



Brussel, 7 februari 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOTA

van: het voorzitterschap
aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad

Betreft: *Vorbereitung van de Raad Concurrentievermogen op 24 februari 2022*
De toekomst van het industriële ecosysteem voor mobiliteit binnen de
groene transitie
Oriënterend debat

Met het oog op het oriënterend debat in de Raad Concurrentievermogen op 24 februari 2022 gaat hierbij voor de delegaties een nota van het voorzitterschap over "De toekomst van het industriële ecosysteem voor mobiliteit binnen de groene transitie".

Raad Concurrentievermogen, 24 februari 2022De toekomst van het industriële ecosysteem voor mobiliteit binnen de groene transitie

De Green Deal¹, die op 11 december 2019 door de voorzitter van de Europese Commissie werd gepresenteerd, bevat de doelstelling dat de Europese Unie (EU) uiterlijk in 2050 klimaatneutraal moet zijn. In overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs van 2015 is deze bindende doelstelling in juni 2021 vastgelegd in de Europese klimaatwet, waarin ook de ambitieuze tussentijdse doelstelling van 55 % minder uitstoot van broeikasgassen (BKG) in de EU in 2030 ten opzichte van 1990 is vastgelegd (eerder was dit 40 % minder uitstoot).

In deze context bevat het "Fit for 55"-pakket², dat op 14 juli 2021 door de Europese Commissie is gepresenteerd, een reeks van 13 voorstellen om de EU-wetgeving te actualiseren en nieuwe initiatieven te ontwikkelen om deze verhoogde klimaatambitie te verwezenlijken.

Het industriële ecosysteem voor mobiliteit zal in hoge mate worden ingezet om deze doelstellingen te bereiken. Vervoer (met inbegrip van internationaal zeevervoer en luchtvaart) was in 2019 goed voor 32 % van de broeikasgasuitstoot in de EU, tegenover 24 % in 2000³. Zoals uiteengezet in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zou de vervoerssector zijn emissies uiterlijk in 2050 met 90 % moeten verminderen om de klimaatambities van de EU te halen.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

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

1. "Fit for 55": een ambitieus pakket noodzakelijke maatregelen voor de groene transitie van de Europese industrie en de bescherming van het klimaat

Het regelgevingskader voor het ecosysteem voor mobiliteit zal met de voorstellen uit het "Fit for 55"-pakket ingrijpend veranderen. De mobiliteitssector krijgt te maken met de voorgestelde herziening van de nationale doelstellingen voor de verdeling van de inspanningen voor de niet-ETS-sectoren, het voorstel om het ETS uit te breiden tot het wegvervoer, het voorstel voor een mechanisme voor koolstofgrenscorrectie (CBAM), de herziening van RefueLEU Luchtvaart, FuelEU Zeevaart, de herziening van de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID), maar ook de herzieningen op energiegebied, zoals de richtlijn hernieuwbare energie (RED II), aangezien de transformatie en de elektrificatie van het vervoer de totale energievraag zullen doen toenemen. De automobielsector wordt ook geraakt door de herziening van de verordening betreffende CO₂-emissies van nieuwe lichte voertuigen en de aangekondigde teksten over de uitstoot van uitlaatgassen (Euro7) en voertuiggegevens.

