



Bruxelles, den 7. februar 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOTE

fra: formandskabet
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

Vedr.: *Forberedelse af samlingen i Rådet (konkurrenceevne)
den 24. februar 2022*
Det industrielle mobilitetsøkosystems fremtid i forbindelse med den grønne omstilling
Orienterende debat

Vedlagt følger til delegationerne en note fra formandskabet om det industrielle mobilitetsøkosystems fremtid i forbindelse med den grønne omstilling med henblik på den orienterende debat på samlingen i Rådet (konkurrenceevne) den 24. februar 2022.

Rådet (konkurrenceevne), 24. februar 2022

Det industrielle mobilitetsøkosystems fremtid i forbindelse med den grønne omstilling

I den grønne pagt¹, som formanden for Europa-Kommissionen fremlagde den 11. december 2019, blev der fastsat det mål, at Den Europæiske Union (EU) skal opnå klimaneutralitet i 2050. I overensstemmelse med Parisaftalen fra 2015 blev dette bindende mål nedfældet i den europæiske klimalov i juni 2021, ligesom EU fastsatte et ambitiøst mellemliggende mål om at reducere sine drivhusgasemissioner med mindst 55 % inden 2030 sammenlignet med 1990 (mod tidligere -40 %).

I den sammenhæng indeholder Fit for 55-pakken², som Europa-Kommissionen fremlagde den 14. juli 2021, i alt 13 forslag, der skal ajourføre EU-lovgivningen og iværksætte nye initiativer for at indfri denne øgede klimaambition.

Det industrielle mobilitetsøkosystem vil skulle yde et stort bidrag til at nå disse mål. Transport (herunder international søtransport og luftfart) tegnede sig nemlig for 32 % af EU's drivhusgasemissioner i 2019 sammenlignet med 24 % i 2000³. Som det fastslås i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, skal transportsektoren reducere sine emissioner med 90 % senest i 2050, hvis Unionens klimaambitioner skal blive til virkelighed.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

³ Det Europæiske Miljøagentur, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

1. Fit for 55: en ambitiøs pakke af absolut nødvendige foranstaltninger for europæisk industris grønne omstilling og for klimabeskyttelsen

Fit for 55-pakkens forslag vil indebære en gennemgribende ændring af rammebestemmelserne for mobilitetsøkosystemet. Mobilitet vil blive omfattet af den foreslåede revision af de nationale indsatsdelingsmål for sektorer uden for emissionshandelssystemet (ETS), forslaget om at udvide ETS til vejsektoren, forslaget om en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM), revisionen af ReFuelEU Aviation-initiativet, FuelEU Maritime-initiativet, revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer, men også revisionerne på energiområdet såsom direktivet om fremme af vedvarende energi, eftersom omstillingen og elektrificeringen af transportsektoren øger den samlede energiefterspørgsel. Bilindustrien er også omfattet af revisionen af forordningen om nye lette køretøjers CO₂-emissioner og af den kommende lovgivning om emission af røggas (Euro 7) og om køretøjsdata.

For at kunne vedtage og gennemføre pakken må mobilitetsindustrien fremskynde omstillingen af sin vækstmodel og sit produktionsapparat og støtte sine ansatte. Rådet har allerede under det slovenske formandskab påbegyndt det arbejde, som ud over at supplere forhandlingerne om lovforskrifterne i de pågældende sektorer har til formål mere præcist at indkredse pakkens indvirkning på industrien. Rådet (konkurrenceevne) afholdt den 29. september 2021 en første orienterende debat om pakken med fokus på industriel konkurrenceevne i forbindelse med ajourføringen af industristrategien for Europa, som Kommissionen fremlagde den 5. maj 2021. Desuden afholdt Rådet (konkurrenceevne (forskning)) den 26. november 2021 en debat om bidraget fra forskning og innovation til at nå de tværsektorielle mål, herunder Fit for 55-pakkens mål i sektorerne transport, industri, arealanvendelse og skovbrug. Endelig har Gruppen på Højt Plan vedrørende Konkurrenceevne og Vækst påbegyndt sin analyse af pakkens konsekvenser for de berørte industrisektorer. Disse debatter har vist, at EU-medlemsstaterne er bekymrede over pakkens indvirkning på industrien, navnlig på mobilitetsøkosystemet.

Desuden har ajourføringen af industristrategien for Europa⁴ bekræftet, at den dobbelte grønne og digitale omstilling prioriteres højt i alle EU-politikker. Strategien foreslår, at der udarbejdes køreplaner for den bæredygtige og den digitale omstilling af de 14 industrielle økosystemer, som blev fremlagt af Thierry Breton, kommissær med ansvar for det indre marked. Derfor har Kommissionen i industriforummet tilrettelagt arbejdet, så alle interessenter i det enkelte økosystem kan inddrages i den nærmere fastlæggelse af forløbet i forbindelse med den grønne og den digitale omstilling. I januar 2022 iværksatte Kommissionen et samarbejde om et omstillingsforløb for mobilitetsøkosystemet, som skal spille en central rolle i indfrielsen af vores klimaambitioner.

