Bereichen Fertigung, Forschung und Entwicklung sowie Wartung, die bereit sind, mit einer Vielzahl von Technologien zu arbeiten.

Erforderlich ist ein **integrierter Politikansatz**, der systematisch umzusetzen ist. Dieser Ansatz muss folgende Komponenten beinhalten:

– Politikmaßnahmen des privaten und öffentlichen Sektors auf der Ebene der EU, der Mitgliedstaaten und der Regionen, die sich gegenseitig ergänzen;

– Maßnahmen mit Bezug zu Fahrzeugen sind, um eine größere Wirkung zu erzielen, gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen mit Schwerpunkt auf der Infrastruktur und den Verbrauchern zu kombinieren;

– Kosteneffiziente Regulierungs- und Alternativmaßnahmen, die wirksam umgesetzt und durchgesetzt werden im Hinblick auf die Erfüllung langfristiger gesellschaftlicher Zielsetzungen und die Förderung der Innovation;

– Für alle Politikbereiche mit Auswirkungen auf die Automobilbranche ist eine enge Koordinierung zwischen den jeweils zuständigen Behörden zur Gewährleistung einer kosteneffektiven Verwirklichung der Politikziele erforderlich. Dies gilt für die Bereiche Handel, Industrie-, Umwelt-, Informations- und Kommunikationstechnologie, Straßenverkehrssicherheit und öffentliche Gesundheit, Verkehrs- und Wettbewerbspolitik, Innovation und Binnenmarkt.

Die Kommission ist sich dieser Herausforderungen sowie der Notwendigkeit einer **ehrgeizigen Strategie für eine Industriepolitik für die Automobilbranche** in vollem

[5] Darunter fallen batteriebetriebene und erweiterte Elektrofahrzeuge sowie Plug-In-Hybridfahrzeuge.

Umfang bewusst. Die Kommission wird ihre politischen Maßnahmen an diesem Ziel ausrichten und sie fordert andere Organe, Behörden und Interessenträger dazu auf, diesen Ansatz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu übernehmen.

3. EINE WIRTSCHAFTSLAGE, DIE UNS VOR HERAUSFORDERUNGEN STELLT

Der Abschlussbericht von CARS 21 enthält eine gründliche Analyse der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage der EU-Automobilindustrie. In der ersten Hälfte des Jahres 2012 hat sich die Situation **verschlechtert und dieser Trend wird voraussichtlich bis zum Jahresende anhalten**. **Die Verkaufszahlen auf den EU-Märkten gehen zurück** (6,8 % Rückgang für die erste Jahreshälfte 2012 für Personenkraftwagen und 10,8 % Rückgang für Nutzfahrzeuge) – und dies im Vergleich zu den bereits niedrigen Zahlen für 2011. Die aktuellen Prognosen deuten auf einen jährlichen Rückgang um 7,9 % auf dem EU-Markt für Personenkraftwagen, wobei die Verkaufszahlen auf 12,1 Mio. Einzelfahrzeuge geschätzt werden. Für den EU-Markt für Nutzfahrzeuge wird dieses Jahr ein Rückgang der Verkaufszahlen um 8 % vorhergesagt. Dieser folgt auf einen vorhergehenden Zeitraum der Erholung in den Jahren 2010 und 2011; die Zahlen bleiben aber weiterhin auf einem historischen Tiefstand. Für motorbetriebene Zweiradfahrzeuge sind die Auswirkungen der Schuldenkrise bei den Neuanmeldungen zu erkennen: So wurden im Jahr 2011 1,6 Mio. Fahrzeuge angemeldet; dies sind 40 % weniger als im Jahr 2007.

Bei der Fahrzeugherstellung sind etwas bessere Ergebnisse festzustellen (Montage von 16 Millionen leichter Nutzfahrzeuge; das sind eine Million Einheiten mehr als 2009). **Treibende Kraft sind hier die Ausfuhren**, wie der positive Handelssaldo von 45 Mrd. Euro in den ersten fünf Monaten des Jahres 2012 (in der Hauptsache auf die Ausfuhren in die USA und in die neuen Märkte zurückzuführen) unter Beweis stellt. Die Produktionsniveaus sind jedoch mit beträchtlichen Abwärtsrisiken behaftet, die mit dem wirtschaftlichen Abschwung in den Schwellenländern zusammenhängen. Mehrere Hersteller hatten **finanzielle Verluste** auf dem EU-Markt zu verzeichnen; Ursache waren hauptsächlich sinkende Verkaufszahlen in Kombination mit dem langfristigen Strukturproblem der **Überkapazität**[6]. Einige Hersteller haben bedeutende Umstrukturierungsmaßnahmen angekündigt, die sich auf ihre Lieferketten sowie auf die Beschäftigung und die wirtschaftliche Erholung in mehreren Regionen Europas auswirken werden.

Die **Zuständigkeit für die Bewältigung der Probleme im Zusammenhang mit der Umstrukturierung liegt hauptsächlich bei der Industrie**. Gleichzeitig fordert die Industrie mehr Koordinierung und Unterstützung auf europäischer Ebene.

Im vorliegenden Aktionsplan, dem die Empfehlungen der CARS 21-Gruppe zugrunde liegen, werden langfristige Ziele festgelegt: der Erhalt der Produktionsbasis in Europa, die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit sowie die Erarbeitung eines vollständigen Fahrplans für die Industriepolitik im Bereich Automobilindustrie bis zum Jahr 2020.

---

6 Präzise Angaben zur Überkapazität sind diskussionsbedürftig, da sie unter anderem von der Anzahl der in einer bestimmten Produktionsstätte geltenden Schichten abhängen. Die Analytiker sind sich darüber einig, dass eine gewisse Überkapazität für die Flexibilität des Geschäfts notwendig ist, übergroße Kapazitäten jedoch problematisch sind.

4. EIN AKTIONSPLAN ZUR FÖRDERUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Die Kommission plant die nachfolgend aufgeführten Leitaktionen in verschiedenen Bereichen der EU-Politik:

4.1. Investitionen in fortgeschrittene Technologien und Finanzierung der Innovation

In der Automobilindustrie wird, ähnlich wie in anderen Branchen, eine Bandbreite neuer, sauberer und sicherer Technologien entwickelt, die sich voraussichtlich in den kommenden Jahren in beträchtlichem Maße auf den Markt auswirken werden. Ausgehend von seiner derzeit führenden Stellung im Bereich der Technologie von Heute ist es von entscheidender Bedeutung, dass Europa durch die Entwicklung technischer Lösungen für Morgen und die Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität an der Spitze der Entwicklung bleibt. Zu diesem Zweck ist eine zielgerichtete und koordinierte öffentliche Förderung der Forschung und Innovation erforderlich, die den Anforderungen der Industrie und Gesellschaft Rechnung trägt und auf die Entwicklung langfristiger Technologien ausgerichtet ist. Für die Ankurbelung der Investitionen in den kommenden Jahren ist ein ganzheitlicher Politikansatz erforderlich, der die ordnungspolitischen Initiativen auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene ergänzt und von Maßnahmen im Bereich Infrastruktur und nachfrageseitigen Maßnahmen begleitet wird.

Forschung, Entwicklung und Innovation

Durch Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) wird die Wettbewerbsfähigkeit sichergestellt. Darüber hinaus wurden die europäischen Finanzmittel für FEI im Rahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms (FP7) sowie die Darlehen und Darlehensgarantien der Europäischen Investitionsbank (EIB) zur Förderung der Entwicklung sauberer Verkehrstechnologien im CARS 21-Bericht als die Schlüsselinstrumente für die Bewältigung der Krise in den Jahren 2008-2009 sowie des gegenwärtigen Wettbewerbsdrucks im Hinblick auf die technologische Führungsposition erkannt. Ein wichtiger Aspekt ist die Tatsache, dass die europäischen Finanzhilfen eine beträchtliche Hebelwirkung für die Automobilindustrie der EU besitzen, die gleichzeitig Forschungs-, FEI-Maßnahmen und Innovationsmaßnahmen im Bereich mehrerer Antriebstechnologien finanzieren muss (kontinuierliche Verbesserung von Verbrennungsmotoren sowie die Entwicklung von Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenantrieb). Dies entspricht der für 2020 anvisierten Perspektive einer im Hinblick auf die Verwirklichung der Klimaschutzziele notwendigen Bandbreite verschiedener Treibstoffe. Die Arbeiten an der Verkehrssicherheit stellen ein weiteres Feld dar, in dem noch ein großer Bedarf an evidenzbasierter Verbesserung der Fahrzeugsicherheit besteht. Die europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge (EGCI) im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft (2009-2013) wurde im Abschlussbericht von CARS 21 sehr positiv bewertet. Gleiches gilt für die Darlehenstätigkeit der EIB, insbesondere im Rahmen der europäischen Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr. Es besteht ein hohes Maß an Übereinstimmung darüber, dass beide Instrumente weiterhin eingesetzt werden sollten.

Die Kommission hat folgende Maßnahmen eingeleitet:

– Vorlage eines Vorschlags für **Horizont 2020**[7]: ein Rahmenprogramm für Finanzierung von Forschung und Innovation für den Zeitraum 2014-2020 mit einem Gesamthaushalt von 80 Mrd. Euro – ein beträchtlich höherer Betrag im Vergleich zu

[7] KOM (2011) 808 endg., vom 30.11.2011, KOM (2011) 809 endg., vom 30.11.2011.

FP7. Bestandteil des Programms ist die Verpflichtung, ein ressourceneffizientes und umweltfreundliches europäisches Verkehrssystem zu erzielen. Unbeschadet der endgültigen Entscheidungen, die im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens getroffen werden, wird die Auffassung vertreten, dass die Finanzierung der Forschung und Innovation im Bereich Automobilindustrie ihrer wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung angemessen sein sollte.

– Vorlage eines Vorschlags für das Programm **COSME** (Programm für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und KMU)[8], mit einem Haushalt von 2,5 Mrd. Euro für den Zeitraum 2014-2020.

– Vorschlag, nach dem beide Programme die EU-Finanzinstrumente unterstützen sollten, die potenziell in der Lage sind, KMU und größere Unternehmen der Automobilbranche einen verbesserten Zugang zu Eigen- und Fremdkapitalfinanzierungsmitteln zu ermöglichen. Das Programm COSME ermöglicht den KMU im Bereich Automobilindustrie ferner, Maßnahmen für einen verbesserten Marktzugang sowie, im Rahmen des Programms Horizont 2020, Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Attraktivität für Investoren zu nutzen.

– Annahme der Mitteilung über Forschung und Innovation für die künftige Mobilität Europas[9], in der die Entwicklung einer **Europäischen Strategie für Verkehrstechnologie** vorgeschlagen wird. Diese Strategie sieht für den Zeitraum 2013-2014 eine gemeinsam mit den Interessenträgern auszuarbeitende Festlegung von Technologiefahrplänen vor, wobei der Schwerpunkt auf dem Einsatz von Technologie und Innovation in zehn kritischen Verkehrsbereichen liegen wird, darunter: saubere, effiziente, sichere, leise und intelligente Straßenfahrzeuge. Sie werden den Beitrag von Forschung und Innovation zu den ehrgeizigen Zielen des Weißbuchs über die Verkehrspolitik[10] optimieren und die Umsetzung des Programms Horizont 2020 unterstützen.

– Umsetzung des Europäischen **Strategieplans für Energietechnologie** (SET-Plan) [11] mit dem die Forschungs- und Innovationsagenda in mehreren Bereichen von strategischer Bedeutung für den Verkehrssektor thematisiert wird, insbesondere intelligente Stromversorgungsnetze, alternative Treibstoffe, wie Bioenergie und Wasserstoff und Brennstoffzellen sowie Energiespeicherung. Eine entsprechende Vernetzung mit dem Strategieplan für Verkehrstechnologie wird gewährleistet sein.

Das Programm Horizont 2020 wird zwar den allgemeinen Rahmen für Forschung und Innovation im Bereich Verkehr darstellen, es ist jedoch von entscheidender Bedeutung, die Schwerpunkte und die Verfahren der Finanzierung der Entwicklung von Forschung und Innovation in der Automobilindustrie präziser festzulegen. Auch auf der Grundlage des Berichtes der CARS 21-Gruppe gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die Finanzierung Maßnahmen mit stärkerer Marktnähe berücksichtigen sollte: öffentliches Beschaffungswesen, Normung und Demonstrationstätigkeiten. Die Form von öffentlich-privaten Partnerschaften sollte hierbei als das straffeste und schnellste Instrument den Vorzug bekommen und Synergien mit nationalen Finanzierungsprogrammen sind erstrebenswert.

---

8 KOM(2011) 834 endg. vom 30.11.2011.
9 COM(2012) 501.
10 KOM(2011) 144 endg.
11 http://setis.ec.europa.eu/

Darüber hinaus gilt es, potenzielle Synergien zwischen der Automobilbranche und dem Europäischen Innovations- und Technologieinstitut EIT[12] auszuloten, insbesondere im Zusammenhang mit den geplanten künftigen Wissens- und Innovationsgemeinschaften[13] in den Bereichen Mehrwert in der Fertigung und urbane Mobilität.

Die Kommission wird:

– in Zusammenarbeit mit der Industrie einen Vorschlag für eine **Europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge** (als Nachfolgeprojekt für die öffentlich-private Partnerschaft EGCI) im Rahmen des Programms Horizont 2020 ausarbeiten. Bestandteil der Initiative wird eine Plattform für die Entwicklung sauberer und effizienter Fahrzeugtechnologien sein, wie in der Mitteilung zur Industriepolitik 2010[14] angekündigt. Mit der Initiative werden private Finanzmittel zur Bewältigung der wichtigsten im Rahmen des Programms Horizont 2020 thematisierten Herausforderungen mobilisiert.

Zugang zu Finanzmitteln

Bei den Stützungsmaßnahmen für die Automobilbranche während der Krise 2008-2009 spielte über das europäische Forschungsprogramm hinaus die Finanzierung durch die EIB (Darlehen und Darlehensgarantien) eine Schlüsselrolle. Mit der Unterstützung für wichtige Investitionen im Zusammenhang mit umweltfreundlichen Technologien leistet die EIB einen Beitrag dazu, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den kommenden Jahren sicherzustellen. Bei der letzten Krise erhöhte die EIB ihr Darlehensvolumen an die Automobilindustrie von einem Durchschnittswert von 2 Mrd. Euro pro Jahr auf beinahe 14 Mrd. Euro im Zeitraum 2009-2010. Die gegenwärtigen Darlehensvolumen sind im Jahr 2011 zurückgegangen, was unter anderem auf den zum damaligen Zeitpunkt einfacheren Zugang zu Finanzierung seitens der kommerziellen Banken zurückzuführen ist. Da die Unternehmen dabei sind, die durch die EIB aktuell finanzierten Forschungs- und Innovationsprojekte abzuschließen und angesichts der Tatsache, dass neue Projekte erforderlich sind, um die Zielsetzungen der Treibstoffeffizienz bis zum Jahr 2020 zu erfüllen, ist die EIB in der Lage, diesen neuen Anforderungen gerecht zu werden. Auch die jüngst vom Europäischen Rat beschlossene Erhöhung des EIB-Kapitals um zehn Milliarden Euro wird erwartungsgemäß mehr Chancen für den Automobilsektor (insbesondere in den Bereichen Innovation und Ressourceneffizienz) bereitstellen.

Die Kommission wird:

– die Zusammenarbeit mit der EIB fortsetzen, um die **Verfügbarkeit der Finanzierung für Forschungs- und Innovationsprojekte im Automobilbereich sicherzustellen**, insbesondere im Hinblick auf die Erfüllung der 2020-Zielsetzungen bezüglich der Treibstoffeffizienz. Gleichzeitig werden die notwendigen Beurteilungsverfahren beibehalten, um die langfristige Rentabilität der Investitionen zu gewährleisten;

– die EIB bei ihren Bemühungen unterstützen, den **Finanzierungszugang für KMU und mittelgroße Unternehmen zu erleichtern**. Zwar wird der Verwaltungsaufwand

12 European Institute of Innovation and Technology – EIT.
13 Knowledge and Innovation Communities – KIC.
14 KOM(2010) 614.

als niedrig eingestuft, trotzdem wird die Kommission erneut die Frage prüfen, mit welchen Instrumenten der Zugang der KMU zu Finanzierung weiter verbessert werden könnte, insbesondere in Fällen, in denen die **KMU mit Problemen beim Zugang zu Darlehen von kommerziellen Geldinstituten konfrontiert werden**. Die Option, Handelskredite oder globale Kreditlinien für Lieferanten in einem bestimmten Land bereitzustellen und gegebenenfalls andere Optionen könnten in Betracht gezogen werden;

– gemeinsam mit der EIB die Möglichkeit prüfen, **Projekte mit Bezug zu Elektromobilität** zu finanzieren; dies umfasst auch die Unterstützung über spezifische technische Hilfe, beispielsweise im Rahmen der vorhandenen ELENA-Fazilität.[15]

Verringerung der CO_2-Emissionen

Durch die Förderung neuer, weniger energieintensiver Technologien in Fahrzeugen, die zu einer Verringerung der CO_2-Emissionen führen und kostenwirksam eingesetzt werden, wird die Schaffung von Mehrwert und neuen Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie unterstützt und es wird die Energieabhängigkeit der EU verringert, indem die Rohöleinfuhren gedrosselt werden.

