



Bryssel den 7 februari 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOT

från: Ordförandeskapet
till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet

Ärende: *Förberedelser inför mötet i rådet (konkurrenskraft) den 24 februari 2022*
Framtiden för det industriella ekosystemet för mobilitet i samband med den gröna omställningen
Riktlinjedebatt

För delegationerna bifogas en not från ordförandeskapet om framtiden för det industriella ekosystemet för mobilitet i samband med den gröna omställningen inför riktlinjedebatten i rådet (konkurrenskraft) den 24 februari 2022.

Mötet i rådet (konkurrenskraft) den 24 februari 2022Framtiden för det industriella ekosystemet för mobilitet i samband med den gröna omställningen

Den gröna given¹, som Europeiska kommissionens ordförande lade fram den 11 december 2019, har som mål att Europeiska unionen (EU) ska uppnå klimatneutralitet senast 2050. I enlighet med Parisavtalet från 2015 fastställdes detta bindande mål i den europeiska klimatlagen i juni 2021, samtidigt som EU fastställde ett ambitiöst mellanliggande mål om att minska sina utsläpp av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 (tidigare -40 %).

Som ett led i detta innehåller 55 %-paketet², som Europeiska kommissionen lade fram den 14 juli 2021, 13 förslag för att uppdatera EU-lagstiftningen och införa nya initiativ för att uppnå denna höjda klimatambition.

Det industriella ekosystemet för mobilitet kommer att användas i stor utsträckning för att nå dessa mål. Transporter (inbegripet internationell sjöfart och luftfart) stod 2019 för 32 % av växthusgasutsläppen i EU, jämfört med 24 % 2000³. Enligt strategin för hållbar och smart mobilitet bör transportsektorn minska sina utsläpp med 90 % fram till 2050 för att omsätta unionens klimatambitioner i praktiken.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

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

1. 55 %-paketet: ett ambitiöst paket med åtgärder som krävs för den gröna omställningen av EU:s industri och för klimatskyddet

Den rättsliga ramen för ekosystemet för mobilitet kommer att förändras väsentligt i och med förslagen i 55 %-paketet. Mobiliteten kommer att påverkas av den föreslagna översynen av de nationella ansvarsfördelningsmålen för sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, förslaget om att systemet också ska omfatta vägtransportsektorn, förslaget om en gränsjusteringsmekanism (CBAM), översynen av RefuelEU Aviation, FuelEU Maritime och förslaget till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU, men även av översynerna på energiområdet, exempelvis av direktivet om förnybar energi, i den mån omställningen och elektrifieringen av transporter ökar den totala efterfrågan på energi. Fordonsindustrin påverkas också av översynen av förordningen om koldioxidutsläpp från nya lätta fordon och av de kommande förslagen om avgasutsläpp (Euro7) och om fordonsutsläpp.

Antagandet och genomförandet av paketet innebär alltså att omställningen av mobilitetssektorns tillväxtmodell och produktionsmedel påskyndas och att arbetstagarna får stöd. Som ett komplement till förhandlingarna om lagtexter i de relevanta sektorerna, påbörjade rådet redan under det slovenska ordförandeskapet en granskning för att bättre kunna bedöma hur paketet påverkar industrin. Den 29 september 2021 höll rådet (konkurrenskraft) en första riktlinjedebatt om paketet avseende industrins konkurrenskraft, efter att kommissionen lagt fram uppdateringen av EU:s industristrategi den 5 maj 2021. Den 26 november 2021 höll konkurrenskraftsrådet (forskning) en debatt om bidragen från forskning och innovation för att uppnå sektorsövergripande mål, inbegripet 55 %-paketets mål inom transport, industri, markanvändning och skogsbruk. Slutligen började högnivågruppen för konkurrenskraft och tillväxt analysera paketets följder för de berörda industrisektorerna. Dessa debatter belyste EU-medlemsstaternas oro över paketets inverkan på industrin, i synnerhet vad gäller ekosystemet för mobilitet.

Vid uppdateringen av EU:s industristrategi⁴ bekräftades dessutom att den gröna och den digitala omställningen ges högsta prioritet i all EU-politik. I strategin föreslogs upprättandet av färdplaner för en hållbar och digital omställning av de fjorton industriella ekosystem som presenterats av kommissionären med ansvar för den inre marknaden, Thierry Breton. Kommissionen har därför inom ramen för industriforumet arbetat för att definiera omställningsvägar för den gröna och den digitala omställningen genom att involvera samtliga berörda parter i varje ekosystem. I januari 2022 inledde kommissionen ett gemensamt skapande av en omställningsväg för ekosystemet för mobilitet, som kommer att spela en viktig roll i uppnåendet av våra klimatambitioner.

Den 29 oktober 2021 förde kommissionen samman ekonomer från varje medlemsstat för att analysera hur förslagen i paketet påverkar industrin och för att närmare fastställa investeringsbehoven. Detta arbete skulle kunna vidareutvecklas i syfte att genomföra pilotfallstudier, utbyta bästa praxis och metoder för att skapa en gemensam förståelse av omställningens effekter på industrin samt identifiera ekonomiska argument och prioriterade åtgärder.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. Det industriella ekosystemet för mobilitet i centrum för omställningens utmaningar

Ekosystemet för mobilitet är en central industrisektor i EU som kommer att ställas inför många utmaningar innan den kan dra nytta av omställningen. Till dessa hör bland annat teknisk och digital anpassning, anpassning av värdekedjor, kontroll över leveranskällor för kritiska material och komponenter, utbildning och stöd för anställda samt konkurrens inom nya marknadssegment som rör nya former av mobilitet (oberoende, hållbar mobilitet osv.). Inom fordonsindustrin står de europeiska företagen för närvarande inför försörjningsbrister (särskilt vad gäller halvledare) som hämmar deras återhämtning, och de måste på ett djupgående sätt förändra sina produktionsmedel, eftersom den utrustning som behövs för att tillverka fordon med förbränningsmotorer avsevärt skiljer sig åt från den utrustning som behövs för elfordon. De höjda klimatmålen påverkar för övrigt inte bara tillverkarna, utan också underleverantörerna, komponenttillverkarna och, mer generellt, alla små och medelstora företag och arbetstagare i ekosystemet. Omkring 15 miljoner arbetstillfällen i Europa påverkas av fordonsindustrins omställning. Vad gäller utmaningar inom personalutbildning räknar t.ex. EIT InnoEnergy med att cirka 3–4 miljoner arbetstillfällen kommer att skapas i EU inom sektorn för elbatterier, varav 800 000 kommer att kräva understödd omskolning och kompetensutveckling för anställda.

Enorma investeringar krävs för att tillgodose behovet av en snabb omställning. Enligt färdplanen för omställningen av ekosystemet för mobilitet uppskattas ytterligare investeringar på 130 miljarder euro per år vara nödvändiga under perioden 2021–2030, jämfört med det föregående årtiondet, för att man ska kunna uppnå unionens klimatmål för vägtransport, rullande materiel, fartyg och flygplan samt bygga ut infrastruktur för förnybara och koldioxidsnåla bränslen⁵. Ytterligare 100 miljarder euro per år skulle dessutom behövas för investeringar i den gröna och den digitala omställningen av infrastruktur⁶. Med tanke på omställningens inverkan på sektorn måste man identifiera vilka hävstänger den i dagsläget förfogar över för investeringsändamål, så att den kan möta dessa utmaningar. Färdplanen för omställningen av ekosystemet för mobilitet lägger grunden för en sådan reflektion.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, baserat på TEN-T-relaterade uppskattningar och beräkningar från EIB.

Såsom konstaterades vid konkurrenskraftsministrarnas informella möte den 1 februari i Lens kan dessutom en hållbar omställning av den europeiska industrin inte ske utan att man tryggar tillgången till de råvaror som behövs för ny grön teknik. Enligt OECD:s prognoser kommer vår råvarukonsumtion att öka med 110 % mellan 2011 och 2060, vilket till stor del beror på behoven i samband med den hållbara och digitala omställningen. Världsbanken räknar till exempel med en ökning på 1 000 % bara av efterfrågan på metaller som används i batterier (kobolt, bly, litium, mangan, nickel osv.) i ett scenario där temperaturökningen begränsas till 2 grader.

EU är dock starkt beroende av vissa tredjeländer för försörjningen av dessa metaller, vilket gör EU sårbart: Demokratiska republiken Kongo står ensamt för 60 % av världens koboltproduktion, medan Kina står för 98 % av vår import av sällsynta jordartsmetaller. Att säkerställa en stabil försörjning av dessa råvaror är därför av avgörande betydelse. I detta syfte måste EU analysera och genomföra ett stort antal åtgärder, framför allt trygga sin externa försörjning, utveckla återvinning och innovation och främja produktion av primära råvaror i Europa. Kommissionen har varit aktiv på det sistnämnda området: i september 2020 offentliggjorde den exempelvis en handlingsplan för råvaror och inrättade europeiska råvarualliansen. Vidare tillkännagav den nyligen inrättandet av en fond på 400 miljoner euro, som samförvaltas av europeiska råvarualliansen och europeiska batterialliansen, med målet att trygga vår försörjning av råvaror för tillverkningen av elfordonsbatterier. Målet med EU:s batteriförordning, som för närvarande är föremål för förhandlingar i rådets miljökommittéer, är också att främja framväxten av en hållbar europeisk industrisektor som bygger på principerna för den cirkulära ekonomin, varigenom Europas beroende av import bör kunna minskas.

Dessa utmaningar får dock inte överskugga de möjligheter som dessa omställningar kommer att medföra, till exempel när det gäller den cirkulära ekonomin och råvaror, väte eller mobilitet med minskade koldioxidutsläpp, vilket skapar nya arbetstillfällen inom nya sektorer, såsom skapandet av en sektor för återvinning av batterier, fossilfria flygplan, hållbara bränslen eller vindkraftdrivna lastfartyg. Minskningen av koldioxidutsläpp på mobilitetsområdet bör kunna skapa nya affärsmöjligheter, särskilt vad gäller export, eftersom den är utmärkande för de europeiska industriföretagen. EU:s rättsliga försprång kan placera dem i en position där de hjälper sina partner att minska sina koldioxidutsläpp.

3. Europeiska nyckelåtgärder för att stödja industrin i den gröna omställningen

För att lyckas med denna omställning, som är den mest långtgående och ambitiösa i den europeiska industrins historia, måste flera förutsättningar uppfyllas, exempelvis vad gäller incitament och ramvillkor för att stärka den europeiska industrins konkurrenskraft inom den inre marknaden, för att stödja genomförandet – inte bara för stora utan även för små och medelstora företag – längs hela värdekedjan och åtgärda de tekniska utmaningarna i samband med omställningen. Rättslig förutsebarhet och stabilitet blir avgörande för att industrin ska kunna fatta rätt investeringsbeslut på lång sikt.

Det finns politiska åtgärder på europeisk nivå som skulle kunna vidareutvecklas för att bättre stödja omställningen av ekosystemet för mobilitet och stärka det europeiska ledarskapet, genom elektrifiering såväl som genom automatisering och konnektivitet. Industriallianser, ramprogrammet Horisont Europa, investeringar som finansieras av Europeiska investeringsbanken, europeisk offentlig upphandling, viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse och medlemsstaternas bidrag till en snabbare omställning genom investeringar som lyder under europeiska regler för statligt stöd är alla verktyg som gör det möjligt att fullt ut utnyttja Europas industriella potential i en stark internationell konkurrens. I syfte att tillgodose industrins behov föreskrivs i den ekonomiska återhämtningsplanen för Europa, Next Generation EU och EU-budgeten för perioden 2021–2027 högre investeringsnivåer än någonsin i samband med den gröna och den digitala omställningen. Över 40 % av utgifterna för återhämtningen avser ekosystemet för mobilitet⁷. Dessutom föreskrivs i Europeiska kommissionens lagförslag mekanismer till stöd för omställningen (fonder för innovation och modernisering inom utsläppshandelssystemet och förslag till sociala klimatfonder parallellt med den föreslagna utvidgningen av systemet). Det kommer att krävas utbildning och kompetenshöjning för arbetstagarna, särskilt i små och medelstora företag, för att de ska kunna dra nytta av de nya arbetstillfällena som kommer att skapas. För att kunna skapa nya värdekedjor kommer det att krävas kvalificerad arbetskraft för att stödja denna utveckling och säkerställa den europeiska konkurrenskraften, vilket arbetet i den europeiska batterialliansens akademi (*EBA Academy*) visar. Avslutningsvis, om vi ökade vårt inflytande över standardiseringen av ny teknik skulle detta kunna stimulera innovation och underlätta marknadstillträdet.

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

I samband med denna riktlinjedebatt uppmanas medlemsstaterna att besvara följande tre frågor:

- *Har ni vidtagit åtgärder för att uppskatta investeringsbehoven i samband med den industriella omställningen inom ramen för genomförandet av 55 %-paketet? Kan ni ge konkreta exempel på behoven inom mobilitetssektorerna, i synnerhet fordonsindustrin?*
 - *Utöver de privata investeringar som krävs för den gröna omställningen av det industriella ekosystemet för mobilitet, vilka åtgärder anser ni vara nödvändiga för att underlätta och påskynda utvecklingen av denna omställning, särskilt när det gäller innovation, infrastruktur och utbildning?*
 - *Vilka åtgärder bör prioriteras för att stärka den framtida motståndskraften och konkurrenskraften i det industriella ekosystemet för mobilitet i Europa, särskilt i syfte att göra det möjligt att utveckla eldrivna och förarlösa fordon och att säkra tillgången till råvaror av avgörande betydelse?*
-