



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 5.3.2025  
COM(2025) 95 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG  
REGIONSUDVALGET**

**Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri**

## 1. Indledning

Bilindustrien er en central drivkraft for europæisk velstand og en væsentlig del af Europas identitet. Europæiske fabrikanten har været globale ledere siden opfindelsen af bilen, og de fremstiller ikoniske mærker, der sætter høje standarder inden for innovation og ekspertise. I dag tegner bilindustrien sig for 1 bio. EUR i BNP og en tredjedel af de private investeringer i forskning og udvikling i EU, og den skaber direkte og indirekte beskæftigelse for 13 millioner europæere. For erhvervskøretøjers vedkommende tegner de europæiske lastbilproducenter sig for mere end 40 % af verdensmarkedet<sup>1</sup>. Den europæiske bilindustri førerposition vækker beundring i hele verden.

I øjeblikket gennemgår sektoren en strukturel omstilling med hidtil uset hastighed og omfang. Omstillingen til ren mobilitet tager fart. Allerede i 2024 var én ud af fem biler, der blev solgt på verdensplan, elektrisk. Samtidig skaber den hurtige integration af digitale teknologier, herunder kunstig intelligens, software, sensorer og kommunikationsudstyr, sammen med den stigende betydning af digitale tjenester og konnektivitet rystelser i sektoren. **Det er bydende nødvendigt, at den europæiske bilindustri ikke kun navigerer, men også former overgangen til nulemissionskøretøjer, opkoblede køretøjer og i stigende grad automatiserede køretøjer.**

Samtidig med denne omstilling står den europæiske bilindustri også over for alvorlige udfordringer med hensyn til konkurrenceevnen. Den kæmper mod risici i den globale forsyningskæde og afhængighed af råstoffer og batteriimport, en afhængighed af fossile brændstoffer, der stadig er for stor, hård konkurrence om talent, omkostningsforskelle i vigtige input og en stadig mere ustabil geopolitisk kontekst. Europæiske virksomheder risikerer at sakke bagud med hensyn til vigtige strategiske teknologier som f.eks. batterier, software, infotainmentsystemer og autonom kørsel og har ofte mindre direkte kontrol over mange råstofinput, mens udenlandske konkurrenter ofte understøttes af determinerede industrielle strategier og modtager statsstøtte i forskellige former.

Dette er et afgørende øjeblik for den europæiske bilindustri – der er behov for en beslutsom indsats, og Den Europæiske Union (EU) er fast besluttet på at støtte sektoren i dens omstilling.

Dette er formålet med denne handlingsplan, som bygger på konkurrenceevnekompasset, aftalen om ren industri og – i de seneste uger – en lang række høringer under ledelse af Kommissionens formand og flere medlemmer af Kommissionen, hvor mere end 100 organisationer har deltaget aktivt<sup>2</sup>. Den indeholder konkrete foranstaltninger, der skal bidrage til at sikre den europæiske bilindustri globale konkurrenceevne og opretholde et stærkt europæisk produktionsgrundlag gennem en **indsats på fem nøgleområder**: 1) innovation og digitalisering, 2) ren mobilitet, 3) konkurrenceevne og modstandsdygtighed i forsyningskæden, 4) færdigheder og den sociale dimension og 5) lige vilkår og et konkurrencedygtigt erhvervsklima.

## 2. De fem søjler i handlingsplanen for bilindustrien

### 2.1 Innovation og digitalisering

---

<sup>1</sup> Statista Market Insights, januar 2025.

<sup>2</sup> Disse høringer, som fandt sted mellem den 30. januar og den 20. februar, blev suppleret med en åben offentlig høring, hvor der blev modtaget mere end 1 900 svar.

For at være konkurrencedygtig på verdensplan skal den europæiske bilindustri hurtigst muligt genvinde en førerposition i overgangen til softwarebaserede, AI-drevne opkoblede og selvkørende køretøjer. Køreoplevelsen for både førere og passagerer afgøres i stigende grad af software, og nye applikationer, f.eks. automatiseret og autonom kørsel, kommunikation og infotainment, spiller en mere central rolle. Sådanne elementer bliver hurtigt vigtige strategiske udslagsgivere, hvor køretøjsfabrikanter og originaludstyrsfabrikanter skal markere sig som de bedste, men hvor de i øjeblikket risikerer at sakke agterud i forhold til oversøiske konkurrenter.

### **Fremme af autonom kørsel og styrkelse af det indre marked for selvkørende køretøjer**

Teknologi til autonom kørsel vil være en afgørende faktor for konkurrenceevnen og vil tegne sig for en betydelig andel af den fremtidige værditilvækst. Den forventes at skabe en værditilvækst for bilindustrien på globalt plan på op til 400 mia. EUR frem mod 2035.

#### ***Testområder til selvkørende køretøjer***

I EU er betingelserne for vejprøvning og kommerciel drift af fuldt selvkørende køretøjer mindre gunstige end i USA og Kina. Dette giver konkurrenter i disse områder et betydeligt forspring.

For at øge markedsparatheden og kommercialiseringen af selvkørende køretøjer vil Kommissionen samarbejde med medlemsstaterne om hurtigt at etablere mindst tre **store grænseoverskridende testområder, tilhørende reguleringsmæssige sandkasser og europæiske korridorer til automatiseret kørsel**. Mellemstore byer, der ønsker at spille en pionerrolle, kan inddrages. Disse testområder vil give mulighed for storstilede pilotprojekter for selvkørende køretøjer til både person- og godstransport. Kommissionen forpligter sig også til yderligere at vurdere potentialet til integration af automatiserede køretøjer i transportsystemet gennem kommunikation mellem køretøjer og infrastruktur.

#### ***Mod et indre marked for autonom kørsel***

I dag er de lovgivningsmæssige rammer for opkoblet og autonom mobilitet fragmenterede. Kun få medlemsstater har nationale færdselsregler, der tillader selvkørende køretøjer på vejene, og det blokerer for det indre markeds potentiale til autonom kørsel. Samarbejde blandt alle dem, der udvikler og konstruerer sådanne køretøjer, samt med vejoperatører og infrastrukturforvaltere er afgørende. En **mere harmoniseret ramme og forvaltning på EU-plan** er nødvendig for at høste fordelene ved det indre marked og fremme en hurtig udbredelse af opkoblet og autonom mobilitet. Kommissionen vil træffe foranstaltninger med henblik på at nå dette mål.

Kommissionen vil som en prioritet videreudvikle **de lovgivningsmæssige rammer for selvkørende køretøjer**, hvor det som det første bliver **tilladt at godkende ubegrænsede serier af køretøjer med automatiserede parkeringssystemer i 2025 og flere anvendelser** (f.eks. godstransport fra knudepunkt til knudepunkt) **i 2026** for at sikre deres sikkerhed. Kommissionen vil desuden **udarbejde detaljerede regler for bedre at støtte prøvningen af ADS** (automatiske køresystemer) **og ADAS** (avancerede førerstøttesystemer) **på offentlig vej før udrulningen**. Prøvning af innovative ADAS- og ADS-teknologier på offentlig vej i Europa kræver typisk tilladelser, som er baseret på undtagelser fra nationale regler, og det kræver flere godkendelser på tværs af forskellige medlemsstater. Kommissionen vil **foreslå harmoniserede godkendelsesprocedurer i begyndelsen af 2026** for at lette alle ADAS- og ADS-prøvnings på åben vej i hele EU.

### **Flagskibsforanstaltninger:**

Etablering af store grænseoverskridende testområder til selvkørende køretøjer fra 2026.

Styrkelse af lovgivningsrammen og integrationen af det indre marked for europæisk autonom kørsel med: i) regler om ubegrænsede serier af køretøjer med automatiserede køresystemer senest i 2026, ii) harmoniserede regler for prøvning af ADAS og ADS på offentlig vej senest i 2026 og iii) harmoniserede regler for udrulning i hele EU.

### **Fremme af udviklingen af fremtidens europæiske opkoblede og automatiserede køretøjer**

Chips, software og kunstig intelligens (AI) er de tre kerneingredienser i fremtidens opkoblede og automatiserede køretøjer. Europæiske køretøjsfabrikanter og -leverandører tegner sig for 45 % af de globale investeringer i forskning og udvikling i bilindustrien, men på dette område udfordres de af teknologivirksomheder og nye "digitalt indfødte" bilaktører fra lande uden for Europa. For at undgå nye afhængighedsforhold samt tab af værditilvækst og beskæftigelse til udlandet **er EU nødt til at opbygge sin egen industrielle kapacitet med hensyn til den software og IT-hardware, der skal bruges til rene, opkoblede og automatiserede køretøjer.** Det betyder, at EU skal sikre, at sådan software og sådant udstyr er designet til at anvende rumbaserede data og tjenester til navigation, positionering med høj præcision, jordobservation og sikker konnektivitet, der leveres af henholdsvis EU-systemerne Galileo/EGNOS, Copernicus og snart IRIS.

### ***Den europæiske alliance for opkoblede og selvkørende køretøjer***

Der er behov for et tæt samarbejde mellem europæiske aktører inden for rammerne af EU's konkurrenceregler for at udvikle fælles byggesten i form af software og digital hardware. Derved kan der opnås betydelige ressourcebesparelser. Bilfabrikanterne vil kunne fremskynde fælles teknologiuudvikling og fokusere deres ressourcer på de elementer, der driver en differentierende kundeoplevelse.

Kommissionen vil derfor straks iværksætte ***den europæiske alliance for opkoblede og selvkørende køretøjer***, på grundlag af det forberedende arbejde, der er udført i [det europæiske initiativ vedrørende fremtidens bil](#) og [bilrelaterede partnerskaber under Horisont Europa](#), navnlig 2Zero, CCAM og fællesforetagendet for mikrochips. Alliancen vil samle en kritisk masse af europæiske bilinteressenter, herunder SMV'er, for at forme udviklingen af den næste generation af køretøjer med fokus på fælles arkitekturelementer, fælles europæiske hardware- og softwarekomponenter samt standardisering heraf. På grundlag af en fælles innovationskøreplan vil alliancen gennemføre følgende centrale aktiviteter:

- ***Udvikle en softwareplatform til softwaredefinerede køretøjer:*** Alliancen vil udvikle en EU-dækkende, åben platform til softwaredefinerede køretøjer baseret på avancerede open source-softwarekomponenter samt grænseflader, standarder og værktøjer.
- ***Udvikle køretøjsintegreret computerarkitektur til softwaredefinerede køretøjer:*** Autonom kørsel kræver centraliseret avanceret databehandlingskapacitet i køretøjet. Alliancen vil udvikle en fremtidssikret databehandlingsplatform, der er tilpasningsdygtig, fleksibel, energieffektiv og i stand til at yde i realtid, og den vil integrere mere avancerede processorer, herunder AI-chips, og samtidig sikre, at softwaredefinerede køretøjer forbliver skalerbare og let kan opgraderes.

- **Udvikle innovative AI-løsninger til bilindustrien:** Alliancen vil udvikle sektorspecifikke generative AI-modeller og -algoritmer, der f.eks. muliggør autonom kørsel, optimering af driften af opkoblede køretøjer i transport- og ladeinfrastrukturen og effektiv batteristyring eller AI-drevet prædiktiv vedligeholdelse.
- **Etablere en storstilet decentral pilotfacilitet i 2026/2027:** Faciliteten vil fungere som et samarbejds miljø for industrien for **softwaredefinerede køretøjer og AI-teknologi** og som et testområde for innovation i applikationslag.
- **Fremskynde overgangen til autonom kørsel:** Alliancen vil udvikle og levere en ambitiøs teknologikøreplan med henblik på at udvikle fælles komponenter (software og hardware) til autonome køresystemer (ADS).

Alliancen er en stærk mekanisme til at fremskynde det grænseoverskridende samarbejde i den europæiske industri om innovation, udvikling og første industrielle anvendelse af opkoblede teknologier og teknologier til autonom kørsel. Kommissionen er parat til – på industriens anmodning – at give vejledning i, hvordan samling af bildata, som kan muliggøre AI-fremskridt inden for autonom kørsel, kan ske i overensstemmelse med konkurrencelovgivningen. Kommissionen vil også støtte medlemsstaternes igangværende tekniske arbejde for at udvælge en mulig kandidat til et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse (**IPCEI**) **vedrørende rene, opkoblede og selvkørende køretøjer**, hvor det samtidig sikres, at det er tilgængeligt for innovative SMV'er.

### Næste generation af batteriteknologi

Oversøiske konkurrenter investerer betydelige finansielle og menneskelige ressourcer i forskning og udvikling inden for fremtidig batteriteknologi med omfattende statsstøtte. EU sætter stærkt fokus på batteriinnovation gennem Horisont Europa-partnerskabet **BATT4EU**. Dette fokus er fortsat vigtigt. Kommissionen vil støtte **hele EU's værdikæde for næste generation af batterier, herunder genanvendelse**, i tæt samarbejde med partnerskaber inden for avanceret fremstilling og avancerede materialer. For perioden 2025-2027 vil det øremærkede budget være på ca. 350 mio. EUR som en del af det samlede Horisont Europa-bidrag til bilindustrien.

### Finansiering under Horisont Europa

Alliancens aktiviteter samt næste generation af batteriteknologi vil blive støttet af fælles offentlige og private investeringer inden for rammerne af relevante partnerskaber under Horisont Europa. Under programmet stilles der 1 mia. EUR til rådighed for bilindustrien for perioden 2025-2027, herunder til relevante aktiviteter, der finansieres via Det Europæiske Innovationsråd. I fremtiden kan særlige partnerskaber for specifikke aktiviteter samles i et særligt fællesforetagende for bilindustrien. Dette berører ikke pakken i det næste FFR-forslag.

### Fremme af private investeringer til opskalering af innovation i Europa

Som bebudet i konkurrenceevnekompasset og aftalen om ren industri vil Kommissionen samarbejde med EIB-Gruppen og private investorer om at iværksætte et **TechEU-investeringsprogram** for at hjælpe med at dække behovet for finansiering til disruptiv innovation, styrke Europas industrielle kapacitet og opskalere virksomheder, der investerer i innovative teknologier, i synergi med Det Europæiske Innovationsråds relevante projektportefølje. I bilsektoren kan TechEU støtte investeringer i forskning, udvikling og innovation med henblik på

fremtidige strategiske teknologier, digitalisering, anvendelse af kunstig intelligens samt udbredelse af industriel kapacitet med hensyn til avanceret fremstilling og forsyningskæder og opskalering af strategiske og konkurrencedygtige teknologier hos originaludstyrsfabrikanter, leverandører og innovative teknologivirksomheder i bilindustrien, herunder opbygning af forsyningskæden for battericelleteknologier.

#### **Flagskibsforanstaltninger:**

Etablering af den europæiske alliance for opkoblede og selvkørende køretøjer i 2025.

Støtte til forskning og innovation inden for opkoblet og automatiseret mobilitet og udvikling af næste generation af batteriteknologi gennem Horisont Europa.

#### **Andre foranstaltninger:**

Samarbejde med EIB-Gruppen og den private sektor om at anvende TechEU-investeringsprogrammet på vækstvirksomheder, herunder til opbygning af forsyningskæden for battericelleteknologier.

### ***Cybersikkerhed***

Hardware- og softwarekomponenterne i opkoblede og automatiserede køretøjer har betydelige sikkerhedsmæssige konsekvenser. Kommissionen **vil følge op på en igangværende cybersikkerhedsrisikovurdering af opkoblede køretøjer inden for rammerne af NIS2-direktivet med konkrete foranstaltninger**, herunder om nødvendigt i forbindelse med de lovgivningsmæssige rammer for motorkøretøjer, og vil undersøge, hvordan der kan opbygges en europæisk industriel værdikæde for kritiske komponenter. Parallelt hermed vil Kommissionen i overensstemmelse med EU's strategi for økonomisk sikkerhed og i dialog med sine internationale partnere og navnlig G7-landene udvikle et fælles syn på cybersikkerhedsrisici og potentielle afbødende foranstaltninger i forbindelse med opkoblede køretøjer. Dette er vigtigt for at undgå yderligere fragmentering af det globale marked. Der vil også blive udviklet økonomiske sikkerhedsstandarder for at imødegå risici i forsyningskæder, som f.eks. overafhængighed, anvendelse som våben, overkapacitet, teknologirisici, cybersikkerhed eller sikkerhedsrisici.