De goedkeuring en uitvoering van het pakket impliceren dan ook dat de mobiliteitssector vaart zet achter de transformatie van zijn groeimodel en productieapparaat, en de ondersteuning van zijn werknemers. Onder het Sloveense voorzitterschap is de Raad, naast de onderhandelingen over wetgevingsteksten in de betrokken sectoren, reeds begonnen met de werkzaamheden om de gevolgen van het pakket voor de industrie beter in kaart te brengen. De Raad Concurrentievermogen hield op 29 september 2021 een eerste oriënterend debat over het pakket vanuit het oogpunt van het concurrentievermogen van de industrie, in lijn met de actualisering van de industriële strategie van de EU die op 5 mei 2021 door de Commissie werd gepresenteerd. De Raad Concurrentievermogen (Onderzoek) hield op 26 november 2021 eveneens een debat over de bijdrage van onderzoek en innovatie aan het halen van sectoroverschrijdende doelstellingen, waaronder de "Fit for 55"-doelstellingen voor vervoer, industrie, landgebruik en bosbouw. Tot slot is de Groep op hoog niveau concurrentievermogen en groei begonnen met het analyseren van de gevolgen van het pakket voor de betrokken industriële sectoren. Tijdens deze debatten kwam naar voren dat de EU-lidstaten bezorgd waren over de gevolgen van het pakket voor de industrie, met name voor het ecosysteem voor mobiliteit.

Bovendien is met de actualisering van de Europese industriestrategie⁴ bevestigd dat de dubbele groene en digitale transitie in al het EU-beleid topprioriteit heeft. In deze strategie werd voorgesteld routekaarten op te stellen voor de groene en de digitale transitie van de 14 industriële ecosystemen die door Thierry Breton, commissaris voor de Interne Markt, zijn gepresenteerd. Daarom heeft de Commissie in het kader van het Industrieforum activiteiten georganiseerd om deze groene en digitale transitietrajecten nader toe te lichten, waarbij alle belanghebbenden uit alle ecosystemen worden betrokken. In januari 2022 lanceerde de Commissie de cocreatie van een transitietraject voor het ecosysteem voor mobiliteit, dat een sleutelrol zal spelen bij het verwezenlijken van onze klimaatambities.

Op 29 oktober 2021 heeft de Commissie economen uit alle lidstaten bijeengebracht om de gevolgen van de voorstellen in het pakket voor de industrie te analyseren en de investeringsbehoeften nader te bepalen. Op deze activiteiten zou kunnen worden voortgebouwd met de uitvoering van pilotstudies en de uitwisseling van beste praktijken en methoden teneinde een gedeelde visie over de gevolgen van de transitie voor de industrie te formuleren en hieruit businesscases en beleidsprioriteiten af te leiden.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. Het industriële ecosysteem voor mobiliteit in het middelpunt van de uitdagingen van de transformatie

Het ecosysteem voor mobiliteit, een belangrijke industriële sector in de EU, zal voor verschillende uitdagingen komen te staan om de vruchten van de transitie te kunnen plukken: technologische en digitale aanpassing, aanpassing van de waardeketens, controle over de bevoorradingsbronnen van kritieke materialen en componenten, opleiding en ondersteuning van werknemers, concurrentie in nieuwe marktsegmenten met nieuwe vormen van mobiliteit (autonomie, duurzame mobiliteit enz.). In de automobielsector hebben Europese bedrijven momenteel te kampen met bevoorradingsproblemen (onder meer van halfgeleiders) die het herstel van de sector in de weg staan. Daarnaast moeten zij hun productieapparaat grondig transformeren aangezien de machines die nodig zijn om voertuigen met verbrandingsmotoren te produceren sterk verschillen van die voor de productie van elektrische voertuigen. Ambitieuze klimaatdoelstellingen hebben niet alleen gevolgen voor fabrikanten, maar ook voor onderaannemers, onderdelenfabrikanten en, meer in het algemeen, voor alle kmo's en werknemers in het ecosysteem. De transformatie van de automobielsector heeft gevolgen voor ongeveer 15 miljoen Europese banen. Wat de opleiding van werknemers betreft, verwacht EIT InnoEnergy bijvoorbeeld dat er ongeveer 3-4 miljoen banen zullen ontstaan in de sector van de elektrische batterijen in de EU, waarvan er 800 000 gepaard zullen moeten gaan met omscholing en bijscholing.

