Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2025/3166

20.6.2025

Entschließung zur Stärkung der territorialen Dimension bei der Umsetzung des Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie

(C/2025/3166)

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN (AdR),

UNTER BEZUGNAHME AUF

die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie ([1]);

1. begrüßt die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Unterstützung der Automobilindustrie auf dem Weg zu sauberer Mobilität, Digitalisierung und besserer Wettbewerbsfähigkeit durch die Vorlage des Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie (im Folgenden „Aktionsplan“);

2. bedauert, dass der Europäische Ausschuss der Regionen zwar in den Konsultationsprozess einbezogen wurde, die territoriale Dimension in dem Aktionsplan jedoch vernachlässigt wird und im Rahmen der angeregten Maßnahmen keine ortsbezogenen Lösungen vorgeschlagen werden;

3. nimmt zur Kenntnis, dass die Verordnung zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bereits 2025 überarbeitet werden soll; stellt fest, dass die gezielte Änderung der Verordnung es ermöglichen könnte, Flexibilität für die Automobilindustrie zu schaffen und zugleich die allgemeinen Klimaziele der EU auf pragmatische Weise in Verbindung mit einer soliden Industriepolitik zu verfolgen; hält eine solche Änderung indes für unzureichend, um die Krise in der Branche zu bewältigen und Rechtssicherheit zu schaffen;

4. gibt zu bedenken, dass häufige Anpassungen der Rechtsvorschriften die Vorhersehbarkeit für die EU-Industrie beeinträchtigen und dem industriellen Wandel im Wege stehen. Durch solche Anpassungen kann der Wettbewerbsvorteil der europäischen Automobilindustrie auf dem Weltmarkt untergraben werden; befürchtet insbesondere, dass solche Änderungen das Engagement für die Elektrifizierung der Automobilbranche und die Erreichung von Emissionsfreiheit für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis 2035 gefährden könnten. Um künftige Herausforderungen wirksam bewältigen zu können, muss entschlossen an den vereinbarten Zielen festgehalten und die regionale Dimension des Plans gestärkt werden;

5. fordert die Kommission nachdrücklich auf, bei der Überprüfung der Verordnung über CO_2-Emissionsnormen einen graduelleren Ansatz mit vollständiger Technologieneutralität als Kerngrundsatz zu verfolgen, wie auch von Präsidentin von der Leyen hervorgehoben wurde, und die Überarbeitung der Verordnung so rasch wie möglich vorzulegen;

6. weist ferner auf die technologischen und marktbedingten Zwänge im Hinblick auf die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge hin und fordert die Kommission mit Nachdruck auf, ähnlich wie bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eine frühere Überprüfung und Flexibilitätsregelungen im Rahmen der Verordnung zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge in Erwägung zu ziehen;

7. gibt zu bedenken, dass Änderungen des Rechtsrahmens Instabilität verursachen, die Vorhersehbarkeit und den industriellen Fortschritt beeinträchtigen und damit zu einem Wettbewerbsnachteil für die europäische Automobilindustrie führen;

8. weist darauf hin, dass es keine kohärente Industriestrategie der EU für die Automobilbranche gibt, wie im Draghi-Bericht ([2]) hervorgehoben wird; fordert eine übergreifende europäische Transformationsstrategie für die Automobilindustrie, um diesen für den Wohlstand und das Wachstum in der EU wichtigen Wirtschaftszweig zu erhalten;

9. fordert eine konsequente Förderung emissionsarmer Antriebsarten, die unterschiedliche technologische Ansätze umfasst. Neben Elektromobilität müssen auch Wasserstoffantriebe, synthetische Kraftstoffe und Plug-in-Hybride als gleichwertige Optionen zur Verringerung der CO_2-Emissionen berücksichtigt werden. Eine innovationsfreundliche Regulierung sollte sicherstellen, dass alle Technologien unter fairen Bedingungen weiterentwickelt werden können;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. betont, dass die EU aufgrund des internationalen Wettbewerbs zunehmend unter Druck gerät, ihre Bemühungen um die Entwicklung nachhaltiger Lösungen in der Automobilbranche zu verstärken; hebt hervor, dass angesichts der derzeitigen geopolitischen und handelspolitischen Veränderungen vor allem in den transatlantischen Beziehungen zusätzlicher, dringender Handlungsbedarf auch im Bereich alternative Kraftstoffe wie E-Fuels und Biokraftstoffe besteht, um diesen Wandel erfolgreich und ohne Einbußen bei der Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu meistern;

