



Die SPD-Abgeordneten – Fraktion der
Sozialdemokraten im Europäischen Parlament

EU-Aktionsplan zur Automobilindustrie:

Wichtiger, aber riskanter Schritt in der Krisen-Bewältigung

Die EU-Kommission hat am Mittwoch, 5. März 2025, einen Aktionsplan zur Stärkung der europäischen Automobilbranche vorgelegt, der sich in fünf Säulen gliedert. Basierend auf den Ergebnissen von Beratungen im Rahmen eines strategischen Dialogs mit Akteuren des Sektors, unterbreitet die Kommission nun Vorschläge, wie Innovation und Digitalisierung, umweltfreundliche Mobilität, Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit der Lieferkette in der Automobilproduktion, sowie gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Branche gestärkt werden können.

Kurzbewertung:

Der europäische Automobilsektor, bisher das Rückgrat der europäischen Industrie und Garant für gute Arbeitsplätze, steckt in einer deutlichen Krise – **deshalb ist es richtig, dass jetzt europäische Maßnahmen auf den Weg gebracht werden.** Die Ziele für 2035 zu behalten, dabei aber einen für die Hersteller pragmatischen Weg einschlagen – diesen Kompromiss befürwortet die Europa-SPD ausdrücklich.

Die Entwicklung weltweit ist deutlich: **E-Mobilität ist die Zukunft.** Die Hersteller stehen in der Pflicht, den Absatz ihrer CO₂-neutralen Autos durch erschwingliche Modelle und eine kluge Preispolitik zu steigern. Europaweit sollte Politik diesen Wandel mit verkaufsfördernden Maßnahmen unterstützen: Deshalb begrüßen wir, dass die Kommission das durch Frankreich inspirierte **„social leasing“ als Modell für die Unterstützung einkommensschwacher Gruppen beim Kauf eines E-Autos** fördern will. Dennoch befürchten wir, dass die Nachfrage nach E-Autos mit den Maßnahmen nur bedingt angekurbelt werden würde. Zu weiteren Maßnahmen, die die Nachfrage stärken könnten, sagt der Plan noch zu wenig.

Zu befürworten ist der Fokus des Aktionsplans auf Innovation und Technologieförderung. Der Vorsprung von anderen Weltregionen ist nicht unaufholbar - die EU kann beim autonomen Fahren Marktführer werden, wenn die Voraussetzungen stimmen. Die Europa-SPD steht den nun anstehenden Verhandlungen konstruktiv gegenüber, warnt aber vor den Konsequenzen einer Überarbeitung der Gesetzgebung insgesamt. Darin würden Kritiker:innen des Verbrenner-Aus ihre Chance sehen, das

2035-Ziel zu schwächen, welches für das Erreichen der Klimaneutralität entscheidend ist. **Für uns ist weiterhin klar: Ein Abweichen vom Verbrenner-Aus darf es nicht geben.**

Nachfolgend eine ausführlichere Bewertung der wichtigsten Aspekte des Aktionsplans:

1. Flottengrenzwerte

Die angekündigten Maßnahmen verschaffen den Herstellern in den nächsten Jahren (2025 bis 2027) zusätzliche Flexibilität - hohe Strafzahlungen sind damit erstmal vom Tisch, genauso wie die Notwendigkeit von größeren finanziellen Transfers an außereuropäische Mitbewerber im Rahmen des sogenannten Pooling Verfahrens. Gleichzeitig sind die Hersteller angehalten, schnell ihre elektrische Modellpalette auszubauen und E-Autos mit Volumen in den Markt zu bringen, da sie die nicht erbrachten Emissionseinsparungen bis spätestens 2027 wieder reinholen müssen. Grundsätzlich begrüßen wir diesen Schritt. **Allerdings steigt durch die Öffnung des Rechtsakts das Risiko, dass Konservative und Rechte versuchen, die Ziele im Allgemeinen und insbesondere das 100-Prozent-Reduktionsziel (Verbrenner-Aus) im Jahr 2035 zu verwässern.** Dies stellt für uns eine rote Linie dar – wir fordern die Kommission dazu auf, den Vorschlag im Falle eines solchen Versuchs zurückzuziehen.

2. Nachfrage stärkende Maßnahmen:

Die Europa-SPD hat die Einführung eines europaweiten Rahmens gefordert, damit es Haushalten mit kleinen und mittleren Einkommen ermöglicht wird, Elektrofahrzeuge zu günstigen Konditionen zu leasen. Dieser Forderung greift die Kommission in Teilen auf. Insbesondere die Einbindung in die nationalen Klimasozialpläne macht Sinn. Mit dem Einbezug von Gebrauchtwagen folgt die Kommission unseren Forderungen. Es ist jetzt entscheidend, dass die Mitgliedstaaten solche Programme so schnell wie möglich auf den Weg bringen, idealerweise bereits vor dem Inkrafttreten des Emissionshandels für Straßenverkehr und Gebäude im Jahr 2027. Da dementsprechend die Erlöse aus dem Emissionshandelssystem und dem Klimasozialfonds noch nicht zur Verfügung stehen werden, müssen die Mitgliedstaaten die Programme zunächst mit Mitteln aus den nationalen Budgets vorfinanzieren. Dafür muss die Kommission im Einzelfall schnellstmöglich die beihilferechtliche Genehmigung erteilen.

Steuerliche Anreize oder eine Priorisierung von E-Autos in der öffentlichen Beschaffung würden die Nachfrage ankurbeln - diesen Ansatz vermissen wir im Aktionsplan.