#### **Andre foranstaltninger:**

Videreførelse af arbejdet hen imod tilstrækkelig cybersikkerhed uden at hæmme innovationen og kommercialiseringen.

Udvikling af økonomiske sikkerhedsstandarder.

### **Adgang til køretøjsdata, -funktioner og -ressourcer**

Opkoblede og digitale køretøjer vil skabe betydelige nye indtægtskilder og økonomisk værdi fra køretøjsdata. Dette potentiale er til en vis grad allerede frigjort med dataforordningen, som giver adgang til data fra opkoblede enheder, f.eks. køretøjer, efter anmodning fra brugerne, samt med direktivet om vedvarende energi, som giver adgang til batterirelaterede data.

På grund af de mange særlige forhold, der gør sig gældende for opkoblede motorkøretøjer, og deres potentiale til at åbne nye forretningsmuligheder, herunder for tovejsopladning og intelligent opladning, er der imidlertid behov for supplerende foranstaltninger. Kommissionen vil derfor **træffe passende foranstaltninger**, således at **hele** det bilindustrielle økosystem **kan udnytte fordelene ved data fra opkoblede køretøjer**, navnlig gennem anvendelse af dataforordningen og

**vejledningen om køretøjsdata**, som vil blive offentliggjort, når dataforordningen træder i kraft. Kommissionen vil efter en vurdering af virkningerne af dataforordningen overveje yderligere tiltag, herunder et lovgivningsforslag om adgang til køretøjsdata og muligheden for at oprette en europæisk dataplatform for biler. I denne forbindelse vil den også tage cybersikkerhedshensyn, herunder fjernadgang til data, i betragtning.

Kommissionen er også i gang med at vurdere, om **EU's eksisterende konkurrenceregler vedrørende vertikale aftaler i bilindustriens** eftermarkeder (gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer) stadig er egnede til formålet, bl.a. på baggrund af digitaliseringen.

#### **Flagskibsforanstaltninger:**

Passende foranstaltninger vedrørende adgang til køretøjsdata, -funktioner og -ressourcer, herunder vejledning om dataforordningen og om nødvendigt et lovgivningsforslag om adgang til køretøjsdata.

Revision af gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer og supplerende retningslinjer.

## **2.2 Ren mobilitet**

Vejtransport tegner sig stadig for ca. en fjerdedel af EU's samlede drivhusgasemissioner. For at nå Europas ambition om at blive klimaneutral senest i 2050 skal transportemissionerne reduceres med 90 % inden da. For at sikre fortsat kommerciel succes er det også afgørende, at europæiske originaludstyrsfabrikanter, som allerede investerer kraftigt i nulemissionsteknologier, genvinder deres teknologiske og produktmæssige førerposition inden for nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjer tegner sig allerede for en betydelig andel af det globale salg og vil i sidste ende blive det dominerende markedssegment. Et stærkt hjemmemarked, der understøttes af tilstrækkelig infrastruktur på tværs af alle områder, er en afgørende katalysator for dette.

### **Emissionsnormer**

Omstillingen til ren vejmobilitet støttes af CO<sub>2</sub>-emissionsnormer for nye biler og varevogne og for nye tunge køretøjer, som fastsætter gradvist højere emissionsreduktionsmål for fabrikanterne. Disse normer giver langsigtet sikkerhed og forudsigelighed for investorer i hele værdikæden, samtidig med at de giver tilstrækkelig tid til en retfærdig omstilling. På nuværende tidspunkt er der næsten 6 millioner nulemissionskøretøjer på Europas veje, men der er stadig behov for en betydelig forøgelse for at nå målene for 2035 og 2040.

Efterspørgslen efter batteridrevne elkøretøjer har på det seneste været svagere end forventet. Efter en seksdobling fra 2019 til 2023 faldt salget af batteridrevne elkøretøjer i EU en smule med 5,6 % mellem 2023 og 2024, hvor markedsandelen faldt fra 14,6 % til 13,6 %, og der opstod forsinkelser i markeds lanceringen af økonomisk overkommelige modeller af elkøretøjer.

Ifølge tallene fra januar 2025 tegnede batteridrevne elkøretøjer sig for 15 % af salget, mens de i januar 2024 tegnede sig for 10,9 %. Der er imidlertid stadig en risiko for, at 2025-målene for personkøretøjers emissioner kan medføre betydelige sanktioner. Kommissionen vil derfor **hurtigt fremlægge yderligere muligheder for fleksibilitet gennem en målrettet ændring af præstationsnormerne for bilers og varevognes CO<sub>2</sub>-emissioner**. Hvis ændringen vedtages, vil overholdelsen blive vurderet over en treårig periode (2025-2027), således at bilfabrikanterne kan **udligne eventuelle overskridelser i et eller to af disse år ved at overpræstere i det eller de andre år**. Dette vil bidrage til at sikre industriens investeringskapacitet og fastholde det

overordnede ambitionsniveau i 2025-målene. Kommissionen opfordrer fælleslovgiverne til straks at nå til enighed om denne ændring, da dette vil skabe sikkerhed for sektoren. Som nævnt i Kommissionens politiske retningslinjer skaber forordningen om præstationsnormer for bilers og varevognes CO<sub>2</sub>-emissioner forudsigelighed for investorer og fabrikanter. Europa-Kommissionen vil fremskynde arbejdet med forberedelsen af den planlagte revision af forordningen. Revisionen vil være baseret på en faktabaseret analyse, der tager hensyn til alle relevante teknologiske udviklinger og betydningen af en økonomisk levedygtig og socialt retfærdig omstilling til nulemissionsmobilitet.

#### **Flagskibsforanstaltninger:**

Forslag om ændring af præstationsnormerne for bilers og varevognes CO<sub>2</sub>-emissioner, så det bliver muligt at udligne overskridelser i et eller to år ved at overpræstere i det eller de andre år perioden 2025-2027.

Fremskyndelse af forberedelserne til den planlagte revision af forordningen.

#### **Skub i efterspørgslen efter nulemissionskøretøjer**

##### ***Støtte til lavindkomstbrugere gennem sociale leasingordninger***

Sociale leasingordninger kan støtte økonomisk overkommelig ren mobilitet for mindre gunstigt stillede forbrugere og samtidig give et direkte løft til salget af nulemissionskøretøjer. Kommissionen vil **i første kvartal 2025 vedtage en henstilling om transportfattigdom, der tilskynder medlemsstaterne til at vedtage sociale leasingordninger** for nye og brugte nulemissionskøretøjer, som er **rettet mod sårbare transportbrugere**, som led i gennemførelsen af deres nationale planer **under Den Sociale Klimafond**. Social leasing (og navnlig ordninger for leje eller leasing af nulemissionskøretøjer rettet mod sårbare grupper) dækkes også af **vejledningen om de sociale klimaplaner**, som Kommissionen vedtager samme dag som denne meddelelse.

##### ***Fremskyndelse af udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder***

Virksomhedsflåder er en vigtig del af det europæiske marked for køretøjer. Køretøjer, der købes af virksomheder, udgør i øjeblikket ca. 60 % af bilregistreringerne i EU. Fremskyndelse af udbredelsen af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåder vil gavne den europæiske bilindustri og yderligere reducere transportemissionerne. For at sikre en passende udbredelse af nulemissionskøretøjer i virksomhedsflåderne er det afgørende, at forvridende subsidier til køretøjer, der anvender fossile brændstoffer, afskaffes.

Kommissionen har indledt arbejdet med et **lovgivningsforslag om dekarbonisering af virksomhedsflåder** med det formål at fastsætte foranstaltninger, der kan tilskynde virksomheder til at købe nulemissionskøretøjer uden at lægge unødvendige byrder på SMV'er og under hensyntagen til kriterier om bl.a. bæredygtighed og modstandsdygtighed. For at skabe fremdrift så hurtigt som muligt offentliggør Kommissionen sideløbende med denne handlingsplan en **meddelelse om dekarbonisering af virksomhedsflåder**, som skitserer foranstaltninger, som nationale, regionale og kommunale myndigheder allerede kan træffe for at fremskynde udbredelsen af nulemissionskøretøjer.

Transportvirksomheder spiller en vigtig rolle i indsatsen for at øge andelen af tunge nulemissionskøretøjer. Som led i arbejdet med virksomhedsflåder vil Kommissionen også

undersøge foranstaltninger, der kan bidrage til at øge udbredelsen af europæiske nulemissionslastbiler.

### ***Fremskyndelse af udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer***

I de kommende måneder vil Kommissionen vedtage en **målrettet ændring af eurovignetdirektivet for at forlænge fristen ud over den 31. december 2025** for fuldt ud at fritage tunge nulemissionskøretøjer fra vejafgifter.

Konkurrenceevnen og investeringer i nulemissionslastbiler og dekarbonisering af vejtransporten kan stimuleres yderligere gennem en hurtig afslutning af interinstitutionelle forhandlinger og vedtagelse af den foreslåede revision af direktivet om vægt og dimensioner. Dette vil **sikre nytlastparitet med dieselskøretøjer**. Derudover foreslås der en række foranstaltninger<sup>3</sup> for at tilskynde til investeringer i effektive påhængskøretøjer gennem forskellige **gunstige vejafgifter**.

Endelig kan eftermontering af elektriske drivaggregater på konventionelle tunge køretøjer, navnlig busser, være et omkostningseffektivt bidrag til dekarbonisering af vognparken. Kommissionen vil støtte **udarbejdelsen af et regulativ inden for rammerne af FN/ECE**, der harmoniserer typegodkendelsen af sådanne eftermonterede køretøjer på globalt plan.

Kommissionen er også i gang med at undersøge foranstaltninger til støtte for udbredelsen af **rene busser produceret i Europa**, herunder gennem støtte til omstilling af vognparker og depoter og bedre aggregering af efterspørgsel eller afskrivningsregler for lokale kommuner.

### ***Bedre koordinering af medlemsstaternes incitamentsordninger for forbrugernes køb***

Når en forbruger køber en ny bil, er prisen generelt en af de primære overvejelser. I øjeblikket har medlemsstaterne valgt forskellige tilgange til at tilskynde til udbredelsen af nulemissionskøretøjer, og selv på tværs af medlemsstater med ensartede markedsmodenhedsniveauer for ren mobilitet er der forskelle. Disse incitament er også ofte genstand for ændringer, hvilket forringer sikkerheden for forbrugere, virksomheder og investorer. På nuværende tidspunkt er der gjort vigtige erfaringer med hensyn til effektiviteten af sådanne ordninger, som gør det muligt at optimere deres udformning og støtte en mere miljømæssigt bæredygtig og strategisk modstandsdygtig europæisk produktion. Der er behov for en mere koordineret tilgang på europæisk plan. Kommissionen vil sammen med **medlemsstaterne** straks begynde at udveksle bedste praksis og erfaringer om **incitamentsordninger** for forbrugere. I denne forbindelse vil der blive fastlagt en værktøjskasse med muligheder for incitamentsordninger, der er udformet, så de er økonomisk effektive og finanspolitisk bæredygtige, og så de er skræddersyet til de pågældende markeds modenhed, og mulighederne for mulige incitamentsordninger på EU-plan vil blive undersøgt. Disse drøftelser vil indgå i en **henstilling fra Kommissionen**, der også vil udpege EU-finansieringskilder, som medlemsstaterne kan bruge til at støtte sådanne incitament.

#### **Flagskibsforanstaltninger:**

Henstilling om transportfattigdom (første kvartal 2025), herunder sociale leasingordninger.

Meddelelse (første kvartal 2025) og lovgivningsinitiativ om dekarbonisering af virksomhedsflåder (udgangen af 2025).

<sup>3</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF, Rådets direktiv 1999/37/EF og direktiv (EU) 2019/520 for så vidt angår CO<sub>2</sub>-emissionsklassen for tunge køretøjer med påhængskøretøj (COM(2023) 189).

### **Andre foranstaltninger:**

Måleretted ændring af eurovignetdirektivet for at forlænge fristen for fuldstændig fritagelse af tunge nulemissionskøretøjer for vejafgifter (andet kvartal 2025).

Afslutning af de interinstitutionelle forhandlinger om revisionen af direktivet om vægt og dimensioner.

Henstilling om skattemæssige og ikke-skattemæssige incitamenter på efterspørgselssiden (2026).

### **Fremskyndelse af udrulningen af ladeinfrastruktur**

Tilgængeligheden af ellade- og brintoptankningsinfrastruktur er en af forudsætningerne for udbredelsen af nulemissionskøretøjer, og infrastrukturinvesteringer er derfor også afgørende for den europæiske bilindustri konkurrenceevne. Etableringen af ladeinfrastruktur er imidlertid ikke lige fremskreden i medlemsstaterne og deres forskellige regioner. Det skal ændres.

### ***Opfyldelse af gældende lovgivning***

Kommissionen vil **stille måleretted teknisk bistand til rådighed for medlemsstaterne** gennem instrumentet for teknisk støtte til gennemførelse af de foranstaltninger, der er fastsat i forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR-forordningen) og direktivet om bygningers energimæssige ydeevne (bygningsdirektivet).

Faciliteten for infrastruktur for alternative drivmidler (AFIF) har vist sig at være et effektivt instrument til at støtte udrulningen af lade- og brintoptankningsinfrastruktur. Der vil allerede blive stillet 570 mio. EUR til rådighed under faciliteten for infrastruktur for alternative drivmidler til projekter til udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler i 2025 og 2026 med særligt fokus på tunge køretøjer.

I **investeringsplanen for bæredygtig transport**, der skal vedtages i løbet af 2025, vil Kommissionen fremsætte yderligere forslag til foranstaltninger til fjernelse af hindringer for opskalering af finansieringen af ladeinfrastruktur.

### ***Netadgang***

Forsinkelser i nettilslutningerne er ofte en stor flaskehals, der hindrer etableringen af ladeinfrastruktur, navnlig større offentlige ladeparker og de højeffektladere, der er nødvendige for tunge køretøjer. Der er allerede flere prioriterede foranstaltninger vedrørende netadgang, som er ved at blive gennemført eller er planlagt inden for rammerne af EU's handlingsplan for net (herunder at skabe større gennemsigtighed med hensyn til nethostingkapacitet og støtte netoperatørerne i at foregribe efterspørgslen efter opladning) og i netpakken og handlingsplanen for elektrificering, der er bebudet for første kvartal 2026.

Kommissionen vil **om kort tid udstede vejledning og henstillinger til medlemsstaterne om afkortning af ventetiden for nettilslutning af ladepunkter og prioriteret behandling heraf**, som bl.a. er baseret på bedste praksis fra medlemsstaterne. Kommissionen anbefaler også, at **medlemsstaterne i forbindelse med tilladelsesprocedurer forudsætter, at ladestationer, deres tilslutning til nettet, selve det tilknyttede net og lagringsaktiverne er af væsentlig samfundsmæssig interesse**. Kommissionen vil vurdere, om denne forudsætning bør gøres obligatorisk. Medlemsstaterne bør prioritere projekter, der er til gavn for omstillingen til ren energi og elsystemets effektivitet, herunder ladepunkter.

Senest i sommeren 2025 vil Kommissionen **udstede vejledende principper, der fastlægger betingelser for foregribende investeringer i netprojekter**. Dette vil gøre det muligt at foregribe de fremtidige behov for ladeinfrastruktur i netplanlægningen.

Inden for rammerne af direktivet om vedvarende energi har medlemsstaterne allerede mulighed for at planlægge særlige områder til net, der er knyttet til projekter vedrørende vedvarende energi, hvilket giver mulighed for hurtigere tilladelses- og planlægningsprocedurer. På denne baggrund **bør medlemsstaterne betragte net, som er knyttet til områder, der er relevante for initiativet vedrørende en europæisk korridor for ren transport, som fremskyndelsesområder** på samme måde som de områder, der er udpeget med henblik på infrastruktur i forbindelse med planer for vedvarende energi. Kommissionen vil fremsætte yderligere henstillinger om dette spørgsmål.

## ***Ladeinfrastruktur til erhvervskøretøjer***

Et kritisk indsatsområde er ladeinfrastruktur til tunge køretøjer, i depoter og langs vigtige motorvejskorridorer. Infrastrukturinvesteringer vil fremskynde udbredelsen af rene tunge køretøjer, også blandt godstransportkunder.

Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne om et **initiativ vedrørende en europæisk korridor for ren transport**, der vil fremskynde etableringen af ladeparker til tunge køretøjer langs vigtige logistikkorridorer i TEN-T som kritisk infrastruktur, herunder i de tilknyttede byknudepunkter og disses multimodale godsterminaler. Dette initiativ vil blive gennemført inden for rammerne af det værktøj til koordinering af konkurrenceevnen, der blev præsenteret i konkurrenceevnekompasset<sup>4</sup>, og vil fokusere på strømlining af tilladelser, mobilisering af finansiering med henblik på at mindske risikoen i forbindelse med investeringer og sammenkædning med bestemmelserne for specifikke prioriterede netområder i henhold til direktivet om vedvarende energi. Det er målet, at de første resultater skal opnås i 2025. Kommissionen vil også undersøge, hvordan **udstedelsen af tilladelser uden nettilslutning** for ladestationer til tunge køretøjer kan fremskyndes, f.eks. ved at ændre områdereguleringen, så der ydes eksplicit støtte til opladning af tunge køretøjer langs TEN-T-korridorerne. Det er også vigtigt at fastlægge den rigtige type støtte til operatører af depotladepunkter og offentlige ladepunkter med hensyn til installation af lokal oplagring af elektricitet, f.eks. finansiering eller teknisk bistand.

## ***Intelligent opladning og tovejsopladning***

Med udbygningen af vedvarende energi og øget elektrificering af slutanvendelserne vil fleksibilitetsbehovene stige betydeligt. Intelligent opladning og tovejsopladning kan bidrage til at lette byrden på nettet og støtte en effektiv integration af elkøretøjer i elsystemet, samtidig med at køretøjsbrugernes energiomkostninger reduceres.

**Medlemsstaterne bør derfor etablere en befordrende ramme for intelligent opladning og tovejsopladning.** Direktivet om udformningen af elektricitetsmarkedet giver allerede medlemsstaterne en værktøjskasse, de kan bruge til at støtte intelligent opladning og tovejsopladning. De bør sikre, at distributionssystemoperatørerne tilbyder rimelige netafgifter, og undgå dobbeltbeskatning af energi, der lagres, herunder i batterier til elkøretøjer. Mere generelt kan medlemsstaterne gennem passende beskatning af elektricitet skabe et forretningsmæssigt grundlag for tovejsopladning. **Kommissionen vil lette udvekslingen af bedste praksis mellem medlemsstaterne og udarbejde nye netregler om prisleksibelt elforbrug (første kvartal 2026)**, hvilket vil sikre fuld markedsdeltagelse for forskellige fleksibilitetstjenester, herunder tovejsopladning.

Kommissionen vil også vurdere behovet for, at elkøretøjer er forberedt til intelligent opladning og tovejsopladning, i forbindelse med typegodkendelse. Den vil lancere en reguleringsmæssig sandkasse for V2G-pilotprojekter med henblik på at håndtere reguleringsmæssige, tekniske og markeds-mæssige udfordringer inden storstilet udrulning.

---

<sup>4</sup> Værktøjet til koordinering af konkurrenceevnen vil koordinere investeringer i konkurrenceevne og politikker på EU-plan og nationalt plan og udforme pilotprojekter for grænseoverskridende projekter på udvalgte nøgleområder, som har en klar merværdi for Europas konkurrenceevne.

**Flagskibsforanstaltninger:**

Initiativet vedrørende en europæisk korridor for ren transport (tredje kvartal 2025).

Et beløb på 570 mio. EUR stilles til rådighed under faciliteten for infrastruktur for alternative drivmidler i 2025 og 2026.

Vejledning og Kommissionens henstilling om afkortning af nettilslutningsprocedurer og prioritering af nettilslutning.

Vejledende principper vedrørende foregribende netinvesteringer (andet kvartal 2025).

**Andre foranstaltninger:**

Støtte til medlemsstaterne til gennemførelse af AFIR-forordningen og bygningsdirektivet gennem instrumentet for teknisk støtte.

Støtte til medlemsstaterne i indsatsen for at indføre befordrende rammer for intelligent opladning og tovejsopladning og fremme af udvekslingen af bedste praksis.

***Mobilisering af privat finansiering***

Som bebudet i aftalen om ren industri vil der blive mobiliseret ca. 50 mia. EUR i yderligere investeringer inden for rammerne af **InvestEU** til at støtte centrale EU-politikker. EIB-Gruppen spiller en fremtrædende rolle i disse bestræbelser. Dette kan omfatte yderligere støtte til ren teknologi og ren mobilitet, herunder til gavn for bilindustrien i hele værdikæden, for at bidrage til at opskalere eller styrke investeringsmulighederne for de nødvendige storstilede investeringer.

***Styrkelse af forbrugernes tillid***

Kommissionen vil revidere **direktivet om mærkning af biler** i 2026 efter den evaluering, der skal offentliggøres i første halvår 2025, for at udruste forbrugerne til at træffe bæredygtige valg og bidrage til målet om at øge udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Dette kan f.eks. gøres ved at medtage **oplysninger om kulstofindholdet i de vigtigste materialer, der anvendes i køretøjet.**

Det skal bemærkes, at alt efter landet køber 75-90 % af forbrugerne kun brugte køretøjer. Når det drejer sig om brugte nulemissionskøretøjer, er forbrugerne bekymrede over **batteriets sundhedstilstand og reparationsmulighederne. For at styrke forbrugernes tillid til batteridrevne elkøretøjer vil Kommissionen vurdere det bredere spørgsmål om mulighederne for at reparere batterier og træffe lovgivningsmæssige foranstaltninger** for at sikre adgang til oplysninger om batteriets sundhedstilstand i batteripasset og adgang til oplysninger om reparation og vedligeholdelse af batterier.

***Styrkelse af ladeinfrastrukturens anvendelighed***

Det er vigtigt, at forbrugerne på gennemsigtig vis kan sammenligne opladningspriserne og få fuldstændige oplysninger om den tilgængelige infrastruktur på deres skærm. På nuværende tidspunkt kan dette stadig være vanskeligt, og priserne for opladning kan variere betydeligt fra det ene ladepunkt til det andet. AFIR-forordningen kræver allerede, at operatører af ladepunkter udveksler alle relevante data uden omkostninger. **I forbindelse med revisionen af AFIR-forordningen i 2026 vil Kommissionen undersøge mulighederne for yderligere at styrke prisen gennemsigtigheden ved offentligt tilgængelige ladepunkter** under hensyntagen til den relevante markedsudvikling.

**Flagskibsforanstaltninger:**

Lovgivningsmæssig foranstaltning for at sikre adgang til oplysninger om batteriets tilstand i batteripasset senest i tredje kvartal 2026.

Lovgivningsmæssig foranstaltning, der skal sikre adgang til oplysninger om reparation og vedligeholdelse af batterier i tredje kvartal 2025.

Revision af AFIR-forordningen for at vurdere mulighederne for yderligere at styrke prisgennemsigtigheden ved offentligt tilgængelige ladepunkter i 2026.

**Andre foranstaltninger:**

Revision af direktivet om mærkning af biler i 2026 for at forbedre forbrugeroplysningen.

### 2.3 Konkurrenceevne og modstandsdygtighed i forsyningskæden

Den europæiske bilindustri risikerer at miste betydelige markedsandele på grund af sin begrænsede konkurrenceevne inden for nulemissionsteknologi og -produktionskapacitet og på grund af de betydelige omkostningsforskelle, der gør sig gældende for kritiske komponenter, navnlig batterier. Batterier, der tegner sig for 30-40 % af merværdien i en typisk elpersonbil, har afgørende betydning for den fremtidige beskæftigelse og værdiskabelse. Europa har brug for en omkostningsmæssigt konkurrencedygtig indenlandsk celleproduktions- og -forsyningskæde, også så det kan forberede sig på forsyningschok og -kriser og beskytte den økonomiske suverænitet. Dette bør dække en stor del af forsyningen af battericeller og den europæiske merværdi i forsyningskæden, herunder EU's produktionskapacitet for aktive anodematerialer, aktivt katodemateriale og dets prækursor samt andre relevante batterikomponenter. Det kræver også, at europæiske aktører investerer i udvinding og raffinering af materialer til batterier i Europa eller i udlandet. Målet for 2030 er at opnå en europæisk merværdi på mere end 50 % i hele værdikæden.

**Fremstilling af batterier – "batteriboosterpakke"**

For at opnå omkostningskonkurrenceevne på kort sigt for battericeller og -komponenter, der er produceret i EU, præsenterer denne handlingsplan en batteriboosterpakke. Finansiering er en vigtig del af pakken. Kommissionen har allerede bebudet, at **Innovationsfonden** vil yde op til 3 mia. EUR til fremstilling af batterier til elkøretøjer. Den første indkaldelse på 1 mia. EUR blev iværksat den 3. december 2024. Sektoren drager også fordel af et supplerende beløb på 200 mio. EUR fra InvestEU under Innovationsfonden. Dette vil støtte innovative projekter i den europæiske værdikæde for batterifremstilling, som kan medvirke til at håndtere finansieringsudfordringer ved at muliggøre yderligere venturegældstransaktioner i EIB-Gruppen i perioden 2025-2027. Kommissionen vil stille 1,8 mia. EUR til rådighed i de næste to år til støtte for virksomheder, der fremstiller batterier i EU, ved at mobilisere ressourcer fra Innovationsfonden. Kommissionen vil undersøge mulighederne for at finansiere en udvidelse af de europæiske produktionslinjer i denne forbindelse.

Kommissionen vil undersøge **EU's direkte produktionsstøtte til virksomheder, der fremstiller batterier i EU**. EU-støtten kan kombineres med statsstøtte. I den forbindelse arbejder Kommissionen på en ny ramme for statsstøtte til ren industri, som vil forenkle statsstøttereglerne, navnlig for at sikre tilstrækkelig produktionskapacitet for cleantech-udstyr i Europa, herunder batterier og deres nøglekomponenter. Kommissionen er i øjeblikket i gang med at høre medlemsstaterne og interessenterne om et udkast til denne ramme.

For at øge den europæiske merværdi **kan der ydes støtte til udenlandske aktører, hvis europæiske virksomheder har indgået partnerskaber med dem**, som sikrer deling af færdigheder, knowhow, teknisk ekspertise og teknologi samt tilstrækkelig merværdi for EU.

I forbindelse med oprettelsen af sådanne finansieringsinstrumenter **vil kriterier, der ikke vedrører pris, f.eks. krav om modstandsdygtighed, blive taget i betragtning med henblik på både EU-finansiering og finansiering fra medlemsstaterne.**

**Krav om europæisk indhold i battericeller og -komponenter i elkøretøjer, der sælges i EU,** vil blive behandlet i kommende lovgivning, herunder retsaken om fremskyndelse af industriel dekarbonisering og retsaken om cirkulær økonomi, i overensstemmelse med Unionens folkeretlige forpligtelser. Disse krav vil afspejle den forventede gradvise stigning i EU's produktionskapacitet.

Den nye ramme for statsstøtte vil give medlemsstaterne mulighed for yderligere at tilskynde til private investeringer ved at nedbringe risikoen ved investeringer i projektporteføljer. Medlemsstaterne kan også indføre skatteincitamenter i form af fremskyndet afskrivning, herunder straksafskrivning, i forbindelse med erhvervelse af cleantech-udstyr, der er nødvendigt i omstillingen til en nettonuløkonomi.

Kommissionen vil undersøge, hvordan det ellers er muligt i praksis at støtte den europæiske batteriproduktion i den kritiske opskaleringsfase, herunder ved på anmodning at give vejledning om mulighederne for tættere samarbejde mellem batteriindustriens aktører i overensstemmelse med EU's konkurrenceregler. Kommissionen vil vurdere, hvordan og i hvilket omfang standardiseringstiltag, navnlig vedrørende batteridesign, kan være til gavn for det europæiske batteriøkosystem med henblik på at opnå stordriftsfordele. Kommissionen vil også hurtigst muligt skabe klarhed om en enkel beregningsmetode for batteriets CO<sub>2</sub>-aftryk.

### **Råstoffer og raffinering heraf til batterier**

De europæiske aktører i bilindustrien har brug for pålidelig og sikker adgang til billige råstoffer og raffinerede materialer. Samtidig skal merværdien ved disse aktiviteter forblive i Europa.

Gennem forordningen om kritiske råstoffer vil Kommissionen i marts 2025 fremlægge en liste over strategiske projekter, der først og fremmest omfatter produktion af råstoffer til batterier i alle led i værdikæden. Sådanne projekter vil drage fordel af strømlinede tilladelsesprocedurer, og adgangen til finansiering og aftagningsaftaler vil blive lettet. Sideløbende hermed støtter Kommissionen via sine 14 strategiske partnerskaber om råstoffer, der spænder fra Chile til Den Demokratiske Republik Congo, fælles investeringer i hele værdikæden for kritiske råstoffer<sup>5</sup>. Kommissionen er ved at iværksætte de første indkaldelser i 2025 under platformen, der aggregerer udbud af og efterspørgsel efter visse kritiske råstoffer. Dette vil øge tilgængeligheden af og markedsgennemsigtigheden for kritiske råstoffer.

Det er dog behov for mere. I aftalen om ren industri bebudede Kommissionen, at der vil blive oprettet et center for kritiske råstoffer i 2026 for at aggregere udbud og efterspørgsel. Kommissionen er også parat til at fremme **fælles investeringer fra den private sektor i opstrømsværdikæden**, der gør det muligt for aktørerne i bilindustrien at drage fordel af forsyninger af materialer, der er billigere og væsentligt mindre risikable.

---

<sup>5</sup> F.eks. blev der med det strategiske partnerskab mellem EU og Canada sikret investeringer mellem de to parter i hele batteriforsyningskæden til en værdi af ca. 10 mia. EUR, som gensidigt styrker hinanden.

Ansøgningen om **strømlinede tilladelsesprocedurer for projekter vedrørende råstoffer og raffinering heraf til batterier bør udvides** ud over de allerede udpegede strategiske projekter. Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne og de regionale myndigheder til at anvende strømlinede procedurer på alle indenlandske projekter i forsyningskæden for råstoffer til batterier.

Kommissionen vil undersøge, i hvilket omfang yderligere støtte til indenlandske projekter vedrørende raffinering og forarbejdning af materialer til batterier (f.eks. downstream i forhold til lithiumcarbonat) vil være nyttig. Kommissionen vil arbejde for at få de offentlige finansielle institutioner til at tilvejebringe garantiaftaler og aftaler om risikobegrænsning og andre langsigtede kontrakter i forsyningskæden for materialer til batterier.

### **Fremme af cirkularitet i bilindustriens forsyningskæde**

Omstillingen til en cirkulær økonomi er afgørende for at mindske afhængigheden af råstoffer og øge den strategiske autonomi og modstandsdygtighed i bilindustriens forsyningskæde, herunder det europæiske batteriøkosystem. Batteriforordningen udgør en ramme for denne indsats. Forretningsgrundlaget for en omfattende genanvendelsesværdikæde i Europa skal imidlertid styrkes yderligere. Der er behov for betydelige investeringer i både forbehandlings- og efterbehandlingskapaciteten til genanvendelse, der skal udvikles mere avancerede genanvendelsesteknologier, og tilgængeligheden af genanvendelsesråmaterialer (dvs. udtjente batterier og metalaffald af høj kvalitet) bør sikres. Med henblik herpå vil Kommissionen **undersøge mulighederne for at finansiere støtte til anlæg til genanvendelse af udrangerede køretøjer og batterier.**

**Kommissionen vil undersøge yderligere foranstaltninger for at styrke industriens samarbejde om genanvendelse af råstoffer** i overensstemmelse med EU's konkurrenceregler. Med henblik herpå vil Kommissionen snart iværksætte en fact-finding-undersøgelse for at indsamle input fra markedsdeltagerne.

For at beskytte miljøet mod farligt affald vedtager Kommissionen sammen med denne handlingsplan en afgørelse i henhold til affaldsrammedirektivet, hvori det præciseres, at sort masse, når det bliver til affald, skal klassificeres som farligt affald. Dette vil føre til **bedre kontrol med forsendelser af sort masse og navnlig et forbud mod eksport heraf til lande uden for OECD.** Øget adgang til sort masse fra batterier vil også øge genanvendelsen af batterier. Yderligere foranstaltninger til at lette forsendelser inden for EU og indføre yderligere eksportrestriktioner vil blive overvejet.

Sidst, men ikke mindst, vil en hurtig afslutning af **den fælles beslutningsprocedure om forordningen om udrangerede køretøjer** stimulere cirkulariteten i bilindustrien og forbedre tilgængeligheden af sekundære materialer og brugte reservedele til en overkommelig pris.

### **Fremme af europæisk produktion af komponenter**

For at sætte skub i den europæiske produktion af centrale køretøjskomponenter vil enhver offentlig støtte til fordel for bilindustrien blive gjort betinget af modstandsdygtigheds- og bæredygtighedskriterier, der skal foreslås i henhold til retsakten om fremskyndelse af industriel dekarbonisering i fjerde kvartal 2025. Kommissionen vil også vurdere, om sådanne kriterier kan anvendes i forbindelse med private køb. En sådan tilgang er også afgørende i betragtning af den stigende efterspørgsel efter køretøjskomponenter fra forsvarssektoren, hvor en stabil og sikker forsyning af kritiske dele er afgørende. En forøgelse af den europæiske produktion af

køretøjskomponenter bør også mindske risikoen for potentielle sikkerhedssårbarheder og sikre kritiske systemers integritet. Af økonomiske sikkerhedshensyn vil dette også være vigtigt for komponenter til elektriske drivaggregater samt andre nøglekomponenter til opkoblede og automatiserede køretøjer.

**Flagskibsforanstaltninger:**

Omfattende "batteriboosterpakke": støtte til batteriproduktion under Innovationsfonden, undersøgelse af EU's direkte produktionsstøtte til virksomheder, der producerer batterier i EU, eventuelt kombineret med statsstøtte, ikkeprisrelaterede kriterier, krav om europæisk indhold i overensstemmelse med Unionens folkeretlige forpligtelser.

Fremme af fælles investeringer fra den private sektor i opstrømsværdikæden.

**Andre foranstaltninger:**

Hurtig afslutning af den fælles beslutningsprocedure om forordningen om udrangerede køretøjer.

Undersøgelse af mulighederne for at finansiere støtte til anlæg til genanvendelse af udrangerede køretøjer og batterier.

Yderligere støtte med henblik på at fremme genanvendelse.

Kriterier for modstandsdygtighed og bæredygtighed for centrale køretøjskomponenter.

## 2.4 Færdigheder og den sociale dimension

Den seneste tids forandringer i produktionen og efterspørgslen i den globale økonomi samt økonomiske chok og geopolitiske risici og usikkerheder har i væsentlig grad påvirket beskæftigelsen i EU's bilindustri. Der forventes yderligere tab af arbejdspladser i de kommende år. Manglen på kvalificeret arbejdskraft og misforholdet mellem udbudte og efterspurgte færdigheder i bilindustrien giver sammen med den aldrende arbejdsstyrke endvidere anledning til stor bekymring og skaber et presserende behov for at uddanne og tiltrække nye profiler af arbejdstagere med tilstrækkelige færdigheder. Arbejdsmarkedets parter spiller en central rolle med hensyn til at foregribe og håndtere forandringer, og kollektive overenskomster kan bidrage med løsninger på de beskæftigelsesmæssige og sociale konsekvenser af de udfordringer, som bilindustrien står over for.

Der er i øjeblikket flere initiativer på EU-plan, der kan løse disse problemer, navnlig finansiering fra Den Europæiske Socialfond Plus (ESF+) og Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF). Initiativerne vedrørende udvikling af færdigheder, f.eks. pagten for færdigheder og alliancen for færdigheder i bilindustrien, forbereder arbejdstagerne under de igangværende gennemgribende omstillinger. Det er dog behov for mere.

Kommissionen vil oprette et **europæisk observatorium for retfærdig omstilling** med henblik på at udvikle og indsamle relevante data, herunder fremskrivning af beskæftigelsestendenser i hele den europæiske bilindustris værdikæde og på sektorplan og regionalt plan. Kombineret med data om arbejdsstyrkens demografiske struktur vil dette gøre det muligt at indkredse eventuelle "hotspots" for beskæftigelsesmæssige skævheder og skabe et grundlag for fremadrettede indgreb for at imødegå dem.

For at yde bedre støtte til de arbejdstagere, der er berørt af omstillingen, vil Kommissionen i foråret 2025 foreslå en **måltrettet ændring af EGF-forordningen, der gør den mere omfattende og hurtigere at anvende**. EGF-forordningens anvendelsesområde vil blive udvidet til at støtte virksomheder i omstruktureringsprocesser for at beskytte arbejdstagerne mod risikoen for arbejdsløshed. Dette kan føre til en tidligere mobilisering af de disponible midler. Sideløbende

hermed er Kommissionen i samråd med arbejdsmarkedets parter i gang med at udarbejde en plan for kvalitetsjob, som vil blive offentliggjort i slutningen af året.

For at hjælpe medlemsstaterne og sektorpartnerne med at gøre endnu bedre brug af de muligheder, som ESF+ tilbyder, vil Kommissionen aktivt samarbejde med arbejdsmarkedets parter og medlemsstaterne for at henlede opmærksomheden på de muligheder, som ESF+ giver, og for at bringe aktørerne sammen. Dette vil omfatte støtte til arbejdstagere, der søger jobmuligheder inden for andre områder end bilindustrien, og som søger omskoling. Midtvejsevalueringen af ESF+ vil desuden blive anvendt til at tilskynde medlemsstaterne til at omprogrammere flere midler til bilindustrien, herunder gennem en eventuel ændring af ESF+-forordningen.

I overensstemmelse med færdighedsunionen vil **Kommissionen styrke rammen for initiativer vedrørende sektorspecifikke færdigheder i strategiske industrier, der understøtter aftalen om ren industri**. I 2026 vil der blive stillet målrettet støtte gennem Erasmus+-tilskud på op til 90 mio. EUR til rådighed for de relevante storstilede færdighedspartnerskaber, herunder det storstilede færdighedspartnerskab for bilindustrien under pagten for færdigheder.

#### **Flagskibsforanstaltninger:**

Det europæiske observatorium for retfærdig omstilling.

Retlige ændringer af EGF- og ESF+-forordningerne.

## **2.5 Styrkelse af EU's markedsadgang, sikring af lige konkurrencevilkår og garanti for EU's økonomiske sikkerhed**

Bilindustrien er en global industri. Eksport, import og investeringer spiller en nøglerolle for EU-industriens konkurrenceevne. Oversøisk markedsadgang, lige konkurrencevilkår i forhold til oversøiske konkurrenter og formålstjenlige forretnings- og lovgivningsmæssige rammer er afgørende for industriens succes. Med henblik herpå vil EU gennemføre en række prioriterede foranstaltninger, der er specifikke for bilindustrien.

### **Diversificering i forbindelse med sourcing, sikring af adgang til tredjelandes markeder og styrkelse af den økonomiske sikkerhed**

Kommissionen er fast besluttet på at fortsætte sine frihandelsaftaler og gensidigt fordelagtige internationale partnerskaber for at forbedre markedsadgangen og sourcingmulighederne, navnlig for kritiske materialer til den europæiske bilindustri. Kommissionen vil evaluere effektiviteten af bilrelevante bestemmelser i handelsaftaler og om nødvendigt samarbejde med handelspartnere for yderligere at tilstræbe lovgivningsmæssig konvergens baseret på internationale standarder. Kommissionen vil sammen med interessenterne udnytte alle muligheder for bedre at støtte sektoren gennem andre former for engagement, f.eks. aftaler om gensidig anerkendelse, strategiske partnerskaber om kritiske råstoffer eller partnerskaber om ren handel og investeringer. Som anbefalet i Draghi-rapporten vil Kommissionen fortsat fremme harmoniseringen af tekniske køretøjsforskrifter på globalt plan (FN/ECE) og i bilaterale handelsaftaler.

### **Pakke om lige konkurrencevilkår**

Kommissionen vil sikre fortsatte forbedringer af de lige konkurrencevilkår gennem en styrket værktøjskasse, som består af følgende elementer.

## ***Oprindelsesregler***

I præferenceoprindelsesreglerne fastsættes betingelserne for, at produkter kan drage fordel af nultold eller nedsat told i handelsaftaler og i autonome præferenceordninger. De har til formål at sikre en balance mellem eksport- og importmål, som også skal analyseres med hensyn til kumulation i forsyningskæden. Kommissionen vil samarbejde med industrien og medlemsstaterne om **den anvendte tilgang til præferenceoprindelsesregler** for at sikre, at de bidrager til og støtter EU's bilindustris konkurrenceevne på lang sigt.

Kommissionen vil undersøge muligheden for at fastsætte **særlige oprindelsesregler i handelsbeskyttelsesforanstaltninger** for økosystemet for elkøretøjer som et redskab til at afskrække aktører, der er involveret i urimelig praksis, fra at etablere faciliteter i tredjelande og navnlig i lande, der har præferenceadgang til EU-markedet.

## ***Handelsbeskyttelsesinstrumenter***

Kommissionen indførte udligningstold på importen af elkøretøjer fra Kina for at imødegå urimelig handelspraksis og er fortsat rede til at indlede en antiomgåelsesundersøgelse, hvis den modtager tilstrækkelige beviser for omgåelsespraksis, der underminerer foranstaltningens effektivitet. Kommissionen er desuden fortsat åben over for at fortsætte sit samarbejde med individuelle producenter om pristilsagn for udligningsforanstaltningerne over for batteridrevne elkøretøjer fra Kina i overensstemmelse med antisubsidiegrundforordningen.

Kommissionen er ligeledes fast besluttet på at gøre brug af **handelsbeskyttelsesinstrumenter og forordningen om udenlandske subsidier** til at undersøge urimelig praksis længere oppe i forsyningskæden, herunder i batteri- og delsegmentet, hvor det er nødvendigt.

## ***Styrkelse af udenlandske investeringers bidrag til den europæiske konkurrenceevne***

Kommissionen vil arbejde for at sikre, at udenlandske investeringer i bilindustrien yder et stærkere bidrag til EU-industriens langsigtede konkurrenceevne, dens teknologiske forspring og økonomiske modstandsdygtighed samt skabelsen af kvalitetsjob i EU. I overensstemmelse hermed vil **Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne og industrien foreslå betingelser for indgående udenlandske investeringer i bilindustrien for yderligere at øge deres merværdi for EU**. Betingelserne kan f.eks. omfatte krav til joint ventures, krav til den øverste ledelse, fremme af aftaler, der støtter EU-industriens behov (herunder aftagnings- eller licenstjenester og royaltyaftaler med udenlandske partnere), licensering af teknologi eller intellektuel ejendomsret og forpligtelser til at levere kritiske input. Et af de prioriterede områder for dette vil være batteriforsyningskæden.

Mens arbejdet med udenlandske investeringer er i gang, vil Kommissionen og medlemsstaterne sikre, at udenlandske direkte investeringer anvendes til at skabe merværdi i Europa, navnlig når der er tale om offentlig finansiering, og de vil kræve klare betingelser, der bidrager til at lukke hullet med hensyn til produktionsknowhow og -ekspertise, herunder gennem effektive mekanismer til overførsel af intellektuelle ejendomsrettigheder og færdigheder samt EU-baseret rekruttering af personale og lokale forsyningskæder.

## ***Forenklingspakke***

Den eksisterende lovgivningsramme skaber forudsigelighed og bidrager til at nå de fælles mål for den offentlige politik. Den bør dog ikke pålægge industrien unødige byrder og omkostninger, især ikke SMV'er i forsyningskæden og på eftermarkedet. Inden for rammerne af dagsordenen for forenkling af lovgivningen vil Kommissionen i samråd med de berørte parter træffe foranstaltninger med henblik på en **lovgivningsmæssig forenklingsspakke for bilindustrien** ved at forbedre sammenhængen og overensstemmelsen mellem de forskellige lovgivningsmæssige krav. Når Kommissionen fremsætter nye lovforslag, er den også fast besluttet på at give industrien tilstrækkelig tid til, at den kan tage hensyn til disse nye lovgivningsmæssige krav til motorkøretøjer i produktudviklingsprocessen. En evaluering af forordningen om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer (dvs. forordningen om typegodkendelse) i 2026 vil have særligt fokus på forenklingspotentialet.

Håndhævelsen af de lovgivningsmæssige rammer for motorkøretøjer er vigtig for at sikre lige vilkår og undgå omgåelse af de gældende EU-regler over hele linjen. Dette er primært de nationale typegodkendelsesmyndigheders ansvar, men Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne om at afhjælpe potentielle mangler i de lovgivningsmæssige rammer, f.eks. i individuelle køretøjsgodkendelsesordninger.

**Flagskibsforanstaltninger:**

Undersøgelse af betingelserne for indgående udenlandske investeringer i bilindustrien, herunder når der er tale om offentlig finansiering.

Forenkling af lovgivningen.

**Andre foranstaltninger:**

Fortsættelse af forhandlingerne om frihandelsaftaler og gensidigt fordelagtige internationale partnerskaber for at forbedre markedsadgangen og sourcingmulighederne for EU's bilindustri.

Udvikling af yderligere samarbejde gennem partnerskaber om ren handel og investeringer og strategiske partnerskaber for at sikre bedre adgang til mineraler til batterier.

Indgåelse af samarbejde med industrien og medlemsstaterne om den tilgang, der anvendes til præferenceoprindelsesregler i forbindelse med frihandelsaftaler.

Undersøgelse af mulighederne for at fastsætte specifikke oprindelsesregler i handelsbeskyttelsesforanstaltninger for økosystemet for elkøretøjer.

Overvågning af anvendelsen af antisubsidieforanstaltningen vedrørende importen af elkøretøjer fra Kina og gennemførelse af en antiomgåelsesundersøgelse, når det er berettiget.

Anvendelse af de handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter og forordningen om udenlandske subsidier for at imødegå urimelig praksis i batterisegmentet og delsegmenterne, hvor det er nødvendigt.

### 3. Konklusion og næste skridt

Kommissionen vil underrette Europa-Parlamentet og Rådet om denne handlingsplan og de foreslåede foranstaltninger og opfordrer dem til at muliggøre en hurtig gennemførelse af de foreslåede målrettede ændringer.

Denne handlingsplan er baseret på værdifulde input fra virksomheder i bilindustrien, erhvervssammenslutninger samt repræsentanter for civilsamfundet og forskere under dialogmøder og rundbordsdiskussioner samt den åbne offentlige høring<sup>6</sup>. Omhyggelig overvågning og hurtig gennemførelse af de foreslåede foranstaltninger er nu af allerstørste betydning. Kommissionen vil fortsat samarbejde med interessenterne ved at indkalde til regelmæssige dialogmøder med henblik på at udveksle oplysninger om gennemførelsen af de foranstaltninger på kort og mellemlang sigt, der er skitseret i planen, og indsamle feedback og oplysninger om den seneste udvikling på markedet.

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation\\_da](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_da).