Die EU-Strategie aus dem Jahr 2007 fußte auf einem umfassenden Ansatz zur Verringerung der CO_2-Emissionen aus leichten Nutzfahrzeugen[16]. Der Ansatz umfasste sowohl angebots- als auch nachfrageseitige Maßnahmen; dabei wurden Aktivitäten im Bereich der Motortechnik von anderen Maßnahmen begleitet, beispielsweise hinsichtlich Treibstoffe, des Fahrerverhaltens und sonstiger technologischer Verbesserungen. Auch für die künftige Politik, wie sie von der Kommission in ihrem jüngst vorgelegten Weißbuch über die Verkehrspolitik vorgestellt wurde, ist eine ganzheitliche Methodik zur Festlegung der am besten geeigneten Maßnahmen für die Verringerung der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr, auf der Grundlage einer sorgfältigen Kosten-Nutzen-Analyse, bei der gegebenenfalls die Aspekte der Fahrzeugeffizienz, der Fahrzeugnutzung und der Infrastruktur thematisiert werden, von entscheidender Bedeutung.

Eine beträchtliche Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der Emissionen kann auch über einen umfassenden Einsatz von Fahrzeugen mit verbesserter Aerodynamik erreicht werden. Die Kommission bereitet gegenwärtig eine Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG über die höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen von Straßenfahrzeugen vor. Ein Aspekt dieser Überarbeitung wird eine Treibstoffeinsparung von bis zu 10 % durch die rückwirkende Ausstattung der vorhandenen und eine Neukonzeption der künftigen Nutzfahrzeuge im Hinblick auf eine verbesserte Aerodynamik sein.

Als Zielvorgaben für 2020 sind für leichte Nutzfahrzeuge in den einschlägigen CO_2-Rechtsvorschriften die Werte von 95 g CO_2/km für Personenkraftwagen und 147 g CO_2/km für Lieferwagen festgelegt. Infolge der Überarbeitung dieser Verordnungen hat die Kommission Modalitäten vorgeschlagen, mit deren Hilfe diese Zielsetzungen bis 2020 in einer kosteneffektiven Art und Weise zu erzielen sind.

---

15 ELENA (European Local ENergy Assistance - Europäische Energiehilfe auf lokaler Ebene): Fazilität für technische Hilfe für Projekte im Zusammenhang mit nachhaltiger Energie in Städten und Regionen.

16 KOM(2007) 19 endg.

Damit die Automobilindustrie in die Lage versetzt wird, langfristige Investitionen zu tätigen und Innovationen umzusetzen, ist es ebenfalls erstrebenswert, rechtzeitig Angaben zur voraussichtlichen Form und den angestrebten Zielwerten hinsichtlich der CO_2-Verringerung über 2020 hinaus bereitzustellen, wobei die langfristigen Klimaschutzziele der Union zu berücksichtigen sind.

Die Kommission:

– hat jüngst Vorschläge für die Umsetzung der **2020-Zielsetzungen für CO_2-Emissionen für Personenkraftwagen und Lieferwagen**[17] angenommen. Im Hinblick auf die Modalitäten sehen die Vorschläge eine Fortführung der Bestimmungen zur Ökoinnovation, Begünstigungen für Fahrzeuge mit besonders geringen Emissionen sowie Ausnahmeregelungen für die kleinsten Hersteller.

– wird eine breit angelegte Konsultation über **CO_2-Regulierungspolitik für Personenkraftwagen und Lieferwagen für den Zeitraum über das Jahr 2020 hinaus** einleiten. In diesem Rahmen werden bestimmte Aspekte vorgestellt, zu denen Stellungnahmen erbeten werden. Diese werden in die Festlegung der Form und der angestrebten Zielwerte der künftigen Politik im Zusammenhang mit der anvisierten Überarbeitung einfließen[18]. Die Kommission wird dabei die Kosteneffizienz, die erwartete Entwicklung der Technologien zur Verringerung der CO_2-Emissionen und andere relevante Faktoren berücksichtigen;

– wird die **oben erwähnten Politikmaßnahmen in den Rahmen eines umfassenderen und integrierten Politikkonzeptes zur Verringerung der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr einbetten.** Dies wird durch Umsetzung des Weißbuchs über die Verkehrspolitik erfolgen, in dem die Aspekte der Fahrzeugtechnologie, der Infrastruktur, des Fahrerverhaltens und sonstige Maßnahmen thematisiert werden;

– wird Anfang 2013 eine Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG im Hinblick auf eine **stärkere Aerodynamik bei der Konstruktion von Nutzfahrzeugen** vorschlagen.

Schadstoff- und Geräuschemissionen

In den letzten Jahren hat sich herausgestellt, dass die derzeit angewandten Verfahren zur Messung der Schadstoff- und CO_2-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs von leichten Nutzfahrzeugen (PKW und Lieferwagen) nicht ausreichend repräsentativ für den tatsächlichen Fahrbetrieb sind. Deshalb ist geplant, die Fahrzyklen und das Prüfverfahren zu überarbeiten; die Vorbereitung dafür erfolgt derzeit auf globaler Ebene und basiert auf Daten über das tatsächliche Fahrverhalten. Die Verbesserung des Prüfzyklus und die Festlegung klarer Prüfbedingungen, die zu vergleichbaren und repräsentativen Werten führen, ist wichtig, damit die erwarteten Verringerungen des Regelungsaufwands erreicht, finanzielle Anreize geschaffen und den Verbrauchern zuverlässige Informationen zur Verfügung gestellt werden können.

Darüber hinaus erfüllen viele Mitgliedstaaten die Anforderungen der Rechtsvorschriften über die Luftqualität nicht und haben erhebliche Probleme mit NO_2-Konzentrationen in der Luft.

---

17 COM(2012) 393 und COM(2012) 394.
18 COM(2012) 393 final.

Insbesondere die in der Richtlinie 2008/50/EG festgelegten Vorschriften über die Luftqualität werden in städtischen Gebieten („Problemzonen“) nicht eingehalten, vor allem in Bezug auf Partikel, Stickoxide und Ozon. Dies ist zum Teil eine Folge der NOx ($NO + NO_2$)–Emissionen von Straßenfahrzeugen im lokalen Verkehr, die im tatsächlichen Fahrbetrieb wahrscheinlich wesentlich höher sind als die in einem Prüfzyklus gemessenen vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte, insbesondere bei Diesel-Fahrzeugen.

In Anbetracht der dringlichen Probleme mit der Luftqualität muss die Umsetzung von Euro 6 wie geplant erfolgen und es müssen baldmöglichst Maßnahmen zur weiteren Verringerung der Emissionen von Straßenfahrzeugen festgelegt werden.

Die Kommission erkennt an, wie wichtig es ist, eine wirksame Verringerung der im tatsächlichen Fahrbetrieb entstehenden NOx-Emissionen sicherzustellen, damit die in den Rechtsvorschriften über die Luftqualität festgelegten derzeitigen und zukünftigen Ziele erreicht werden. Aufgrund dessen und zur Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 leitete die Kommission im Januar 2011 die Entwicklung eines neuen Prüfverfahrens ein, das in das Typgenehmigungssystem integriert werden soll und mit dem die NOx-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge im tatsächlichen Fahrbetrieb unmittelbar bewertet werden können.