11. begrüßt die Anerkennung der vielfältigen Herausforderungen, mit denen die von der Automobilindustrie abhängigen Regionen konfrontiert sind und die in der Mitteilung über die Halbzeitüberprüfung der Kohäsionspolitik ([3]) dargelegt werden;

12. betont, dass die Elektrifizierung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach wie vor der wirksamste Weg zur CO_2-Neutralität in der Automobilindustrie und ein wichtiger Motor für die globale Wettbewerbsfähigkeit ist;

betont, dass die Ladeinfrastruktur ausgebaut und verbessert werden muss, um eine flächendeckende, zugängliche und zuverlässige Versorgung zu gewährleisten, die der wachsenden Nachfrage gerecht wird; hebt hervor, wie wichtig es ist, das Laden langfristig kostengünstiger zu machen, um diesen Wandel zu unterstützen;

13. macht darauf aufmerksam, dass eine erfolgreiche Transformation der Automobilindustrie eine entscheidende Rolle für die Wahrung der langfristigen Attraktivität der Regionen spielt, wie in der aktuellen Studie des AdR *State of play and future challenges of automotive regions* ([4]) aufgezeigt wurde;

14. betont, wie wichtig es ist, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Planung und Umsetzung einer EU-weiten Lade- und Tankstelleninfrastruktur als Schlüsselelement für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie einzubeziehen; fordert daher zu Partnerschaften zwischen dem öffentlichen und privaten Sektor auf, um den Ausbau einer solchen Infrastruktur zu beschleunigen. Dazu müssen die Genehmigungsverfahren vereinfacht und finanzielle Anreize geschaffen werden, wodurch ein gleichberechtigter Zugang und Erschwinglichkeit gewährleistet werden;

15. betont, dass die Standpunkte und Lösungsvorschläge der Automobilregionen und regionalen Automobilcluster im Hinblick auf einen gerechten Transformationsprozess unbedingt einbezogen und berücksichtigt werden müssen, und unterstreicht, dass der AdR die Allianz der Automobilregionen (ARA) ins Leben gerufen hat, um ihre Stimmen auf EU-Ebene zu Gehör zu bringen;

16. hebt hervor, dass die ARA in der Verordnung über CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge als Partner der Europäischen Kommission für die Ermittlung etwaiger Finanzierungslücken bei der Gewährleistung eines gerechten Übergangs in den am stärksten vom ökologischen und digitalen Wandel betroffenen Regionen anerkannt wird;

17. begrüßt die jüngste OECD-Studie zur Zukunft der Wertschöpfungsketten in der Automobilbranche ([5]), in der die Schlüsselrolle der Regionen bei der Anziehung ausländischer Direktinvestitionen (ADI) und der Schaffung von Verbindungen zu KMU hervorgehoben wird, und weist darauf hin, dass Automobilregionen und regionale Automobilcluster Lösungen bieten, die von sozialer Hilfestellung und Schulungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer über die Unterstützung von Innovationsökosystemen bis hin zur Gestaltung zukunftsorientierter Industrie- und Mobilitätsstrategien reichen;

18. begrüßt den Plan der Europäischen Kommission, eine Europäische Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge zu gründen, um die Entwicklung und Produktion von Hardware- und Softwarekomponenten für vernetztes und autonomes Fahren voranzutreiben und so die Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit Europas zu sichern; fordert die Europäische Kommission auf, bei der Entwicklung eines umfassenden Regelungsrahmens für autonome Fahrzeuge den Erfahrungen und Anliegen auf regionaler Ebene Rechnung zu tragen;

19. weist darauf hin, dass die Kommission in ihrem Wirtschaftsdossier *Mapping the impact of industrial decline on European regions* ([6]) die wichtige Rolle der Allianz der Automobilregionen bei der Ermittlung der Auswirkungen des industriellen Niedergangs in den Automobilregionen sowie deren Relevanz für fundierte politische Entscheidungen über die Schwerpunkte bei der Zuweisung von EU-Mitteln anerkennt;

([3]) „Eine modernisierte Kohäsionspolitik: Halbzeitüberprüfung", COM(2025) 163 final.
([4]) AdR-Studie *State of play and future challenges of automotive regions*.
([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages*.
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. betont, dass der Automobilsektor in vielen Mitgliedstaaten eine Schlüsselrolle in der verarbeitenden Industrie innehat und dass er in mehreren Regionen angesiedelt ist, in denen die Montage von Fahrzeugen und die gesamte Lieferkette eine zentrale Bedeutung für das Wirtschaftswachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und Investitionen in Forschung und Entwicklung haben; macht deutlich, dass die Auswirkungen über Regionen hinausgehen, in denen Fahrzeuge montiert werden, und oft sogar noch stärker jene Regionen betreffen, in denen Zulieferbetriebe der Automobilindustrie angesiedelt sind;

21. plädiert für eine Aufstockung der Mittel für einen gerechten Übergang im Rahmen des nächsten langfristigen Haushalts der EU, insbesondere im Wege einer verstärkten Kohäsionspolitik, um die bestehenden regionalen Ungleichheiten zu beseitigen und ortsbezogene Lösungen zu fördern, damit sichergestellt wird, dass die Unterstützung auf die spezifischen Bedürfnisse der einzelnen Regionen, vor allem der am stärksten vom Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft betroffenen Regionen, zugeschnitten ist;

22. fordert eine weitere Unterstützung regionaler Innovationsökosysteme, insbesondere durch Strategien für intelligente Spezialisierung und gezielte Maßnahmen zur Förderung der interregionalen Zusammenarbeit zwischen Automobilregionen entlang der Wertschöpfungskette;

23. fordert, verstärkt Bauteile aus lokaler Produktion zu beziehen, um die CO_2-Emissionen und den CO_2-Fußabdruck zu verringern. Die Instrumente zur wirtschaftlichen Unterstützung von Unternehmen sollten Bewertungskriterien enthalten, die den Kauf bei Lieferanten innerhalb der EU fördern;

24. fordert nicht nur eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften, sondern auch eine Änderung der Voraussetzungen für der Branche gewährte Beihilfen, um Investitionen der europäischen Automobilindustrie anzuregen und zu verstärken;

25. hält es für unerlässlich, umfassende Weiterbildungs- und Umschulungsprogramme durchzuführen, um die Kompetenzen und das Fachwissen der derzeitigen und künftigen Arbeitskräfte in der Automobilindustrie zu stärken. Entsprechende Initiativen sollten darauf zugeschnitten sein, den sich wandelnden Anforderungen der Automobilindustrie gerecht zu werden, dem Arbeitskräftemangel entgegenzuwirken und auf die Herausforderungen einer alternden Erwerbsbevölkerung einzugehen, auch im Hinblick auf die Branche der Fahrzeugwartung und -reparatur, der aufgrund des technologischen Wandels ein erheblicher Strukturabbau droht;

26. betont die Bedeutung von Forschung und Innovation für die künftige Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie; fordert daher eine Aufstockung der Forschungsmittel auf EU-Ebene für Spitzen- und Grundlagenforschung;

27. fordert die Einrichtung eines territorialen Dialogs zum gerechten Übergang auf der Grundlage starker Partnerschaften zwischen den Sozialpartnern und den Behörden auf allen Regierungs- und Verwaltungsebenen mit dem Ziel, ortsbezogene Lösungen zu finden;

28. fordert die Einrichtung eines „Umsetzungsdialogs mit den Automobilregionen“, der darauf abzielt, eine strukturierte Plattform für Automobilregionen und regionale Automobilcluster zu schaffen, über die sie sich mit der Kommission über bewährte Verfahren austauschen und zur Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplans beitragen können;

29. unterstreicht, dass der AdR mit seiner Allianz der Automobilregionen (ARA), seiner Automotive Intergroup (CoRAI) und seinen Verbindungen zur Arbeit der Automotive Skills Alliance (ASA) sowie zur Allianz der europäischen Halbleiterregionen (ESRA) bereit ist, seine Kenntnisse der lokalen und regionalen Gegebenheiten zur Verfügung zu stellen, um den Austausch mit der Kommission über die Umsetzung dieses Aktionsplans zu erleichtern und so einen ausgewogenen und alle Seiten einbeziehenden Transformationsprozess der Automobilindustrie zu gewährleisten, gemeinsame Ziele zu verfolgen und im Rahmen des strategischen Dialogs über die Zukunft der Automobilindustrie Eigenverantwortung zu schaffen.

Brüssel, den 3. April 2025

Die Präsidentin
des Europäischen Ausschusses der Regionen
Kata TÜTTŐ