Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1283

11.6.2026

BESCHLUSS (EU) 2026/1283 DER KOMMISSION

vom 9. Juni 2026

zur Schaffung der Batterie-Booster-Fazilität und als Finanzierungsbeschluss für 2026

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 10a Absatz 8,

gestützt auf die Delegierte Verordnung (EU) 2019/856 der Kommission vom 26. Februar 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Funktionsweise des Innovationsfonds ([2]), insbesondere auf die Artikel 4 und 15,

gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2024 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union ([3]), insbesondere auf Artikel 110 Absatz 1 und die Artikel 212 und 219,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Union hat sich verpflichtet, im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal, wie in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) festgelegt, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettoemissionen von Treibhausgasen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken. Wie die Kommission in ihrer Mitteilung vom 26. Februar 2025 über einen Deal für eine saubere Industrie ([5]) dargelegt hat, muss die industrielle Wettbewerbsfähigkeit mit den Klimazielen in Einklang gebracht werden, um sicherzustellen, dass der Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft sowohl gerecht als auch wirtschaftlich tragfähig verläuft. Dafür ist ein robuster und wettbewerbsfähiger europäischer Batteriesektor erforderlich.

(2) Der europäische Batteriesektor steht derzeit vor der strukturellen Herausforderung, angesichts der globalen Überkapazitäten in der gesamten Batteriewertschöpfungskette, insbesondere in der Anlaufphase, die für die Wettbewerbsfähigkeit erforderliche Größe zu erreichen. Darüber hinaus konkurrieren die europäischen Hersteller miteinander in einem globalen Kontext, in dem die Wettbewerbsbedingungen durch Subventionen außerhalb der EU verzerrt werden.

(3) Im Hinblick auf das Ziel der Netto-Null-Industrie-Verordnung (EU) 2024/1735 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]), mit der ein Rahmen für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Ökosystems der Fertigung von Netto-Null-Technologien und zur Förderung des Einsatzes sauberer Technologien geschaffen wird, müssen gezielte finanzielle Maßnahmen ergriffen werden, um die derzeitige Entwicklung von Projekten in der Union zu unterstützen, weitere Investitionen des Privatsektors zu mobilisieren und die Versorgungssicherheit in der Automobilindustrie und der Energiespeicherindustrie zu erhöhen.

([1]) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.
([2]) ABl. L 140 vom 28.5.2019, S. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/856/oj.
([3]) ABl. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj.
([4]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz") (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).
([5]) Siehe COM(2025) 85 final 26. Februar 2025, Der Deal für eine saubere Industrie: Ein gemeinsamer Fahrplan für Wettbewerbsfähigkeit und Dekarbonisierung.
([6]) Verordnung (EU) 2024/1735 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Ökosystems der Fertigung von Netto-Null-Technologien und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 (ABl. L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj).

(4) Am 16. Dezember 2025 nahm die Kommission eine Mitteilung über eine Batterie-Booster-Strategie ([7]) an. Die Strategie unterstützt einen widerstandsfähigen und nachhaltigen Batteriesektor in der Union und stärkt die Kostenwettbewerbsfähigkeit der Batterieproduktion in der Union; dabei baut sie auf Initiativen wie die Verordnung (EU) 2024/1735, den in der Mitteilung der Kommission vom 5. März 2025 ([8]) dargelegten Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie und den in der Mitteilung der Kommission vom 17. Mai 2018 ([9]) dargelegten strategischen Aktionsplan für Batterien auf. In der Batterie-Booster-Strategie werden die suboptimalen Investitionsbedingungen im Batteriefertigungssektor, insbesondere in der Anlaufphase von Projekten, beschrieben und auf den dringenden Bedarf hingewiesen, die Batterieproduktion in der EU angesichts der drängenden internationalen Herausforderungen und der Schwierigkeiten, mit denen die Branche bei der Steigerung ihrer Produktion konfrontiert ist, zu unterstützen. Die Strategie beinhaltet auch gezielte politische Maßnahmen zur Stärkung der Batterieindustrie in der Union, unter anderem durch die Einrichtung der Batterie-Booster-Fazilität zur Förderung von Investitionen.

(5) Diese Unterstützung ist insbesondere in der Anlaufphase von Projekten zur Batteriefertigung erforderlich, in der der Übergang zur Fertigung im großen Maßstab und mit hoher Präzision erfolgt und gleichzeitig geringe Gewinne, hohe Materialkosten und hohe Qualitätsanforderungen miteinander in Einklang zu bringen sind. Die Anlaufphase folgt auf den Bau und die Installation der Produktionsanlagen. In dieser Phase werden alle Systeme, Ausrüstungen und Prozesse einer umfassenden Prüfung, Validierung und Feinabstimmung unterzogen, um einen effizienten und wirksamen Betrieb zu gewährleisten. Sie zeichnet sich durch hohe Ausschussraten aus, was die Rentabilität und die Erfüllung der strengen Qualitätsstandards der Automobilindustrie erschwert. Die Batterie-Booster-Fazilität sollte daher speziell für diese sensible und komplexe Phase des Prozesses Unterstützung anbieten. Diese sollte aus dem gemäß Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG eingerichteten Innovationsfonds in Form von Finanzierungsinstrumenten im Rahmen der direkten Mittelverwaltung gewährt werden.

(6) Angesichts der entscheidenden Bedeutung einer wirksamen finanziellen Unterstützung in der Anlaufphase der Batterieproduktion bieten Darlehen in diesem Zusammenhang deutliche Vorteile gegenüber Finanzhilfen. Darlehen fördern ein effizientes Kapitalmanagement und stehen im Einklang mit dem Ziel eines nachhaltigen und verantwortungsvollen Wachstums der Batterieproduktion. Sie ermutigen Unternehmen, schneller rentabel zu werden und bringen Produktionssteigerung und Kommerzialisierung daher besser voran. Außerdem ergänzen und mobilisieren sie weitere Investitionen des Privatsektors, wodurch ein solider Finanzrahmen zur Stabilisierung der Industrie in der EU geschaffen wird. Daher sollte die Unterstützung aus der Batterie-Booster-Fazilität in Form von Darlehen als das Instrument erfolgen, das Unternehmen in der Anlaufphase am besten unterstützt.

(7) Um die Anlaufphase der Batterieproduktion finanziell zu unterstützen, müssen die Darlehen aus der Batterie-Booster-Fazilität auf die spezifischen Anforderungen der Anlaufphase zugeschnitten werden. Dies sollte auch Vorzugskonditionen wie die Gewährung zinsloser Darlehen umfassen.

(8) Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/856 müssen der Höchstbetrag der für die Batterie-Booster-Fazilität verfügbaren Unterstützung aus dem Innovationsfonds sowie die für die Auswahl der Projekte und die Auszahlung der Unterstützung geltenden Regeln festgelegt werden.

(9) Bei Batteriezellenherstellern, die bereits direkt oder indirekt Erfahrung mit der Entwicklung rein kommerzieller Projekte haben, kann davon ausgegangen werden, dass sie bereits über Know-how in Bezug auf die Anlaufphase verfügen; daher kommen diese Hersteller für eine Förderung im Rahmen der Batterie-Booster-Fazilität nicht in Betracht.

([7]) Mitteilung der Kommission vom 16. Dezember 2025, Strategie für Batterie-Booster (COM(2025) 8950 final).

([8]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 5. März 2025, Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final).

([9]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 17. Mai 2018, Europa in Bewegung: Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich (COM(2018) 293 final).

(10) In der Darlehensvereinbarung, die infolge der Gewährung von Unterstützung im Rahmen der Batterie-Booster-Fazilität abgeschlossen wird, sollte ein für ausgereifte Projekte geeigneter Tilgungsplan festgelegt werden, wobei gleichzeitig die bestehenden Finanzierungsstrukturen der Projekte berücksichtigt werden. Um sich an die wirtschaftliche Realität der Batterieproduktion anpassen zu können und gleichzeitig die Kontinuität der Unterstützung zu gewährleisten, sollte es möglich sein, die Fristen des Tilgungsplans für Projekte gegen Zahlung eines Zinssatzes, der in der Darlehensvereinbarung festgelegt werden sollte, zu verlängern. Die Verlagerung von Batteriefertigungstätigkeiten in Länder außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) nach Erhalt der Unterstützung aus der Batterie-Booster-Fazilität sollte mit angemessenen vertraglichen Rechtsbehelfen geahndet werden, um eine dauerhafte Wirkung im Hinblick auf die industrielle Wettbewerbsfähigkeit Europas zu gewährleisten.

(11) Für die Umsetzung der Batterie-Booster-Fazilität ist die Annahme eines jährlichen Finanzierungsbeschlusses gemäß Artikel 110 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 (im Folgenden „Haushaltsordnung“) erforderlich.

(12) Die Batterie-Booster-Fazilität wird den Ausbau der Batteriezellenfertigung in Europa fördern. Die Fertigung von Batteriezellen in Europa erfolgt, wie in der Mitteilung über die Batterie-Booster-Strategie dargelegt, unter schwierigen Marktbedingungen; daher wurde von der Europäischen Kommission anerkannt, dass eine vorübergehende Finanzierungslösung erforderlich ist. Die Batterie-Booster-Fazilität zielt auf Projekte mit hohem Erfolgspotenzial im gesamten EWR ab, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass die Unterstützung den Ausbau der Wirtschaftstätigkeit fördert. Die im Rahmen der Batterie-Booster-Fazilität gewährte Unterstützung wird den Batteriezellenherstellern den Ausbau ihrer Produktion erleichtern, indem sie einen Teil des Finanzierungsbedarfs in dieser Phase abdeckt. Auf der Grundlage der festgelegten Förder- und Vergabekriterien und der übrigen Bedingungen der Batterie-Booster-Fazilität kann die Kommission sicherstellen, dass die Unterstützung in Form rückzahlbarer zinsloser Darlehen notwendig, geeignet, verhältnismäßig und transparent ist. Nach Abwägung der vorstehenden Elemente ist die Kommission der Auffassung, dass die im Rahmen der Batterie-Booster-Fazilität zu gewährende Unterstützung mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 212 Absatz 2 Buchstabe c der Haushaltsordnung im Einklang steht.

(13) Gemäß Artikel 10f der Richtlinie 2003/87/EG sollten mit der Batterie-Booster-Fazilität Projekte unterstützt werden, die dem Grundsatz der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen entsprechen. Beim Auswahlverfahren sollte daher sichergestellt werden, dass die Projekte die Mindestumweltanforderungen erfüllen und keines der Umweltziele im Sinne des Artikels 17 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) erheblich beeinträchtigen.

(14) Rückzahlungen und Rückflüsse im Zusammenhang mit den aus der Batterie-Booster-Fazilität bereitgestellten Finanzierungsinstrumenten werden gemäß Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG zur Förderung von Innovationen im Bereich CO_2-armer und CO_2-freier Techniken, Verfahren und Technologien verwendet.

(15) Die Mitgliedstaaten wurden im Einklang mit Artikel 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/856 zu diesem Beschluss konsultiert.

(16) Da die Einrichtung der Batterie-Booster-Fazilität dringend erforderlich ist, und um die Einleitung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zu ermöglichen, sollte dieser Beschluss am Tag nach seiner Veröffentlichung in Kraft treten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

(1) Mit diesem Beschluss wird im Einklang mit Artikel 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/856 die Batterie-Booster-Fazilität (im Folgenden „Fazilität“) eingerichtet und es werden der Betrag der Unterstützung aus dem Innovationsfonds, der für die Auszahlung im Rahmen der Fazilität zur Verfügung steht, sowie die für die Umsetzung, die Auswahl der Projekte und die Auszahlung der Unterstützung geltenden Regeln festgelegt.

([10]) Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/852/oj).

(2) Dieser Beschluss gilt auch als Finanzierungsbeschluss für das Jahr 2026 gemäß Artikel 110 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 (im Folgenden „Haushaltsordnung“).

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Beschlusses bezeichnet der Ausdruck

a) „Batterie“ eine Batterie im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]);

b) „Batteriezelle“ eine Batteriezelle im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2023/1542;

c) „Elektrofahrzeugbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/1542;

d) „Anlaufphase“ den Übergangszeitraum einer Produktionsstätte für Elektrofahrzeugbatteriezellen oder Teile davon, der mit dem Einstieg in die C-Muster-Vorserienproduktion beginnt und endet, wenn der volle kommerzielle Betrieb erreicht wird. Der volle kommerzielle Betrieb ist die Phase, in der die Batteriefertigungsanlage eine nachhaltige Produktion von mindestens 95 % der nominalen jährlichen Produktionskapazität erreicht;

e) „C-Muster-Phase“ den Zeitpunkt, zu dem die Konzeption der Batteriezelle im Wesentlichen abgeschlossen und durch Prototypen, die unter Verwendung repräsentativer Verfahren und Ausrüstungen in industriellem Maßstab gefertigt werden, validiert wurde, sodass die Batteriezellen für die Phase der Kundenqualifizierung bereit sind.

Artikel 3

Zielsetzung

Ziel der Fazilität ist es, Projekte zur Fertigung von Elektrofahrzeugbatteriezellen in Produktionsstätten in der Anlaufphase zu unterstützen.

Artikel 4

Beitrag der Union

Der Höchstbetrag der Unterstützung aus dem Innovationsfonds für die Umsetzung der Fazilität im Jahr 2026 beläuft sich auf 1 500 000 000 EUR und wird aus den für den Innovationsfonds bestimmten Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten finanziert, wie unter der Haushaltslinie 16 03 01 Innovationsfonds (IF) – operative Ausgaben des Gesamthaushaltsplans der Union als externe zweckgebundene Einnahmen eingestellt.

Artikel 5

Haushaltsvollzugsarten und Formen der Unterstützung

(1) Die Fazilität stellt ein Finanzierungsinstrument im Sinne von Titel X der Haushaltsordnung dar und wird im Wege der direkten Mittelverwaltung gemäß Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Haushaltsordnung durchgeführt.

(2) Die Unterstützung im Rahmen der Fazilität erfolgt in Form von zinslosen Darlehen in der Anlaufphase des Betriebs für Projekte, die Fertigungsanlagen für Batteriezellen betreffen, die sich für Elektrofahrzeuganwendungen eignen.

([11]) Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L 191 vom 28.7.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(3) Sie kann auch mit Unterstützung aus anderen Unionsprogrammen oder nationaler öffentlicher Förderung kombiniert werden, sofern dies nicht dazu führt, dass die kombinierte Unterstützung den Gesamtbetrag der förderfähigen Kosten gemäß Absatz 5 übersteigt, und sofern dies gegebenenfalls mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen im Einklang steht.

(4) Der Betrag der im Rahmen der Fazilität gewährten Unterstützung darf den niedrigsten der folgenden Beträge nicht übersteigen: i) 60 % der förderfähigen Kosten im Sinne von Absatz 5 oder ii) einen Nominalbetrag von 500 Mio. EUR je Endempfänger.

(5) Förderfähig sind nur Kosten, die

a) ausschließlich in Bezug auf die Anlaufphase entstanden sind;

b) nach der Veröffentlichung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen und innerhalb von 48 Monaten nach Unterzeichnung der in Artikel 9 genannten Darlehensvereinbarung entstanden sind. Förderfähige Kosten können Personalkosten, Kosten für den Erwerb und die Verarbeitung von Materialien, Energie und Rohstoffversorgung, Auftragsarbeiten und Dienstleistungen sowie Investitionsausgaben im Rahmen des Projekts umfassen.

(6) Folgende Kosten sind nicht förderfähig:

a) Beträge, die zur Rückzahlung anderer Darlehen, auch von Darlehen von Banken oder anderen Finanzmittlern, verwendet werden;

b) Dividendenzahlungen;

c) Zahlungen variabler Vergütungen oder anderer vergleichbarer Formen der Vergütung.

Artikel 6

Förderfähigkeit

(1) Die Endempfänger, die für eine Unterstützung im Rahmen der Fazilität in Betracht kommen, müssen im EWR ansässig sein.

(2) Ein Projekt kommt für eine Unterstützung aus der Fazilität in Betracht (im Folgenden „förderfähiges Projekt“), wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Projekt betrifft eine Produktionsstätte für die Batteriezellenfertigung, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen in der Anlaufphase befindet.

b) Die Batteriezellentechnologie muss für die Nutzung in Elektrofahrzeugen geeignet sein, auch wenn das Projekt Abnehmer haben darf, die die Batteriezellen für andere Zwecke nutzen.

c) Die Projekte können Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Fertigung von Batteriemodulen ([12]) umfassen, sofern die Haupttätigkeit des Projekts die Fertigung der Batteriezelle betrifft. Projekte, die sich auf die Assemblierung von Batteriezellenkomponenten oder Stacks beschränken, ohne dass sie eine wesentliche Umwandlung der Kernkomponenten umfassen, gelten als nicht förderfähig.