NOx-Emissionen im Realbetrieb („real driving emissions“ – RDE), die mit diesem „RDE-Verfahren“ gemessen werden, sollten aufgezeichnet und beginnend mit den Terminen für die obligatorische Anwendung von Euro 6 (2014) mitgeteilt werden. Spätestens drei Jahre nach diesen Terminen sollte das RDE-Verfahren zusammen mit soliden Höchstgrenzwerten für Emissionen („not-to-exceed“-Grenzwerte – NTE), angewandt werden; dadurch wird eine deutliche Verringerung der im tatsächlichen Fahrbetrieb entstehenden NOx-Emissionen gegenüber den bei Nichtanwendung dieses RDE-Verfahrens zu erwartenden Emissionsmengen sichergestellt werden. Diese drei zusätzlichen Jahre, die eingeräumt werden, um verbindliche NTE-Grenzwerte einzuführen, werden als notwendig erachtet, weil die Kommission sich der Tatsache bewusst ist, dass in vielen Fällen eine umfangreiche Umgestaltung von Diesel-Fahrzeugen erforderlich sein wird, um die Nox-Emissionsgrenzwerte gemäß Euro 6 bei normalen Fahrbedingungen zu erreichen.

Darüber hinaus werden die Rechtsvorschriften über Lärmemissionen von Fahrzeugen auf der Grundlage einer Folgenabschätzung überarbeitet. Lärmbedingte gesundheitliche Auswirkungen werden durch strengere Grenzwerte verringert werden. In den letzten Jahren wurde ein neues Prüfverfahren entwickelt und getestet. Dieses Verfahren entspricht dem tatsächlichen Fahrbetrieb eher und kann nun umgesetzt werden. Insgesamt werden diese Vorschriften zu einer Verringerung der Geräuschemissionen des Straßenverkehrs beitragen.

Die Kommission:

– wird die Entwicklung und Umsetzung eines **neuen**, eher dem tatsächlichen Fahrbetrieb entsprechenden **Fahrzyklus und Prüfverfahrens** zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen von PKW und Lieferwagen unter Berücksichtigung der Merkmale des EU-Marktes aktiv unterstützen. Die Modalitäten für die Aufnahme des neuen Zyklus und Prüfverfahrens in den EU-Rechtsrahmen sollten vor 2014 festgelegt werden, darunter auch die Methode zur Feststellung der Entsprechungen zwischen den nach dem alten Zyklus und Verfahren ermittelten CO_2–Zielen und den nach den neuen Vorschriften ermittelten Zielen. Für die Emissionsprüfung sollte bei der Umsetzung des neuen Zyklus und Verfahrens

sichergestellt werden, dass die Euro 6-Grenzwerte unter tatsächlichen Fahrbedingungen eingehalten werden (mit angemessenen Übergangsbestimmungen von 2014 bis 2017). Für die CO_2–Prüfung sollten bei der Umsetzung des neuen Zyklus und Verfahrens die bereits festgelegten Umweltschutzziele berücksichtigt und eingehalten und unnötiger Aufwand für die Interessenträger vermieden werden. Die Definition der Reichweite von Elektrofahrzeugen wird ebenfalls berücksichtigt;

– wird vor 2014 ergänzende, auf einer eingehenden Analyse beruhende **Maßnahmen zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen beim Betrieb** vorschlagen; Ziel ist dabei eine baldige Verringerung der tatsächlichen Schadstoffemissionen und somit ein Beitrag zu besserer Luft;

– hat im Dezember 2011 eine **neue Verordnung über Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen**[19] vorgeschlagen, die Teil eines integrierten politischen Konzepts für die Reduzierung der Umgebungsgeräusche ist und ein neues Prüfverfahren für die Messung von Geräuschemissionen sowie eine weitere Senkung der Geräuschgrenzwerte umfasst. Der Industrie sollte eine angemessene Vorlaufzeit eingeräumt werden, die sich nach dem Umfang der erforderlichen technischen Anpassungen richtet.

Straßenverkehrssicherheit

Die Straßenverkehrssicherheit ist schon seit vielen Jahren ein Schwerpunkt der Politik der EU und der Mitgliedstaaten. Sie stellt ein interessantes Beispiel für die wirksame Umsetzung des integrierten politischen Ansatzes dar. Die EU ist weltweit führend auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit und unsere Fahrzeugflotte ist relativ neu und sicher. Die Auslegung von Kraftfahrzeugen spielt eine wichtige Rolle bei der Unfallvermeidung und beim Unfallschutz, nicht zuletzt aufgrund von Sicherheitseinrichtungen, die durch das EU-Typgenehmigungssystem vorgeschrieben werden.

Hinsichtlich der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten konnten durch eine Kombination von Maßnahmen, die beim Fahrzeug, dem Fahrer und der Infrastruktur ansetzen und auf lokaler, nationaler und EU-Ebene angewandt werden, wichtige Fortschritte erzielt werden. Diese ermutigenden Ergebnisse sollten jedoch nicht zu Untätigkeit führen – für 2020 wurde ein neues Ziel zur weiteren Senkung der Zahl der Verkehrstoten in der EU um 50 % gegenüber 2010 vorgeschlagen[20].

Die Kommission:

– wird die Arbeit in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit entsprechend den Schwerpunktbereichen und ihren **Leitlinien für die Politik 2011-2020**[21] fortsetzen; dies umfasst Maßnahmen in den Bereichen Fahrzeuge, Infrastruktur und Fahrerverhalten. Es gilt, eine geeignete Kombination aus regulatorischen und anderen Maßnahmen zu finden, und diese auf der Grundlage einer eingehenden Folgenabschätzung festzulegen. Zu den Prioritäten gehören Krafträder, die Sicherheit neuer Fahrzeugtechnologien (Elektrofahrzeuge) sowie Technologien zur Unterstützung des Fahrerverhaltens und zur Durchsetzung der

19 KOM/2011/856 endg.
20 KOM(2010) 389 endg.
21 *Idem.*

Straßenverkehrsvorschriften (Geräte für eine intelligente Geschwindigkeitskontrolle („intelligent speed management"), Gurtwarner, intelligente Verkehrssysteme, sparsames Fahren);

– wird den Einsatz **Intelligenter Verkehrssysteme** weiter fördern; dazu gehören auch kooperative Fahrzeugsysteme, insbesondere das EU-weite bordeigene Notrufsystem „eCall". Geeignete Maßnahmen im legislativen Bereich zur Sicherstellung einer strengen Koordination und die rechtzeitige und vollständige Bereitstellung aller mit eCall zusammenhängenden Elemente werden durchgeführt, damit dieses lebensrettende System ab dem Jahr 2015 wirksam funktionieren kann;

– fordert die Mitgliedstaaten, örtliche Behörden und Interessenträger auf, konstruktiv und koordiniert zusammenzuarbeiten, um die erfolgversprechendsten Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln und intelligente Verkehrssysteme einzusetzen. Die Kommission führt derzeit außerdem eine eingehende Bewertung der am besten geeigneten bordeigenen Sicherheitssysteme durch, mit denen die Straßenverkehrs- und Fahrzeugsicherheit in der EU weiter verbessert werden soll und sie bereitet einen Fahrplan für die bis Ende 2013 geplante Einführung dieser Systeme vor.

Alternative Kraftstoffe und Infrastruktur

Eine angemessene Diversifizierung der für den Verkehr genutzten Energiequellen wird dazu beitragen, die Klimaschutzziele der EU zu verwirklichen und die Sicherheit ihrer Energieversorgung zu verbessern. Zwar gibt es noch immer bedeutende Kohlenwasserstoffvorkommen, aber es ist damit zu rechnen, dass die Preise immer schwankungsanfälliger werden und gleichzeitig die Kapazitätsreserven zurückgehen. Parallel zur Verbesserung der Energieeffizienz erfordert dies auch die Vermarktung alternativer Kraftstoffe wie etwa Elektrizität, Wasserstoff, nachhaltige Biokraftstoffe, Methan (Erdgas und Biomethan), Flüssiggas. Für den allgemeinen politischen Rahmen sollten die Vorteile der einzelnen Kombinationen von Kraftstoff und Antrieb von der Gewinnung bis zur Nutzung („well-to-wheel")[22] unter Berücksichtigung von Aspekten des Lebenszyklus bewertet werden. Da viele Kraftstoffe neu sind, sollte ihre Leistung ständig überprüft werden.

Die Marktdurchdringung mit alternativen Kraftstoffen setzt den Aufbau einer geeigneten Infrastruktur voraus, die ebenso wie die anschließende Entwicklung eines Marktes für die einschlägigen Fahrzeuge dazu beitragen würde, das Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern. Der Ausbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollte mit der Technologieentwicklung und den Marktdurchdringungsraten von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, im Einklang stehen, wobei ihre Kosteneffizienz zu berücksichtigen ist. Verschiedene Formen der öffentlichen Unterstützung für Infrastrukturmaßnahmen sind möglich: Pilotprojekte, Normung, Investitionsförderung und Rechtsvorschriften. Die Politik kann die Markteinführung unterstützen, aber danach müssen die Märkte innerhalb des vorgegebenen politischen Rahmens unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen selbst über die besten Lösungen entscheiden.

Die Kommission erarbeitet derzeit das Paket „Saubere Energie im Verkehr", mit dem ein Rahmen für Investitionen und die technologische Entwicklung auf diesem Gebiet geschaffen

[22] Umfasst Emissionen, die während des Lebenszyklus des Kraftstoffs (einschließlich Gewinnung, Herstellung und tatsächlicher Verbrauch) entstehen.

werden soll. Es zielt darauf ab, die Errichtung eines Binnenmarktes für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge und Schiffe einschließlich der erforderlichen Infrastruktur durch die Beseitigung technischer und regulatorischer Hindernisse innerhalb der EU zu erleichtern.

In Bezug auf Elektrofahrzeuge beauftragte die Kommission die europäischen Normungsgremien 2010 mit der Annahme neuer Normen zur Sicherstellung der Interoperabilität und Konnektivität zwischen der Stromquelle und dem Ladegerät von Elektrofahrzeugen. Der Normungsprozess hat bisher noch nicht zu zufriedenstellenden Ergebnissen auf Infrastrukturseite geführt. Im CARS 21-Bericht wurde die Annahme einer einheitlichen Norm für die gesamte EU gefordert. Die Kommission wird die Verbindung zwischen Fahrzeug und Netz untersuchen und außerdem möglicherweise entstehende neue Geschäftsmodelle überwachen, die die Synergien zwischen den Speichervorrichtungen von Elektrofahrzeugen und der Flexibilität, die das Elektrizitätssystem benötigt, fördern; dies umfasst auch gemeinsame Standards und Protokolle für die Verbindung zwischen Elektrofahrzeugen und Netzen sowie die Interoperabilität für Kommunikations- und Bezahlungssysteme.

Die Bereitstellung von für die Verbraucher bestimmten, verständlichen Informationen über Kraftstoffe und ihre Kompatibilität mit den Fahrzeugen, etwa durch Kennzeichnung, bedarf weiterer Aufmerksamkeit. Die Kommission wird die Problematik mithilfe einer Verbrauchermarktstudie, die derzeit über die Funktionsweise des Marktes für Fahrzeugkraftstoffe aus Verbrauchersicht durchgeführt wird[23] , eng überwachen.

Die Kommission wird:

– in den kommenden Monaten als Teil des Pakets „Saubere Energie im Verkehr“ eine **Strategie für alternative Kraftstoffe** vorschlagen, und damit die Notwendigkeit alternativer Kraftstoffe für die Verwirklichung der EU-Klima- und Umweltschutzziele und die Sicherheit der Energieversorgung der EU unterstützen;

– als Teil des Pakets „Saubere Energie im Verkehr“ einen **Vorschlag für einen Rechtsakt über eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** annehmen, der sich auf die Schaffung einer Mindestinfrastruktur für Lade-/Betankungsstationen und gemeinsame Normen für bestimmte Kraftstoffe einschließlich Elektrofahrzeuge bezieht;

– bis spätestens 2013 eine Rechtsvorschrift vorschlagen, um sicherzustellen, dass praktische und zufriedenstellende Lösungen für die **Infrastruktur der Ladeschnittstelle von Elektrofahrzeugen** in der gesamten EU umgesetzt werden, falls im Normungsverfahren keine Einigung der Interessenträger über ein freiwilliges Konzept erzielt werden kann. Sie wird die Synergien zwischen dem Elektrizitätssystem und den Elektrofahrzeugen berücksichtigen;

---

[23] Die Studie wird eine Vorstellung davon ermöglichen, ob die Verbraucher überlegte Kaufentscheidungen treffen können; dabei werden auch die Verständlichkeit und die Transparenz der Informationen, etwa die Verständlichkeit von Angaben auf dem Etikett, das Verständnis für die Unterschiede zwischen Kraftstoffen und für die Eignung von Kraftstoffen für Fahrzeuge berücksichtigt. Die Ergebnisse sollen Ende 2013 veröffentlicht werden.

– den Dialog mit betroffenen Interessenträgern über ein **Kennzeichnungssystem für Kraftstoffe** fortsetzen, das mit den einschlägigen europäischen Normen übereinstimmen soll, um zu gewährleisten, dass mit dem System den Verbrauchern leicht verständliche Informationen über die Kompatibilität ihrer Fahrzeuge mit den an Betankungsstationen erhältlichen unterschiedlichen Kraftstoffen zur Verfügung stehen;

– die Umsetzung der nationalen Aktionspläne für erneuerbare Energien **überwachen**, insbesondere die **tatsächlichen Beimischquoten von Biokraftstoffen** in den einzelnen Mitgliedstaaten und die **Kompatibilität** von Kraftstoffen und Fahrzeugtechnologien;

4.2. Verbesserung der Marktbedingungen

Eine Produktionsbasis der Automobilindustrie in der EU kann nur gesichert werden, wenn günstige Rahmenbedingungen für Unternehmen gegeben sind. Mehrere dieser Bedingungen, etwa das Arbeitsrecht, sind in hohem Maße von nationalen Politiken abhängig. Die EU-Politik hat jedoch auch einen erheblichen Einfluss auf die Rahmenbedingungen, insbesondere durch Regulierungsmaßnahmen. Die Verbesserung der Geschäftsbedingungen für das verarbeitende Gewerbe in Europa durch Schaffung eines zuverlässigen, vorhersehbaren und günstigen Rahmens und die Umsetzung der Grundsätze der intelligenten Regulierung wie Kosteneffizienz, Übergangsfristen, langfristige Ziele und Konsultation der Interessenträger, bleibt eine Priorität der Kommission.

Ein stärkerer Binnenmarkt

Ein reibungslos funktionierender Binnenmarkt mit gleichen Wettbewerbsbedingungen leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung einer langfristig leistungsfähigen und wirtschaftsstarken europäischen Automobilindustrie. Dies ist gerade angesichts der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Fall, in denen sich Hersteller gezwungen sehen, Kapazitäten anzupassen.

Die europäische Automobilindustrie vertritt eine Vielzahl von kleinen und großen Unternehmen, die in unterschiedlichen Bereichen der Vertriebs-, Liefer- und Wartungskette tätig sind. Die enorme Unterschiedlichkeit gilt als Stärke und Vorteil für die Zukunft, da Unternehmen, die heute noch klein sind, morgen bereits strategische Innovationen schaffen und zu wichtigen Akteuren werden können. Es ist daher wichtig, konstruktive, transparente und respektvolle Beziehungen zwischen den einzelnen Akteuren des Automobilsektors zu fördern, einschließlich des Reparatur-, Wartungs- und Kundendienstsektors.

Die Änderungen des wettbewerbsrechtlichen Rahmens für Kraftfahrzeuge in Europa (nach dem Ablauf der Gruppenfreistellungsverordnung für Kraftfahrzeuge 1400/2002) wirken sich möglicherweise auf die Organisation der vertikalen Beziehungen zwischen Automobilherstellern und Händlern aus. Um diesen Übergang ausgewogen zu meistern, spricht sich die Kommission für eine selbstregulatorische Maßnahme aus. Darüber hinaus wird die Kommission die Einhaltung der EU-Wettbewerbsregeln auf den Märkten für den Handel mit Kraftfahrzeugen und die Erbringung von Reparatur- und Wartungsdienstleistungen sowie den Handel mit Ersatzteilen weiter sicherstellen.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Kraftfahrzeugregulierung ist die Stärkung des EU-Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge. Zu beachten ist, dass heute zwar die regulatorischen Anforderungen EU-weit identisch, die Marktbedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten

aber sehr unterschiedlich sind. Den Maßnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage, etwa finanzielle Anreize, die eingeführt werden, um saubere und energieeffiziente Fahrzeuge zu fördern, liegt nicht überall dasselbe Konzept zugrunde. Es ist damit zu rechnen, dass diese Uneinheitlichkeit das Potenzial für die Entwicklung und das Inverkehrbringen solcher Fahrzeuge verringert. Daher wird eine stärkere Koordination solcher Maßnahmen für erforderlich gehalten.

Für die Verbraucher ist auch der Gebrauchtwagenmarkt wichtig. Eine Verbrauchermarktstudie über die Funktionsweise des Gebrauchtwagenmarktes wird durchgeführt werden.

Die Kommission wird:

– bis 2013 einen Dialog der **Interessenträger** einrichten und sie **ermutigen, auf gemeinsame Grundsätze für vertikale Vereinbarungen** über den Handel mit Neufahrzeugen **hinzuarbeiten.** Die Interessenträger werden aufgefordert, konstruktiv an diesem Dialog teilzunehmen und ein ausgewogenes Ergebnis anzustreben;

– 2012 **Leitlinien für finanzielle Anreize** der Mitgliedstaaten für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge vorlegen, um eine stärkere Koordination zu fördern, ihre Umwelteffizienz zu maximieren und die Zersplitterung des Marktes zu begrenzen[24]. Derartige Anreize sollten möglichst nicht technologiespezifisch sein, sondern auf objektiven und allgemein verfügbaren Leistungsdaten beruhen, etwa den CO_2-Emissionen des Fahrzeugs. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, diese Leitlinien bei der Erarbeitung ihrer Anreizsysteme gebührend zu berücksichtigen.

Intelligente Regulierung

Ein gesunder und dynamischer Binnenmarkt braucht auch eine angemessene Regulierung, die unnötige Belastungen für die Interessenträger verhindert und ein investitionsfreundliches Klima schafft. Automobilprodukte werden im Wesentlichen durch den EU-Rechtsrahmen für die Typgenehmigung reguliert. Obwohl dieses System im Allgemeinen zufriedenstellend zu funktionieren scheint, bleibt eine permanente Evaluierung wichtig, damit Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt werden können. Insbesondere ist eine Überarbeitung der Verfahren zur Überwachung von Automobilprodukten, die in der EU in den Verkehr gebracht werden, erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge sicher sind und die Bürgerinnen und Bürger dem geltenden Rechtsrahmen voll vertrauen können. Dies wird dazu beitragen, dass gleiche Bedingungen für alle Akteure geschaffen werden, die Verbraucher mehr Vertrauen in die wirksame Produktregulierung haben und gleichzeitig der Verwaltungsaufwand beschränkt wird.

Die Grundsätze der intelligenten Regulierung waren das wichtigste Ergebnis des ersten CARS 21-Prozesses und sie wurden im neu eingeleiteten Prozess bestätigt. Im CARS 21-Abschlussbericht wurde ferner darauf hingewiesen, dass der derzeitige Wettbewerbsdruck auf die Kosten, die kumulative Wirkung der Gesetzgebung und die Lage der KMU unbedingt berücksichtigt werden müssen. Eine umfassende und konsistente **Anwendung der Grundsätze der intelligenten Regulierung**, die auch eine eingehende Bewertung der

[24] Maßnahmen, die staatliche Beihilfen darstellen, werden auch weiterhin gemäß den Vorschriften über staatliche Beihilfen bewertet.

Auswirkungen auf Industrie, Gesellschaft und andere Interessenträger, insbesondere die damit verbundenen Kosten und Vorteile, umfasst, **wird sichergestellt werden**; dabei wird auch berücksichtigt, dass die Erschwinglichkeit eines Autos, d. h. Erwerb und Unterhalt, eine grundlegende Voraussetzung für die Aufrechterhaltung eines starken Marktes ist. Auf dieser Grundlage sollten die Folgenabschätzungen für politische Vorschläge, die für die Automobilindustrie relevant sind, etwa diejenigen, die an anderer Stelle in dieser Mitteilung genannt werden, systematisch auch eine Prüfung der Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit enthalten, um die Auswirkungen neuer Maßnahmen auf die Automobilindustrie festzustellen. Die Anwendung dieser Grundsätze gewährleistet, dass die Vorschläge der Kommission **zielgerichtet und kosteneffizient** sind.

Die Kommission wird:

– eine ausführliche und eingehende Bewertung (Eignungstest) des Typgenehmigungsrahmens für Fahrzeuge durchführen. 2013 wird sie einen Vorschlag zur Verbesserung des **Typgenehmigungsrahmens** annehmen, der **Vorschriften über die Marktaufsicht** in Bereichen enthalten soll, für die eine Notwendigkeit festgestellt wurde; damit soll gewährleistet werden, dass Fahrzeuge und ihre Bauteile sicher sind und die entsprechenden rechtlichen Anforderungen einhalten und dass dieser Rahmen die einschlägigen politischen Ziele wirksam erreicht;

– im Rahmen ihres Folgenabschätzungssystems **eine strenge Prüfung der Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit für wichtige zukünftige Maßnahmen durchführen, einschließlich derer, die deutliche Auswirkungen auf die Automobilindustrie haben.** Bei der Prüfung auf Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit werden die wirtschaftliche Lage und die wahrscheinlichen Folgen einer neuen Maßnahme für die Wettbewerbsstellung der Branche, insbesondere auf globalen Märkten, untersucht werden. Die zukünftigen Freihandelsabkommen, Maßnahmen im Bereich der Sicherheit und der Emissionen sowie sonstigen Maßnahmen, die bedeutende Auswirkungen auf Fahrzeuge haben, werden entsprechend den operativen Leitlinien für die Bewertung der Folgen für die sektorbezogene Wettbewerbsfähigkeit im Folgenabschätzungssystem der Kommission[25], das auch die weiterreichenden gesamtgesellschaftlichen und –wirtschaftlichen Folgen berücksichtigt, der Prüfung auf Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit unterzogen. Diese Grundsätze wurden vor Kurzem in die aktualisierte Mitteilung über Industriepolitik aufgenommen;

– prüfen, 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). Wenn jedoch damit gerechnet wird, dass diese Rechtsakte erhebliche Auswirkungen haben werden, dann werden für sie Folgenabschätzungen entsprechend den Leitlinien der Kommission für die Folgenabschätzung durchgeführt.

[25] Arbeitspapier der Dienststellen SEC(2012) 91 final vom 27.1.2012.

4.3. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf globalen Märkten

Die Automobilindustrie ist ohne Zweifel ein globaler Wirtschaftzweig. Der Handel mit Automobilprodukten wächst ständig, und Drittmärkte werden immer wichtiger für die EU. Die europäische Automobilindustrie hat eine sehr starke Stellung im internationalen Handel und profitiert eindeutig von den Marktchancen sowohl auf hochentwickelten wie auf neuen Märkten, wodurch die schwierige Lage auf den europäischen Märkten zum Teil ausgeglichen wird. Die derzeitige Lage kann jedoch nicht als selbstverständlich angesehen werden. Der internationale Wettbewerb beschleunigt sich und wird stärker, es gibt neue Konkurrenten und die Technologie entwickelt sich ständig weiter. Gleichzeitig ist die Sicherstellung eines offenen globalen Marktplatzes nach wie vor eine Herausforderung - vor allem wegen der vorhandenen und neuen nichttarifären Handelshemmnisse. Während die Industrie versucht, wettbewerbsfähig zu bleiben, besteht die Aufgabe der Politik darin, gleiche Voraussetzungen für den Marktzugang zu schaffen. In Anbetracht dieser Zielsetzung werden im CARS 21-Bericht Maßnahmen – etwa zum Marktzugang und zur Harmonisierung der Regulierung – empfohlen, die im Rahmen der Handelspolitik im weitesten Sinne durchgeführt werden sollen.

Handelspolitik

Handels- und Industriepolitik müssen eng aufeinander abgestimmt werden.

Was die einzelnen Handelsinstrumente angeht, so werden Freihandelsabkommen als wichtiges Mittel zur Verbesserung des Marktzugangs in Drittländern angesehen. Die Annahme internationaler Regelungen nach dem UN/ECE-Übereinkommen[26] von 1958 ist die beste Möglichkeit, nichttarifäre Handelshemmnisse abzuschaffen. Außerdem muss die bilaterale regulatorische Zusammenarbeit mit Drittländern, etwa denen, die keine Vertragspartei dieses Übereinkommens sind, verbessert werden, um nichttarifäre Handelshemmnisse in der Automobilbranche zu beseitigen.

Die Kommission wird:

– der Bedeutung der Sicherung einer starken und wettbewerbsfähigen Produktionsbasis der Automobilindustrie in Europa bei der Durchführung ihrer Handelspolitik voll Rechnung tragen und sich dabei multilateraler und bilateraler Werkzeuge bedienen. Beide Werkzeuge sollten eingesetzt werden, um zentrale Fragen des **Abbaus tarifärer und nichttarifärer Handelshemmnisse** zu behandeln. **Freihandelsabkommen sollten auf den vollständigen Abbau von Zöllen** und die Beseitigung nichttarifärer Handelshemmnisse abzielen. Die Gesamtauswirkungen jeder Handelsverhandlung werden eingehend und umfassend bewertet;

– die Auswirkungen von Handelsverhandlungen und ihrer kumulativen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit dieser Branche bewerten, indem sie eine Studie von bereits abgeschlossenen Freihandelsabkommen und solchen, die in naher Zukunft abgeschlossen werden sollen, durchführt. Die Studie wird in Kürze von der Kommission eingeleitet und soll Ende 2013 fertig gestellt werden. Die Ergebnisse werden mit den einschlägigen Interessenträgern erörtert werden;

---

[26] Übereinkommen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) von 1958 zur internationalen Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge.

– die multilaterale Zusammenarbeit bei der **Regulierung** im Rahmen der UN/ECE-Übereinkommen ergänzen 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.

Internationale Harmonisierung

Die internationale Harmonisierung der Fahrzeugregelungen ist seit vielen Jahren eine Priorität der Kommission. Die Vereinbarung gemeinsamer Regelungen mit anderen wichtigen Märkten auf der ganzen Welt bietet den Vorteil niedrigerer Befolgungskosten, führt zu Größenvorteilen und verringert technische Handelshemmnisse. Das oberste Ziel muss dabei sein, den Grundsatz „einmal geprüft, überall zugelassen" einzuführen und gleichzeitig höchste Sicherheits- und Umweltstandards zu fördern und zu gewährleisten. Der CARS 21-Abschlussbericht kommt zu dem Schluss, dass das wirksamste Instrument für die internationale Harmonisierung der Regelungen das UN/ECE-Übereinkommen von 1958 ist, sofern es aktualisiert und den Bedürfnissen der Schwellenländer so weit angepasst wird, dass es die gegenseitige Anerkennung internationaler Typgenehmigungen für das vollständige Fahrzeug (IWVTA), beginnend mit der Klasse der Personenkraftwagen, ermöglicht. Die Kommission verpflichtet sich, in den kommenden Jahren mehrere Maßnahmen durchzuführen.

Die Kommission wird:

– die weitere internationale Harmonisierung von Regelungen für Fahrzeuge entsprechend den nachstehenden Vorgaben fördern und aktiv unterstützen. Die **Reform des UN/ECE-Übereinkommens von 1958** ist ein Schlüsselelement dieser Strategie und wird darauf abzielen, die Annahme und Umsetzung internationaler Regelungen für Drittländer attraktiver zu machen. Die Mitgliedstaaten und Interessenträger werden aufgefordert, diese Bemühungen zu unterstützen. Die Kommission wird die Entwicklung eines ersten Vorschlags für das überarbeitete Übereinkommen von 1958 im März 2013 steuern;

– zur **Entwicklung eines ersten Vorschlags für eine neue Regelung[27] über IWVTA** bis November 2013 beitragen. Die IWVTA-Regelung wird den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit der Einführung desselben Fahrzeugmodells in Ländern, die Vertragspartei des Übereinkommens von 1958 sind, deutlich verringern.

Parallel zur Arbeit am Übereinkommen von 1958 wird die Kommission sich auch bemühen, konkrete Ergebnisse im Rahmen des Übereinkommens von 1998[28] zu erzielen. Durch die jüngste politische Dynamik, hervorgerufen von der hochrangigen EU-US-Arbeitsgruppe für Wachstum und Beschäftigung und der Erklärung von Los Cabos[29], in der die potenziellen Vorteile eines umfassenden Freihandelsabkommens zwischen der EU und den USA anerkannt werden, gibt es mehr Potenzial für ein stärkeres Engagement der USA und eine erfolgreichere Arbeit im Rahmen des UN/ECE-Übereinkommens von 1998. Die vielversprechendsten Arbeitsbereiche sind bahnbrechende Technologien, insbesondere Wasserstoff- und

---

27 Nach den geltenden Grundsätzen des Übereinkommens von 1958 müssen Vertragsparteien, die die strengste Fassung der IWVTA-Regelung anwenden, keine Typgenehmigungen akzeptieren, denen eine weniger strenge Version zugrunde liegt.

28 Im Rahmen des Übereinkommens von 1998 werden einheitliche technische Vorschriften erarbeitet.

29 MEMO/12/462 vom 19.6.2012.

Elektroantriebe. Die Kommission hat 2011 zusammen mit den US-Agenturen im Rahmen des Transatlantischen Wirtschaftsrats die Federführung bei der Aufnahme der Arbeiten über Elektrofahrzeuge übernommen. Folglich wurden zwei informelle Arbeitsgruppen eingesetzt, die erste zu regulatorischen Sicherheitsanforderungen und die zweite zur Umweltleistung von Elektrofahrzeugen. Die Gruppen stießen schnell auf Interesse bei vielen anderen Vertragsparteien und haben sich gemäß dem Übereinkommen von 1998 zu multilateralen Foren entwickelt. Konkrete Ergebnisse dürften in den nächsten Jahren vorgelegt werden.

Die Kommission wird:

– **die Arbeit der beiden informellen Arbeitsgruppen über 1) Sicherheit und 2) die Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen steuern**, 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. Die beiden informellen Arbeitsgruppen wurden auf Initiative der EU und der USA eingerichtet, weisen aber bereits eine breite Mitgliedschaft auf (u. a. Japan, China und Kanada). Die Einigung über eine GTR über die Sicherheit von Elektrofahrzeugen wird von entscheidender Bedeutung sein, um Größenvorteile für Hersteller zu gewährleisten und den Verbrauchern Vertrauen in Bezug auf das angemessene Sicherheitsniveau von Elektrofahrzeugen zu vermitteln;

– eine stärkere internationale Zusammenarbeit zwischen Normungsgremien auf der Grundlage der Beiträge der Interessenträger fördern, um gemeinsame oder kompatible Normen für die Sicherheit von Elektrofahrzeugen, Infrastruktur und Interoperabilität zu entwickeln.

4.4. Vorwegnahme der Anpassung und Bewältigung von Umstrukturierungen

Wirtschaftliche und soziale Parameter entwickeln sich im Laufe der Zeit weiter und verändern die Wettbewerbsstellung von Produktionsstandorten. Unternehmen, Arbeitnehmer und Volkswirtschaften, die sich am schnellsten an die neue Situation anpassen, verschaffen sich einen Vorteil auf dem globalen Marktplatz. Die Stärken der europäischen Wirtschaft beruhen auf Wissen und wissenschaftlichen Spitzenleistungen. Das bedeutet, dass Europa in sein Humankapital investieren und seine Produktionskapazitäten an die neuen Gegebenheiten anpassen muss, zu denen auch neue Technologien und sich verändernde Märkte gehören. Ein staatliches Eingreifen sollte darauf ausgerichtet sein, Arbeitnehmer und Unternehmen bei dieser Anpassung zu unterstützen, den Binnenmarkt und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schützen sowie sicherzustellen, dass die negativen sozialen Folgen jeglicher Art von Umstrukturierung auf ein Minimum beschränkt bleiben.

Humankapital und Qualifikationen

Investitionen in Humankapital im Rahmen der Entwicklung von Qualifikationen und durch Ausbildung sind absolut erforderlich, damit eine Produktionsbasis in Europa erhalten bleibt. Die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte ist ein Schlüsselfaktor für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und wird unerlässlich sein, um eine Führungsposition in bahnbrechenden Technologien zu erarbeiten. Auf der anderen Seite sieht sich die Industrie bereits mit dem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften und der Notwendigkeit, die in Zukunft benötigten Qualifikationen zu ermitteln, konfrontiert. Die

angemessene Qualifikation der Arbeitnehmer sowie berufliche Bildung und lebenslanges Lernen müssen sichergestellt werden.

Das Qualifikationsdefizit ist ein zentrales Problem. Schnelle Maßnahmen mit langfristigen Zielen sind auf nationaler Ebene erforderlich, um Bildungs- und Ausbildungssysteme grundlegend zu modernisieren und so die Verfügbarkeit von Qualifikationen mit Hilfe u. a. neuer Lehrpläne, der Öffnung von Bildung und Ausbildung durch IKT und neuer Formen der Partnerschaft mit Arbeitgebern zu verbessern. Auf europäischer Ebene betrifft dieses Problem nicht nur die Automobilbranche, sondern auch andere Branchen. In ihrer Mitteilung „Rethinking Education: Investing in skills for better socio-economic outcomes" („Bildung neu gedacht: Investitionen in berufliche Qualifizierung für bessere sozioökonomische Ergebnisse") wird die Kommission einen kurzen Überblick über eine Reihe strategischer Prioritäten zur Behandlung dieser Fragen geben. Es ist ein horizontales Problem, das auch im Rahmen der europäischen Sozialpolitik, insbesondere des jüngsten Beschäftigungspakets[30], behandelt wird. Darüber hinaus werden die nachfolgend aufgeführten sektorbezogenen Maßnahmen von größter Bedeutung sein. In Anbetracht des festzustellenden Qualifikationsbedarfs auf dem EU-Arbeitsmarkt könnte eine ergänzende Lösung zur Behebung des Defizits auch darin bestehen, die erforderlichen Qualifikationen von außerhalb der Europäischen Union zu beziehen.

Die Kommission wird:

– den vor kurzem abgeschlossenen Bewertungen der Machbarkeit und des Mehrwerts folgen und 2013 die Einrichtung eines **Europäischen Qualifikationsrates für die Automobilindustrie**[31] unterstützen, in dessen Rahmen bestehende nationale Organisationen, die über den Ausbau von Qualifikationen und Beschäftigung in der Automobilindustrie forschen, zusammengeführt werden sollen. Der Qualifikationsrat wird außerdem Vertreter von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden auf europäischer und nationaler Ebene sowie Organisationen von Anbietern von Bildungs- und Berufsbildungsmaßnahmen einbeziehen. 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. Er wird zunächst die **Entwicklungen der Beschäftigung und der Qualifikationen in der Automobilindustrie** untersuchen und auf dieser Grundlage Empfehlungen an Politikgestalter, Anbieter von Bildungs- und Ausbildungsmaßnahmen und andere Interessenträger aussprechen;

– die **Nutzung des Europäischen Sozialfonds (ESF) für die Schulung und Umschulung der Arbeitnehmer** unterstützen. Unbeschadet der Entscheidungen, die im mehrjährigen Finanzrahmen über den ESF getroffen werden, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die einschlägigen Projekte zum Qualifikationsbedarf, zu bedarfsgerechten Qualifikationen und der Vorwegnahme der Anpassung stärker zu nutzen und Möglichkeiten für lebenslanges Lernen vorzuschlagen.

---

30 COM(2012) 173 final vom 18.4.2012.

31 Projekt der Sozialpartner mit Unterstützung der Europäischen Kommission, GD Beschäftigung, Soziales und Integration.

Anpassung der Industrie

Während die Automobilindustrie einerseits mit dem Problem der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte konfrontiert ist, muss sie andererseits mit den sozialen Folgen der Umstrukturierung, bei der Arbeitsplatzverluste unvermeidlich sind, umgehen. Einige Umstrukturierungsentscheidungen wurden bereits getroffen und spiegeln rückläufige Verkaufszahlen auf dem europäischen Markt wider; weitere Anpassungen können erforderlich sein. Es muss unbedingt vermieden werden, dass die Schließung oder Verkleinerung von Fabriken wegen der damit zusammenhängenden Entlassungen zu Auswirkungen auf die gesamte regionale Wirtschaft führt. Die Unternehmen müssen die EU-Richtlinien über Massenentlassungen und über die Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer sowie das bewährte Verfahren der Vorwegnahme von Anpassungen[32] einhalten. In diesem Zusammenhang stellt ein guter sozialer Dialog auf allen Ebenen (Unternehmen, lokale, nationale und EU-Ebene) ein Schlüsselelement der Vorwegnahme und guten Bewältigung des Umstrukturierungsprozesses dar. Für den Umstrukturierungsprozess ist hauptsächlich die Industrie zuständig, jedoch spielen die Kommission, die Mitgliedstaaten und die lokalen Behörden eine ergänzende Rolle.

Im Frühjahr 2012 hat die Kommission ein Grünbuch zur Umstrukturierung angenommen; damit wird das Ziel verfolgt, erfolgreiche Verfahren und politische Maßnahmen im Bereich der Umstrukturierung und der Anpassung an den Wandel zu ermitteln[33].

Die Kommission hat ferner vorgeschlagen, den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) im Zeitraum 2014-2020 fortzusetzen, seine Funktionsweise zu verbessern und seinen Geltungsbereich zu erweitern, insbesondere auf neue Arbeitnehmerkategorien (z. B. Zeitarbeiter). Bis jetzt hat der EGF den Automobilsektor in 16 Fällen unterstützt und für fast 21 000 Arbeitnehmer der Automobilindustrie wurden EGF-Mittel in Höhe von 113 Mio. EUR bereitgestellt.

Die Kommission wird:

– die **Überwachung/Überprüfung von Restrukturierungsaktivitäten im Hinblick auf ihre strenge Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften** fortsetzen, insbesondere in Bezug auf staatliche Beihilfen und Binnenmarktvorschriften;

– in Konsultation mit Vertretern von Regionen, in denen die Automobilindustrie stark vertreten ist, Arbeitsverwaltungen und den Interessenträgern der Branche **bewährte Verfahren ermitteln und ein vorausschauendes Konzept für die Umstrukturierung fördern;**

– die **dienststellenübergreifende Taskforce zur Untersuchung und Weiterverfolgung der wichtigsten Schließungen oder deutlichen Verkleinerungen von Automobilfabriken wieder einsetzen**. Die Taskforce war in der Vergangenheit in der Automobilindustrie[34] aktiv und höchst effizient. Die Taskforce würde die Nutzung der einschlägigen EU-Fonds rationalisieren (indem sie

---

32 Zu diesen bewährten Verfahren gehört insbesondere der Text aus dem Jahr 2003 mit dem Titel „Orientierungsleitfaden für die Bewältigung des Wandels und dessen soziale Konsequenzen“, der jedoch vom Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB) offiziell nicht angenommen wurde.

33 COM(2012) 7 final.

34 Etwa die Fälle VW Forest und MG Rover in der Region West Midlands.

technische Unterstützung bietet, die Wartezeit verkürzt, über die effizienteste Nutzung der Ressourcen berät, überwacht und Bericht erstattet);

– in Fällen von Schließungen und deutlichen Verkleinerungen von Fabriken die Mitgliedstaaten aufrufen, die Inanspruchnahme des **Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) in Erwägung zu ziehen**;

– die Mitgliedstaaten auffordern, **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.

5. ÜBERWACHUNG UND GOVERNANCE

Aus den konstruktiven Diskussionen im Rahmen der hochrangigen Gruppe CARS 21 gingen die Nützlichkeit und Notwendigkeit eines fortgesetzten Dialogs der wichtigsten Interessenträger (des öffentlichen und des privaten Sektors sowie der Zivilgesellschaft) in diesem wichtigen Industriezweig hervor. Darüber hinaus wurde in der aktualisierten Mitteilung über Industriepolitik die Einrichtung einer Taskforce „Saubere Fahrzeuge“ gefordert.

Die Kommission schlägt vor, den CARS 2020-Prozess einzuleiten, um die Umsetzung der CARS 21-Empfehlungen und des Aktionsplans zu überwachen und eine regelmäßige Bestandsaufnahme vorzunehmen. Teil dieses Prozesses wäre eine von einer Sherpa-Gruppe vorbereitete informelle jährliche Sitzung auf hoher Ebene. Um Kohärenz und Kontinuität zu gewährleisten, würde die Zusammensetzung dieser Gruppe, unbeschadet möglicher Anpassungen, der von CARS 21 entsprechen.

Darüber hinaus könnten auf Ad-hoc-Basis spezielle Sachverständigentreffen stattfinden, um die Wissensbasis der Kommission zu verbessern und die Konsultation der Interessenträger auszuweiten.

Die Kommission wird:

– 2013 einen **CARS 2020 genannten Prozess auf hoher Ebene** einleiten, um die Umsetzung der CARS 21-Empfehlungen sowie der im Aktionsplan aufgeführten Maßnahmen zu überwachen;

– **Ad-hoc-Sitzungen von Sachverständigen über wirtschafts- und wettbewerbsbezogene** Fragen für den Automobilsektor durchführen.

Das neue Kollegium wird zu entscheiden haben, ob dieser Prozess in der vorgeschlagenen Form aufrechterhalten werden sollte oder ob Änderungen oder Anpassungen erforderlich sind.