Den 29. oktober 2021 samlede Kommissionen økonomer fra alle medlemsstaterne for at analysere konsekvenserne af pakkens forslag for industrien og for nærmere at bestemme investeringsbehovene. Dette arbejde kan uddybes med henblik på at gennemføre pilotcasestudier og udveksle bedste praksis og metoder for at skabe en fælles forståelse af, hvordan omstillingen indvirker på industrien, og finde frem til projektforslag og prioriteter for indsatsen.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. Det industrielle mobilitetsøkosystem som central udfordring i forbindelse med omstillingen

Som en af EU's store industrisektorer skal det industrielle mobilitetsøkosystem håndtere en lang række udfordringer for at kunne udnytte sin omstilling: teknologisk og digital tilpasning, tilpasning af værdikæder, kontrol med forsyningskilder til kritiske materialer og komponenter, uddannelse af og støtte til ansatte, konkurrence i nye markedssegmenter inden for nye mobilitetsformer (selvkørende mobilitet, bæredygtig mobilitet osv.) For så vidt angår bilindustrien oplever europæiske virksomheder i øjeblikket forsyningsknaphed (herunder på halvledere), som bremser fremgangen, og de er nødt til at foretage en gennemgribende omstilling af deres produktionsapparat, idet det udstyr, der anvendes til at fremstille køretøjer med forbrændingsmotor, er meget forskelligt fra det, der er beregnet til elektriske køretøjer. Desuden påvirker de skærpede klimamål ikke blot producenter, men også underleverandører, udstyrsproducenter og mere generelt alle SMV'er og arbejdstagere i økosystemet. Omkring 15 millioner europæiske arbejdspladser påvirkes af bilindustriens omstilling. Med hensyn til udfordringerne med at uddanne de ansatte forventer EIT InnoEnergy f.eks., at der vil blive skabt 3-4 millioner job i EU's sektor for elektriske batterier, hvoraf 800 000 vil nødvendiggøre støttet omskoling og videreuddannelse af de ansatte.

Der kræves enorme investeringer i lyset af behovet for en hurtig omstilling. I køreplanen for omstilling af mobilitetsøkosystemet anslås det, at der kræves merinvesteringer på 130 mia. EUR om året i perioden 2021-2030 sammenlignet med de foregående ti år, så Unionen kan nå klimamålene for vejtransport, rullende materiel, skibe, fly og etablering af infrastruktur for vedvarende og kulstoffattige drivmidler⁵. Hertil kommer, at investeringer i den grønne og den digitale infrastrukturomstilling vil medføre et behov for merinvesteringer på 100 mia. EUR om året⁶. I lyset af omstillingens indvirkning på sektoren er det nødvendigt at indkredse de løftestænger for investeringer, den i øjeblikket råder over for at tackle disse udfordringer. Køreplanen for omstilling af mobilitetsøkosystemet baner vejen for disse overvejelser.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, på grundlag af TEN-T-relaterede skøn og EIB-beregninger.

Som drøftet på det uformelle møde mellem ministrene for konkurrenceevne den 1. februar i Lens kan bæredygtig omstilling af europæisk industri desuden ikke gennemføres uden at sikre de råstoffer, der er nødvendige for nye grønne teknologier. OECD forudser således en stigning på 110 % i vores råstofforbrug mellem 2011 og 2060, som i vid udstrækning styres af den bæredygtige og digitale omstillings behov. Verdensbanken forventer eksempelvis, at alene efterspørgslen efter de metaller, som anvendes i batterier (kobolt, bly, litium, mangan, nikkel osv.) vil stige med 1 000 % i et scenarie, hvor temperaturstigningerne begrænses til 2 grader.

EU er imidlertid yderst afhængig af visse tredjelande med hensyn til forsyninger af disse metaller, hvilket gør EU sårbar. Den Demokratiske Republik Congo alene tegner sig således for 60 % af verdens koboltproduktion, og Kina for 98 % af vores import af sjældne jordarter. At sikre stabile forsyninger af disse stoffer bliver derfor centralt. Med henblik herpå er EU nødt til at undersøge og gennemføre en bred vifte af foranstaltninger, herunder sikre sine forsyninger udefra, udvikle genanvendelse og innovation og tilskynde til produktion af primære råstoffer i Europa.

