

Brussel, 6 maart 2025
(OR. en)

6843/25

COMPET 126
IND 60
POLCOM 45
RECH 88
CLIMA 59
ENER 60
ENV 129
TELECOM 77
TRANS 57
EMPL 76
SOC 112
COH 16
ECOFIN 249
FISC 49
ENT 29

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	6 maart 2025
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2025) 95 final
Betreft:	MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S Industrieel actieplan voor de Europese autosector

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2025) 95 final.

Bijlage: COM(2025) 95 final



Brussel, 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

Industrieel actieplan voor de Europese autosector

1. Inleiding

De auto-industrie is een drijvende kracht voor welvaart in Europa en een essentieel onderdeel van de Europese identiteit. Al sinds de uitvinding van de auto zijn Europese fabrikanten wereldwijd toonaangevend. Zij produceren iconische merken die hoge benchmarks voor innovatie en topkwaliteit stellen. Momenteel is de sector goed voor 1 biljoen EUR aan bbp en voor een derde van de particuliere investeringen in onderzoek en ontwikkeling in de EU, en verschaft hij directe en indirecte werkgelegenheid aan 13 miljoen Europeanen. Wat bedrijfsvoertuigen betreft, vertegenwoordigen Europese vrachtwagenfabrikanten meer dan 40 % van de wereldmarkt¹. Het leiderschap van de Europese auto-industrie wekt in de hele wereld bewondering op.

De sector maakt op dit ogenblik met grote snelheid structurele veranderingen van ongekende omvang door als gevolg van de versnelde overgang naar emissievrije mobiliteit. Wereldwijd was één op de vijf verkochte auto's al elektrisch in 2024. Tegelijkertijd wordt de sector door elkaar geschud door de snelle integratie van digitale technologieën, zoals AI, software, detectie- en communicatieapparatuur, in combinatie met het toenemende belang van digitale diensten en connectiviteit. **Het is absoluut noodzakelijk dat de Europese auto-industrie zich er niet louter toe beperkt zich zo goed mogelijk een weg te banen doorheen de transitie naar emissievrije, geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen, maar er ook concreet vorm aan geeft.**

Deze transitie leidt ook tot ernstige uitdagingen op het gebied van concurrentievermogen. De auto-industrie wordt geconfronteerd met risico's in de mondiale toeleveringsketen en afhankelijkheid van de invoer van grondstoffen en batterijen, een nog steeds te grote afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, hevige concurrentie om talent, kostenkloven voor belangrijke inputs en een steeds volatielere geopolitieke context. De Europese bedrijven dreigen achterop te raken op het gebied van belangrijke strategische technologieën zoals batterijen, software, infotainmentsystemen en autonoom rijden, en hebben vaak minder directe controle over veel grondstoffen, terwijl buitenlandse concurrenten vaak worden ondersteund door assertieve industriële strategieën en in verschillende vormen staatssteun ontvangen.

De Europese auto-industrie staat op een keerpunt — er zijn doortastende maatregelen nodig en de Europese Unie (EU) zet zich in om de sector te ondersteunen bij de transitie.

Dat is het doel van dit actieplan, dat voortbouwt op het kompas voor concurrentievermogen, de Clean Industrial Deal en — in de afgelopen weken — een brede reeks raadplegingen onder leiding van de voorzitter en verschillende leden van de Commissie, waaraan meer dan 100 organisaties actief hebben deelgenomen². Het bevat concrete maatregelen om het mondiale concurrentievermogen van de Europese auto-industrie veilig te stellen en een sterke Europese productiebasis in stand te houden door middel van **maatregelen op vijf belangrijke gebieden**: 1) innovatie en digitalisering, 2) schone mobiliteit, 3) concurrentievermogen en veerkracht van de toeleveringsketen, 4) vaardigheden en sociale dimensie, en 5) gelijk speelveld en ondernemingsklimaat.

¹ Statista Market Insights, januari 2025.

² Deze raadplegingen, die plaatsvonden tussen 30 januari en 20 februari, werden aangevuld met een openbare raadpleging, waarop meer dan 1 900 reacties kwamen.

2. De vijf pijlers van het actieplan voor de auto-industrie

2.1 Innovatie en digitalisering

Om wereldwijd concurrerend te zijn, moet de Europese auto-industrie dringend weer een leidende positie verwerven in de transitie naar op software gebaseerde, door AI aangedreven geconnecteerde en autonome voertuigen. Hoe bestuurders en passagiers autorijden ervaren, wordt steeds meer door software bepaald, waarbij een centralere rol is weggelegd voor nieuwe toepassingen, zoals geautomatiseerd en autonoom rijden, communicatie en infotainment. Dit zullen al snel de punten worden waarop onze voertuigfabrikanten (original equipment manufacturers – OEMs) moeten uitblinken om het verschil te maken met hun concurrenten, maar momenteel lopen zij het risico achterop te raken bij buitenlandse concurrenten.

Autonoom rijden bevorderen en de eengemaakte markt voor autonome voertuigen stimuleren

Technologie voor autonoom rijden zal van cruciaal belang zijn voor het concurrentievermogen en zal een aanzienlijk deel van de toekomstige meerwaarde vertegenwoordigen. Naar verwachting zal autonoom rijden tegen 2035 wereldwijd tot 400 miljard euro aan meerwaarde opleveren voor de autosector.

Testomgevingen voor autonoom rijden

In de EU zijn de voorwaarden voor wegtests en commerciële activiteiten met volledig autonome voertuigen minder gunstig dan in de VS en China, waardoor concurrenten in deze landen een belangrijk voordeel hebben.

Om de marktrijpheid en commercialisering van autonome voertuigen te stimuleren, zal de Commissie met de lidstaten samenwerken om snel ten minste drie **grootschalige grensoverschrijdende testomgevingen met bijbehorende regelgeving en Europese corridors voor geautomatiseerd rijden op te zetten**. Middelgrote steden die een voortrekkersrol willen spelen, kunnen hierbij worden betrokken. In deze testomgevingen kunnen autonome voertuigen op reële schaal worden ingezet, zowel voor personen- als goederenvervoer. De Commissie verbindt zich er ook toe verder het potentieel te beoordelen voor de integratie van geautomatiseerde voertuigen in het vervoerssysteem aan de hand van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur.

Naar een eengemaakte markt voor autonoom rijden

Momenteel is het regelgevingskader voor geconnecteerde en autonome mobiliteit versnipperd. Weinig lidstaten hebben nationale verkeersregels die autonome voertuigen op hun wegen toestaan, waardoor het potentieel van de eengemaakte markt voor autonoom rijden wordt geblokkeerd. Samenwerking tussen al degenen die deze voertuigen ontwikkelen en bouwen, alsook wegenexploitanten en infrastructuurbeheerders, is van cruciaal belang. Er is behoefte aan **een meer geharmoniseerd kader en aan governance op EU-niveau** om de vruchten van onze eengemaakte markt te plukken en de snelle uitrol van geconnecteerde en autonome mobiliteit te vergemakkelijken. De Commissie zal actie ondernemen om deze doelstelling te verwezenlijken.

De Commissie zal prioriteit geven aan de verdere ontwikkeling van **het regelgevingskader voor autonome voertuigen**, te beginnen met **de goedkeuring van onbepaalde series voertuigen met geautomatiseerde parkeersystemen in 2025 en meer gebruikgevallen** (bv. hub-hub-

vrachtvervoer) **in 2026**, om de veiligheid ervan te waarborgen. Voorts zal de Commissie **verfijnde regels opstellen om tests met ADS** (geautomatiseerde rijsystemen) **en ADAS** (geavanceerde rijkhulpsystemen) **op de openbare weg te ondersteunen, alvorens deze systemen worden uitgerold**. Om innovatieve ADAS- en ADS-technologieën te testen op de openbare weg in Europa, moeten vergunningen worden verleend op basis van vrijstellingen van nationale regels. Hiervoor is een veelvoud aan goedkeuringen nodig in verschillende lidstaten. De Commissie zal **begin 2026 geharmoniseerde toelatingsprocedures voorstellen om alle ADAS- en ADS-tests op openbare wegen in de hele EU te vergemakkelijken**.

Kernacties:

Grootschalige grensoverschrijdende testomgevingen voor autonome voertuigen opzetten, beginnende in 2026.

Het regelgevingskader en de integratie van de eengemaakte markt voor Europees autonoom rijden stimuleren: aan de hand van i) regels voor onbeperkte series van voertuigen met autonome rijssystemen tegen 2026, ii) geharmoniseerde regels voor het testen van ADAS en ADS op de openbare weg tegen 2026, en iii) geharmoniseerde regels voor de uitrol in de hele EU.

De ontwikkeling van Europese geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen van de toekomst bevorderen

Chips, software en AI zijn de drie belangrijkste ingrediënten voor de geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen van de toekomst. Europese voertuigfabrikanten en -leveranciers zijn goed voor 45 % van de wereldwijde O&O-investeringen in de autosector, maar zij worden uitgedaagd door technologiebedrijven en nieuwe “digital native”-spelers uit de autosector van buiten Europa. Om nieuwe afhankelijkheden en verlies van meerwaarde en werkgelegenheid aan het buitenland te voorkomen, **moet de EU haar eigen industriële capaciteit opbouwen voor de software en IT-hardware die nodig zijn voor schone, geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen**. Dit houdt onder meer in dat dergelijke software en apparatuur worden ontworpen voor het gebruik van ruimtegebaseerde gegevens en diensten voor navigatie, uiterst nauwkeurige positiebepaling, aardobservatie en veilige connectiviteit, op basis van de EU-systemen Galileo/EGNOS, Copernicus en weldra IRIS.

Europese Alliantie voor geconnecteerde en autonome voertuigen

In het kader van de mededingingsregels van de EU is nauwe samenwerking tussen Europese spelers nodig om gemeenschappelijke bouwstenen voor software en digitale hardware te ontwikkelen. Dit zou aanzienlijke besparingen op hulpbronnen mogelijk maken. Autofabrikanten zouden de ontwikkeling van gemeenschappelijke technologie kunnen versnellen en hun middelen kunnen toespitsen op de elementen die het verschil maken voor de klant.

Daarom zal de Commissie onverwijld de ***Europese Alliantie voor geconnecteerde en autonome voertuigen*** opzetten, voortbouwend op de voorbereidende werkzaamheden van het [Europees initiatief "Voertuig van de toekomst"](#) en de [automobielgerelateerde partnerschappen van Horizon Europa](#), met name 2Zero, CCAM en de Gemeenschappelijke Onderneming “Chips”. Deze alliantie, die bestaat uit een kritische massa van Europese belanghebbenden uit de autosector, waaronder ook kmo's, zal vorm geven aan de ontwikkeling van de volgende generatie voertuigen; zij zal in de eerste plaats aandacht besteden aan gemeenschappelijke architectuurelementen, gedeelde Europese hardware- en softwarebouwstenen en de standaardisering daarvan. Op basis van een gezamenlijke routekaart voor innovatie zal de alliantie de volgende kernactiviteiten uitvoeren:

- ***Een softwareplatform voor softwaregedefinieerde voertuigen ontwikkelen:*** de alliantie zal een EU-breed, open platform voor softwaregedefinieerde voertuigen ontwikkelen op basis van de allernieuwste opensourcesoftwarebouwstenen en interfaces, normen en instrumenten.
- ***Een computerarchitectuur aan boord van voertuigen ontwikkelen voor softwaregedefinieerde voertuigen:*** autonoom rijden vereist gecentraliseerde geavanceerde

computercapaciteit aan boord van het voertuig. De alliantie zal een toekomstbestendig computerplatform ontwikkelen dat aanpasbaar, flexibel en energie-efficiënt is en realtime-prestaties kan leveren, waarin meer geavanceerde processoren, waaronder AI-chips, worden geïntegreerd, en dat er tegelijkertijd voor zal zorgen dat softwaregedefinieerde voertuigen schaalbaar en gemakkelijk te upgraden blijven.

- ***Innovatieve AI-oplossingen voor de auto-industrie ontwikkelen:*** sectorspecifieke generatieve AI-modellen en -algoritmen ontwikkelen die bijvoorbeeld autonoom rijden, optimalisering van de werking van geconnecteerde voertuigen in de vervoers- en oplaadinfrastructuur, en doeltreffend batterijbeheer of door AI-gestuurd voorspellend onderhoud mogelijk maken.
- ***In 2026/2027 een grootschalige gedistribueerde proeffaciliteit opzetten:*** de faciliteit zal dienen als een samenwerkingsomgeving voor de industrie voor **softwaregedefinieerde voertuigen en AI-engineering** en als testomgeving voor innovatie in applicatielagen.
- ***De overgang naar autonoom rijden versnellen:*** ontwikkelen en leveren van een ambitieuze technologieroutekaart voor de ontwikkeling van gedeelde componenten voor autonome rijsystemen (ADS) (software en hardware).

De alliantie is een krachtig mechanisme om de grensoverschrijdende samenwerking van de Europese industrie op het gebied van innovatie, ontwikkeling en eerste industriële toepassing van geconnecteerde en autonome rijtechnologieën te versnellen. De Commissie is bereid om op verzoek van de sector richtsnoeren te verstrekken over de wijze waarop het bundelen van voertuiggegevens om vooruitgang op het gebied van AI in autonoom rijden mogelijk te maken, kan worden uitgevoerd in overeenstemming met het mededingingsrecht. De Commissie zal ook de lopende technische werkzaamheden van de lidstaten ondersteunen om na te gaan of er sprake is van een mogelijk belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang (**IPCEI voor schone, geconnecteerde en autonome voertuigen**), en om te garanderen dat innoverende kmo's toegang hebben tot deze werkzaamheden.

Technologie voor batterijen van de volgende generatie

Buitenlandse concurrenten investeren aanzienlijke financiële en personele middelen in O&O op het gebied van toekomstige batterijtechnologie, met aanzienlijke overheidssteun. De EU legt via het Horizon Europa-partnerschap **BATT4EU** sterk de nadruk op innovatie op het gebied van batterijen. Deze focus blijft belangrijk. De Commissie zal **de hele EU-waardeketen van batterijen van de volgende generatie ondersteunen, met inbegrip van recycling**, in nauwe samenwerking met partnerschappen op het gebied van geavanceerde productie en geavanceerde materialen. Voor de jaren 2025 tot en met 2027 bedraagt de specifieke begroting ongeveer 350 miljoen EUR, als onderdeel van de totale Horizon Europa-bijdrage voor de autosector.

Financiering in het kader van Horizon Europa

De activiteiten van de alliantie en de technologie voor batterijen van de volgende generatie zullen worden ondersteund door gezamenlijke publieke en private investeringen in het kader van relevante partnerschappen van Horizon Europa. In het kader van het programma zal 1 miljard EUR beschikbaar worden gesteld voor de autosector voor de periode 2025-2027, met inbegrip van relevante activiteiten die via de Europese Innovatieraad worden gefinancierd. In de toekomst kunnen gerichte partnerschappen worden opgericht voor specifieke activiteiten, in een

gemeenschappelijke onderneming voor de autosector. Dit doet geen afbreuk aan het voorstel voor het volgende meerjarig financieel kader.

Particuliere investeringen aantrekken voor het opschalen van innovatie in Europa

Zoals aangekondigd in het kompas voor concurrentievermogen en de Clean Industrial Deal zal de Commissie, samen met de EIB-groep en privé-investeerders, werk maken van de uitrol van een **TechEU-investeringsprogramma** om het financieringstekort voor disruptieve innovatie te helpen overbruggen, de industriële capaciteit van Europa te versterken en te zorgen voor de opschaling van bedrijven die investeren in innoverende technologieën, in synergie met de relevante projectportefeuille van de Europese Innovatieraad. In de autosector kan TechEU steun verlenen voor investeringen in OOI (onderzoek, ontwikkeling en innovatie) voor toekomstige strategische technologieën, digitalisering en AI-toepassingen, samen met de uitrol van geavanceerde industriële capaciteiten in de productie- en toeleveringsketen, en de opschaling van strategische en concurrerende technologieën door OEM's, leveranciers en innovatieve technologiebedrijven in de autosector, met inbegrip van de opbouw van de toeleveringsketen voor batterijceltechnologieën.

Kernacties:

De Europese Alliantie voor geconnecteerde en autonome voertuigen oprichten in 2025.

Onderzoek en innovatie op het gebied van geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit ondersteunen en technologie voor batterijen van de volgende generatie ontwikkelen via Horizon Europa.

Andere actie:

Samenwerken met de EIB-groep en de privésector om een TechEU-investeringsprogramma voor scale-ups uit te rollen, onder meer voor de opbouw van de toeleveringsketen voor batterijceltechnologieën.

Cyberbeveiliging

De hardware- en softwarecomponenten van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen hebben belangrijke gevolgen voor de veiligheid. De Commissie komt met **concrete maatregelen om follow-up geven aan een lopende cyberbeveiligingsrisicobeoordeling van geconnecteerde voertuigen in het kader van de NIS 2-richtlijn**, zo nodig ook in het regelgevingskader voor motorvoertuigen, en zal nagaan hoe een Europese industriële waardeketen voor kritieke componenten kan worden opgebouwd. Tegelijkertijd zal de Commissie, in overeenstemming met de strategie voor economische veiligheid van de EU en in overleg met haar internationale partners en met name de G7, een gedeelde visie ontwikkelen op cyberbeveiligingsrisico's en mogelijke risicobeperkende maatregelen in verband met geconnecteerde voertuigen. Dit is belangrijk om verdere versnippering van de wereldmarkt te voorkomen. Zij zal ook economische veiligheidsnormen ontwikkelen om risico's in de toeleveringsketen aan te pakken, zoals te grote afhankelijkheid, de inzet als wapen, overcapaciteit, technologische risico's, cyberbeveiliging of veiligheidsrisico's.

Andere acties:

Blijven werken aan voldoende cyberbeveiliging zonder innovatie en commercialisering in de weg te staan.

Normen voor economische veiligheid opstellen.

Toegang tot voertuiggegevens, -functies en -hulpmiddelen

Geconnecteerde en digitale voertuigen zorgen voor aanzienlijke nieuwe inkomstenstromen en economische waarde uit voertuiggegevens. Dit potentieel is tot op zekere hoogte reeds ontsloten door de dataverordening, die op verzoek van gebruikers toegang biedt tot gegevens van geconnecteerde apparaten, zoals voertuigen, alsook door de richtlijn hernieuwbare energie (RED), die voorziet in toegang tot batterijgerelateerde gegevens.

Vanwege de vele specifieke kenmerken van geconnecteerde motorvoertuigen en het potentieel ervan om nieuwe zakelijke kansen te creëren, onder meer op het gebied van bidirectioneel en slim opladen, zijn echter aanvullende maatregelen nodig. De Commissie zal dan ook **passende maatregelen nemen** om ervoor te zorgen dat het **volledige** auto-ecosysteem **de vruchten kan plukken van gegevens van geconnecteerde voertuigen**, met name via de uitvoering van de dataverordening en **richtsnoeren inzake boordgegevens**, die zullen worden gepubliceerd wanneer de dataverordening van toepassing wordt. De Commissie zal de gevolgen van de dataverordening beoordelen en nagaan of er behoefte is aan verdere maatregelen, zoals een wetgevingsvoorstel met betrekking tot boordgegevens en de mogelijkheid om een Europees platform voor gegevens uit de auto-industrie op te richten. In dit kader zal zij ook rekening houden met cyberbeveiligingsoverwegingen, ook wat de toegang tot gegevens op afstand betreft.

De Commissie gaat ook na of het bestaande **mededingingskader van de EU inzake verticale overeenkomsten in de automobielaftermarkets** (de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen) nog steeds geschikt is voor het beoogde gebruik, onder meer tegen de achtergrond van de digitalisering.

Kernacties:

Passende maatregelen inzake de toegang tot voertuiggegevens, -functies en -hulpmiddelen, met inbegrip van richtsnoeren voor de dataverordening en, indien nodig, een wetgevingsvoorstel over de toegang tot voertuiggegevens.

Herziening van de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen (MVBER) en aanvullende richtsnoeren.

2.2 Schone mobiliteit

Het wegvervoer is nog steeds goed voor ongeveer een kwart van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU. Om de ambitie van Europa om tegen 2050 klimaatneutraal te worden te verwezenlijken, moeten de emissies van het vervoer tegen die datum met 90 % zijn afgenomen. En om te zorgen voor blijvend commercieel succes is het ook van cruciaal belang dat Europese OEM's, die al sterk investeren in emissievrije technologieën, opnieuw toonaangevend worden op het gebied van producten en technologieën voor emissievrije voertuigen. Emissievrije voertuigen vertegenwoordigen al een aanzienlijk aandeel van de wereldwijde verkoop en zullen het dominante marktsegment worden. Een sterke thuismarkt, ondersteund door passende infrastructuur in alle lidstaten, is van cruciaal belang om dit mogelijk te maken.

Emissienormen

De transitie naar schoon wegvervoer wordt ondersteund door gestaag strenger wordende CO₂-emissienormen voor de fabrikanten van nieuwe auto's, bestelwagens en zware bedrijfsvoertuigen. Deze normen bieden investeerders in de hele waardeketen zekerheid en voorspelbaarheid op lange termijn en voorzien in een voldoende lange overgangperiode om een rechtvaardige transitie mogelijk te maken. Momenteel zijn er bijna 6 miljoen emissievrije voertuigen op de Europese wegen, maar dit aantal moet nog aanzienlijk toenemen om de doelstellingen voor 2035 en 2040 te halen.

De vraag naar batterijelektrische voertuigen is de laatste tijd zwakker dan verwacht. Tussen 2019 en 2023 is de verkoop van dergelijke voertuigen in de EU verzesvoudigd, maar in 2023 en 2024 is hij opnieuw licht gedaald, met 5,6%; ook het marktaandeel is afgenomen van 14,6 tot 13,6 %, en de marktintroductie van betaalbare elektrische automodellen heeft vertraging opgelopen.

Hoewel batterijelektrische voertuigen in januari 2025 een aandeel van 15 % van de verkoopcijfers vertegenwoordigden, tegenover 10,9 % in januari 2024, blijft het risico bestaan dat de emissiedoelstellingen voor personenauto's voor 2025 aanleiding zullen geven tot aanzienlijke boetes. De Commissie zal daarom **snel extra flexibiliteit bieden door middel van een gericht amendement van de CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens**. Als het amendement wordt goedgekeurd, wordt de naleving beoordeeld over de jaren 2025, 2026 en 2027 samen, zodat autofabrikanten **een overschrijding van de streefwaarden in één of twee van deze jaren, mogen compenseren in het andere jaar of de andere jaren**. Dit zal bijdragen tot het behoud van de investeringscapaciteit van de sector, zonder de algemene ambitie van de doelstellingen voor 2025 te verlagen. De Commissie roept de medewetgevers op onverwijld tot een akkoord over dit amendement te komen, aangezien dit de sector zekerheid zou bieden. Zoals vermeld in de politieke richtsnoeren van de Commissie, zorgt de verordening inzake CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens voor voorspelbaarheid voor investeerders en fabrikanten. De Europese Commissie zal vaart zetten achter de voorbereiding van de geplande evaluatie van de verordening. De evaluatie zal gebaseerd zijn op een op feiten gebaseerde analyse, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante technologische ontwikkelingen en het belang van een economisch levensvatbare en sociaal rechtvaardige transitie naar emissievrije mobiliteit.

Kernacties:

Voorstel om de CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens te wijzigen zodat, voor de periode 2025-2027, een overschrijding van de streefwaarden in één of twee jaar, mag worden gecompenseerd in het (de) overige jaar (jaren).

Versnelling van de voorbereidingen voor de geplande beoordeling van de verordening.

De vraag naar emissievrije voertuigen stimuleren

Gebruikers met een laag inkomen ondersteunen via sociale-leaseregelingen

Sociale-leaseregelingen kunnen betaalbare schone mobiliteit voor minder bevoorrechte consumenten ondersteunen en tegelijkertijd de verkoop van emissievrije voertuigen rechtstreeks stimuleren. De Commissie zal **in het eerste kwartaal van 2025 een aanbeveling over vervoersarmoede aannemen waarin de lidstaten worden aangemoedigd om sociale-leaseregelingen in te voeren** voor nieuwe en tweedehands emissievrije voertuigen, **gericht op kwetsbare vervoersgebruikers**, als onderdeel van de uitvoering van hun nationale plannen **in het**

kader van het sociaal klimaatfonds. Sociale-leaseregelingen (en met name regelingen voor het huren of leasen van emissievrije voertuigen die gericht zijn op kwetsbare groepen) vallen ook onder de **richtsnoeren voor de sociale klimaatplannen**, die de Commissie op dezelfde dag als deze mededeling vaststelt.

Emissievrije voertuigen sneller ingang doen vinden in bedrijfswagenparken

Bedrijfswagenparken zijn een belangrijk onderdeel van de Europese voertuigmarkt. Ongeveer 60 % van de auto's die in de EU worden ingeschreven, zijn door bedrijven aangekocht. Het versnellen van het gebruik van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken zal de Europese auto-industrie ten goede komen en de emissies van het vervoer verder doen afnemen. Om te garanderen dat bedrijfswagenparken voldoende gebruik maken van emissievrije voertuigen, is het van cruciaal belang versturende subsidies voor voertuigen op fossiele brandstoffen af te schaffen.

De Commissie is begonnen met de opstelling van een **wetgevingsvoorstel om bedrijfswagenparken koolstofvrij te maken**, dat tot doel heeft maatregelen vast te stellen om de aankoop en het gebruik van emissievrije voertuigen door bedrijven te ondersteunen, zonder onnodige lasten voor kmo's op te leggen, en rekening houdend met criteria inzake onder meer duurzaamheid en veerkracht. Om hier vaart achter te zetten, publiceert de Commissie samen met dit actieplan een **mededeling om bedrijfswagenparken koolstofvrij te maken**, waarin de maatregelen worden geschetst die nationale, regionale en gemeentelijke autoriteiten reeds kunnen nemen om emissievrije voertuigen sneller ingang te doen vinden.

Transportbedrijven spelen een belangrijke rol bij het versnellen van het aandeel emissievrije zware bedrijfsvoertuigen. In het kader van de werkzaamheden met betrekking tot bedrijfswagenparken zal de Commissie ook maatregelen onderzoeken om het gebruik van Europese emissievrije vrachtwagens te versnellen.

Het gebruik van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen versnellen

De komende maanden zal de Commissie een **gerichte wijziging van de Eurovignet-richtlijn vaststellen, zodat emissievrije zware bedrijfsvoertuigen ook na 31 december 2025 volledig worden vrijgesteld van wegehellingen.**

Het concurrentievermogen, de investeringen in emissievrije vrachtwagens en het koolstofvrij maken van het wegvervoer kunnen verder worden gestimuleerd door de interinstitutionele onderhandelingen over de voorgestelde herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen snel af te ronden en deze herziening goed te keuren. Dit zou betekenen dat **emissievrije vrachtwagens dezelfde lading mogen vervoeren als dieselveertuigen.** Daarnaast worden verschillende maatregelen³ voorgesteld om investeringen in efficiënte aanhangwagens te stimuleren door middel van **gunstige toltarieven.**

Ten slotte kan de ombouw van conventionele zware bedrijfsvoertuigen, met name bussen, naar een elektrische aandrijflijn een kosteneffectieve bijdrage leveren aan het koolstofvrij maken van het wagenpark. De Commissie zal **in het kader van de VN/ECE steun verlenen voor de**

³ COM(2023)189, Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, Richtlijn 1999/37/EG van de Raad en Richtlijn (EU) 2019/520 wat betreft de CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen met aanhangwagens.

opstelling van een verordening waarbij de typegoedkeuring van dergelijke omgebouwde voertuigen op mondiaal niveau wordt geharmoniseerd.

De Commissie onderzoekt ook maatregelen om het gebruik van **in Europa geproduceerde schone bussen** te ondersteunen, onder meer door steun voor de conversie van wagenparken en de aanpassing van depots, een betere bundeling van de vraag of afschrijvingsregels voor gemeenten.

De stimuleringsregelingen van de lidstaten voor consumentenaankopen beter coördineren

Voor de klant is de prijs meestal een van de belangrijkste factoren bij de aankoop van een nieuwe auto. De aanpak om het gebruik van emissievrije voertuigen te stimuleren, verschilt van lidstaat tot lidstaat, zelfs tussen lidstaten met een vergelijkbaar niveau van markt maturiteit voor schone mobiliteit. Deze stimulansen worden ook vaak aangepast, waardoor de zekerheid voor consumenten, bedrijven en investeerders afneemt. Er zijn belangrijke lessen getrokken met betrekking tot de effectiviteit van dergelijke regelingen, waardoor het ontwerp van de regelingen kan worden geoptimaliseerd en steun kan worden verleend voor een meer milieuvriendelijke, duurzame en strategisch veerkrachtige Europese productie. Er is behoefte aan een meer gecoördineerde aanpak op Europees niveau. De Commissie zal onverwijld met de **lidstaten** beginnen samenwerken om goede praktijken en ervaringen met betrekking tot **stimuleringsregelingen** voor consumenten uit te wisselen. In het kader van deze werkzaamheden zal een instrumentarium worden vastgesteld met opties voor stimuleringsregelingen die zodanig zijn ontworpen dat zij economisch efficiënt en budgettair duurzaam zijn en zijn afgestemd op de maturiteit van de markten in kwestie, en zal worden gekeken naar mogelijkheden voor stimuleringsregelingen op EU-niveau. De resultaten van de besprekingen zullen worden verwerkt in een **aanbeveling van de Commissie**, waarin ook EU-financieringsbronnen zullen worden aangewezen die door de lidstaten kunnen worden gebruikt om dergelijke stimulansen te ondersteunen.

Kernacties:

Aanbeveling over vervoersarmoede (eerste kwartaal van 2025), met inbegrip van sociale-leaseregelingen.

Mededeling (eerste kwartaal 2025) en wetgevingsinitiatief (eind 2025) voor het koolstofvrij maken van bedrijfswagenparken.

Andere acties:

Gerichte wijziging van de Eurovignet-richtlijn om de volledige vrijstelling van wegenheffingen voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen te verlengen (tweede kwartaal 2025).

De interinstitutionele onderhandelingen over de herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen afronden.

Aanbeveling inzake fiscale en niet-fiscale stimulansen aan de vraagzijde (2026).

De uitrol van oplaadinfrastructuur versnellen

De beschikbaarheid van infrastructuur voor elektrisch laden of voor het tanken van waterstof is een van de voorwaarden voor het gebruik van emissievrije voertuigen; voor het concurrentievermogen van de Europese autosector is het dus van cruciaal belang dat er investeringen in de infrastructuur worden gedaan. Niet alle lidstaten en regio's beschikken echter over evenveel laadinfrastructuur. Hier moet verandering in komen.

Bestaande wetgeving ten uitvoer leggen

De Commissie zal **gerichte technische steun ter beschikking stellen van de lidstaten** via het instrument voor technische ondersteuning van de uitvoering van de geplande acties in de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) en de richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD).

De faciliteit voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIF) is een effectief en efficiënt instrument gebleken om de uitrol van oplaad- en waterstofinfrastructuur te ondersteunen. In het kader van de infrastructuurfaciliteit voor alternatieve brandstoffen zal in 2025 en 2026 al 570 miljoen EUR beschikbaar worden gesteld voor projecten voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met bijzondere aandacht voor zware bedrijfsvoertuigen.

In het **investeringsplan voor duurzaam vervoer**, dat in de loop van 2025 zal worden vastgesteld, zal de Commissie aanvullende voorstellen doen voor maatregelen om belemmeringen voor het opschalen van de financiering van oplaadinfrastructuur weg te nemen.

Toegang tot het net

Vertragingen in netaansluitingen vormen vaak een groot knelpunt dat de uitrol van oplaadinfrastructuur belemmert, met name voor grotere openbare laadparken en de laders met een hoog vermogen die nodig zijn voor zware bedrijfsvoertuigen. Er zijn al verschillende prioritaire acties op het gebied van nettoegang in uitvoering of gepland in het kader van het EU-actieplan voor netwerken (onder meer om te zorgen voor grotere transparantie inzake nethostingcapaciteit en om netbeheerders te ondersteunen bij het anticiperen op de vraag naar opladen) en in het netwerkpakket en het actieplan voor elektrificatie die zijn aangekondigd voor het eerste kwartaal van 2026.

De Commissie komt **binnenkort met richtsnoeren en aanbevelingen aan de lidstaten over het verkorten van de wachttijd voor de aansluiting van oplaadpunten op het net en de prioritaire behandeling ervan**, op basis van beste praktijken van de lidstaten. De Commissie beveelt **de lidstaten ook aan ervan uit te gaan dat laadstations, de aansluiting ervan op het net, het net zelf en opslagactiva van groot openbaar belang zijn in het kader van vergunningsprocedures**. De Commissie zal beoordelen of die veronderstelling een verplichting moet worden. De lidstaten moeten voorrang geven aan projecten die gunstig zijn voor de transitie naar schone energie en de efficiëntie van het elektriciteitssysteem, met inbegrip van oplaadpunten.

De Commissie zal **tegen de zomer van 2025 richtsnoeren uitbrengen waarin de voorwaarden voor het toestaan van anticiperende investeringen in netprojecten worden vastgesteld**. Zo kan bij de netplanning worden ingespeeld op de toekomstige behoeften van de oplaadinfrastructuur.

De richtlijn hernieuwbare energie machtigt de lidstaten reeds om plannen vast te stellen om specifieke infrastructuurgebieden aan te wijzen voor de integratie van hernieuwbare-energieprojecten in het elektriciteitssysteem, waardoor snellere vergunnings- en planningsprocedures mogelijk zijn. Tegen deze achtergrond **moeten netwerken in gebieden die relevant zijn voor het initiatief voor Europese schone vervoerscorridors door de lidstaten worden beschouwd als vergelijkbaar** met gebieden voor de versnelde uitrol van infrastructuur voor hernieuwbare energie. De Commissie zal verdere aanbevelingen terzake opstellen.

Oplaainfrastructuur voor bedrijfsvoertuigen

Een kritiek actiegebied is oplaainfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen, in depots en langs belangrijke snelwegcorridors. Investerings in infrastructuur zullen ertoe leiden dat schone zware bedrijfsvoertuigen sneller ingang vinden, ook bij de klanten van het goederenvervoer.

De Commissie zal met de lidstaten samenwerken aan een **initiatief voor Europese schone vervoerscorridors** dat de uitrol van oplaadhubs voor zware bedrijfsvoertuigen langs belangrijke logistieke corridors in het TEN-T als kritieke infrastructuur zal versnellen, onder meer in de bijbehorende stedelijke knooppunten en hun multimodale goederenterminals. Dit initiatief zal worden uitgevoerd in het kader van het coördinatie-instrument voor concurrentievermogen dat in het kompas voor concurrentievermogen⁴ is gepresenteerd, en zal gericht zijn op het stroomlijnen van vergunningen, het aantrekken van financiering om het risico van investeringen te verminderen en het koppelen van de bepalingen voor specifieke prioritaire netgebieden in het kader van de richtlijn hernieuwbare energie. Het doel is om in 2025 voor het eerst effect te sorteren. De Commissie zal ook nagaan hoe de afgifte van **vergunningen voor niet-netgekoppelde laadstations voor zware bedrijfsvoertuigen kan worden versneld**, bijvoorbeeld door het wijzigen van bestemmingsplannen, teneinde expliciete steun te verlenen voor het laden van zware bedrijfsvoertuigen langs TEN-T-corridors. Het is ook belangrijk na te gaan welk type steun moet worden verleend aan exploitanten van depots en openbare laadpunten voor de installatie van lokale elektriciteitsopslag, bijvoorbeeld financiering of technische bijstand.

Slim en bidirectioneel laden

Aangezien steeds meer gebruik wordt gemaakt van hernieuwbare energie en elektrische eindtoepassingen, zal de behoefte aan flexibiliteit aanzienlijk toenemen. Slim en bidirectioneel opladen kan de belasting van het net helpen verlichten en de efficiënte integratie van elektrische voertuigen in het elektriciteitssysteem ondersteunen, en tegelijk de energiekosten voor voertuiggebruikers doen dalen.

De lidstaten moeten daarom een kader tot stand brengen dat bevorderlijk is voor slim en bidirectioneel opladen. De richtlijn betreffende de opzet van de elektriciteitsmarkt bevat reeds instrumenten waarmee de lidstaten slim en bidirectioneel laden kunnen ondersteunen. Zij moeten ervoor zorgen dat distributiesysteembeheerders eerlijke nettarieven hanteren en vermijden dat opgeslagen energie, ook in de batterijen van elektrische voertuigen, dubbel wordt belast. Meer in het algemeen kunnen de lidstaten een businesscase voor bidirectioneel laden creëren door middel van een passende belasting op elektriciteit. **De Commissie zal de uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten vergemakkelijken en een nieuwe netcode inzake vraagresponsoptellen (eerste kwartaal 2026)**, die zal zorgen voor volledige marktparticipatie van verschillende flexibiliteitsdiensten, waaronder bidirectioneel laden.

Voorts zal de Commissie in het kader van de typegoedkeuring beoordelen welke behoefte er is aan elektrische voertuigen die klaar zijn voor slim en bidirectioneel laden. Zij zal een testomgeving voor regelgeving voor V2G-proefprojecten opzetten om regelgevende, technische en marktuitdagingen aan te pakken alvorens deze techniek op grote schaal wordt uitgerold.

⁴ Het instrument voor de coördinatie van het concurrentievermogen zal investeringen en beleidsmaatregelen op het gebied van concurrentievermogen op EU- en nationaal niveau coördineren en proefprojecten ontwerpen voor grensoverschrijdende projecten op geselecteerde sleutelgebieden met een duidelijke meerwaarde voor het concurrentievermogen van Europa.

Kernacties:

Initiatief voor Europese schone vervoerscorridors (derde kwartaal 2025).

570 miljoen EUR beschikbaar stellen in het kader van de infrastructuurfaciliteit voor alternatieve brandstoffen in 2025 en 2026.

Richtsnoeren en aanbeveling van de Commissie betreffende de verkorting van de procedures voor netaansluiting en de prioritering van netaansluitingen.

Richtsnoeren met betrekking tot anticiperende netwerkinvesteringen (tweede kwartaal 2025).

Andere acties:

Steun aan de lidstaten voor de uitvoering van AFIR en EPBD via het instrument voor technische ondersteuning.

De lidstaten ondersteunen bij het opzetten van kaders die bevorderlijk zijn voor slim/bidirectioneel opladen, en de uitwisseling van beste praktijken vergemakkelijken.

Particuliere financiering aantrekken

Zoals aangekondigd in de Clean Industrial Deal zal in het kader van **InvestEU** ongeveer 50 miljard EUR aan extra investeringen worden vrijgemaakt ter ondersteuning van belangrijk EU-beleid, waarbij een prominente rol is weggelegd voor de EIB-groep. Dit kan verdere steun voor schone technologie en schone mobiliteit omvatten, onder meer in de hele waardeketen van de auto-industrie, om te helpen bij het opschalen van de investeringen of het versterken van het investeringsscenario voor de nodige grootschalige investeringen.

Het consumentenvertrouwen versterken

De Commissie zal de **richtlijn betreffende de etikettering van auto's** in 2026 herzien, naar aanleiding van de evaluatie die in de eerste helft van 2025 zal worden gepubliceerd, om consumenten te helpen bij het maken van duurzame keuzes en bij te dragen aan de doelstelling om het gebruik van emissievrije voertuigen te bevorderen. Dit kan bijvoorbeeld door **informatie op te nemen over het koolstofgehalte van belangrijke materialen die in het voertuig zijn gebruikt**.

Er zij op gewezen dat, afhankelijk van het land, 75 tot 90 % van de consumenten alleen tweedehands voertuigen koopt. Wat emissievrije tweedehandsvoertuigen betreft, maken consumenten zich zorgen over **de gezondheid en de repareerbaarheid van de batterijen**. **Om het vertrouwen van de consument in batterijelektrische voertuigen te versterken, zal de Commissie de bredere kwestie van de repareerbaarheid van batterijen beoordelen en regelgevingsmaatregelen nemen** om de toegang tot informatie over de gezondheid van de batterijen in het batterijpaspoort en tot informatie over de repareerbaarheid en het onderhoud van de batterijen te waarborgen.

De bruikbaarheid van oplaadinfrastructuur verbeteren

Het is belangrijk dat consumenten de laadtarieven op transparante wijze kunnen vergelijken en over volledige informatie over de beschikbare infrastructuur kunnen beschikken. Op dit moment kan dit nog steeds moeilijk zijn en kunnen de tarieven aanzienlijk verschillen van het ene oplaadpunt tot het andere. De AFIR verplicht exploitanten van oplaadpunten reeds om alle relevante gegevens kosteloos uit te wisselen. **In het kader van de evaluatie van de AFIR in 2026**

zal de Commissie opties onderzoeken om de prijstransparantie op openbare laadpunten verder te versterken, rekening houdend met relevante marktontwikkelingen.

Kernacties:

Regelgevingsmaatregel om de toegang tot informatie over de gezondheid van batterijen in het batterijpaspoort te waarborgen tegen het derde kwartaal van 2026.

Regelgevingsmaatregel om de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie voor batterijen te waarborgen in het derde kwartaal van 2025.

Herziening van de AFIR, in 2026, om na te gaan hoe de prijstransparantie bij openbare laadpunten verder kan worden versterkt.

Andere actie:

Herziening van de richtlijn inzake de etikettering van auto's in 2026, zodat de consument beter wordt geïnformeerd.

2.3 Concurrentievermogen en veerkracht van de toeleveringsketen

De Europese auto-industrie dreigt aanzienlijke marktaandeelen te verliezen als gevolg van haar beperkte concurrentievermogen op het gebied van emissievrije voertuigtechnologie en productiecapaciteit, en heeft te kampen met een aanzienlijke kostenkloof voor kritieke componenten, met name batterijen. Batterijen, die goed zijn voor 30 tot 40 % van de meerwaarde van een typische elektrische personenauto, zijn van cruciaal belang voor toekomstige werkgelegenheid en waardecreatie. Europa heeft behoefte aan kosteneffectieve binnenlandse productie van batterijcellen, met inbegrip van de bijbehorende toeleveringsketen, om zich te wapenen tegen schokken en crises in de toelevering en om zijn economische soevereiniteit te beschermen. De EU-productiecapaciteit moet tegemoetkomen aan een groot gedeelte van de vraag naar batterijcellen en moet Europese meerwaarde creëren in de volledige toeleveringsketen, waaronder de productie van actief anodemateriaal, actief cathodemateriaal en precursoren daarvan, en andere relevante componenten van batterijen. Dit vereist ook investeringen van Europese spelers in de mijnbouw en raffinage van batterijmateriaal in Europa of daarbuiten. De doelstelling voor 2030 is het bereiken van een Europese meerwaarde van meer dan 50 % in de hele waardeketen.

Productie van batterijen — “Battery Booster”

Om ervoor te zorgen dat in Europa geproduceerde batterijcellen en componenten op korte termijn kostenconcurrerend worden, wordt in dit actieplan een “battery booster”-pakket gepresenteerd. Financiering is een belangrijk onderdeel van dat pakket. De Commissie heeft al aangekondigd tot 3 miljard EUR van het **Innovatiefonds** in te zetten voor de productie van batterijen voor elektrische voertuigen. De eerste oproep tot het indienen van voorstellen voor 1 miljard EUR werd op 3 december 2024 gelanceerd. De sector profiteert ook van een aanvulling van 200 miljoen EUR InvestEU-middelen uit het Innovatiefonds, ter ondersteuning van innovatieve projecten in de waardeketen voor Europese batterijproductie; om het hoofd te bieden aan financiële uitdagingen voorziet de EIB-groep in aanvullende risicodragende kredieten voor de periode 2025-2027. De Commissie zal de komende twee jaar 1,8 miljard EUR beschikbaar stellen voor de ondersteuning van batterijfabrikanten in de EU, waarbij middelen uit het Innovatiefonds worden vrijgemaakt. De Commissie zal in dit verband de mogelijkheden onderzoeken om de uitbreiding van de Europese productielijnen te financieren.

De Commissie zal kijken naar **rechtstreekse productiesteun van de EU voor bedrijven die batterijen produceren in de EU**. De EU-steun kan worden gecombineerd met staatssteun. In dat verband werkt de Commissie aan een nieuw kader voor schone industriële staatssteun dat de staatssteunregels zal vereenvoudigen, met name om te zorgen voor voldoende productiecapaciteit

voor schone technologie in Europa, met inbegrip van batterijen en de belangrijkste componenten daarvan. De Commissie raadpleegt momenteel de lidstaten en belanghebbenden over een ontwerp van dit kader.

Om de Europese meerwaarde te vergroten, **zou de steun beschikbaar kunnen zijn voor buitenlandse spelers als Europese bedrijven met hen partnerschappen zijn aangegaan** die zorgen voor het delen van vaardigheden, knowhow, technische expertise en technologie, en voor voldoende meerwaarde voor de EU.

Bij het opzetten van dergelijke financieringsinstrumenten zullen **niet-prijsgerelateerde criteria, zoals weerbaarheidsvereisten, in aanmerking worden genomen, zowel voor financiering door de EU als voor financiering door de lidstaten.**

De eisen inzake Europese inhoud voor batterijcellen en -componenten in elektrische voertuigen die in de EU worden verkocht, zullen aan bod komen in toekomstige wetgeving, met inbegrip van de wet ter versnelling van de industriële decarbonisatie en de wet op de circulaire economie, overeenkomstig de internationale wettelijke verplichtingen van de Unie. Deze eisen zullen de verwachte geleidelijke opschaling van Europese productiecapaciteit weerspiegelen.

Het nieuwe staatssteunkader zal de lidstaten de mogelijkheid bieden om particuliere investeerders verder te stimuleren door de risico's van investeringen in projectportefeuilles te verminderen. De lidstaten kunnen ook fiscale stimulansen invoeren in de vorm van versnelde afschrijving, met inbegrip van onmiddellijke uitgaven, voor de aankoop van apparatuur voor schone technologie die nodig is voor de transitie naar een klimaatneutrale economie.

De Commissie zal nagaan of de Europese productie van batterijen tijdens de kritieke scale-upfase nog op andere manieren kan worden ondersteund, onder meer door op verzoek richtsnoeren te verstrekken over mogelijkheden voor nauwere samenwerking tussen spelers in de batterijsector, in overeenstemming met de mededingingsregels van de EU. De Commissie zal beoordelen hoe en in welke mate normalisering, met name met betrekking tot het ontwerp van batterijen, het Europese batterij-ecosysteem kan helpen om schaalvoordelen te behalen. De Commissie zal ook zo spoedig mogelijk duidelijkheid verschaffen over een eenvoudige methode om de koolstofvoetafdruk van batterijen te berekenen.

Grondstoffen voor batterijen en raffinage

Europese spelers in de autosector hebben behoefte aan betrouwbare en veilige toegang tot goedkope grondstoffen en geraffineerde materialen. Tegelijkertijd moet de meerwaarde van deze activiteiten zich in Europa bevinden.

In maart 2025 zal de Commissie, via de verordening kritieke grondstoffen (CRMA), een lijst van strategische projecten presenteren die in de eerste plaats betrekking hebben op de productie van grondstoffen voor batterijen in alle stadia van de waardeketen. Dergelijke projecten zullen profiteren van gestroomlijnde vergunningsprocedures en toegang tot financiering, en afnameovereenkomsten zullen worden vergemakkelijkt. Tegelijkertijd ondersteunt de Commissie gezamenlijke investeringen in de waardeketen voor kritieke grondstoffen via haar 14 strategische partnerschappen op het gebied van grondstoffen, gaande van Chili tot de Democratische Republiek Congo⁵. De Commissie lanceert in 2025 de eerste oproepen in het kader van het platform voor de

⁵ Het strategisch partnerschap tussen de EU en Canada heeft bijvoorbeeld ongeveer 10 miljard EUR wederzijds versterkende investeringen in de toeleveringsketen voor batterijen opgeleverd.

bundeling van vraag en aanbod van bepaalde kritieke grondstoffen. Dit zal de beschikbaarheid van kritieke grondstoffen en de markttransparantie vergroten.

Maar er is meer nodig. In de Clean Industrial Deal heeft de Commissie aangekondigd in 2026 een centrum voor kritieke grondstoffen te zullen oprichten om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Bovendien staat de Europese Commissie klaar om **gezamenlijke investeringen van de particuliere sector in de stroomopwaartse waardeketen te faciliteren**, zodat de deelnemende spelers in de autosector kunnen profiteren van goedkopere grondstoffen tegen een aanzienlijk kleiner risico.

De gestroomlijnde vergunningsprocedures voor batterijgrondstoffen en raffinageprojecten mogen niet beperkt blijven tot de reeds vastgestelde strategische projecten, maar moeten ruimer worden toegepast. De Commissie moedigt de lidstaten en regionale autoriteiten aan om gestroomlijnde procedures toe te passen op alle binnenlandse projecten in de toeleveringsketen voor batterijgrondstoffen.

De Commissie zal nagaan in welke mate extra steun voor risicovolle projecten op het gebied van raffinage en verwerking van batterijgrondstoffen (bv. downstream van lithiumcarbonaat) nuttig kan zijn. De Commissie zal de openbare financiële instellingen aansporen om garantieovereenkomsten, overeenkomsten voor afnamericobeperking en andere langetermijncontracten te sluiten in de volledige toeleveringsketen van grondstoffen voor batterijproductie.

De circulariteit van de toeleveringsketen van de autosector bevorderen

De transitie naar een circulaire economie is cruciaal om de afhankelijkheid op het gebied van grondstoffen te doen afnemen en de strategische autonomie en veerkracht van de toeleveringsketen van de autosector, met inbegrip van het Europees batterijecosysteem, te versterken. De batterijverordening vormt het kader hiervoor. De businesscase voor een uitgebreide recyclingwaardeketen in Europa moet echter verder worden versterkt. Er zijn aanzienlijke investeringen nodig in de recyclingcapaciteit, zowel wat voorbehandeling als wat nabehandeling betreft, er moeten meer geavanceerde recyclingtechnologieën worden ontwikkeld, en de beschikbaarheid van te recycleren materiaal (afgedankte batterijen en metaalschroot van goede kwaliteit) moet worden gewaarborgd. De Commissie zal dan ook **nagaan welke financiële steun kan worden verleend voor faciliteiten voor recycling van afgedankte auto's en batterijen.**

De Commissie zal onderzoeken of verdere maatregelen nodig zijn om de samenwerking binnen de sector op het gebied van grondstoffenrecycling te versterken, in overeenstemming met de mededingingsregels van de EU. Daarvoor zal zij weldra een feitenonderzoek starten om input van marktdeelnemers te verzamelen.

Om het milieu te beschermen tegen gevaarlijke afvalstoffen, stelt de Commissie, samen met dit actieplan, een besluit vast onder de kaderrichtlijn afvalstoffen, waarin wordt verduidelijkt dat zwarte massa, wanneer zij afval wordt, als gevaarlijke afvalstof wordt ingedeeld. Dit zal leiden tot **betere controle op zendingen zwarte massa, en met name tot een verbod op de uitvoer ervan naar niet OESO-landen.** Betere toegang tot de zwarte massa van batterijen zal ook de recycling van batterijen een boost geven. Aanvullende maatregelen om zendingen binnen de EU te vergemakkelijken en verdere uitvoerbeperkingen op te leggen, zullen in overweging worden genomen.

Ten slotte zullen de circulariteit in de autosector en de beschikbaarheid van secundair materiaal en betaalbare gebruikte reserveonderdelen verbeteren als de **medebeslissingsprocedure over de verordening inzake autowrakken** snel wordt afgerond.

De Europese componentenproductie bevorderen

Om de Europese productie van essentiële voertuigcomponenten te stimuleren, zal alle overheidssteun voor de autosector afhankelijk worden gesteld van veerkrachts- en duurzaamheidscriteria, die in het vierde kwartaal van 2025 zullen worden voorgesteld in het kader van de wetgeving inzake een versnelling van industriële decarbonisatie. De Commissie zal nagaan of dergelijke criteria ook kunnen worden toegepast bij particuliere aanbestedingen. Deze aanpak is ook essentieel gezien de groeiende vraag naar voertuigcomponenten in de defensiesector, waar stabiele en veilige leveringen van kritieke onderdelen van het allergrootste belang zijn. Door meer voertuigcomponenten zelf te produceren, loopt Europa ook minder veiligheidsrisico's en wordt de integriteit van kritieke systemen gewaarborgd. Om redenen van economische veiligheid is dit ook belangrijk voor componenten van elektrische aandrijflijnen en voor andere belangrijke componenten van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen.

Kernacties:

Uitgebreid pakket “Battery Booster”: steun voor batterijproductie in het kader van het Innovatiefonds, waarbij rechtstreekse productiesteun van de EU voor bedrijven die batterijen produceren in de EU wordt overwogen, eventueel in combinatie met staatssteun, niet-prijsgelateerde criteria en eisen inzake Europese inhoud, overeenkomstig de internationale wettelijke verplichtingen van de Unie.

Gezamenlijke investeringen van de particuliere sector in de stroomopwaartse waardeketen vergemakkelijken.

Andere acties:

De medebeslissingsprocedure over de verordening inzake autowrakken snel afronden.

Financiële steun voor faciliteiten voor de recycling van afgedankte auto's en batterijen overwegen.

Verdere steun om recycling te versterken.

Veerkrachts- en duurzaamheidscriteria voor cruciale voertuigcomponenten.

2.4 Vaardigheden en sociale dimensie

Recente verschuivingen van productie en vraag in de wereldeconomie, en economische schokken en geopolitieke risico's en onzekerheden hebben een aanzienlijke invloed gehad op de werkgelegenheid in de autosector in de EU. In de komende jaren wordt nog meer banenverlies verwacht. Bovendien vormen tekorten aan vaardigheden en discrepanties tussen de vraag naar en het aanbod van vaardigheden een groot probleem in de autosector, samen met de vergrijzende beroepsbevolking en de dringende noodzaak om nieuwe profielen met passende vaardigheden aan te trekken en op te leiden. De sociale partners spelen een centrale rol bij het anticiperen op en beheren van veranderingen, en collectieve arbeidsovereenkomsten kunnen een oplossing bieden voor de werkgelegenheids- en sociale gevolgen van de uitdagingen waarmee de autosector wordt geconfronteerd.

Momenteel zijn er diverse initiatieven op EU-niveau die kunnen helpen bij het aanpakken van deze problemen, met name financiering van het Europees Sociaal Fonds Plus (ESF+) en het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering voor ontslagen werknemers (EGF). De initiatieven voor de ontwikkeling van vaardigheden, zoals het pact voor vaardigheden en de alliantie voor vaardigheden in de autosector, helpen werknemers om zich voor te bereiden op de ingrijpende transitie in de sector. Maar er is meer nodig.

De Commissie zal een **waarnemingscentrum voor rechtvaardige transitie** oprichten om relevante gegevens op te stellen en te verzamelen, met inbegrip van prognoses van werkgelegenheidstendensen in de volledige waardeketen van de auto-industrie en op sectoraal en regionaal niveau. In combinatie met gegevens over de demografische structuur van de beroepsbevolking wordt het hierdoor mogelijk om te bepalen op welke “hotspots” zich in de toekomst arbeidsmarktverstoringen zullen voordoen en kan toekomstgericht worden ingegrepen om deze problemen aan te pakken.

Om te garanderen dat werknemers die door de transitie worden getroffen, beter worden ondersteund, zal de Commissie in het voorjaar van 2025 een **gerichte wijziging van de EFG-verordening voorstellen om de toepassing ervan te versnellen en te verbreden**. Het

toepassingsgebied van het EFG zal worden uitgebreid tot steun aan bedrijven in herstructureringsprocessen, om werknemers te beschermen tegen het risico van werkloosheid. Dit kan ertoe leiden dat de beschikbare middelen eerder worden vrijgemaakt. Tegelijkertijd werkt de Commissie, in overleg met de sociale partners, aan een routekaart voor hoogwaardige banen, die tegen het einde van het jaar zal worden gepubliceerd.

Om de lidstaten en de sectorale partners te helpen nog beter gebruik te maken van de mogelijkheden van het **ESF+**, zal de Commissie actief samenwerken met de sociale partners en de lidstaten om de aandacht te vestigen op de mogelijkheden die het ESF+ biedt, en om actoren samen te brengen. Dit omvat steun voor werknemers die op zoek zijn naar banen in andere sectoren dan de autosector en die zich willen omscholen. Voorts zal de tussentijdse evaluatie van het ESF+ worden aangegrepen om de lidstaten te stimuleren meer geld uit andere programma's te gebruiken voor de autosector, onder meer door een mogelijke wijziging van de ESF+-verordening.

In overeenstemming met de Unie van vaardigheden zal **het kader voor initiatieven inzake sectorale vaardigheden in strategische industrieën die de Clean Industrial Deal mogelijk maken, worden versterkt**. In 2026 zal gerichte steun via Erasmus+-subsidies van maximaal 90 miljoen EUR beschikbaar worden gesteld voor de relevante grootschalige partnerschappen voor vaardigheden, met inbegrip van het grootschalig partnerschap voor vaardigheden in de auto-industrie in het kader van het pact voor vaardigheden.

Kernacties:

Europees Waarnemingscentrum voor rechtvaardige transitie.

Wetswijzigingen in de EFG- en ESF+-verordeningen.

2.5 Onze markttoegang verbeteren, zorgen voor een gelijk speelveld en onze economische veiligheid garanderen

De autosector is een wereldwijde industrie. Uitvoer, invoer en investeringen spelen een sleutelrol voor het concurrentievermogen van de EU-industrie. Toegang tot markten buiten de EU, een gelijk speelveld ten opzichte van overzeese concurrenten en een geschikt ondernemings- en regelgevingsklimaat zijn van cruciaal belang voor het succes van de sector. Daartoe zal de EU verschillende prioritaire acties ondernemen die specifiek zijn voor de autosector.

Diversificatie van de inkoop, veiligstelling van de toegang tot de markten van derde landen en verbetering van de economische veiligheid

De Commissie is vastbesloten haar vrijhandelsovereenkomsten en wederzijds voordelige internationale partnerschappen voort te zetten om de markttoegang en de inkoopmogelijkheden voor de Europese auto-industrie te verbeteren, met name voor kritieke materialen. De Commissie zal de doeltreffendheid van voor auto's relevante disciplines in handelsovereenkomsten evalueren en, indien nodig, samenwerken met handelspartners om de convergentie van de regelgeving op basis van internationale normen voort te zetten. De Commissie zal, samen met belanghebbenden, gebruikmaken van alle mogelijkheden om de sector beter te ondersteunen door middel van andere vormen van betrokkenheid, zoals overeenkomsten inzake wederzijdse erkenning, strategische partnerschappen inzake kritieke grondstoffen of partnerschappen voor schone handel en investeringen. Zoals aanbevolen in het Draghi-verslag, zal de Commissie de harmonisatie van

technische voorschriften voor voertuigen blijven bevorderen op mondiaal niveau (VN/ECE) en in bilaterale handelsovereenkomsten.

Pakket voor een gelijk speelveld

De Commissie zal zorgen voor voortdurende verbeteringen van het gelijke speelveld door middel van een versterkt instrumentarium, bestaande uit de volgende elementen:

Oorsprongsregels

De preferentiële oorsprongsregels bepalen de voorwaarden waaronder producten in aanmerking komen voor een nulrecht of verlaagd recht in handelsovereenkomsten en autonome preferentiële regelingen. Zij streven naar een evenwicht tussen uitvoer- en invoerdoelstellingen, die ook moeten worden geanalyseerd in termen van cumulatie van toeleveringsketens. De Commissie zal met de industrie en de lidstaten overleggen over de **aanpak die wordt toegepast op preferentiële oorsprongsregels**, om ervoor te zorgen dat zij het concurrentievermogen van de EU-autosector op lange termijn ondersteunen.

De Commissie zal zich buigen over de vaststelling van **specifieke oorsprongsregels in handelsbeschermingsmaatregelen** voor het ecosysteem van elektrische voertuigen, als instrument om spelers die betrokken zijn bij oneerlijke praktijken ervan te weerhouden faciliteiten op te richten in derde landen en met name in landen die preferentiële toegang tot de EU-markt genieten.

Handelsbeschermingsinstrumenten

De Commissie heeft compenserende rechten ingesteld tegen de invoer van Chinese elektrische voertuigen om oneerlijke handelspraktijken aan te pakken en blijft bereid een onderzoek naar ontwijking in te stellen indien zij voldoende aanwijzingen ontvangt van ontwijkingpraktijken die de doeltreffendheid van de maatregel ondermijnen. Daarnaast blijft de Commissie bereid tot voortzetting van haar samenwerking met individuele producenten met betrekking tot prijsverbintenissen voor de compenserende maatregelen ten aanzien van batterijvoertuigen uit China, overeenkomstig de antisubsidiebasisverordening.

De Commissie is ook vastbesloten gebruik te maken van **handelsbeschermingsinstrumenten** en de **verordening buitenlandse subsidies** om oneerlijke praktijken verderop in de toeleveringsketen te onderzoeken, waar nodig ook in het segment batterijen en onderdelen.

De bijdrage van buitenlandse investeringen aan het Europese concurrentievermogen versterken

De Commissie zal ervoor zorgen dat buitenlandse investeringen in de autosector sterker bijdragen aan het concurrentievermogen van de EU-industrie op lange termijn, haar technologische voorsprong en economische veerkracht, en het scheppen van hoogwaardige banen in de EU. **Derhalve zal de Commissie, in samenwerking met de lidstaten en de industrie, voorwaarden voorstellen voor inkomende buitenlandse investeringen in de autosector om de meerwaarde ervan voor de EU verder te vergroten.** De voorwaarden kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op vereisten voor joint ventures, vereisten inzake hoger management, het faciliteren van overeenkomsten die de behoeften van de EU-industrie ondersteunen (zoals afname- of licentiediensten en royaltyovereenkomsten met buitenlandse partners), het in licentie geven van

technologie of intellectuele eigendom, en verbintenissen om kritieke inputs te leveren. Een van de prioritaire gebieden hiervoor is de toeleveringsketen voor batterijen.

Terwijl er momenteel wordt gewerkt aan buitenlandse investeringen, zullen de Commissie en de lidstaten ervoor zorgen dat buitenlandse directe investeringen worden gebruikt om meerwaarde te creëren in Europa, met name wanneer het om overheidsfinanciering gaat, en zullen duidelijke voorwaarden nodig zijn om de kloof op het gebied van productieknowhow en -deskundigheid te dichten, onder meer door middel van doeltreffende mechanismen voor de overdracht van intellectuele eigendom en vaardigheden, de aanwerving van personeel in de EU en lokale toeleveringsketens.

Vereenvoudigingspakket

Het bestaande regelgevingskader zorgt voor voorspelbaarheid en draagt bij tot de verwezenlijking van onze gemeenschappelijke beleidsdoelstellingen. Dit mag echter geen onnodige lasten en kosten met zich meebrengen voor de industrie, met name voor kmo's in de toeleveringsketen en de aftermarket. In het kader van de agenda voor vereenvoudiging van de regelgeving zal de Commissie, in overleg met de belanghebbenden, actie ondernemen met betrekking tot **een pakket ter vereenvoudiging van de regelgeving voor de auto-industrie**, door de samenhang en consistentie tussen de verschillende regelgevingsvereisten te verbeteren. Voorts is de Commissie vastbesloten om, wanneer zij nieuwe wetgevingsvoorstellen doet, de industrie voldoende tijd te geven om in het productontwikkelingsproces rekening te houden met deze nieuwe regelgevingseisen voor motorvoertuigen. In 2026 wordt een evaluatie uitgevoerd van de verordening betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen (d.w.z. de typegoedkeuringswetgeving), die met name gericht zal zijn op het vereenvoudigingspotentieel.

De handhaving van het regelgevingskader voor motorvoertuigen is belangrijk om een gelijk speelveld te waarborgen en te voorkomen dat de toepasselijke EU-regels over de hele linie worden omzeild. Dit is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de nationale typegoedkeuringsinstanties, maar de Commissie zal met de lidstaten samenwerken om mogelijke lacunes in het regelgevingskader aan te pakken, bijvoorbeeld in regelingen voor de goedkeuring van individuele voertuigen.

Kernacties:

De voorwaarden onderzoeken voor inkomende buitenlandse investeringen in de autosector, ook wanneer het om overheidsfinanciering gaat.

Vereenvoudiging van de regelgeving.

Andere acties:

Voortzetting van onderhandelingen over vrijhandelsovereenkomsten en wederzijds voordelige internationale partnerschappen om de markttoegang en de inkoopmogelijkheden voor de auto-industrie in de EU te verbeteren.

Verdere samenwerking ontwikkelen via partnerschappen voor schone handel en investeringen en strategische partnerschappen om een betere toegang tot mineralen voor batterijen te waarborgen.

Met de industrie en de lidstaten overleggen over de aanpak die wordt toegepast op preferentiële oorsprongsregels in het kader van vrijhandelsovereenkomsten.

De vaststelling van specifieke oorsprongsregels in handelsbeschermingsmaatregelen voor het ecosysteem van elektrische voertuigen onderzoeken.

Toezicht houden op de toepassing van de antisubsidiemaatregel om de Chinese invoer van elektrische voertuigen aan te pakken en, indien gerechtvaardigd, een antiontwijkingsonderzoek instellen.

Waar nodig gebruikmaken van de handelsbeschermingsinstrumenten en de verordening buitenlandse subsidies om oneerlijke praktijken in de marktsegmenten batterijen en onderdelen aan te pakken.

3. Conclusie - volgende stappen

De Commissie zal het Europees Parlement en de Raad in kennis stellen van dit actieplan en de voorgestelde acties en roept hen op een snelle uitvoering van de voorgestelde gerichte wijzigingen mogelijk te maken.

Dit actieplan is gebaseerd op waardevolle input van bedrijven in de autosector, ondernemersverenigingen, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en onderzoekers tijdens dialogen en rondetafelgesprekken, en op input uit de openbare raadpleging⁶. Zorgvuldige monitoring en snelle uitvoering van de voorgestelde maatregelen zijn nu van het allergrootste belang. De Commissie zal met de belanghebbenden blijven samenwerken door regelmatig van gedachten te wisselen over de uitvoering van de in het plan beschreven korte- en middellangetermijnmaatregelen, en om feedback en informatie te verzamelen over recente ontwikkelingen op de markt.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_nl.