d) Der physische Standort des Projekts befindet sich im EWR.

e) Die geplante jährliche Nennproduktionskapazität der Produktionsstätte beträgt mindestens 10 GWh bei Betriebsbedingungen, bei denen von einer hundertprozentigen Gesamteffizienz der Ausrüstung ausgegangen wird.

f) Zum Zeitpunkt des Antrags ist das Projekt das erste großmaßstäbliche Projekt des Endempfängers zur Herstellung von Elektrofahrzeugbatteriezellen auf globaler Ebene.

g) Der Hauptanteilseigner des Endempfängers hat weltweit keinen entscheidenden Einfluss auf eine bereits volle kommerzielle Produktion von Elektrofahrzeugbatterien und kann insbesondere keine direkten strategischen und betrieblichen Entscheidungen aufgrund eines Mehrheitsanteils am Gesellschaftskapital oder den Stimmrechten treffen.

h) Das Projekt entspricht dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ gemäß Artikel 10f der Richtlinie 2003/87/EG.

([12]) Im Sinne der Begriffsbestimmung nach Artikel 3 Absatz 1 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2023/1542.

Artikel 7

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen

(1) Die Kommission führt eine offene und transparente Auswahl der Endempfänger im Wege einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen durch.

(2) Die Vorschläge müssen mindestens die Informationen enthalten, die erforderlich sind, um nachzuweisen, dass

a) die Unterstützung von förderfähigen Endempfängern für ein förderfähiges Projekt beantragt wird;

b) die beantragten Mittel einen Anreizeffekt für das Projekt haben;

c) der Endempfänger wirtschaftlich tragfähig ist;

d) der Gesamtbetrag der für die Produktionsstätte mobilisierten Finanzmittel aus privaten Quellen den Unionsbeitrag übersteigt;

e) der Endempfänger, der den Vorschlag einreicht, über die operative Leistungsfähigkeit zur Durchführung des Projekts verfügt.

(3) Die Vorschläge enthalten zudem mindestens folgende Angaben:

a) eine Beschreibung des Projekts, einschließlich Angaben zur Konzeption und Durchführungsplan;

b) die veranschlagten förderfähigen Kosten des Projekts, berechnet gemäß Artikel 5, und den beantragten Darlehensbetrag;

c) Finanz- und Geschäftsplan, einschließlich des Finanzierungsbedarfs, der eine Unterstützung aus der Fazilität rechtfertigt;

d) vorgeschlagene Etappenziele für die Auszahlung, einschließlich der bei Erreichen eines Etappenziels auszuzahlenden Beträge.

(4) Erforderlichenfalls kann die Kommission in die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen, die diesen Beschluss ergänzt, weitere Spezifikationen aufnehmen.

Artikel 8

Vergabekriterien

(1) Die Kommission stuft die Vorschläge auf der Grundlage der folgenden Vergabekriterien ein:

a) finanzielle Ausgereiftheit des Projekts und wirtschaftliche Tragfähigkeit des Endempfängers, und somit die nachgewiesene Fähigkeit, den in der Darlehensvereinbarung festgelegten Tilgungsplan auf der Grundlage der erfolgreichen Umsetzung des Geschäftsplans einzuhalten. Die Projekte müssen den Anreizeffekt der beantragten Unterstützung nachweisen und zeigen, dass der Gesamtbetrag der für die Produktionsstätte mobilisierten Finanzmittel aus privaten Quellen den Unionsbeitrag übersteigt;

b) technische Reife des Projekts und somit die auf der Grundlage einer glaubwürdigen Konzeption und eines glaubwürdigen Durchführungsplans nachgewiesene Fähigkeit, innerhalb des erforderlichen Zeitrahmens die volle Betriebskapazität zu erreichen;

c) Beitrag zu und Mehrwert für die europäische Wirtschaft, einschließlich der derzeitigen und künftigen Lieferketten-resilienz, insbesondere in Bezug auf Komponenten und Fertigungsausrüstung sowie den Verbrauch kritischer Rohstoffe, Rechte des geistigen Eigentums, die Zusammenarbeit mit europäischen Interessenträgern und Forschungszentren, qualifizierte Arbeitskräfte und die Belieferung der nachgelagerten europäischen Sektoren.

(2) Entsprechend dieser Einstufung kann die Kommission die Unterstützung aus der Fazilität im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewähren.