De investeringsbehoeften als reactie op de noodzaak van een snelle transitie zijn enorm. Volgens de routekaart voor de transitie van het ecosysteem voor mobiliteit is er in vergelijking met het vorige decennium voor de periode 2021-2030 een bedrag van naar schatting 130 miljard EUR per jaar aan extra investeringen nodig om de klimaatdoelstellingen van de EU op het gebied van wegvervoer, rollend materieel, schepen, vliegtuigen en de uitrol van infrastructuur voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te behalen⁵. De noodzaak van investeringen in de groene en de digitale transformatie van de infrastructuur doet daar nog eens 100 miljard EUR per jaar bovenop⁶. In het licht van de impact van de transitie op de sector moet worden vastgesteld over welke hefboomen de sector momenteel beschikt om te investeren zodat hij deze uitdagingen het hoofd kan bieden. De routekaart voor de transitie van het ecosysteem voor mobiliteit dient als basis voor deze reflectie.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, gebaseerd op TEN-T-gerelateerde schattingen en EIB-berekeningen.

Bovendien kan, zoals besproken tijdens de informele bijeenkomst van de ministers van Concurrentievermogen van 1 februari in Lens, de duurzame transitie van de Europese industrie niet worden verwezenlijkt zonder de voor de nieuwe groene technologieën benodigde grondstoffen veilig te stellen. De OESO voorspelt namelijk dat ons grondstoffenverbruik tussen 2011 en 2060 met 110 % zal toenemen, grotendeels als gevolg van de behoeften van de duurzame en de digitale transitie: de Wereldbank verwacht bijvoorbeeld een stijging met 1000 % van de vraag naar alleen al de metalen die in batterijen worden gebruikt (kobalt, lood, lithium, mangaan, nikkel enz.) in een scenario waarbij de temperatuurstijging wordt beperkt tot 2 graden.

De EU is echter sterk afhankelijk van bepaalde derde landen voor de levering van deze metalen, wat haar kwetsbaar maakt: de Democratische Republiek Congo alleen al neemt 60 % van de wereldwijde kobaltproductie voor zijn rekening en 98 % van onze invoer van zeldzame aardmetalen is afkomstig uit China. Het waarborgen van een stabiele aanvoer van deze grondstoffen is daarom van cruciaal belang: daartoe moet de EU een breed scala aan acties onderzoeken en uitvoeren, waaronder het veiligstellen van haar externe bevoorrading, het ontwikkelen van recycling en innovatie en het aanmoedigen van de productie van primaire grondstoffen in Europa. De Commissie is actief op dit gebied, met bijvoorbeeld de publicatie in september 2020 van een actieplan voor grondstoffen en de oprichting van de Europese grondstoffenalliantie (ERMA): onlangs heeft zij een fonds van 400 miljoen EUR aangekondigd, dat gezamenlijk wordt beheerd door de ERMA en de EBA om onze grondstoffenvoorziening voor de productie van batterijen voor elektrische voertuigen veilig te stellen. De EU-verordening inzake batterijen waarover momenteel wordt onderhandeld in de Raad Milieu moet bovendien een stimulans vormen voor het ontstaan van een duurzame Europese industriële sector op basis van de beginselen van de circulaire economie, zodat Europa minder afhankelijk wordt van invoer.

Deze uitdagingen mogen echter niet de kansen overschaduwen die deze transitie ook met zich mee zullen brengen, bijvoorbeeld rond de circulaire economie en grondstoffen, waterstof of koolstofvrije mobiliteit, die nieuwe banen zullen creëren in nieuwe sectoren. Zo zullen er sectoren ontstaan die zich bezig gaan houden met de recycling van batterijen, koolstofvrije vliegtuigen, duurzame brandstoffen en door zeilen aangedreven vrachtschepen. Het koolstofvrij maken van mobiliteit zal nieuwe zakelijke kansen creëren en een onderscheidende factor vormen voor de Europese industrie, met name voor de uitvoer. De Europese industrie kan, door Europees leiderschap op wetgevingsgebied, in feite helpen haar partners koolstofvrij te maken.