Kommissionen er aktiv på dette område, f.eks. med offentliggørelsen i september 2020 af en handlingsplan for råstoffer og oprettelsen af den europæiske råstofalliance. Kommissionen har for nylig bebudet en fond på 400 mio. EUR, som skal forvaltes i fællesskab af den europæiske råstofalliance og Den Europæiske Banktilsynsmyndighed, og som skal sikre vores forsyninger af råstoffer til fremstilling af batterier til elkøretøjer. EU's batteriforordning, som Rådet (miljø) i øjeblikket forhandler om, skal også lette fremkomsten af en bæredygtig europæisk industrisektor baseret på principperne for cirkulær økonomi med henblik på at mindske europæisk afhængighed af import.

Disse udfordringer må dog ikke overskygge de muligheder, som disse omstillinger vil medføre, f.eks. i forbindelse med den cirkulære økonomi og råstoffer, brint eller dekarboniseret mobilitet, som vil skabe nye arbejdspladser i nye sektorer, f.eks. oprettelse af en batterigenanvendelsessektor, en CO₂-neutral flysektor, en sektor for bæredygtige brændstoffer eller en sektor for sejldrevne fragtskibe. Dekarboniseret mobilitet burde skabe nye forretningsmuligheder ved at udgøre en differentieringsfaktor for europæiske industrivirksomheder, ikke mindst hvad angår eksport. Faktisk kan EU-lovgivningens forspring sætte dem i stand til at støtte dekarboniseringen af deres partnere.

3. EU-løftestænger, der kan støtte industriens grønne omstilling

For at denne omstilling, som er den mest vidtgående og ambitiøse i europæisk industrihistorie, kan lykkes, skal en række betingelser være opfyldt. Disse omfatter incitament og rammebetingelser for at styrke europæisk industris konkurrenceevne i det indre marked, for at understøtte gennemførelsen, ikke kun til gavn for store virksomheder, men også for SMV'er og midcapselskaber i hele værdikæden, eller for at tackle de teknologiske udfordringer i forbindelse med denne omstilling hensigtsmæssigt. Reguleringsmæssig forudsigelighed og stabilitet vil være afgørende for, at industrien kan træffe de rette investeringsbeslutninger på lang sigt.

Der findes løftestænger på EU-plan, som kan udvikles for bedre at understøtte omstillingen af mobilitetsøkosystemet og styrke det europæiske lederskab, ikke kun gennem elektrificering, men også gennem automatisering og konnektivitet. Industrielle alliancer, Horisont Europa-rammeprogrammet, investeringer finansieret af Den Europæiske Investeringsbank, offentlige udbud på EU-plan, vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse og medlemsstaternes bidrag til at fremskynde omstillingen gennem investeringer, der er reguleret af de europæiske statsstøtteregler, er alle redskaber til at sikre, at Europas industrielle potentiale kan udnyttes fuldt ud i en situation med skarp international konkurrence. For at opfylde industriens behov indeholder den europæiske økonomiske genopretningsplan, NextGenerationEU og EU-budgettet for 2021-2027 hidtil usete investeringer i den grønne og den digitale omstilling. Over 40 % af udgifterne til genopretning vedrører mobilitetsøkosystemet⁷. Desuden indeholder Kommissionens lovgivningsforslag mekanismer, der skal understøtte omstillingen (innovations- og moderniseringsfonde i ETS og forslag om en social klimafond sideløbende med den foreslåede udvidelse af ETS). Der vil også være behov for uddannelse og opkvalificering af de ansatte, navnlig i SMV'er, for at udnytte de nye jobmuligheder, der vil blive skabt. Skabelsen af nye værdikæder vil være stærkt betinget af evnen til at tilvejebringe en kvalificeret arbejdsstyrke, der kan understøtte denne udvikling og sikre europæisk konkurrenceevne, som det afspejles i den europæiske batterialliances akademis arbejde. Endelig kan det stimulere innovationen og lette markedsadgangen, hvis vores indflydelse på standardiseringen af nye teknologier øges.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_da.

Som led i denne orienterende debat vil medlemsstaterne blive bedt om at besvare følgende tre spørgsmål:

- *Har du taget skridt til at anslå investeringsbehovene i forbindelse med den industrielle omstilling inden for rammerne af gennemførelsen af Fit for 55-pakken? Kan du give konkrete eksempler på behovene i mobilitetssektorerne og navnlig i bilindustrien?*
 - *Hvilke foranstaltninger, ud over de fornødne private investeringer i den grønne omstilling af det industrielle mobilitetsøkosystem, finder du nødvendige for at fremme og fremskynde udviklingen af denne omstilling, navnlig med hensyn til innovation, infrastruktur og uddannelse?*
 - *Hvilke løftestænger bør i første række anvendes for at styrke modstandsdygtigheden og konkurrenceevnen fremover i Europas industrielle mobilitetsøkosystem, navnlig med henblik på at muliggøre udvikling af elektriske og selvkørende køretøjer og sikre adgang til kritiske råstoffer?*
-