In Bezug auf kommerzielle Flotten stellen mit über 60 Prozent der Neuzulassungen Geschäftskunden den Löwenanteil bei den Neuwagen. Leider hat der Aktionsplan hier neben dem Verweis auf ein schon bekanntes Gesetzesvorhaben keine neuen

Erkenntnisse gebracht. Wichtig wäre hierfür eine Ankündigung klarer Quotenregelungen, um Absatzsicherheit für die Hersteller zu schaffen. Feste Quoten der Elektrifizierung kommerzieller Flotten würden nicht nur Planungssicherheit, sondern auch einen Gebrauchtwagenmarkt mit günstigeren Preisen für Verbraucher:innen schaffen.

3. Ausbau von Ladeinfrastruktur

Grundsätzlich sind die vorgeschlagenen Ideen der EU-Kommission zum Ausbau der Ladeinfrastruktur zu begrüßen, insbesondere eine bessere finanzielle und technische Unterstützung für die Mitgliedstaaten. Auch der vorgeschlagene Investitionsplan und Leitlinien zum "Bi-direktionalen Laden" könnten in Zukunft den Ausbau der Ladesäulen und die Akzeptanz der Elektromobilität fördern. **Was jedoch immer noch fehlt, ist eine Strategie für eine einheitliche und leicht verständliche Bezahlweise.** Ohne diese bleibt die Nutzung für Verbraucher:innen weiterhin oft zu kompliziert.

4. Unterstützung für Beschäftigte

Das vorgeschlagene European Fair Transition Observatory (EFTO) ist ein symbolischer Schritt, löst aber die drängenden Probleme der Automobilbeschäftigten nicht. Daten und Analysen schaffen keine sicheren Arbeitsplätze. Die angekündigte Ausweitung des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) und zusätzliche Mittel aus dem Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) gehen in die richtige Richtung, bleiben aber unzureichend. Notwendig sind verbindliche europäische und nationale Strategien zur Sicherung guter Arbeitsplätze, ein Recht auf Aus- und Weiterbildung mit zusätzlichen Investitionen in Umschulungsprogramme sowie Sozialpläne für Betroffene. Zudem muss der Fonds für einen gerechten Übergang (JTF) auf Automobilregionen ausgeweitet werden. **Ein europäischer Beschäftigungsgipfel für die 13 Millionen Betroffenen ist überfällig.**

5. Innovationen und neue Technologien

Wir begrüßen, dass der Aktionsplan ein eigenes Kapitel zu „Innovationen und Digitalisierung“ enthält. Der Vorsprung von anderen Weltregionen ist nicht unaufholbar - die EU kann beim autonomen Fahren Marktführer werden, wenn die Voraussetzungen stimmen. Ein Binnenmarkt für autonomes Fahren mit grenzüberschreitenden Großversuchsanlagen für autonome Fahrzeuge, flankiert von Regeln für automatisierte Fahrsysteme ab 2026, ist ein erster Schritt. Die Kommission will auch die technischen Arbeiten an dem von den Mitgliedstaaten geplanten „Wichtigen Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse“ (IPCEI) für saubere, vernetzte und autonome Fahrzeuge unterstützen. Dadurch könnten staatliche Beihilfen gezielt Forschung und Entwicklung bis hin zum industriellen Einsatz fördern. Mehrere deutsche Unternehmen wollen bei diesem IPCEI mitarbeiten.

Die von uns geforderte Stärkung der Batteriewertschöpfungskette greift die Kommission auf – es ist gut, dass sie dabei auch das Recycling in den Blick nimmt.

Es ist außerdem richtig, die Erforschung neuer Batterietechnik durch das EU-Forschungsprogramm Horizon Europe zu unterstützen, auch Beihilfen können hier zur Finanzierung beitragen. Auf aktuelle Probleme bei der Batterie-Verordnung geht der Plan bisher nicht ein - eine Anwendung nationaler Durchschnittswerte für die CO₂ - Bilanz bei der Batterieproduktion wäre der falsche Weg.

Beim Zugang zu im Fahrzeug generierten Daten geht der Aktionsplan ebenfalls in die richtige Richtung, aber nicht entschieden genug. Das Thema ist deshalb so essenziell, weil im Moment vor allem die Hersteller und andere Großkonzerne Zugang zu diesen Daten haben, während unabhängige Werkstätten, Nutzer und innovative Start-Ups auf der Strecke bleiben. Für uns ist klar, dass es dazu ein spezielles Gesetz für den Automobilsektor geben muss. Hier darf es keine Verzögerungen geben; die Bestimmungen des EU Data Act reichen dafür nicht aus.

Ausblick:

Über Änderungen an der entsprechenden Gesetzgebung muss das Europäische Parlament als ko-gesetzgebende Institution abstimmen. Die Änderung der Verordnung über die CO₂-Flottengrenzwerte für 2025 soll priorisiert werden und soll deshalb in den kommenden Wochen zuerst innerhalb und dann zwischen den Institutionen verhandelt werden.

Darüber hinaus stehen die generellen, turnusmäßigen Überarbeitungen einiger Gesetze an: die Überprüfung der Flottengrenzwerte allgemein soll im zweiten Halbjahr 2025 von der Kommission vorbereitet werden, mit der Vorlage des Gesetzesvorschlags Anfang 2026. Ebenfalls in 2026 soll dann auch der Vorschlag zu den geschäftlich genutzten Fahrzeugen folgen.