3. Stimulansen vanuit Europa om de industrie bij de groene transitie te ondersteunen

Om deze transitie, die wat haar omvang en ambities betreft ongekennd is in de geschiedenis van de Europese industrie, te doen slagen, moet er aan verschillende voorwaarden worden voldaan, bijvoorbeeld op het gebied van stimulansen en randvoorwaarden, om het concurrentievermogen van de Europese industrie op de interne markt te versterken, om de uitvoering te ondersteunen, niet alleen voor grote ondernemingen, maar ook voor kmo's en midcaps in de hele waardeketen, en om de technologische uitdagingen van deze transformatie het hoofd te bieden. Voorspelbaarheid en stabiliteit van de regelgeving zullen van doorslaggevend belang zijn om de industrie in staat te stellen op lange termijn de juiste investeringsbeslissingen te nemen.

Er bestaan op Europees niveau stimulansen die verder kunnen worden uitgebouwd om de transitie van het ecosysteem voor mobiliteit beter te ondersteunen en het Europees leiderschap te versterken, niet alleen door elektrificatie, maar ook door automatisering en connectiviteit. Industriële allianties, Horizon Europa, financiering van de Europese Investeringsbank, Europese overheidsopdrachten, belangrijke projecten van gemeenschappelijk Europees belang en bijdragen van de lidstaten om de transitie te versnellen door middel van investeringen die onder de Europese staatssteunregels vallen, zijn allemaal instrumenten om het industriële potentieel van Europa ten volle te benutten in een context van sterke internationale concurrentie. Om aan de behoeften van de industrie tegemoet te komen, voorzien het Europees herstelplan, NextGenerationEU en de EU-begroting voor 2021-2027 in ongekende investeringen in de groene en de digitale transitie. Meer dan 40 % van de hersteluitgaven heeft betrekking op het ecosysteem voor mobiliteit⁷. Daarnaast voorzien de wetgevingsvoorstellen van de Europese Commissie in mechanismen om de transitie te ondersteunen (innovatie- en moderniseringsfondsen in het ETS, voorstel voor een sociaal klimaatfonds parallel met de voorgestelde uitbreiding van het ETS). Er zal ook behoefte zijn aan opleiding en bijscholing van werknemers, met name in kmo's, zodat zij kunnen profiteren van de nieuwe arbeidskansen die ontstaan. De totstandbrenging van nieuwe waardeketens zal sterk afhangen van de beschikbaarheid van geschoolde arbeidskrachten om deze ontwikkeling te ondersteunen en het Europese concurrentievermogen te garanderen, en van het imago van de acties van de academie van de Europese alliantie voor batterijen. Ten slotte kan het vergroten van onze invloed op de standaardisering van nieuwe technologieën innovatie stimuleren en de toegang tot de markten vergemakkelijken.

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

In het kader van dit oriënterend debat worden de lidstaten verzocht de volgende drie vragen te beantwoorden:

- *Heeft u stappen ondernomen voor de raming van de investeringsbehoeften in verband met de industriële transformatie in het kader van de uitvoering van het "Fit for 55"-pakket? Kunt u concrete voorbeelden geven van de behoeften van de mobiliteitssectoren, met name de automobielsector?*
 - *Welke maatregelen acht u, naast de particuliere investeringen die nodig zijn voor de groene transitie van het industriële ecosysteem voor mobiliteit, noodzakelijk om de ontwikkeling van deze transitie te vergemakkelijken en te versnellen, met name op het gebied van innovatie, infrastructuur en opleiding?*
 - *Welke stimulansen moeten prioritair worden ingezet om de weerbaarheid en het toekomstige concurrentievermogen van het Europese industriële ecosysteem voor mobiliteit te versterken, met name om de ontwikkeling van elektrische en autonome voertuigen en een verzekerde toegang tot kritieke grondstoffen mogelijk te maken?*
-