Artikel 9

Darlehensvereinbarung

(1) Nach Bewertung der Vorschläge kann die Kommission gemäß Artikel 8 eine Darlehensvereinbarung (im Folgenden „Vereinbarung“) mit den von der Fazilität ausgewählten Endempfängern der Unterstützung abschließen. In der Vereinbarung werden die Rechte und Pflichten des Endempfängers und der Kommission gemäß den in der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen festgelegten Bedingungen festgelegt.

(2) In der Vereinbarung wird mindestens Folgendes festgelegt:

a) Etappenziele im Zusammenhang mit der Durchführung und dem Fortschritt des Projekts, maximale Laufzeit des Darlehens, Zeitplan für die Rückzahlungen, Bedingungen für die Rangfolge des Darlehens (z. B. Nachrangigkeits- oder Laufzeitvereinbarungen) sowie anwendbare vertragliche Rechtsbehelfe im Falle eines Verstoßes;

b) spezifische Regelungen für die Verwaltung, Berichterstattung und Prüfung der im Rahmen der Fazilität bereitgestellten Mittel, einschließlich Anforderungen an die regelmäßige Berichterstattung des Endempfängers an die Kommission über die Fortschritte des Projekts sowie Anforderungen bezüglich der Angabe der Herkunft der Mittel;

c) Anforderungen im Hinblick auf die Verhütung, Aufdeckung, Ermittlung und Behebung von Unregelmäßigkeiten, Betrug, Korruption oder sonstigen rechtswidrigen Tätigkeiten zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union.

(3) Mit der Vereinbarung wird sichergestellt, dass die in Artikel 129 der Haushaltsordnung festgelegten Verpflichtungen erfüllt werden.

(4) Darüber hinaus ist in den in Absatz 2 genannten Bestimmungen der Vereinbarung mindestens Folgendes festgelegt:

a) Etappenziele im Zusammenhang mit den Fortschritten bei der Umsetzung des Geschäftsplans sind eine Voraussetzung für die Auszahlung der Darlehen.

b) Die Laufzeit des Darlehens beträgt höchstens 10 Jahre ab Unterzeichnung der Vereinbarung. Die Kommission kann die maximale Laufzeit des Darlehens durch eine Änderung der Darlehensvereinbarung im Zusammenhang mit einer finanziellen Umstrukturierung des Projekts über zehn Jahre hinaus verlängern.

c) Die Rückzahlungen beginnen spätestens am Ende der Anlaufphase oder 48 Monate nach Unterzeichnung der Darlehensvereinbarung, je nachdem, was zuerst eintritt.

d) Die Rückzahlungen erfolgen zu gleichen Teilen jährlich über einen Zeitraum von sechs Jahren. Als Teil der Darlehensvereinbarung kann sich ein Endempfänger jedoch dafür entscheiden, den Zeitplan für die einzelnen Rückzahlungen innerhalb einer maximalen Gesamtlaufzeit von zehn Jahren nach hinten zu verschieben. Diese Stundungen unterliegen einem Marktzinssatz, der in der Darlehensvereinbarung festzulegen ist.

e) Die laufzeitbezogene Rangfolge kann zwischen der Kommission und dem Endempfänger bei der Ausarbeitung der Vereinbarung festgelegt werden, um der bestehenden Finanzstruktur der einzelnen Projekte Rechnung zu tragen.

f) Wenn der Endempfänger die Produktion im Rahmen des Projekts einstellt und innerhalb von 12 Monaten nach Einstellung der Produktion die Produktion von Batteriezellen an einem Standort außerhalb des EWR aufnimmt, kommen geeignete vertragliche Rechtsbehelfe zur Anwendung.

Artikel 10

Berichterstattung und Überwachung

(1) Die Kommission überwacht die Umsetzung der Fazilität und legt dabei den Schwerpunkt auf die Wirksamkeit, Effizienz und Relevanz der unterstützten Projekte.

(2) Die Kommission erstattet den Mitgliedstaaten im Rahmen des jährlichen Berichts über den Innovationsfonds über die Fortschritte bei der Umsetzung der Fazilität Bericht. Dieser Bericht enthält eine detaillierte Aufschlüsselung der von der Fazilität ausgezahlten Mittel und der Fortschritte bei der Verwirklichung des Ziels der Fazilität.

Artikel 11

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 9. Juni 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN