

**Bryssel den 6 mars 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**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	6 mars 2025
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2025) 95 final
Ärende:	MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN Handlingsplan för Europas fordonsindustri

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 95 final.

Bilaga: COM(2025) 95 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

Handlingsplan för Europas fordonsindustri

1. Inledning

Fordonsindustrin spelar en central roll för Europas välstånd och är en viktig del av Europas identitet. De europeiska tillverkarna har varit världsledande sedan bilen uppfanns och tillverkar ikoniska märken som sätter höga riktmärken för innovation och spetskompetens. I dag står fordonsindustrin för 1 biljon euro av BNP och en tredjedel av de privata investeringarna i forskning och utveckling i EU, och den sysselsätter direkt eller indirekt 13 miljoner européer. När det gäller nyttofordon står de europeiska lastbilstillverkarna för mer än 40 % av världsmarknaden¹. Den europeiska fordonsindustrins ledande ställning väcker beundran över hela världen.

För närvarande genomgår sektorn en snabbare och mer omfattande strukturomvandling än någonsin. Övergången till ren mobilitet går allt snabbare. Redan 2024 var en av fem sålda bilar i världen eldrivna. Samtidigt innebär den snabba integreringen av digital teknik, såsom AI, programvara, sensor- och kommunikationsutrustning, tillsammans med den ökande betydelsen av digitala tjänster och konnektivitet, stora förändringar i sektorn. **Det är av största vikt att den europeiska fordonsindustrin inte bara navigerar i utan även formar omställningen till utsläppsfria, uppkopplade och alltmer automatiserade fordon.**

Samtidigt som fordonsindustrin står inför denna omställning står den även inför svåra utmaningar när det gäller konkurrenskraften. Den står inför risker i den globala försörjningskedjan och beroendet av råvaru- och batteriimport, ett fortfarande alltför stort beroende av fossila bränslen, hård konkurrens om talanger, kostnadsgap för viktiga insatsvaror och ett alltmer instabilt geopolitiskt sammanhang. Europeiska företag riskerar att hamna på efterkälken när det gäller viktig strategisk teknik såsom batterier, programvara, infotainmentsystem och självkörande fordon. Ofta har de också mindre direkt kontroll över många råvaror, medan utländska konkurrenter ofta har stöd i form av målmedvetna industristrategier och statligt stöd i olika former.

Detta är ett avgörande ögonblick för den europeiska fordonsindustrin. Här krävs beslutsamma åtgärder, och EU är fast beslutet att stödja sektorn i dess omställning.

Det är syftet med denna handlingsplan, som bygger på konkurrenskraftskompassen, given för en ren industri och – under de senaste veckorna – en lång rad samråd under ledning av kommissionens ordförande och flera kommissionsledamöter, i vilka mer än 100 organisationer aktivt deltog². Den innehåller konkreta åtgärder för att bidra till att trygga den europeiska fordonsindustrins globala konkurrenskraft och upprätthålla en stark europeisk produktionsbas genom **åtgärder på fem centrala områden**: 1) innovation och digitalisering, 2) ren mobilitet, 3) konkurrenskraft och resiliens i försörjningskedjan, 4) kompetens och den sociala dimensionen, och 5) lika villkor och företagsklimatet.

2. De fem pelarna i handlingsplanen för fordonsindustrin

2.1 Innovation och digitalisering

För att stå sig i den globala konkurrensen måste den europeiska fordonsindustrin snarast återta sin ledande ställning i omställningen till programvarudefinierade, AI-drivna, uppkopplade och självkörande fordon. Körupplevelsen för både förare och passagerare blir alltmer programvarudefinierad, och nya tillämpningar, såsom automatiserad körning och autonom

¹ Statista Market Insights, januari 2025.

² Dessa samråd, som ägde rum mellan den 30 januari och den 20 februari, kompletterades med ett öppet offentligt samråd, som fick mer än 1 900 svar.

körning, kommunikation och infotainment, spelar en mer central roll. Sådana faktorer blir snabbt viktiga strategiska särdrag där fordonstillverkarna (tillverkare av originalutrustning – OEM-tillverkare) måste utmärka sig, men där de för närvarande riskerar att hamna efter sina utländska konkurrenter.

Främja autonom körning och stärka den inre marknaden för självkörande fordon

Tekniken för autonom körning kommer att vara en avgörande faktor för konkurrenskraften och kommer att stå för en betydande andel av det framtida mervärdet. Den förväntas globalt generera ett mervärde för fordonsindustrin på upp till 400 miljarder euro fram till 2035.

Testmiljöer för autonom körning

I EU är villkoren för att testköra helautomatiska fordon i vägtrafik och för att använda dem i kommersiell trafik mindre gynnsamma än i USA och Kina. Detta ger konkurrenterna i dessa områden ett viktigt försprång.

För att öka marknadsmognaden och kommersialiseringen av självkörande fordon kommer kommissionen att i samarbete med medlemsstaterna snabbt inrätta minst tre **storskaliga gränsöverskridande testmiljöer, tillhörande regulatoriska sandlådor och europeiska automatiserade körkorridorer**. Medelstora städer som är villiga att spela en pionjärroll skulle kunna delta. Dessa testmiljöer kommer att göra det möjligt att i stor skala testa självkörande fordon, både för person- och godstransporter. Kommissionen åtar sig också att fortsätta att undersöka möjligheterna att integrera automatiserade fordon i transportsystemet genom att möjliggöra kommunikation mellan fordon och infrastruktur.

Mot en inre marknad för autonom körning

I dag är regelverket för uppkopplad och autonom mobilitet fragmenterat. Få medlemsstater har nationella trafikregler som tillåter självkörande fordon på deras vägar, vilket blockerar möjligheterna för självkörande fordon på den inre marknaden. Samarbete mellan alla som utvecklar och bygger dessa fordon samt väghållare och infrastrukturförvaltare är avgörande. Det behövs en **mer harmoniserad ram och styrning på EU-nivå** för att tillvarata fördelarna med vår inre marknad och underlätta en snabb utbyggnad av uppkopplad och autonom mobilitet. Kommissionen kommer att vidta åtgärder för att uppnå detta mål.

Kommissionen kommer att prioritera arbetet med att vidareutveckla **regelverket för självkörande fordon**, till att börja med genom att **tillåta godkännande av obegränsade serier av fordon med automatiserade parkeringssystem under 2025 och fler användningsfall** (till exempel godstransporter för fasta sträckor) **under 2026** för att säkerställa deras säkerhet. Dessutom kommer kommissionen att **utarbета bättre regler som bättre stöder förberedande testning av ADS** (automatiska körsystem) **och ADAS** (avancerade förarstödsystem) **på allmänna vägar**. För att testa innovativ ADAS- och ADS-teknik på allmänna vägar i Europa krävs vanligtvis tillstånd som bygger på undantag från nationella regler, vilket kräver flera godkännanden i olika medlemsstater. Kommissionen kommer **i början av 2026 att föreslå harmoniserade godkännandeförfaranden för att möjliggöra alla ADAS- och ADS-tester på allmänna vägar i hela EU**.

Flaggskeppsåtgärder:

Inrätta storskaliga gränsöverskridande testmiljöer för självkörande fordon från och med 2026.

Förbättra regelverket och öka integrationen av den inre marknaden för självkörande fordon i Europa i) med regler om obegränsade serier av fordon med automatiska körsystem senast 2026, ii) harmoniserade regler för testning av ADAS och ADS på allmänna vägar senast 2026, iii) och harmoniserade regler som ska införas i hela EU.

Främja utvecklingen av framtidens europeiska uppkopplade och automatiserade fordon

Chip, programvara och AI är de tre centrala beståndsdelarna i framtidens uppkopplade och automatiserade fordon. De europeiska fordonstillverkarna och fordonsleverantörerna står för 45 % av fordonsindustrins globala investeringar i forskning och utveckling. På detta område utmanas de dock av teknikföretag och nya ”digitalt födda” fordonsaktörer från länder utanför Europa. För att undvika att hamna i nya beroendeställningar och förlora mervärde och arbetstillfällen till andra länder måste **EU bygga upp sin egen industriella kapacitet för den programvara och digital maskinvara som behövs för rena, uppkopplade och automatiserade fordon**. Det handlar bland annat om att säkerställa att sådan programvara och utrustning är utformad för att använda rymdbaserade data och tjänster för navigering, positionsbestämning med hög precision, jordobservation och säker konnektivitet som tillhandahålls av EU:s system Galileo/Egnos, Copernicus respektive snart IRIS.

Europeisk allians för uppkopplade och självkörande fordon

Det behövs ett nära samarbete mellan europeiska aktörer inom ramen för EU:s konkurrensregler för att utveckla gemensamma byggstenar i form av programvara och digital maskinvara. Detta skulle göra det möjligt att uppnå betydande resursbesparingar. Biltillverkarna skulle kunna påskynda den gemensamma teknikutvecklingen och fokusera resurserna på de faktorer som driver fram en differentierad kundupplevelse.

Kommissionen kommer därför att så snart som möjligt lansera en **europeisk allians för uppkopplade och självkörande fordon**, som bygger på det förberedande arbetet inom [initiativet Vehicle of the Future](#), [och de fordonsrelaterade partnerskapen inom Horisont Europa](#), särskilt 2Zero, CCAM och det gemensamma företaget för halvledare. Den kommer att samla en kritisk massa av europeiska aktörer inom fordonsindustrin, inklusive små och medelstora företag, som ska forma utvecklingen av nästa generation fordon med fokus på gemensamma arkitekturelement, gemensamma europeiska byggstenar i form av maskinvara och programvara samt standardisering av dessa. Baserat på en gemensam färdplan för innovation kommer alliansen att genomföra följande viktiga åtgärder:

- ***Utveckla en programvaruplattform för programvarudefinierade fordon:*** Alliansen kommer att utveckla en EU-omfattande, öppen plattform för programvarudefinierade fordon baserad på den senaste programvaran med öppen källkod, samt gränssnitt, standarder och verktyg.
- ***Utveckla en datorarkitektur för programvarudefinierade fordon:*** Autonom körning kräver en avancerad centraliserad datorkapacitet ombord. Alliansen kommer att utveckla en framtidssäker, anpassningsbar, flexibel och energieffektiv datorplattform med realtidsprestanda. Den kommer att integrera mer avancerade processorer, inbegripet AI-chipp,

och samtidigt säkerställa att de programvarudefinierade fordonen förblir skalbara och lätta att uppgradera.

- **Utveckla innovativa AI-lösningar för fordonsindustrin:** Utveckla sektorsspecifika generativa AI-modeller och algoritmer som till exempel möjliggör autonom körning, optimerad drift av uppkopplade fordon i transport- och laddningsinfrastrukturen och effektiv batterihantering eller AI-drivet prediktivt underhåll.
- **Skapa en storskalig distribuerad pilotanläggning 2026/2027:** Anläggningen kommer att fungera som en samarbetsmiljö för industrin för **programvarudefinierade fordon och AI-teknik** och som testmiljö för innovation i applikationsskikt.
- **Påskynda omställningen till autonom körning:** Utveckla och tillhandahålla en ambitiös teknisk färdplan för utvecklingen av komponenter till det gemensamma automatiska körsystemet (programvara och maskinvara).

Alliansen är en kraftfull mekanism för att påskynda den europeiska industrins gränsöverskridande samarbete inom innovation, utveckling och första industriella användning av teknik för uppkopplad och autonom körning. Kommissionen är beredd att på industrins begäran ge vägledning om hur en sammanslagning av fordonsdata för att möjliggöra framsteg med AI inom autonom körning kan göras i enlighet med konkurrenslagstiftningen. Kommissionen kommer också att stödja medlemsstaternas pågående tekniska arbete för att identifiera ett tänkbart viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse för **rena, uppkopplade och självkörande fordon**, samtidigt som den säkerställer att det är tillgängligt för innovativa små och medelstora företag.

Nästa generations batteriteknik

Utländska konkurrenter investerar betydande ekonomiska och mänskliga resurser i forskning och utveckling av framtida batteriteknik, med omfattande statligt stöd. EU lägger ett starkt fokus på batteriinnovation genom Horisont Europa-partnerskapet **BATT4EU**. Detta fokus är fortfarande viktigt. Kommissionen kommer att stödja **hela EU:s värdekedja för nästa generations batterier, inklusive återvinning**, i nära samarbete med partnerskap inom avancerad tillverkning och avancerade material. För åren 2025–2027 kommer den särskilda budgeten för detta att uppgå till omkring 350 miljoner euro, och vara en del av Horisont Europas totala bidrag till fordonsindustrin.

Finansiering inom Horisont Europa

Alliansens verksamhet och nästa generations batteriteknik kommer att stödjas genom gemensamma offentliga och privata investeringar inom ramen för relevanta partnerskap inom Horisont Europa. Programmet kommer att ställa 1 miljard euro till fordonsindustrins förfogande för perioden 2025–2027, inklusive relevanta verksamheter som finansieras via Europeiska innovationsrådet. I framtiden skulle särskilda partnerskap för specifika verksamheter kunna sammanföras i ett särskilt gemensamt företag för fordonsindustrin. Detta påverkar inte paketet med förslag till nästa fleråriga budgetram.

Få fram privata investeringar för att öka innovationen i Europa

Som tillkännagavs i konkurrenskraftskompassen och given för en ren industri kommer kommissionen att samarbeta med EIB-gruppen och privata investerare för att starta ett **TechEU-investeringsprogram** som ska bidra till att överbrygga finansieringsgapet och stödja disruptiv

innovation, stärka EU:s industriella kapacitet och expanderande företag som investerar i innovativ teknik i synergi med Europeiska innovationsrådets relevanta projektportfölj. Inom fordonssektorn skulle TechEU kunna stödja investeringar i forskning, utveckling och innovation inom framtida strategisk teknik, digitalisering, AI-tillämpningar och avancerad tillverkning och utbyggnad av försörjningskedjor för industriell kapacitet. Programmet skulle även kunna stödja OEM-tillverkare, leverantörer och innovativa teknikföretag inom fordonsindustrin i utbyggnaden av strategisk och konkurrenskraftig teknik, inbegripet uppbyggnaden av försörjningskedjan för battericellsteknik.

Flaggskeppsåtgärder:

Inrätta den europeiska alliansen för uppkopplade och självkörande fordon 2025.

Stödja forskning och innovation för uppkopplad och automatiserad mobilitet och för att utveckla nästa generations batteriteknik genom Horisont Europa.

Andra åtgärder:

Samarbeta med EIB-gruppen och den privata sektorn för att starta TechEU-investeringsprogrammet för expanderande företag, bland annat för att bygga upp försörjningskedjan för battericellsteknik.

Cybersäkerhet

Maskinvaru- och programvarukomponenterna i uppkopplade och automatiserade fordon har betydande säkerhetskONSEKVENSER. Kommissionen **kommer att följa upp en pågående bedömning av cybersäkerhetsrisker för uppkopplade fordon enligt NIS 2-direktivet med konkreta åtgärder**, bland annat, vid behov, i regelverket för motorfordon. Den kommer att undersöka olika sätt att bygga upp en europeisk industriell värdekedja för kritiska komponenter. Samtidigt kommer kommissionen, i linje med EU:s strategi för ekonomisk säkerhet, att i dialog med sina internationella partner, särskilt G7, utveckla en gemensam syn på cybersäkerhetsrisker och eventuella åtgärder för att begränsa riskerna i samband med uppkopplade fordon. Detta är viktigt för att undvika ytterligare fragmentering av världsmarknaden. Kommissionen kommer också att utarbeta standarder för ekonomisk säkerhet för att hantera risker i försörjningskedjan, såsom överberoende, vapenisering, överkapacitet, teknikrisker, cybersäkerhets- eller säkerhetsrisker.

Andra åtgärder:

Fortsätta att arbeta för att uppnå en tillräcklig cybersäkerhet utan att hämma innovation och kommersialisering.

Utarbeta standarder för ekonomisk säkerhet.

Tillgång till fordons data, resurser och funktioner

Uppkopplade och digitala fordon kommer att skapa betydande nya inkomstflöden och ekonomiskt värde med hjälp av fordonsdata. Denna möjlighet har i viss utsträckning redan införts genom dataförordningen, som ger tillgång till data från uppkopplade enheter, såsom fordon, på användarnas begäran, och direktivet om förnybar energi, som ger tillgång till batterirelaterade data.

På grund av de uppkopplade motorfordonens många särdrag och deras förutsättningar att skapa nya affärsmöjligheter, bland annat när det gäller dubbelriktad och smart laddning, behövs dock kompletterande åtgärder. Kommissionen kommer därför att **vidta lämpliga åtgärder** för att se till att **hela** fordonsekosystemet kan **utnyttja fördelarna med data från uppkopplade fordon**, särskilt genom tillämpningen av dataförordningen och **vägledningen om fordonsdata** som kommer att offentliggöras när dataförordningen börjar tillämpas. Efter en konsekvensbedömning av dataförordningen kommer kommissionen att överväga ytterligare åtgärder, bland annat ett lagstiftningsförslag om tillgång till fordonsdata och möjligheten att inrätta en europeisk plattform för fordonsdata. Här kommer den också att ta hänsyn till cybersäkerheten, bland annat när det gäller fjärråtkomst till data.

Kommissionen håller också på att bedöma om **EU:s befintliga konkurrensram för vertikala avtal gällande eftermarknaden för fordon** (gruppundantagsförordningen för motorfordon) fortfarande är ändamålsenlig, bland annat mot bakgrund av digitaliseringen.

Flaggskeppsåtgärder:

Lämpliga åtgärder för tillgång till fordons data, funktioner och resurser, inbegripet vägledning om dataförordningen och vid behov ett lagstiftningsförslag om tillgång till fordonsdata.

Översyn av gruppundantagsförordningen för motorfordon och kompletterande riktlinjer.

2.2 Ren mobilitet

Vägtransporter står fortfarande för omkring en fjärdedel av EU:s totala växthusgasutsläpp. För att nå EU:s ambition att bli klimatneutralt senast 2050 måste utsläppen från transporter minskas med 90 % fram till dess. För att säkerställa fortsatta kommersiella framgångar är det också avgörande att europeiska OEM-tillverkare, som redan gör stora investeringar i utsläppsfri teknik, återtar sin ledande ställning är det gäller teknik och produkter avseende utsläppsfria fordon. Utsläppsfria fordon står redan för en betydande andel av den globala försäljningen och kommer så småningom att vara det dominerande marknadssegmentet. En stark hemmamarknad, som stöds av en lämplig infrastruktur inom alla territorier, är avgörande för detta.

Utsläppsnormer

Omställningen till ren mobilitet stöds av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och lätta nyttofordon och för nya tunga fordon, som fastställer successivt högre utsläppsminskningsmål för tillverkare. Dessa standarder ger investerare längs värdekedjan långsiktig säkerhet och förutsägbarhet, och ger samtidigt tillräckligt med ledtid för en rättvis omställning. Det finns för närvarande nästan 6 miljoner utsläppsfria fordon på Europas vägar, men det krävs fortfarande betydligt fler för att uppnå målen för 2035 och 2040.

Efterfrågan på batterielfordon har på senare tid varit svagare än väntat. Efter en sexfaldig ökning från 2019 till 2023 minskade försäljningen av batterielfordon i EU med 5,6 % mellan 2023 och 2024 och marknadsandelen minskade från 14,6 % till 13,6 %. Lanseringen av överkomliga elfordonsmodeller på marknaden drabbades också av förseningar.

Även om siffrorna för januari 2025 visade att batterielfordonen utgjorde 15 % av försäljningen, vilket kan jämföras med 10,9 % i januari 2024, finns det fortfarande en risk för att utsläppsmålen för personbilar för 2025 kan resultera i kraftiga påföljder. Kommissionen kommer därför att **snabbt lägga fram ett förslag om ytterligare flexibilitet genom en riktad ändring av**

normerna för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon. Ändringen skulle, om den antas, innebära att det görs en sammantagen bedömning av efterlevnaden för åren 2025, 2026 och 2027. På så sätt kan biltillverkarna **kompensera för att målet överskrids ett eller två av dessa år genom att överträffa målet under ett eller flera andra år.** Detta kommer att bidra till att skydda industrins investeringsförmåga och upprätthålla den övergripande ambitionen i målen för 2025. Kommissionen uppmanar medlagstiftarna att utan dröjsmål nå en överenskommelse om denna ändring, eftersom detta skulle skapa stabilitet i sektorn. Som nämns i kommissionens politiska riktlinjer skapar förordningen om normer för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon förutsägbarhet för investerare och tillverkare. Kommissionen kommer att påskynda arbetet med att förbereda den planerade översynen av förordningen. Översynen kommer att baseras på en faktabaserad analys, som tar hänsyn till all relevant teknisk utveckling och vikten av en ekonomiskt bärkraftig och socialt rättvis omställning till utsläppsfri mobilitet.

Flaggskeppsåtgärder:

Förslag till ändring av normerna för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon, för att göra det möjligt att överskrida målet ett eller två år om man i stället överträffar målet under ett eller flera andra år under perioden 2025–2027.

Påskyndande av förberedelserna inför den planerade översynen av förordningen.

Öka efterfrågan på utsläppsfria fordon

Stöd till låginkomsttagare genom sociala leasingssystem

Sociala leasingssystem kan ge mindre gynnade konsumenter tillgång till överkomlig ren mobilitet, och samtidigt direkt främja försäljningen av utsläppsfria fordon. Kommissionen kommer under **första kvartalet 2025 att anta en rekommendation om transportfattigdom, där medlemsstaterna uppmanas att anta system för social leasing** av nya och begagnade utsläppsfria fordon. Systemen **riktar sig till utsatta transportanvändare** som en del av genomförandet av medlemsstaternas nationella planer **inom ramen för den sociala klimatfonden**. Social leasing (och särskilt systemen för hyra eller leasing av utsläppsfria fordon som riktar sig till utsatta grupper) omfattas också av **vägledningen om de sociala klimatplanerna**, som kommissionen antar samma dag som detta meddelande.

Påskynda användningen av utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker

Företagens fordonsparker är en viktig del av den europeiska fordonsmarknaden. Fordon som köps av företag utgör för närvarande omkring 60 % av de bilar som registreras i EU. Att påskynda införandet av utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker kommer att gynna den europeiska fordonsindustrin och ytterligare minska utsläppen från transporter. För att säkerställa en lämplig andel utsläppsfria fordon i företagens fordonsparker är det viktigt att avskaffa snedvridande subventioner av fossildrivna fordon.

Kommissionen har påbörjat arbetet med ett **lagstiftningsförslag för att fasa ut fossila bränslen ur företagens fordonsparker**. Syftet är att fastställa åtgärder för att få företagsköparna att välja utsläppsfria fordon, utan att lägga onödiga bördor på små och medelstora företag och samtidigt ta hänsyn till kriterier för bland annat hållbarhet och resiliens. För att komma igång så snart som möjligt offentliggör kommissionen tillsammans med denna handlingsplan ett **meddelande för att fasa ut fossila bränslen ur företagens fordonsparker**. Det innehåller åtgärder som nationella,

regionala och kommunala myndigheter redan nu kan vidta för att påskynda användningen av utsläppsfria fordon.

Transportörerna spelar en viktig roll för att påskynda arbetet med att öka andelen utsläppsfria tunga fordon. Som en del av arbetet med företagens fordonsparker kommer kommissionen också att undersöka åtgärder för att påskynda användningen av utsläppsfria lastbilar i EU.

Påskynda användningen av utsläppsfria tunga fordon

Under de kommande månaderna kommer kommissionen att anta en **riktad ändring av Eurovinjettdirektivet för att förlänga tidsfristen** för att helt undanta utsläppsfria tunga fordon från vägavgifter **till efter den 31 december 2025**.

Konkurrenskraft och investeringar i utsläppsfria lastbilar och utfasningen av fossila bränslen i vägtransportsektorn kan stimuleras ytterligare genom att snabbt slutföra de interinstitutionella förhandlingarna och anta den föreslagna översynen av direktivet om vikter och dimensioner. Detta skulle **säkerställa att nyttolasten är likvärdig med dieselfordon**. Dessutom föreslås flera åtgärder³ för att uppmuntra investeringar i effektiva släpfordon genom **gynnsam differentiering av vägtullar**.

Slutligen kan eftermontering av ett elektriskt framdrivningssystem i konventionella tunga fordon, särskilt bussar, vara ett kostnadseffektivt bidrag till utfasningen av fossila bränslen i fordonsparken. Kommissionen kommer att stödja **utarbetandet av en förordning inom ramen för Unece** som harmoniserar typgodkännandet av sådana eftermonterade fordon på global nivå.

Kommissionen undersöker också åtgärder för att stödja användningen av **rena bussar i Europa**, bland annat genom stöd till omställning av fordonsparker och fordonsdepåer och bättre aggregering av efterfrågan eller amorteringsregler för lokala kommuner.

Bättre samordning av medlemsstaternas incitamentssystem för konsumenternas inköp

Vid köp av en ny bil är kostnaden i allmänhet en av de viktigaste frågorna för kunderna. För närvarande har medlemsstaterna valt olika strategier för att uppmuntra användningen av utsläppsfria fordon, även i medlemsstater med liknande mognadsgrad på marknaden för ren mobilitet. Incitamenten ändras också ofta, vilket skapar större osäkerhet för konsumenter, företag och investerare. Vid det här laget har viktiga lärdomar dragits när det gäller incitamentens effektivitet. Det gör det möjligt att optimera incitamentens utformning och stödja en mer miljömässigt hållbar och strategiskt motståndskraftig europeisk produktion. Det behövs en mer samordnad strategi på EU-nivå. Kommissionen kommer så snart som möjligt att tillsammans med **medlemsstaterna** börja utbyta bästa praxis och lärdomar om **incitamentssystem** för konsumenter. De kommer att ta fram en verktygslåda med olika incitamentssystem som är utformade för att vara ekonomiskt effektiva och finanspolitiskt hållbara och anpassade efter de berörda marknadernas mognad. De kommer också att undersöka olika alternativ för möjliga incitamentssystem på EU-nivå. Dessa diskussioner kommer att ligga till grund för en **rekommendation från kommissionen**, som också kommer att identifiera olika källor till EU-finansiering som medlemsstaterna kan använda för stödja sådana incitament.

³ COM(2023)189, förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon.

Flaggskeppsåtgärder:

Rekommendation om transportfattigdom (första kvartalet 2025) inklusive system för social leasing.

Meddelande (första kvartalet 2025) och lagstiftningsinitiativ för att fasa ut fossila bränslen ur företagens fordonsparker (slutet av 2025).

Andra åtgärder:

Riktad ändring av Eurovinjettdirektivet för att förlänga tidsfristen för att helt undanta utsläppsfria tunga fordon från vägavgifter (andra kvartalet 2025).

Slutföra de interinstitutionella förhandlingarna om översynen av direktivet om vikter och dimensioner.

Rekommendation om skattemässiga och andra incitament på efterfrågesidan (2026).

Påskynda utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen

Tillgången till infrastruktur för elektrisk laddning och tankning av vätgas är en av förutsättningarna för användningen av utsläppsfria fordon. Därför är infrastrukturinvesteringar också avgörande för den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft. Utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen är dock inte lika utvecklad i alla medlemsstater och regioner. Det här måste förändras.

Genomföra befintlig lagstiftning

Kommissionen kommer genom instrumentet för tekniskt stöd att **ge medlemsstaterna tillgång till riktat tekniskt stöd** för att genomföra de åtgärder som föreskrivs i förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel och direktivet om byggnaders energiprestanda.

Faciliteten för infrastruktur för alternativa drivmedel har visat sig vara ett ändamålsenligt och effektivt instrument för att stödja utbyggnaden av infrastrukturen för laddning och tankning av vätgas. 570 miljoner euro kommer redan att göras tillgängliga inom faciliteten för infrastruktur för alternativa drivmedel för projekt för att bygga ut infrastrukturen för alternativa drivmedel under 2025 och 2026, med särskilt fokus på tunga fordon.

I **investeringsplanen för hållbara transporter**, som kommer att antas under 2025, kommer kommissionen att lägga fram ytterligare förslag till åtgärder för att undanröja hinder för ökad finansiering av laddningsinfrastruktur.

Tillgång till nät

Förseningar i nätanslutningarna är ofta en stor flaskhals som hindrar utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen, särskilt större offentliga laddningsparker och de högeffektladdare som behövs för tunga fordon. Det finns redan flera prioriterade åtgärder för tillgång till nät som genomförs eller planeras inom ramen för EU:s handlingsplan för elnät (bland annat att öka insynen i nätens värdkapacitet och stödja nätoperatörerna i att förutse efterfrågan på laddning) och i nätpaketet och handlingsplanen för elektrifiering som aviserats för första kvartalet 2026.

Kommissionen kommer inom kort att **utfärda riktlinjer och rekommendationer till medlemsstaterna om att förkorta väntetiden för laddningsstationernas anslutningar till näten och deras prioriterade behandling**, med utgångspunkt i bästa praxis från

medlemsstaterna. Kommissionen rekommenderar också att **medlemsstaterna antar att laddningsstationer, deras anslutning till nätet, nätet i sig och lagringstillgångarna ligger i det övervägande allmänintresset i samband med tillståndsförfaranden.** Kommissionen kommer att bedöma om detta antagande bör vara obligatoriskt. Medlemsstaterna bör prioritera projekt som gynnar omställningen till ren energi och elsystemets effektivitet, inklusive laddningsstationer.

Kommissionen kommer **före sommaren 2025 att utfärda vägledande principer för att fastställa villkoren för att bevilja förutseende investeringar i nätprojekt.** Detta kommer att göra det möjligt att i nätplaneringen förutse framtida behov av laddningsinfrastruktur.

Direktivet om förnybar energi ger redan medlemsstaterna möjlighet att planera särskilda områden för nät som är kopplade till projekt för förnybar energi, vilket möjliggör snabbare tillstånds- och planeringsförfaranden. Mot denna bakgrund **bör medlemsstaterna betrakta nät som avser områden av betydelse för det europeiska initiativet för rena transportkorridorer som liknande accelerationsområden** som de som är avsedda för infrastruktur som avser planer för förnybar energi. Kommissionen kommer att utfärda ytterligare rekommendationer i denna fråga.

Laddningsinfrastruktur för nyttofordon

Ett kritiskt åtgärdsområde är laddningsinfrastruktur för tunga fordon, i depåer och längs viktiga motorvägskorridorer. Infrastrukturinvesteringar kommer att få fler godskunder att använda rena tunga fordon.

Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna om ett **uropeiskt initiativ för rena transportkorridorer**. Detta kommer att påskynda utbyggnaden av laddningsstationer för tunga fordon längs viktiga logistikkorridorer i det transeuropeiska transportnätet som kritisk infrastruktur, bland annat i urbana knutpunkter och deras multimodala godsterminaler. Detta initiativ kommer att genomföras inom ramen för det samordningsverktyg för konkurrenskraft som lades fram i konkurrenskraftskompassen⁴. Det kommer att vara inriktat på förenklad tillståndsgivning, mobilisering av finansiering för att minska riskerna med investeringar, och kopplingen till bestämmelserna för specifika prioriterade nätområden i direktivet om förnybar energi. Målet är att uppnå ett första resultat under 2025. Kommissionen kommer också att undersöka olika sätt att **påskynda tillståndsgivningen för icke-nätanslutna** laddningsstationer för tunga fordon, till exempel genom att ändra zonindelningsreglerna för att ge uttryckligt stöd till tunga fordon som laddar längs TEN-T-korridorer. Det är också viktigt att identifiera rätt typ av stöd till ansvariga för laddningspunkter i offentliga miljöer och i depåer för installation av lokal ellagring, till exempel finansiering eller tekniskt stöd.

Smart och dubbelriktad laddning

I och med utbyggnaden av förnybar energi och den ökade elektrifieringen av slutanvändningsområden kommer behovet av flexibilitet att öka avsevärt. Smart och dubbelriktad laddning kan hjälpa till att minska belastningen på nätet och stödja en effektiv integrering av elfordon i elsystemet, och samtidigt minska fordonsanvändarnas energikostnader.

Medlemsstaterna bör därför inrätta en gynnsam ram för smart och dubbelriktad laddning. Direktivet om utformningen av elmarknaden ger redan medlemsstaterna en verktyglåda för att stödja smart och dubbelriktad laddning. De bör säkerställa att systemansvariga för distributionssystem tar ut rättvisa nätavgifter och undviker dubbel beskattning av lagrad energi, även i elfordonsbatterier. Mer allmänt kan medlemsstaterna genom lämplig elbeskattning skapa affärsmässiga argument för dubbelriktad laddning. **Kommissionen kommer att underlätta medlemsstaternas utbyte av bästa praxis och ta fram nya nätföreskrifter för efterfrågefleksibilitet (första kvartalet 2026).** Detta kommer att säkerställa ett fullt marknadsdeltagande för olika flexibilitetstjänster, inklusive dubbelriktad laddning.

Dessutom kommer kommissionen att bedöma behovet av beredskap för smart och dubbelriktad laddning av elfordon i samband med typgodkännanden. Den kommer att lansera en regulatorisk sandlåda för V2G-pilotprojekt för att hantera regleringsmässiga, tekniska och marknadsrelaterade utmaningar innan de genomförs i stor skala.

⁴ Samordningsverktyget för konkurrenskraft kommer att användas för att samordna investeringar och politik för konkurrenskraft på EU-nivå och nationell nivå och utforma pilotfall för gränsöverskridande projekt inom utvalda nyckelområden med ett tydligt mervärde för Europas konkurrenskraft.

Flaggskeppsåtgärder:

Initiativet om en europeisk korridor för rena transporter (tredje kvartalet 2025).

Göra 570 miljoner euro tillgängliga inom ramen för faciliteten för infrastruktur för alternativa drivmedel under 2025 och 2026.

Vägledning och kommissionens rekommendation om förkortade förfaranden för nätanslutning och prioritering av nätanslutning.

Vägledande principer för förutseende nätinvesteringar (andra kvartalet 2025).

Andra åtgärder:

Stöd till medlemsstaterna genom instrumentet för tekniskt stöd för att genomföra förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel och direktivet om byggnaders energiprestanda.

Stödja medlemsstaterna i arbetet med att inrätta gynnsamma ramar för smart/dubbelriktad laddning och underlätta utbyte av bästa praxis.

Mobilisering av privat finansiering

Som tillkännagavs i given för en ren industri kommer cirka 50 miljarder euro i kompletterande investeringar att mobiliseras inom ramen för **InvestEU** för att stödja central EU-politik. Här kommer EIB-gruppen att spela en framträdande roll. Detta skulle kunna inbegripa ytterligare stöd till ren teknik och ren mobilitet, bland annat till förmån för fordonsindustrin längs hela värdekedjan, för att bidra till att skala upp eller stärka argumenten för att göra nödvändiga storskaliga investeringar.

Öka konsumenternas förtroende

Kommissionen kommer att se över **direktivet om fordonsmärkning** under 2026, efter den utvärdering som ska offentliggöras under första halvåret 2025. Syftet är att hjälpa konsumenterna att göra hållbara val och bidra till målet att öka användningen av utsläppsfria fordon. Detta kan till exempel göras genom att inkludera **information om kolinnehållet i viktiga material som används i fordonet**.

Det bör noteras att 75 %–90 % av konsumenterna, beroende på land, endast köper begagnade fordon. När det gäller utsläppsfria begagnade fordon är konsumenterna oroade över **batteriernas hälsa och reparerbarhet**. För att öka konsumenternas förtroende för batterielfordon kommer kommissionen att utvärdera den bredare frågan om batteriers reparerbarhet och vidta lagstiftningsåtgärder för att säkerställa tillgången till information om batteriers hälsa i batteripasset och tillgången till information om reparation och underhåll av batterier.

Förbättra laddningsinfrastrukturens användbarhet

Det är viktigt att konsumenterna på ett transparent sätt kan jämföra laddningspriserna och få fullständig information om tillgången till infrastruktur. För närvarande kan detta fortfarande vara svårt, och priserna för laddning kan skilja sig avsevärt från en laddningsstation till en annan. Enligt förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel krävs redan att de ansvariga för laddningspunkter utbyter alla relevanta uppgifter utan kostnad. **Inom ramen för översynen av förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel 2026 kommer kommissionen att undersöka olika sätt att ytterligare öka pristransparensen vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten**, med hänsyn till marknadsutvecklingen.

Flaggskeppsåtgärder:

Lagstiftningsåtgärd för att säkerställa tillgången till information om batterihälsa i batteripasset senast tredje kvartalet 2026.

Lagstiftningsåtgärd för att säkerställa tillgången till information om reparation och underhåll av batterier under tredje kvartalet 2025.

Översyn av förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel för att bedöma olika sätt att ytterligare stärka pristransparensen vid laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten under 2026.

Andra åtgärder:

Översyn av direktivet om fordonsmärkning 2026 för att förbättra konsumentinformationen.

2.3 Konkurrenskraft och resiliens i försörjningskedjan

Den europeiska fordonsindustrin riskerar att tappa betydande marknadsandelar på grund av sin begränsade konkurrenskraft när det gäller teknik och produktionskapacitet för utsläppsfria fordon och på grund av ett betydande kostnadsgap när det gäller kritiska komponenter, särskilt batterier. Batterierna, som står för 30–40 % av mervärdet av en typisk elpersonbil, är ett kritiskt slagfält för framtida sysselsättning och värdeskapande. Europa behöver en kostnadsmässigt konkurrenskraftig inhemsk cellproduktion och försörjningskedja. En sådan är även viktig för att förbereda sig för försörjningschocker och kriser och för att skydda den ekonomiska suveräniteten. Den skulle omfatta en stor del av försörjningen av battericeller och det europeiska mervärdet längs leveranskedjan, inbegripet EU:s produktionskapacitet för anodaktiva material, katodaktiva material och deras prekursorer samt andra relevanta batterikomponenter. Detta kräver också att europeiska aktörer investerar i utvinning och raffinering av batterimaterial i eller utanför Europa. Målet för 2030 är att uppnå ett europeiskt mervärde på mer än 50 % längs värdekedjan.

Batteritillverkning – stödpaket för batterier

För att på kort sikt kunna producera battericeller och batterikomponenter till konkurrenskraftiga kostnader inom EU presenteras i denna handlingsplan ett stödpaket för batterier. Finansiering är en viktig del av paketet. Kommissionen har redan aviserat stöd på upp till 3 miljarder euro från **innovationsfonden** för tillverkning av elfordonsbatterier. Den första ansökningsomgången om 1 miljard euro inleddes den 3 december 2024. Sektorn får också ett tillskott på 200 miljoner euro från innovationsfonden inom InvestEU-programmet. Detta kommer att stödja innovativa projekt längs den europeiska värdekedjan för batteritillverkning. Syftet är att komma till rätta med bristen på finansiering genom att möjliggöra ytterligare riskfinansiering från EIB-gruppen under 2025–2027. Kommissionen kommer under de kommande två åren att ställa 1,8 miljarder euro till förfogande för att stödja företag som tillverkar batterier i EU genom att mobilisera resurser från innovationsfonden. Här kommer kommissionen att undersöka möjligheterna att öka finansieringen av de europeiska produktionslinjerna.

Kommissionen kommer att undersöka möjligheterna för **EU att ge direkt produktionsstöd till företag som tillverkar batterier i EU**. EU-stödet skulle kunna kombineras med statligt stöd. Här arbetar kommissionen med en ny ram för statligt stöd till en ren industri som kommer att förenkla reglerna för statligt stöd, till exempel för att säkerställa en tillräcklig tillverkningskapacitet för utrustning för ren teknik i Europa, inklusive batterier och deras viktigaste komponenter. Kommissionen samråder för närvarande med medlemsstaterna och berörda parter om ett utkast till denna ram.

För att öka det europeiska mervärdet skulle **stödet kunna göras tillgängligt för utländska aktörer om europeiska företag har ingått partnerskap med dem** som säkerställer utbyte av kompetens, know-how, teknisk expertis och teknologi, samt ett tillräckligt mervärde för EU.

När sådana finansieringsinstrument inrättas kommer **icke-prisrelaterade kriterier såsom krav på resiliens att beaktas, både för EU:s och medlemsstaternas finansiering.**

Krav på europeiskt innehåll i battericeller och batterikomponenter i elfordon som säljs i EU kommer att ställas i kommande lagstiftning, bland annat i rättsakten om påskyndad utfasning av fossila bränslen i industrin och rättsakten om den cirkulära ekonomin, i enlighet med unionens internationella rättsliga åtaganden. Dessa krav kommer att återspegla den förväntade gradvisa uppåtgående kurvan för inhemsk produktionskapacitet.

Den nya ramen för statligt stöd kommer att ge medlemsstaterna möjlighet att ytterligare uppmuntra privata investerare genom att minska riskerna i samband med investeringar i projektportföljer. Medlemsstaterna får också införa skatteincitament i form av påskyndad avskrivning, inklusive direktavskrivning, för förvärv av utrustning för ren teknik som krävs för omställningen till en klimatneutral ekonomi.

Kommissionen kommer att undersöka fler praktiska sätt att stödja den europeiska batteritillverkningen under den kritiska expansionsfasen, bland annat genom att på begäran ge vägledning om möjligheterna till närmare samarbete mellan batteriindustrins aktörer i enlighet med EU:s konkurrensregler. Kommissionen kommer att bedöma hur och i vilken utsträckning standardiseringsåtgärder, särskilt när det gäller batteriernas utformning, skulle kunna gynna det europeiska batteriekosystemet för att uppnå stordriftsfördelar. Kommissionen kommer också att så snart som möjligt presentera en enkel beräkningsmetod för batteriernas koldioxidavtryck.

Råvaror och raffinering till batterier

De europeiska fordonsaktörerna behöver tillförlitlig och säker tillgång till billiga råvaror och raffinerade material. Samtidigt måste mervärdet i dessa verksamheter lokaliseras i Europa.

Genom förordningen om kritiska råvaror kommer kommissionen i mars 2025 att lägga fram en förteckning över strategiska projekt som först och främst omfattar produktion av råvaror till batterier i alla led i värdekedjan. Sådana projekt kommer att gynnas av förenklade tillståndsförfaranden, och tillgången till finansiering och ingåendet av offtake-avtal kommer att underlättas. Samtidigt stöder kommissionen genom sina 14 strategiska partnerskap om råvaror, från Chile till Demokratiska republiken Kongo, gemensamma investeringar längs värdekedjan för kritiska råvaror⁵. Kommissionen utlyser de första ansökningsomgångarna 2025 inom ramen för plattformen för aggregering av tillgång och efterfrågan på vissa kritiska råvaror. Detta kommer att öka tillgången till kritiska råvaror och öppenheten på marknaden.

Mer behövs dock. I given för en ren industri tillkännagav kommissionen att ett centrum för kritiska råvaror skulle inrättas 2026 för att aggregera tillgång och efterfrågan. Dessutom är kommissionen beredd att underlätta **gemensamma privata investeringar i värdekedjans tidigare led**, vilket innebär att deltagande fordonsaktörer får en betydligt mer riskfri och billigare materialförsörjning.

Tillämpningen av **förenklade tillståndsförfaranden för projekt för råvaror och raffinering till batterier bör utökas** till fler än de redan identifierade strategiska projekten. Kommissionen

⁵ Till exempel säkerställdes omkring 10 miljarder euro i ömsesidigt förstärkande investeringar mellan EU och Kanada längs försörjningskedjan för batterier med vårt strategiska partnerskap mellan EU och Kanada.

uppmanar därför medlemsstaterna och de regionala myndigheterna att tillämpa förenklade förfaranden på alla inhemska projekt längs försörjningskedjan för batteriråvaror.

Kommissionen kommer att undersöka i vilken utsträckning det skulle vara användbart med ytterligare stöd till inhemska företag för raffinering och bearbetning av batterimaterial (till exempel i senare led än litiumkarbonat). Kommissionen kommer att arbeta för att få de offentliga finansinstituten att tillhandahålla garantier och minska riskerna i samband med offtake-avtal och andra långsiktiga avtal längs försörjningskedjan för batterimaterial.

Ökad cirkularitet i fordonsindustrins försörjningskedja

Omställningen till en cirkulär ekonomi är avgörande för att minska beroendet av råvaror och öka det strategiska oberoendet och resiliensen i fordonsindustrins försörjningskedja, inbegripet det europeiska batteriekosystemet. Batteriförordningen utgör en ram för detta. De affärsmässiga argumenten för en omfattande värdekedja för återvinning i Europa måste dock stärkas ytterligare. Det krävs betydande investeringar i kapaciteten för både förbehandling och efterbehandling. Mer avancerad återvinningsteknik måste utvecklas och tillgången till återvinningsråvaror (dvs. förbrukade batterier och metallskrot av hög kvalitet) bör säkerställas. Därför kommer kommissionen att **undersöka möjligheterna till finansieringsstöd till uttjänta fordon och återvinningsanläggningar för batterier.**

Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att vidta ytterligare åtgärder för att förbättra industrins samarbete när det gäller återvinning av råvaror, i enlighet med EU:s konkurrensregler. Därför kommer kommissionen snart att inleda en undersökning för att samla in synpunkter från marknadsaktörerna.

För att skydda miljön från farligt avfall antar kommissionen, tillsammans med denna handlingsplan, ett beslut enligt ramdirektivet om avfall där den klargör att svart massa som blir avfall ska klassificeras som farligt avfall. Detta kommer att leda till **bättre kontroll av transporter av svart massa, särskilt ett förbud mot export till länder utanför OECD.** Ökad tillgång till batteriers svarta massa kommer också att öka batteriåtervinningen. Ytterligare åtgärder för att underlätta transporter inom EU och införa ytterligare exportrestriktioner kommer att övervägas.

Sist men inte minst kommer ett snabbt slutförande av **medbeslutandeförfarandet om förordningen om uttjänta fordon** att stimulera cirkulariteten inom fordonsindustrin och förbättra tillgången till sekundära råvaror och begagnade reservdelar till överkomliga priser.

Främja den europeiska produktionen av komponenter

För att främja den europeiska produktionen av viktiga fordonskomponenter kommer allt offentligt stöd till fordonsindustrin att villkoras av de resiliens- och hållbarhetskriterier som kommer att föreslås under fjärde kvartalet 2025 inom ramen för rättsakten om påskyndad utfasning av fossila bränslen i industrin. Kommissionen kommer också att bedöma om sådana kriterier också kan tillämpas vid privat upphandling. Ett sådant förhållningssätt är också nödvändigt med tanke på den ökande efterfrågan på fordonskomponenter från försvarssektorn, där en stabil och säker tillgång till kritiska komponenter är avgörande. En ökad europeisk produktion av fordonskomponenter bör också minska risken för potentiella säkerhetsproblem och säkerställa kritiska systems integritet. Med hänsyn till den ekonomiska säkerheten kommer detta också att

vara viktigt för elektroniska framdrivningskomponenter och andra viktiga komponenter för uppkopplade och automatiserade fordon.

Flaggskeppsåtgärder:

Ett omfattande stödpaket för batterier med stöd till batteritillverkning inom ramen för innovationsfonden. I paketet undersöks möjligheterna för EU att ge direkt produktionsstöd till företag som tillverkar batterier i EU, eventuellt i kombination med statligt stöd, icke-prisrelaterade kriterier och krav på europeiskt innehåll, i enlighet med unionens internationella rättsliga åtaganden.

Underlätta gemensamma privata investeringar i värdekedjans tidigare led.

Andra åtgärder:

Snabbt slutföra medbeslutandeförfarandet om förordningen om uttjänta fordon.

Undersöka möjligheterna till finansieringsstöd till uttjänta fordon och batteriåtervinningsanläggningar.

Ytterligare stöd för att förbättra återvinningen.

Resiliens- och hållbarhetskriterier för viktiga fordonskomponenter.

2.4 Kompetens och den sociala dimensionen

Den senaste tidens förändringar i produktion och efterfrågan i den globala ekonomin samt ekonomiska chocker och geopolitiska risker och osäkerheter har i hög grad påverkat sysselsättningen i EU:s fordonsindustri. Fler arbetstillfällen väntas försvinna under de kommande åren. Dessutom är kompetensbristen och kompetensglappet inom fordonsindustrin ett stort problem, tillsammans med den åldrande arbetskraften och ett akut behov av att utbilda och locka till sig nya profiler av arbetstagare med lämplig kompetens. Arbetsmarknadens parter spelar en central roll när det gäller att förutse och hantera förändringar, och kollektivavtal kan vara ett sätt att lösa de sysselsättningsrelaterade och sociala konsekvenserna av fordonsindustrins utmaningar.

Det finns för närvarande flera initiativ på EU-nivå som kan ta itu med dessa frågor, till exempel finansiering från Europeiska socialfonden+ (ESF+) och Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter (EGF). Initiativen för kompetensutveckling, såsom kompetenspakten och alliansen för fordonskompetens, förbereder arbetstagarna under de stora pågående omställningarna. Det behöver dock göras mer.

Kommissionen kommer att inrätta ett **europeiskt observationsorgan för en rättvis omställning** för att utveckla och sammanställa relevanta uppgifter, bland annat genom att förutse sysselsättningstrender i hela den europeiska fordonsindustrins värdekedja och på sektorsnivå och regional nivå. Detta kommer i kombination med uppgifter om arbetskraftens demografiska struktur att göra det möjligt att fastställa vilka områden som i framtiden förväntas vara utsatta för sysselsättningsstörningar. Detta kan också ligga till grund för framåtblickande insatser för att ta itu med dem.

För att säkerställa ett bättre stöd till arbetstagare som påverkas av omställningarna kommer kommissionen under våren 2025 att föreslå en **riktad ändring av förordningen om Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter för att göra den snabbare och bredare**. Fondens tillämpningsområde kommer att utökas för att stödja företag i omstruktureringsprocesser för att skydda anställda mot risken för arbetslöshet. Detta kan leda till en tidigare mobilisering av tillgängliga medel. Samtidigt håller kommissionen i samråd med arbetsmarknadens parter på att

utarbete en färdplan för sysselsättning av hög kvalitet som kommer att offentliggöras i slutet av året.

För att hjälpa medlemsstaterna och branschpartnerna att på ett ännu bättre sätt utnyttja möjligheterna med ESF+ kommer kommissionen att aktivt samarbeta med arbetsmarknadens parter och medlemsstaterna för att informera om dessa möjligheter och sammanföra aktörer. Detta kommer att inbegripa stöd till arbetstagare som söker arbete inom andra områden än fordonsindustrin och vill omskola sig. Dessutom kommer halvtidsöversynen av ESF+ att användas för att uppmuntra medlemsstaterna att omfördela mer pengar till fordonssektorn, bland annat genom en eventuell ändring av ESF+-förordningen.

Parallellt med kompetensunionen kommer **ramen för sektorsspecifika kompetensinitiativ i strategiska industrier som möjliggör given för en ren industri att stärkas**. Under 2026 kommer riktat stöd genom bidrag från Erasmus+ på upp till 90 miljoner euro att göras tillgängligt för relevanta storskaliga kompetenspartnerskap, bland annat det storskaliga kompetenspartnerskapet inom fordonsindustrin inom ramen för kompetenspakten.

Flaggskeppsåtgärder:

Europeiska observationsorganet för en rättvis omställning.

Ändringar av EGF-förordningen och ESF+-förordningen.

2.5 Stärka vårt marknadstillträde, säkerställa lika villkor och garantera vår ekonomiska säkerhet

Fordonsindustrin är en global verksamhet. Export, import och investeringar spelar en viktig roll för EU-industrins konkurrenskraft. Marknadstillträde utomlands, lika villkor som utländska konkurrenter och ett ändamålsenligt affärsklimat och regelverk är avgörande för industrins framgång. Därför kommer EU att vidta flera prioriterade åtgärder som är specifika för fordonsindustrin.

Diversifiera anskaffningen och säkra tillträdet till marknader i tredjeländer och öka den ekonomiska säkerheten

Kommissionen är fast besluten att fullfölja sina frihandelsavtal och ömsesidigt fördelaktiga internationella partnerskap för att förbättra marknadstillträdet och anskaffningsmöjligheterna, särskilt när det gäller kritiska material till den europeiska fordonsindustrin. Kommissionen kommer att utvärdera ändamålsenligheten i handelsavtalens fordonsrelaterade bestämmelser och vid behov samarbeta med handelspartner för att ytterligare harmonisera lagstiftningen utifrån internationella standarder. Kommissionen kommer tillsammans med berörda parter att utnyttja alla möjligheter att ge sektorn bättre stöd genom andra former av engagemang, till exempel avtal om ömsesidigt erkännande, strategiska partnerskap för kritiska råvaror eller partnerskap för ren handel och rena investeringar. I enlighet med rekommendationerna i Draghi-rapporten kommer kommissionen att fortsätta att främja harmoniseringen av tekniska fordonsregler på global nivå (Unece) och i bilaterala handelsavtal.

Paket om lika villkor

Kommissionen kommer att säkerställa fortsatta insatser för att skapa lika villkor genom en förstärkt verktygslåda som består av följande delar:

Ursprungsregler

Regler om förmånsberättigande ursprung anger villkoren för om produkter ska omfattas av nolltullsats eller nedsatt tullsats i handelsavtal och i självständiga förmånsordningar. De syftar till att hitta en balans mellan export- och importmål, som också ska analyseras i fråga om kumulation i försörjningskedjan. Kommissionen kommer att samarbeta med industrin och medlemsstaterna om det **förhållningssätt som tillämpas på regler om förmånsberättigande ursprung** för att säkerställa att de bidrar till och stöder den europeiska fordonsindustrins långsiktiga konkurrenskraft.

Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att fastställa **särskilda ursprungsregler i handelspolitiska skyddsåtgärder** för ekosystemet för elfordon. Dessa skulle fungera som ett verktyg för att avskräcka aktörer som ägnar sig åt otillbörliga metoder från att inrätta anläggningar i tredjeländer och särskilt i länder som har förmånstillträde till EU-marknaden.

Handelspolitiska skyddsåtgärder

Kommissionen har infört utjämningstullar på import av kinesiska elfordon för att komma till rätta med otillbörliga handelsmetoder och är beredd att inleda en undersökning om kringgående om den får tillräckliga bevis för förekomsten av kringgående metoder som undergräver åtgärdens effektivitet. Dessutom är kommissionen fortfarande öppen för att fortsätta sitt samarbete med enskilda tillverkare om prisåtaganden för utjämningsåtgärderna för batterielfordon från Kina, i enlighet med den grundläggande antisubventionsförordningen.

Kommissionen är också fast besluten att använda **handelspolitiska skyddsinstrument och förordningen om utländska subventioner** för att utreda otillbörliga metoder längre upp i försörjningskedjan, vid behov även i batteri- och komponentsegmentet.

Öka utländska investeringars bidrag till Europas konkurrenskraft

Kommissionen kommer att arbeta för att se till att utländska investeringar i fordonsindustrin i större utsträckning bidrar till EU-industrins långsiktiga konkurrenskraft, tekniska försprång och ekonomiska resiliens samt till skapandet av arbetstillfällen av hög kvalitet i EU. Därför **kommer kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna och industrin, att föreslå villkor för inkommande utländska investeringar i fordonsindustrin för att ytterligare öka deras mervärde för EU**. Villkoren skulle till exempel kunna omfatta krav på samriskföretag, krav på företagsledning, underlättande av avtal som stöder EU-industrins behov (såsom offtake-, licens- eller royaltyavtal med utländska partner), licensiering av teknik eller immateriella rättigheter och åtaganden att leverera kritiska insatsvaror. Ett av de prioriterade områdena för detta kommer att vara batteriförsörjningskedjan.

Medan arbetet med utländska investeringar pågår kommer kommissionen och medlemsstaterna att se till att utländska direktinvesteringar används för att skapa mervärde i Europa, särskilt när det rör sig om offentlig finansiering. Detta kräver tydliga villkor som bidrar till att komma till rätta med bristen på know-how och expertis på produktionsområdet, bland annat genom ändamålsenliga mekanismer för överföring av immateriella rättigheter och kompetens samt EU-baserad rekrytering av personal och lokala försörjningskedjor.

Förenklingspaketet

Det befintliga regelverket skapar förutsägbarhet och hjälper oss att uppnå våra gemensamma politiska mål. Det bör dock inte medföra onödiga bördor och kostnader för industrin, särskilt inte för små och medelstora företag i försörjningskedjan och på eftermarknaden. Inom ramen för agendan för förenkling av lagstiftningen kommer kommissionen i samråd med berörda parter att utarbeta ett **paket för förenkling av lagstiftningen för fordonsindustrin** genom att göra de olika rättsliga kraven mer samstämmiga och konsekventa. Dessutom är kommissionen fast besluten att, när den lägger fram nya lagstiftningsförslag, ge industrin tillräckligt med tid att införliva de nya rättsliga kraven på motorfordon i produktutvecklingsprocessen. En utvärdering av förordningen om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon (dvs. lagstiftningen om typgodkännande) under 2026 kommer särskilt att fokusera på möjligheterna till förenkling.

Efterlevnaden av regelverket för motorfordon är viktig för att säkerställa lika villkor och undvika att de tillämpliga EU-reglerna kringgås. Detta är i första hand de nationella typgodkännandemyndigheternas ansvar, men kommissionen kommer tillsammans med medlemsstaterna att arbeta för att åtgärda eventuella luckor i regelverket, till exempel i enskilda system för godkännande av fordon.

Flaggskeppsåtgärder:

Undersöka villkoren för inkommande utländska investeringar i fordonsindustrin, även när det rör sig om offentlig finansiering.

Förenkla regelverket.

Andra åtgärder:

Fortsätta att föra förhandlingar om frihandelsavtal och ömsesidigt fördelaktiga internationella partnerskap för att förbättra marknadstillträdet och anskaffningsmöjligheterna för EU:s fordonsindustri.

Utveckla ytterligare samarbete genom partnerskap för ren handel och rena investeringar och strategiska partnerskap för att säkerställa bättre tillgång till batterimineraler.

Samarbeta med industrin och medlemsstaterna om det förhållningssätt som tillämpas på regler om förmånsberättigande ursprung inom ramen för frihandelsavtal.

Undersöka möjligheterna att fastställa särskilda ursprungsregler i handelspolitiska skyddsåtgärder för ekosystemet för elfordon.

Övervaka tillämpningen av antisubventionsåtgärden för import av kinesiska elfordon och genomföra en undersökning av kringgående när så är motiverat.

Använda handelspolitiska skyddsinstrument och förordningen om utländska subventioner för att vid behov ta itu med otillbörliga metoder inom batteri- och komponentsegmenten.

3. Slutsats – nästa steg

Kommissionen kommer att informera Europaparlamentet och rådet om denna handlingsplan och de föreslagna åtgärderna och uppmanar dem att möjliggöra ett snabbt genomförande av de riktade ändringar som föreslås.

Handlingsplanen bygger på värdefulla synpunkter från företag inom fordonsindustrin, branschorganisationer, företrädare för det civila samhället och forskare under dialogerna och rundabordssamtalen samt det öppna offentliga samrådet⁶. En noggrann övervakning och ett snabbt genomförande av de föreslagna åtgärderna är nu av yttersta vikt. Kommissionen kommer att fortsätta att samarbeta med berörda parter genom att sammankalla till regelbundna dialoger i syfte att utbyta information om genomförandet av de åtgärder på kort och medellång sikt som anges i handlingsplanen och att samla in återkoppling och information om den senaste utvecklingen på marknaden.

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