



Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri

(COM(2025) 95 final)

(C/2025/5158)

Ordfører: **Gonçalo LOBO XAVIER (PT-Gr. I)**

Medordfører: **Guido NELISSEN (BE-Kat. 2)**

Anmodning om udtalelse	Kommissionen (13.5.2025)
Retsgrundlag	Artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer
Vedtaget i sektionen	10.7.2025
Vedtaget på plenarforsamlingen	16.7.2025
Plenarforsamling nr.	598
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	186/4/2

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) anerkender, at bilindustrien er en utrolig vigtig strategisk søjle i den europæiske økonomi, både hvad angår beskæftigelse og industriel merværdi, og understreger behovet for at sikre en konkurrencedygtig og bæredygtig fremtid for industrien.

1.2. Udvalget støtter klimamålene i den europæiske grønne pagt og omstillingen til nulemissionsmobilitet, og understreger, at denne omstilling skal ledsages af solide sociale og økonomiske foranstaltninger, så ulighederne mellem regioner og sociale grupper i EU ikke forværres.

1.3. EØSU efterlyser en omfattende **europæisk strategi for en retfærdig og konkurrencedygtig omstilling** i bilindustrien baseret på investeringer i færdigheder, innovation, infrastruktur og den cirkulære økonomi og med særligt fokus på små og mellemstore virksomheder (SMV'er).

1.4. Udvalget mener, at det kræver **social dialog og aktiv inddragelse af arbejdstagerne**, hvis omstillingsproces skal lykkes, og efterlyser større støtte til kollektive overenskomstforhandlinger, information og høring af arbejdstagerne samt sektordialog med konstruktive resultater.

1.5. EØSU understreger, at **de hårdest ramte regioner og de mest sårbare arbejdstagere**, navnlig dem i små og mellemstore virksomheder (SMV'er) og underleverandørnetværk i mange medlemsstater, skal støttes gennem målrettede omskolingsprogrammer, offentlige og private investeringer og mobilisering af EU-midler.

1.6. EØSU opfordrer indtrængende Kommissionen til at sikre **den rette balance mellem lovgivningsmæssig stabilitet/overensstemmelse og målrettet fleksibilitet**, navnlig på områder som CO₂-mål og bæredygtige brændstoffer, og til hurtigst muligt at øge den strategiske autonomi inden for kritiske råstoffer, for at fremme langsigtet planlægning og bevare tilliden til industrien.

1.7. EØSU understreger, at det kræver en **koordineret europæisk industristrategi** at tackle de strukturelle udfordringer, som hele bilindustrien står over for, bl.a. afhængigheden af kritiske råstoffer og den illoyale konkurrence fra Kina — ikke kun i forbindelse med ordninger for direkte importerede køretøjer, men også produktionssystemer — og de geopolitiske spændinger, der påvirker forsyningskæderne.

1.8. EØSU anbefaler at **fremskynde udbredelsen af opladningsinfrastruktur** til elektriske køretøjer og at sikre en ensartet dækning i alle EU's regioner, så adgangen til bæredygtig mobilitet bliver mulig overalt.

1.9. EØSU understreger, at det er vigtigt at **investere i uddannelse, forskning og udvikling (FoU)**, navnlig inden for batteriteknologier og bilsoftware, så Europa kan tage førerpositionen på disse afgørende områder tilbage.

1.10. EØSU opfordrer til, at standarder for og bestemmelser om selvkørende og opkoblede køretøjer harmoniseres **for at støtte test og udbredelse af denne type køretøjer på offentlig vej** og sikre forbrugernes sikkerhed og tillid.

1.11. EØSU bakker op om at **diversificere handelspartnerskaber** og styrke forbindelserne med tredjelande, så vi bliver mindre afhængige af bestemte markeder, og industrien bliver mere modstandsdygtig.

1.12. EØSU anbefaler, at der **oprettes målrettede støtteprogrammer for SMV'er** i bilindustrien for at give dem bedre adgang til finansiering, innovation og internationale markeder og som nævnt for at fremme kvalifikations- og omskolingsprogrammer.

1.13. Da handlingsprogrammet kun omhandler opstrømssektoren, efterlyser EØSU et handlingsprogram for downstreamsektoren, da eftermarkedet også spiller en vigtig rolle i dekarboniseringen af transportsektoren, samtidig med at det står over for de samme udfordringer som andre dele af bilindustriens værdikæde.

1.14. Endelig anbefaler EØSU bedre koordinering og udveksling af bedste praksis i forbindelse med alle initiativer til støtte for elektrificering af transport, både når det gælder finansielle og ikkefinansielle initiativer (som f.eks. »intelligente byer«).

2. Kommende udfordringer

2.1 Den europæiske bilindustri har i flere årtier nydt stor succes — hjulpet godt på vej af ingeniørvirksomhed i verdensklasse og en højt kvalificeret arbejdsstyrke. Den var en af de førende sektorer under den anden industrielle revolution og blev førende på verdensplan og en drivkraft for beskæftigelse og økonomisk vækst.

2.2 I dag er bilindustrien og dens meget store forsyningskæde stadig blandt de vigtigste aktører i den europæiske industri. Bilindustrien er omdrejningspunktet for den digitale og den grønne omstilling. Sektoren beskæftiger 3,5 mio. mennesker (over 11 % af beskæftigelsen i den europæiske fremstillingsindustri), heraf 2,4 mio. inden for bilproduktion og billeverandører og resten i andre sektorer som kemiindustrien og tekstilsektoren. Til produktionen af biler hører et omfattende downstreamøkosystem, der beskæftiger 4,5 mio. mennesker inden for vedligeholdelse, reparation, forhandlere, servicestationer og teknisk kontrol. Industriens FoU-intensitet er usædvanlig høj. 15 % af bruttoværditilvæksten bruges på FoU — hvilket svarer til 32 % af de samlede FoU-udgifter i EU — og industrien genererede i 2024 et betydeligt handelsoverskud på 89,3 mia. EUR. Der ligger dog banebrydende tider forude for bilindustrien, som gennemgår en større omstilling. Bilproduktionen i den vestlige verden har nået et mætningspunkt, mens nye aktører (fra Asien og Stillehavsområdet, USA og IT-sektoren) går aggressivt efter markedsandele fra etablerede aktører. De geopolitiske spændinger stiger og forstyrrer forsyningskæderne og den internationale handel. Køretøjsteknologien ændrer sig i et hidtil uset tempo, og digitale forretningsmodeller ryster eftermarkedet.

Fire megatendenser kommer til at forme industriens fremtid:

- a) Fra globalisering til regionalisering: De seneste årtiers globaliseringstendens er ved at gå i stå på grund af geopolitiske spændinger, protektionistiske foranstaltninger og kortere forsyningskæder, og samtidig er Kina ved at blive vækstgrundlaget for elbiler og batterier. Som følge af denne udvikling bliver globaliseringsstrategierne mere og mere komplekse og er med til at føre til en større efterspørgsel efter lokale produkter.

- b) Fra menneskelig til kunstig intelligens: Den stigende udbredelse af avancerede førerstøttesystemer (ADAS) baner vejen for en demand-selv kørende køretøjer. Denne tendens understøttes af AI-teknologi.
- c) Fra hardware til software: Biler kommer i stigende grad til at blive bygget op omkring softwareplatforme, hvilket betyder, at de mange funktioner, som softwaren giver mulighed for, snart bliver et afgørende købskriterie. Det gælder også digitaliseringen af eftermarkedet (både den måde, det er organiseret på, og den måde, biler bliver serviceret på).
- d) Fra interne forbrændingsmotorer til elektriske køretøjer. Med en stigende andel af elektriske køretøjer kommer også strukturelle ændringer i værdikæden, bl.a. integrationen i elnettet.

2.3. For at tackle disse hidtil usete udfordringer fremlagde Kommissionen den 5. marts 2025 en industrihandlingsplan for den europæiske bilindustri. Planen bygger på initiativer som mobilitetsomstillingsforløbet og Draghirapporten og tager udgangspunkt i resultaterne af den strategiske dialog om fremtiden for den europæiske bilindustri.

Med sine 41 foranstaltninger er handlingsplanen meget omfattende. Mange af de foreslåede instrumenter er udsagn og hensigtserklæringer, og gennemførelsen kommer derfor til at kræve et stort engagement fra beslutningstagernes og interessenternes side på alle niveauer og afhænge af, hvordan bilindustrien tilpasser sig det hurtigt skiftende forretningsmiljø.

3. Digitalisering: nøglen til bilindustriens fremtid

3.1. Bilindustrien går fra hardware til software og fra mekanik til elektronik. Data og datadreven innovation bliver stadig vigtigere og kan skabe betydelige (effektivitets- og bæredygtigheds-)fordele: automatiseret kørsel, effektiviserede logistik- og værdikæder, optimerede (produktions)processer, prædiktiv vedligeholdelse ved hjælp af digitale tvillinger og digitaliserede bortskaffelsesprocesser. Som følge heraf bliver mobilitetsøkosystemet stadig mere interessant for digitale og teknologiske virksomheder. Traditionelle bilproducenter tvinges dog også til at investere i softwareteknologi, hvilket ændrer industrien og i sidste ende vil føre til, at AI-drevne opkoblede og selv kørende køretøjer udbredes.

3.2. Selv om den europæiske bilindustri er førende inden for FoU, så halter den bagud inden for FoU inden for IKT. EU mangler også store digitale aktører (sammenlignet med USA) og nye markedsdeltagere (sammenlignet med Kina). Det påvirker EU's førerposition i industrien.

3.3. Den digitale omstilling bør give den europæiske bilindustri en konkurrencefordel. For at mindske den nuværende mangel på FoU inden for IKT og frigøre det fulde potentiale, der ligger i opkoblet og automatiseret mobilitet, bør EU:

- udvikle køreplaner og investeringsprogrammer for at anspore erhvervslivet til at flytte industrien fra køretøjer med førerstøttefunktioner til fuldt opkoblede og automatiserede køretøjer (CAV)
- tilrettelægge industrielt samarbejde (såsom den foreslåede europæiske alliance for opkoblede og selv kørende køretøjer) på tværs af økosystemet (herunder downstreamsektoren) for at tilpasse sig og udvikle fælles databehandlingsplatforme, AI-løsninger, standarder og open source-software med henblik på at mindske afhængigheden af big tech og undgå bekostelig fragmentering
- skabe gunstige efterspørgselsbetingelser for opkoblede og automatiserede køretøjer. Selv om opkoblede og automatiserede køretøjer skaber værdi for slutbrugerne (uafbrudt konnektivitet, prædiktiv vedligeholdelse, automatiske opdateringer, nul ulykker, infotainment), mangler forbrugeraccepten i forhold til sikkerhedsproblemer, softwarepålidelighed og prisen på CAV-funktioner
- oprette (harmoniserede) lovgivningsrammer for at yde lovgivningsmæssig støtte til afprøvning af CAV'er i stor skala, skabe retssikkerhed for virksomheder, kunder og samfundet (f.eks. fastlæggelse af, hvor ansvaret ligger i tilfælde af ulykker) og støtte til at få CAV'er på vejen

- vurdere den bredere sociale og økonomiske indvirkning af opkoblede og automatiserede køretøjer og nye mobilitetsbegreber på transportsystemet (on demand-mobilitet, mobilitet som en tjeneste, integration af elbiler i elnettet, integration af kollektiv og privat transport) og fremme alternative forretningsmodeller såsom platformskooperativer for mobilitetstjenester i byer
- tage behørigt højde for de digitale teknologiers indvirkning på produktionsprocesser og arbejdstilrettelæggelse
- videreudvikle/udbrede kritiske digitale infrastrukturer til udveksling af data og oplysninger af høj kvalitet i realtid med køretøjer for at muliggøre et højere niveau af automatisering, sikkerhed og effektivitet
- udvikle en harmoniseret tilgang til og en klar tidsplan for typegodkendelse af selvkørende køretøjer
- fremskynde specifik lovgivning, der giver adgang til køretøjsintegrerede data på en retfærdig, sikker og effektiv måde for alle aktører i bilindustriens økosystem (en bildatalov)
- investere i forenkling uden at sætte EU's lederskab inden for bæredygtighed på spil.

4. Fremskridt inden for ren mobilitet

4.1. I 2023 tegnede elektriske køretøjer sig for 22,3 % af nyregistrerede biler i Europa (14,6 % batteridrevne elektriske køretøjer (BEV'er) og 7,7 % pluginhybridbiler). De største udfordringer er den relativt højere pris på elektriske køretøjer, manglende netkapacitet, BEV'ernes lave rentabilitet, usikkerhed om reparationsmuligheder for elektriske køretøjer, elbilers lave restværdi (som følge af den hurtige teknologiske udvikling) og den ulige spredning af opladningsinfrastrukturen. Europæiske originaludstyrsfabrikanter og -leverandører fokuserer i høj grad på pluginhybridbilteknologi, som er en overgangsteknologi med dårligere langtidsudsigter end batteridrevne elektriske køretøjer.

4.2. EØSU mener, at EU skal styrke omstillingen til ren mobilitet ved hjælp af følgende foranstaltninger:

- Håndtering af forbrugernes modvilje ved at reducere de grønne ekstraomkostninger på elbiler gennem både finansielle og ikkefinansielle incitamenter og ved at give retssikkerhed og garantier.
- En fælles tilgang til elektromobilitet for at tackle den voksende kløft mellem markeder i hastig udvikling og markeder, der halter bagefter. Koordinering af efterspørgselsincitamenter skal gøre det muligt for industrien bedre at forudsige den fremtidige udvikling i efterspørgslen.
- Undgåelse af en kløft, hvor nogle borgere har råd til at køre/eje en elbil, mens andre er nødt til at holde sig til ældre køretøjer med forbrændingsmotor, som i stigende grad bliver pålagt afgifter og skatter. Det kan modvirkes ved at anvende indtægterne fra Den Sociale Klimafond og EU's nye emissionshandelssystem (ETS2) til at udvikle sociale leasingordninger.
- Udvikling af en økonomisk overkommelig EU-plattform for elbiler med henblik på at samle efterspørgslen efter små EU-fremstillede elbiler er en anden løsning.
- Massive investeringer i opladningsinfrastruktur. I den kommende investeringsplan for bæredygtig transport bør midlerne til opladningsinfrastruktur øges betydeligt. En hurtig implementering af forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler skal opfylde ambitionen om at opstille hurtigladestationer til lastbiler for hver 60 km langs EU's vigtigste transportkorridorer.
- Dekarbonisering af virksomhedsflåder giver mulighed for at fremskynde indførelsen af elbiler, da de tegner sig for 60 % af de nyregistrerede biler i Europa.
- Udvikling af retfærdige og gennemsigtige prissystemer til offentlige ladestationer med tydelig prisangivelse og forbedret interoperabilitet.

- Styrkelse og digitalisering af netinfrastrukturen (intelligente net) for at mindske risikoen for, at den stigende belastning fra opladning af elbiler overbelaster den eksisterende energiinfrastruktur, herunder intelligent opladning (V1G) og køretøj-til-net-teknologier (V2G).
- Udvikling af den cirkulære økonomi som en central søjle i omstillingen af bilindustrien. Det betyder også, at køretøjer og komponenter skal designes, så de kan genbruges, repareres og genanvendes (miljøvenligt design) — det vil sige, at det økologiske kredsløb lukkes (genanvendelse), og at der altid indgår en livscyklusvurdering i offentlige indkøb og incitamentsordninger.
- Bistand til forbrugerne med at træffe velfunderede beslutninger, f.eks. ved at indføre et miljøpas eller et reparationsindeks for biler og anerkende »retten til reparation«.
- Gennemførelse af en fuldstændig livscyklusvurdering af miljøpåvirkningen fra elbiler og de industrielle processer, der er knyttet til produktionen heraf, for at sikre, at dekarboniseringsmålene opfyldes, uden at miljøskaderne øges et andet sted i værdikæden, f.eks. uden for EU.
- Undgåelse af strandede aktiver (herunder menneskelig kapital og teknologisk kapacitet) ved at udvikle programmer (herunder støtte til arbejdstageropkøb) med henblik på omstillingen til rene teknologier hos de mange leverandører, hvis aktiviteter har fokus på forbrændingsmotorer, navnlig i økonomisk sårbare regioner.

5. Omskoling af arbejdsstyrken

5.1. Når produktionsprocesserne og forsyningskæderne omlægges, påvirker det i høj grad også beskæftigelsesstrukturen i bilindustrien. Omstillingen risikerer at skabe arbejdsløshed i bilproducerende regioner og presse SMV'er i sektoren for interne forbrændingsmotorer i forsyningskæden til at lukke. BEV'er er mindre arbejdskraftintensive, da de har færre komponenter end forbrændingsmotorer, og, derudover er efterspørgslen efter biler ved at stagnere. Det fører til, at efterspørgslen efter metal- og maskinarbejdere kommer til at falde. I 2024 registrerede Eurofound's European Restructuring Monitor 104 meddelelser om omstruktureringer, der berørte 94 597 arbejdstagere (heraf 35 000 hos VW).

5.2. Samtidig mangler bilindustrien medarbejdere med digitale kvalifikationer på alle niveauer.

Der vil ganske vist blive skabt nye job i værdikæden for elektricitet (elektronik, batterier, net, mobilitetstjenester, digitale teknologier, AI), men formentlig andre steder, på et senere tidspunkt og for helt andre jobprofiler.

5.3. For at undgå, at en stor del af arbejdsstyrken lades i stikken, og for at sikre, at bilindustrien kan klare omstillingen, skal der udarbejdes omfattende og målrettede støtteplaner, som hjælper med at gøre medarbejderne fortrolige med de nye teknologier, og som gør det muligt for alle berørte at skifte job så gnidningsfrit som muligt. Dette er også vigtigt for at undgå sociale spændinger og opretholde politisk stabilitet.

5.4. For at forberede arbejdsstyrken på den grønne og den digitale omstilling af industrien mener EØSU, at det er vigtigt at:

- foregribe og håndtere ændringer i tide (f.eks. gennem det foreslåede europæiske observatorium for retfærdig omstilling og ændringerne i Globaliseringsfonden)
- oprette EU-dækkende og tværsektorielle omskolings- og opkvalificeringsprogrammer med særligt fokus på regioner, der er meget afhængige af bilindustrien (gennem den sociale klimafond, et initiativ i stil med forordningen om nettonulindustri for batterier eller en fond for retfærdig omstilling 2.0 for bilindustrien). Det vil gøre uddannelsesprogrammerne mere effektive at sikre god koordinering mellem alle omskolingstiltag langs hele bilindustriens forsyningskæde og samarbejde med andre industrier og de forskellige nationale arbejdsmarkeder. Der skal følges op på initiativer såsom DRIVES, alliancen for færdigheder i bilindustrien og den nylige færdighedsunion for at støtte løbende faglig udvikling
- afhjælpe manglen på arbejdstagere med de rette digitale færdigheder (med særligt fokus på kønsskævheder) ved f.eks. at udvikle bedre synergier mellem erhvervslivet og tekniske universiteter, fremme uddannelse inden for STEM-fag, tilbyde flere uddannelsesprogrammer på arbejdspladsen og fremme livslang læring

- lægge særlig vægt på de mange uafhængige SMV'er i downstreamsektorerne ved at stille de nyeste uddannelsesværktøjer til rådighed og ved at støtte lærlingeordninger, som industrien allerede har en lang tradition for
- udvikle et EU-kvalifikationspas og harmonisere EU-certificeringsordninger (herunder mikroeksamensbeviser og uformelt erhvervede kompetencer) for at sikre, at færdigheder dokumenteres korrekt og kan overføres inden for EU
- skabe en meningsfuld social dialog og rettidig information/høring på alle niveauer for at tackle de udfordringer, der følger med omstillingen, og finde konstruktive løsninger
- håndtere den regionale dimension ved en koordineret mobilisering af alle interessenter (arbejdsmarkedets parter, forskningsinstitutter, regionale udviklingsagenturer, uddannelsesudbydere, bilklynger m.m.)
- håndtere de nye arbejdsmiljørisici, der opstår på grund af elektrisk fare og nye forurenende stoffer
- oprette en SURE 2.0-fond til støtte for hjemsendelsesordninger for at holde på arbejdstagere i perioder med produktionsstandsning.

6. **Konkurrenceevne**

Den europæiske bilindustri konkurrenceevne har aldrig været så udfordret som nu. De europæiske originaludstyrsfabrikanter (OEM'er) har længe været afhængige af Kina som en vækstmotor, men eksporten til Kina er faldet, mens importen fra Kina er steget kraftigt (det gælder bl.a. import fra vestlige bilproducenter i Kina). EU oplever desuden et hastigt stigende handelsunderskud inden for dele og komponenter. De todsatser, som Trump har indført, bringer den europæiske eksport af 750 000 biler til USA i fare. Den amerikanske bilindustri høster også fordelene ved, at førende teknologivirksomheder gør fremskridt inden for kunstig intelligens, selvkørende biler og konnektivitet. Derudover har de europæiske bilproducenter været langsommere end de fleste kinesiske konkurrenter til at omstille til elteknologier, mens Japan og Sydkorea tidligt slog deres førerposition inden for batteriteknologi fast.

Endelig er det europæiske biløkosystem stadig meget afhængigt af tredjelande i forhold til væsentlige komponenter og teknologier såsom batterier, halvledere, sjældne jordarter og kritisk digital infrastruktur.

6.1. For at få den europæiske bilindustri konkurrenceevne på fode igen er det vigtigt at udarbejde foranstaltninger, der kan:

- bekæmpe illoyal handelspraksis ved robust og proaktiv brug af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter. Der skal desuden være strengere kontrol med importen af bilkomponenter for at vurdere, om de lever op til de europæiske standarder som f.eks. REACH
- styrke de regionale industrielle økosystemer inden for centrale teknologier (f.eks. batterier, chips, software, AI)
- gøre brug af instrumenter som vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse, platformen for strategiske teknologier for Europa (STEP) og Den Europæiske Investeringsbank til at støtte storstilede, paneuropæiske investeringer i innovation i bilindustrien og industriel udbredelse
- omforme konkurrencepolitikken, så der bliver plads til strategiske alliancer og fusioner og dermed et tilstrækkeligt antal europæiske aktører, så de kan konkurrere på verdensplan, navnlig inden for digitale og grønne bilteknologier
- fremme eksport. Det er nødvendigt at indgå nye handelsaftaler, og samtidig skal de eksisterende forhandlinger fremskyndes, bl.a. ratificeringen af aftalen mellem EU og MERCOSUR (med robuste kapitler om bæredygtighed)
- mindske omkostningskløften til Kina ved at anvende standardiserede hardware- og softwareplatforme og højt standardiserede batteripakker samt ved at bringe energiomkostningerne på niveau med vores vigtigste konkurrenter

- tiltrække udenlandske direkte investeringer, der kan bidrage til at styrke bilindustriens økosystem. Disse investeringer skal dog være betinget af, at der overføres teknologi, at de integreres i lokale værdikæder, og at der oprettes FoU-centre eller designcentre
- gøre administrationen mere effektiv og enkel med særligt fokus på SMV'er. Der skal laves tidsplaner for nye regler, der er i overensstemmelse med nye bilers produktcyklus. Desuden er det yderst vigtigt at forbedre den lovgivningsmæssige koordinering inden for EU, da EU's komplekse beslutningsprocesser fører til ineffektivitet og komplicerer forvaltningen
- støtte strategier for tilbageflytning og »friend-shoring« af kritiske forsyningskæder, f.eks. ved at udvikle en omfattende strategi for, hvordan man sikrer, at der anvendes lokalt indhold i bilindustrien og til strategiske komponenter. Rammerne for oprindelsesregler udgør et solidt instrument, der kan anvendes ikke bare til handelspolitikker, men også i forbindelse med offentlige indkøb, incitamentsordninger (social leasing) og screening af udenlandske direkte investeringer. Bestemmelser om lokalt indhold bør også hindre omgåelse af toldsatser, hvor der oprettes »samlefabrikker«, der blot samler dele indkøbt til dumpingpriser.

Bruxelles, den 16. juli 2025.

Oliver RÖPKE

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg