

Brussels, 21 May 2025
(OR. en)

8955/25

COMPET 367
IND 140
CLIMA 155
ENV 364
TRANS 186

NOTE

From:	General Secretariat of the Council
To:	Delegations
Subject:	AOB for the meeting of the Competitiveness Council of 22 May 2025: Call for a swift implementation of the Action Plan for the European automotive industry, including support for the European battery value chain - <i>Information from France</i>

Pour une mise en œuvre rapide du Plan d'action pour l'industrie automobile européenne, dont le soutien à la chaîne de valeur européenne des batteries

La filière automobile européenne doit accomplir une reconfiguration profonde de sa chaîne de valeur pour atteindre les objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ des véhicules fixés par le Règlement dit « CAFE » en 2025, 2030 et bien sûr 2035, avec l'objectif « 0 émissions » pour les véhicules légers neufs. Cette transformation est un défi colossal pour les entreprises automobiles européennes dans le contexte de concurrence renforcée avec les pays tiers, d'une demande de véhicules électriques en Europe qui n'a pas progressé au rythme attendu en 2024 et d'équipementiers automobiles en grande difficulté face à la baisse des volumes de véhicules vendus.

La Commission européenne a publié un Plan d'action pour l'industrie automobile européenne en mars dernier pour répondre à ces défis. Les autorités françaises, saluent ce plan ambitieux : il est absolument indispensable de le mettre en œuvre le plus rapidement possible et en grande majorité d'ici la fin de l'année 2025.

L'amendement au règlement CO2 des véhicules légers neufs pour permettre aux constructeurs de lisser leur effort sur les 3 prochaines années sans remettre en cause les objectifs du texte **vient d'être validée par le Parlement Européen. Nous espérons que cette flexibilité sera rapidement adoptée par le Conseil**, afin de limiter le recours aux *poolings* avec des constructeurs étrangers.

Nous devons également rapidement arriver à un consensus sur la proposition de législation sur le verdissement des grandes flottes d'entreprises dont la hausse des achats de véhicules électriques (moins nombreux que ceux des particuliers) est nécessaire pour atteindre les objectifs du règlement CAFE.

Nous appelons la Commission à rapidement mettre en œuvre les mesures annoncées en matière d'exigences de contenu européen minimum pour promouvoir la production de batteries et de composants automobiles européens clés. Des études récemment lancées par la filière pour analyser la part de composants européens dans les véhicules produits en Europe pourront éclairer nos discussions sur ce sujet. Nous pensons que la Commission devrait en particulier chercher à :

- 1) Introduire des exigences de contenu minimal européen dans la réglementation sur le verdissement des flottes d'entreprise, ou l'*Industrial Decarbonisation Accelerator Act*
- 2) Conditionner l'octroi de subventions à la demande aux véhicules intégrant une part minimale de batteries et composants clefs fabriqués en Europe.
- 3) Conditionner l'acceptation et l'octroi d'aides d'Etats aux projets de production de véhicules ou de batteries dans l'Union européenne à certaines exigences minimales dont la réalisation d'étapes essentielles de fabrication en UE ou l'intégration de composants stratégiques Made in UE. Par ailleurs, des garanties de transferts de technologie réciproques dans le cas de joint-ventures ou encore de concurrence équitable vis-à-vis des acteurs existants pourront également être demandées.

- 4) Réserver l'accès aux marchés publics aux véhicules intégrant une part minimale de composants fabriqués en Europe.
- 5) De façon générale, étudier toutes les simplifications qui permettraient d'améliorer la compétitivité de la production de véhicules dans l'Union européenne, dans le respect des engagements climatiques de l'UE.

Nous appelons la Commission à mettre en place un mécanisme de soutien à la production pendant la phase de montée en cadence des usines de cellules de batteries le cas échéant en recourant aux ressources du Fonds d'innovation. Il pourrait prendre la forme d'un soutien forfaitaire à la production (en €/kWh), dont l'éligibilité et l'ampleur dépendront de critères de contenu européen progressifs. Il se focalisera sur la phase de montée en cadence où le déficit de compétitivité est le plus fort et pourra être dégressif pour suivre le rythme industriel de production. Par ailleurs, compte tenu du risque de fuites de carbone, **il importe de rendre la production de batteries éligible à la compensation des coûts indirects du CO2 lors de la révision des lignes directrices.**

***Call for a swift implementation of the Action Plan for the European automotive industry,
including support for the European battery value chain***

The European automotive industry must carry out a profound reconfiguration of its value chain to meet EU targets of the CO2 regulation (so-called “CAFE regulation”) for new light vehicles in 2025, 2030 and, of course, 2035, with the “0 emissions” objective for new light vehicles. This transformation is a challenge for companies in the sector, with opportunities and risks which should not be underestimated in the context of the increased competition with third countries, the stagnation of sales of electric vehicles in Europe observed in 2024 and other difficulties affecting European players, particularly automotive subcontractors, facing decreasing volumes of sales.

The European Commission published an Action Plan for the European automotive industry last March to meet these challenges. The French authorities welcome this ambitious plan, which must now be rapidly and broadly implemented, by end 2025.

The European Parliament has just approved an amendment to the CO2 regulation for new light vehicles, enabling manufacturers to spread their efforts over the next 3 years without changing the objectives of the text. We hope that this flexibility will soon be adopted by the Council, in order to limit the use of pooling arrangements with foreign manufacturers.

We will also need to rapidly reach a consensus on the upcoming legislative proposal to green large corporate fleets, whose increased purchase of electric vehicles (currently lower than private ones) is necessary to achieve the objectives of the CO2 (“CAFE”) regulation for new light vehicles.

We call on the Commission to swiftly implement the measures announced to promote the production and use of batteries and key European automotive components, via the introduction of minimum European content requirements. We believe that the Commission should in priority seek to:

- 1) Introduce minimum European content requirements in the regulations on the greening of corporate fleets, or the *Industrial Decarbonisation Accelerator Act*.

- 2) Condition demand subsidies to vehicles incorporating a minimum proportion of batteries and key components manufactured in Europe.
- 3) Condition state aid approval and granting of vehicles or batteries production projects in the European Union to minimum requirements, including the completion of essential manufacturing stages in the EU or the integration of strategic Made in EU components. Studies recently launched by the industry to analyze the proportion of European components in vehicles produced in Europe could shed light on this complex subject. Guarantees of reciprocal technology transfers in the case of joint ventures, or of fair competition with existing players, may also be requested.
- 4) Reserve access to public procurement contracts for vehicles incorporating a minimum proportion of components manufactured in Europe.
- 5) Overall, make vehicle production in the European Union competitive through further simplification, while respecting the EU's climate commitments.

We call on the Commission to implement a direct battery production support during the ramp-up phase of gigafactories, where appropriate, using resources from the Innovation Fund. It could take the form of a fixed-rate support to production (in €/kWh), where eligibility and amounts are subject to European content criteria. The support mechanism would focus on the ramp-up phase where the competitiveness deficit is the highest and can be decreasing over the years following the industrial production calendar. Furthermore, considering the risk of carbon leakage, **battery production must become eligible to the compensation of the CO2 indirect costs mechanism, when it is revised.**
