



C/2025/5158

28.10.2025

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Industrieel actieplan voor de Europese autosector

(COM (2025) 95 final)

(C/2025/5158)

Rapporteur: **Gonçalo LOBO XAVIER (PT, Groep I)**

Corapporteur: **Guido NELISSEN (BE, categorie. 2)**

Raadpleging	Europese Commissie, 13.5.2025
Rechtsgrond	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Adviescommissie Industriële Reconvertie
Goedkeuring door de afdeling	10.7.2025
Goedkeuring door de voltallige vergadering	16.7.2025
Zitting nr.	598
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	186/4/2

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) erkent het cruciale belang van de automobielsector als strategische pijler van de Europese economie, zowel wat werkgelegenheid als wat industriële meerwaarde betreft, en onderstreept de noodzaak van een concurrerende en duurzame toekomst voor de sector.

1.2. Het EESC steunt de klimaatdoelstellingen van de Europese Green Deal en de transitie naar emissievrije mobiliteit, en benadrukt dat deze transformatie gepaard moet gaan met robuuste sociale en economische maatregelen om te voorkomen dat de ongelijkheden tussen regio's en sociale groepen binnen de EU groter worden.

1.3. Het EESC pleit voor een alomvattende **Europese strategie voor een eerlijke en concurrerende transitie** in de automobielsector, gebaseerd op investeringen in vaardigheden, innovatie, infrastructuur en de circulaire economie, en met bijzondere aandacht voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's).

1.4. Het EESC acht de **sociale dialoog en de actieve participatie van werknemers** van cruciaal belang voor het welslagen van het transformatieproces en dringt aan op meer steun voor collectieve onderhandelingen, het informeren en raadplegen van werknemers en een sectorale dialoog met constructieve resultaten.

1.5. Het EESC benadrukt dat de **zwaarst getroffen regio's en de meest kwetsbare werknemers**, met name in kmo's en bij toeleveranciers in tal van lidstaten, moeten worden ondersteund door middel van gerichte omscholingsprogramma's, publieke en particuliere investeringen en het mobiliseren van EU-middelen.

1.6. Het EESC vraagt de Europese Commissie te zorgen voor **het juiste evenwicht tussen stabiliteit/consistentie in de regelgeving en gerichte flexibiliteit**, met name op gebieden als CO₂-doelstellingen en duurzame brandstoffen, en de strategische autonomie op het gebied van kritieke grondstoffen dringend te vergroten, om langetermijnplanning te bevorderen en het vertrouwen van de industrie te behouden.

1.7. Voorts is er behoefte aan een **gecoördineerde Europese industriële strategie** om de structurele uitdagingen van de hele toeleveringsketen van de automobielsector aan te gaan, waaronder de afhankelijkheid van kritieke grondstoffen, oneerlijke concurrentie van China (niet alleen met betrekking tot regelingen voor de directe invoer van voertuigen, maar ook met betrekking tot productiesystemen), en geopolitieke spanningen die de toeleveringsketens beïnvloeden.

1.8. Het EESC beveelt aan om de **oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen sneller uit te breiden** en ervoor te zorgen dat deze zich uitstrekt tot alle regio's van de EU, om ongelijke toegang tot duurzame mobiliteit te voorkomen.

1.9. Het is belangrijk dat wordt **geïnvesteed in onderwijs en in onderzoek en ontwikkeling (O&O)**, met name op het gebied van batterijtechnologieën en automobielssoftware, om het Europese leiderschap op deze cruciale gebieden te herstellen.

1.10. Het EESC dringt aan op harmonisatie van normen en voorschriften met betrekking tot autonome en geconnecteerde voertuigen, om het **testen en het inzetten van deze voertuigen op de openbare weg te ondersteunen** en de veiligheid en het vertrouwen van de consument te waarborgen.

1.11. Het EESC moedigt de **diversificatie van handelspartnerschappen** en de versterking van de betrekkingen met derde landen aan, zodat de afhankelijkheid van specifieke markten vermindert en de sector veerkrachtiger wordt.

1.12. Het EESC dringt aan op de **vaststelling van gerichte steunprogramma's voor kmo's** in de automobielsector om hun toegang tot financiering, innovatie en internationale markten te verbeteren en, zoals gezegd, om scholing- en omscholingsprogramma's te vergemakkelijken.

1.13. Aangezien het actieprogramma alleen betrekking heeft op de upstreamsector, dringt het EESC aan op een actieplan voor de downstreamsector, aangezien de aftermarket ook een belangrijke rol speelt bij het koolstofvrij maken van het vervoer en voor dezelfde uitdagingen staat als de andere onderdelen van de waardeketen van de automobielsector.

1.14. Tot slot pleit het EESC voor een betere coördinatie en de uitwisseling van beste praktijken voor alle initiatieven die gericht zijn op de elektrificatie van het vervoer, en die zowel van financiële als van niet-financiële aard kunnen zijn (zoals "slimme steden").

2. Uitdagingen voor de toekomst

2.1 Decennialang had de automobielsector van de EU de wind in de zeilen dankzij geavanceerde technologie en hoogopgeleide arbeidskrachten. Het was een van de belangrijkste sectoren tijdens de tweede industriële revolutie en werd als dusdanig een wereldleider en aanjager van banen en economische groei.

2.2 Tot op de dag van vandaag blijven de automobielsector en haar uitgebreide toeleveringsketens een cruciale speler in de Europese economie. De automobielsector staat ook centraal in de dubbele digitale en groene transitie. De sector biedt werk aan 3,5 miljoen mensen (meer dan 11 % van de werkgelegenheid in de Europese verwerkende industrie), waarvan 2,4 miljoen in de autoproduktie en bij toeleveranciers van de sector, en de rest in andere sectoren zoals de chemische en de textielindustrie. Een enorm ecosysteem met 4,5 miljoen werknemers (onderhoud, reparatie, dealers, tankstations en technische controle) bevindt zich "stroomafwaarts" van de autoproduktie. De sector heeft een buitengewoon hoge O&O-intensiteit: 15 % van zijn bruto toegevoegde waarde wordt aan O&O besteed; dat is 32 % van de totale O&O-uitgaven in de EU. In 2024 had de sector een aanzienlijk handelsoverschot van 89,3 miljard EUR. De automobielsector maakt nu echter moeilijke tijden door als gevolg van ingrijpende transformaties. De westerse wereld heeft een "autopiek" bereikt, terwijl nieuwkomers (uit de regio Azië-Stille Oceaan, de VS en de IT-sector) op agressieve wijze marktaandeel van gevestigde spelers veroveren. Geopolitieke spanningen die de toeleveringsketens en de internationale handel verstoren nemen toe. De voertuigtechnologie verandert in een ongekend tempo, en digitale bedrijfsmodellen schudden de aftermarket op.

Vier megatrends zullen bepalend zijn voor de toekomst van de sector:

- a) Van globalisering naar regionalisering: de bredere trend van globalisering van de afgelopen decennia stopt door geopolitieke spanningen, protectionistische maatregelen en de verkorting van toeleveringsketens; China wordt de groeimotor voor elektrische voertuigen en batterijen. Deze ontwikkelingen maken globaliseringsstrategieën complex en zorgen voor een hernieuwde focus op lokale en lokale producten.

- b) Van menselijke naar artificiële intelligentie: de toename van geavanceerde rijhulpsystemen (*advanced driver assistance systems*, ADAS) baant de weg naar *on-demand* zelfrijdende voertuigen. Deze trend zal worden ondersteund door AI-technologie.
- c) Van hardware naar software: auto's zullen steeds meer worden gebouwd rond softwareplatforms; dit betekent dat functies die mogelijk worden gemaakt door software binnenkort wellicht bepalend zullen zijn voor aankoopbeslissingen. Dit omvat ook de digitalisering van de aftermarket (zowel de manier waarop deze wordt georganiseerd als de manier waarop auto's worden onderhouden).
- d) Van voertuigen met verbrandingsmotoren naar elektrische voertuigen. het groeiende aandeel elektrische voertuigen leidt tot structurele verschuivingen in de waardeketen, inclusief de integratie in het energiesysteem.

2.3. Om deze ongekende uitdagingen het hoofd te bieden, heeft de Europese Commissie op 5 maart 2025 een industrieel actieplan voor de Europese automobielsector gepresenteerd. Het plan bouwt voort op initiatieven zoals het mobiliteitstransitietraject (Mobility Transition Pathway), het Draghi-verslag en de uitkomst van de strategische dialoog over de toekomst van de Europese automobiellandbouw.

Met zijn 41 maatregelen is het actieplan zeer uitgebreid. Aangezien veel van de voorgestelde instrumenten aankondigingen en intenties zijn, zal de uitvoering ervan een sterke inzet van besluitvormers en belanghebbenden op alle niveaus vereisen en is ook de manier waarop de industrie zich aan het snel veranderende automobiellandschap aanpast, van cruciaal belang.

3. Digitalisering als sleutel tot de auto van de toekomst

3.1. De automobiellandbouw evolueert van hardware naar software en van mechanica naar elektronica. Data en datagestuurde innovaties worden steeds belangrijker en kunnen aanzienlijke voordelen bieden (op het gebied van doeltreffendheid en duurzaamheid): automatisering van het rijden, grotere efficiëntie in logistiek en in de hele waardeketen, optimalisatie van (productie)processen, voorspellend onderhoud via digitale tweelingen, en digitalisering van processen aan het einde van de levensduur van voertuigen. Als gevolg daarvan worden digitale en technologiebedrijven steeds meer aangetrokken door het mobiliteitsecosysteem. Maar ook traditionele autofabrikanten zien zich genooddacht te investeren in softwaretechnologie, die de sector ingrijpend aan het transformeren is en uiteindelijk zal leiden tot de uitrol van AI-gestuurde geconnecteerde en autonome voertuigen.

3.2. De Europese automobiellandbouw loopt op het gebied van O&O in het algemeen voorop; op het gebied van O&O op het gebied van ICT loopt zij echter achter. Bovendien heeft de EU geen grote digitale spelers (zoals de VS) of nieuwkomers in de sector (zoals in China). Dit heeft gevolgen voor de leidende positie van de EU in de sector.

3.3. De digitale transformatie moet de Europese automobiellandbouw een concurrentievoordeel opleveren. Om de huidige kloof op het gebied van O&O op ICT-gebied te dichten en het volledige potentieel van geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit te ontsluiten, moet de EU:

- routekaarten en investeringsprogramma's ontwikkelen ter ondersteuning van bedrijfsscenario's voor de overgang van voertuigen met rijhulpsystemen naar volledig geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen (*connected and automated vehicles*, CAV's);
- industriële samenwerking (zoals voorgesteld met de Europese Alliantie voor geconnecteerde en autonome voertuigen) opzetten in het hele ecosysteem (inclusief de downstreamsector), om gemeenschappelijke IT-platforms, AI-oplossingen, normen en opensourcesoftware te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen, teneinde de afhankelijkheid van grote technologische bedrijven te verminderen en dure versnippering te voorkomen;
- gunstige voorwaarden scheppen voor de vraag naar geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen. Hoewel CAV's waarde creëren voor eindgebruikers (naadloze connectiviteit, voorspellend onderhoud, automatische updates, nul ongevallen, infotainment), is er een gebrek aan acceptatie door consumenten omdat zij niet genoeg vertrouwen hebben in de veiligheid van de voertuigen en de betrouwbaarheid van de software en CAV's te duur vinden;
- een (geharmoniseerd) regelgevingskader tot stand brengen: om het grootschalig testen van CAV's met wetgeving te ondersteunen; om rechtszekerheid te creëren voor bedrijven, klanten en de samenleving (bijv. bepalen wie aansprakelijk is bij ongevallen); en om het introduceren van CAV's op de weg te ondersteunen;

- de bredere sociaal-economische impact van CAV's en nieuwe mobiliteitsconcepten op het mobiliteitssysteem beoordelen (mobiliteit op aanvraag, mobiliteit als dienst, de integratie van elektrische voertuigen in het elektriciteitsnet, de integratie van openbaar en privévervoer); alternatieve bedrijfsmodellen zoals platformcoöperaties voor stedelijke mobiliteitsdiensten stimuleren;
- de nodige aandacht besteden aan het effect van digitale technologieën op productieprocessen en de arbeidsorganisatie;
- kritieke digitale infrastructuur voor het uitwisselen van hoogwaardige realtime data en informatie met voertuigen verder ontwikkelen/uitrollen om een hoger niveau van automatisering, veiligheid en efficiëntie mogelijk te maken;
- een geharmoniseerde aanpak en een duidelijk tijdschema voor de typegoedkeuring van autonome voertuigen ontwikkelen;
- spoedig relevante wetgeving invoeren die alle spelers in het automobielecosysteem billijke, veilige en effectieve toegang tot voertuiggegevens biedt (een voertuiggegevenswet);
- investeren in vereenvoudiging zonder afbreuk te doen aan het leiderschap van de EU op het gebied van duurzaamheid.

4. De opmars van schone mobiliteit

4.1. In 2023 waren elektrische voertuigen goed voor 22,3 % van de nieuwe registraties in Europa (14,6 % batterijelektrische voertuigen en 7,7 % plug-in hybride elektrische voertuigen). De belangrijkste problemen zijn de relatief hoge aankoopprijs van elektrische voertuigen, het gebrek aan netcapaciteit, de lage winstgevendheid van batterijelektrische voertuigen, onzekerheid over de reparatiebaarheid van elektrische voertuigen, de lage restwaarde van elektrische voertuigen (als gevolg van snelle technologische ontwikkelingen) en de ongelijke spreiding van oplaadinfrastructuur. Daarnaast richten Europese *original equipment manufacturers* (OEM's) en leveranciers zich sterk op plug-in hybride technologie, een overgangstechnologie met slechtere langetermijnvooruitzichten dan batterijelektrische voertuigen.

4.2. Volgens het EESC moet de EU de overgang naar schone mobiliteit bevorderen door:

- terughoudendheid bij de consument weg te nemen door de groene meerkosten van elektrische voertuigen te drukken via zowel financiële als niet-financiële stimulansen, en door rechtszekerheid en garanties te bieden;
- een uniforme aanpak van elektromobiliteit te ontwikkelen om de groeiende kloof tussen snel veranderende en achterblijvende markten aan te pakken. Coördinatie van vraagstimulansen moet de sector inzicht geven in de toekomstige ontwikkeling van de vraag;
- een tweedeling te voorkomen waarbij sommige burgers het zich kunnen veroorloven met een elektrische auto te rijden/een elektrische auto te bezitten, terwijl anderen vastzitten aan verouderende voertuigen met verbrandingsmotoren, die steeds meer worden benadeeld en belast. Dit kan worden aangepakt door gebruik te maken van de inkomsten uit het Sociaal Klimaatfonds en het nieuwe EU-emissiehandelssysteem (ETS2) om sociale leaseregelingen te ontwikkelen;
- een EU-platform voor betaalbare elektrische voertuigen op te zetten om de vraag naar kleine, in de EU geproduceerde elektrische voertuigen te bundelen;
- massaal te investeren in oplaadinfrastructuur. Het komende investeringsplan voor duurzaam vervoer moet doortastende maatregelen omvatten om de financiering voor oplaadinfrastructuur op te voeren. Een snelle uitvoering van de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet de ambitie waarmaken dat om de 60 km snelle laadstations voor vrachtwagens geïnstalleerd worden langs de belangrijkste vervoerscorridors van de EU;
- het koolstofvrij maken van bedrijfswagenparken aan te grijpen om de introductie van elektrische voertuigen te versnellen, aangezien deze wagenparken goed zijn voor 60 % van de nieuwe registraties in Europa;
- systemen te ontwikkelen voor een eerlijke, transparante en duidelijk weergegeven prijsstelling voor openbare oplaadstations, en de interoperabiliteit van oplaadstations te verbeteren;

- de netwerkinfrastructuur uit te breiden en te digitaliseren (slimme netwerken), met inbegrip van slimme oplaadtechnologie (V1G) en technologie voor de netwerkintegratie van elektrische voertuigen (V2G), zodat het elektriciteitsnet niet overbelast raakt door het opladen van een toenemend aantal elektrische voertuigen;
- de circulaire economie te ontwikkelen als centrale pijler van de transitie van de automobielsector. Dit betekent onder meer dat voertuigen en onderdelen zo worden ontworpen dat ze kunnen worden hergebruikt, gerepareerd en gerecycled (ecodesign), dat de ecologische kringloop wordt gesloten, en dat een levenscyclusbeoordeling een vast onderdeel wordt van overheidsopdrachten en stimuleringsregelingen;
- consumenten te helpen om weloverwogen beslissingen te nemen (bijvoorbeeld door een ecopaspoort of een herstelbaarheidsindex voor auto's in te voeren) en het "recht op reparatie" te erkennen;
- een volledige levenscyclusbeoordeling uit te voeren van de milieu-impact van elektrische voertuigen en de industriële processen die verband houden met de productie ervan, om ervoor te zorgen dat de decarbonisatiedoelstellingen worden gehaald zonder de milieuschade elders in de waardeketen, ook buiten de EU, te vergroten;
- gestrande activa te vermijden (met inbegrip van menselijk kapitaal en technologische capaciteiten) door de ontwikkeling van programma's (onder meer voor de ondersteuning van buy-outs door werknemers) voor de overgang naar schone technologieën bij de vele toeleveranciers wier activiteiten afhankelijk zijn van verbrandingsmotoren, met name in economisch kwetsbare regio's.

5. Aanpak van de arbeidskrachtentransitie

5.1. De transformatie van productieprocessen en toeleveringsketens zal ingrijpende gevolgen hebben voor de werkgelegenheidsstructuur van de automobielsector. Dit proces dreigt werkloosheid te veroorzaken in automobielregio's en kmo's in de toeleveringsketen voor voertuigen met een verbrandingsmotor uit de markt te drukken. Batterijelektrische voertuigen zijn immers minder arbeidsintensief omdat ze minder onderdelen bevatten dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Bovendien stagneert de vraag naar auto's. De vraag naar metaalbewerkers en machinebedieners zal daarom afnemen. In 2024 registreerde de Europese herstructureringsmonitor van Eurofound 104 herstructureringsaankondigingen met gevolgen voor 94 597 werknemers (waarvan 35 000 bij VW).

5.2. Tegelijkertijd ontbreekt het in de automobielsector op alle niveaus aan digitaal geschoolde arbeidskrachten.

Er zullen echter nieuwe banen worden gecreëerd in de waardeketen voor elektromobiliteit (elektronica, batterijen, netwerken, mobiliteitsdiensten, digitale technologieën, AI), maar waarschijnlijk op een andere plaats, op een ander moment en voor compleet andere vaardigheden.

5.3. Om te voorkomen dat veel werknemers achterblijven en om de transformatie van de automobielsector mogelijk te maken, zijn grootschalige en gerichte steunplannen nodig die werknemers helpen zich aan nieuwe technologieën aan te passen en die zorgen voor een soepele overgang van de ene baan naar de andere voor elke getroffen werknemer. Dit is ook van het grootste belang om sociale spanningen te voorkomen en de politieke stabiliteit te handhaven.

5.4. Om de beroepsbevolking voor te bereiden op de groene en digitale transformatie van de sector is het volgens het EESC belangrijk om:

- tijdig te anticiperen op veranderingen en deze in goede banen te leiden (bijv. via het voorgestelde Europees Waarnemingscentrum voor rechtvaardige transitie en de veranderingen in het EFG);
- EU-brede en sectoroverschrijdende om- en bijscholingsprogramma's op te zetten met bijzondere aandacht voor regio's die sterk afhankelijk zijn van de automobielsector (via het Sociaal Klimaatfonds, een initiatief voor batterijen naar het voorbeeld van de verordening voor een nettonulindustrie (NZIA), of een Fonds voor een rechtvaardige transitie 2.0 voor de automobielsector). Een goede coördinatie van alle omscholingsinspanningen in de toeleveringsketen van de automobielsector en samenwerking met andere industrieën en de verschillende nationale arbeidsmarkten zullen de doeltreffendheid van de opleidingsprogramma's vergroten. Voor initiatieven zoals DRIVES, de Automotive Skills Alliance en de recente vaardigheidsunie moeten er vervolgmaatregelen komen om permanente professionele ontwikkeling te ondersteunen;
- het tekort aan werknemers met geschikte digitale vaardigheden aan te pakken (met bijzondere aandacht voor genderonevenwichtigheden) door bijvoorbeeld te zorgen voor betere synergieën tussen de industrie en technische universiteiten en door onderwijs/opleiding op STEM-gebied, opleidingsregelingen op de werkvloer en een leven lang leren te stimuleren;

- bijzondere aandacht te besteden aan de vele onafhankelijke kmo's in de downstreamsectoren, door te voorzien in actuele opleidingsinstrumenten en door leerlingstelsels te ondersteunen, waarmee de sector een lange traditie heeft;
- een EU-vaardighedenpaspoort te ontwikkelen en EU-certificeringsregelingen (met inbegrip van microcredentials en informeel verworven competenties) te harmoniseren om ervoor te zorgen dat vaardigheden naar behoren worden gedocumenteerd en overdraagbaar zijn binnen de EU;
- een zinvolle sociale dialoog tot stand te brengen en te zorgen voor tijdige informatie/raadpleging op alle niveaus, om de uitdagingen van de transitie aan te gaan en constructieve oplossingen te vinden;
- aandacht te besteden aan de regionale dimensie door een gecoördineerde mobilisatie van alle belanghebbenden (sociale partners, onderzoeksinstituten, regionale-ontwikkelingsagentschappen, aanbieders van opleidingen, automobiellclusters enz.);
- nieuwe risico's inzake gezondheid en veiligheid op het werk als gevolg van elektrische gevaren en nieuwe verontreinigende stoffen aan te pakken;
- een SURE-2.0-fonds op te richten ter ondersteuning van werktijdverkortingsregelingen om werknemers aan boord te houden tijdens perioden van verminderde activiteit.

6. Concurrentievermogen

De automobiellindustrie van de EU staat voor ongekende uitdagingen op het gebied van concurrentievermogen. Europese OEM's hebben lang op China vertrouwd als groeimotor, maar de uitvoer naar China is afgenomen terwijl de invoer uit China (inclusief de import van auto's die westerse autofabrikanten in China laten produceren) toeneemt. De EU wordt ook geconfronteerd met een snel groeiend handelstekort op het gebied van onderdelen en componenten. De door Trump opgelegde tarieven brengen de Europese uitvoer van 750 000 auto's naar de VS in gevaar. De Amerikaanse automobiellindustrie profiteert ook van de voordelen van toonaangevende technologiebedrijven die vooruitgang boeken op het gebied van AI, autonoom rijden en connectiviteit. Bovendien stappen Europese autofabrikanten langzamer dan de meeste Chinese concurrenten over op technologieën voor elektrische voertuigen en hebben Japan en Zuid-Korea een voorsprong opgebouwd op het gebied van batterijtechnologie.

Tot slot blijft het Europese ecosysteem van de automobiellsector sterk afhankelijk van derde landen voor essentiële onderdelen en technologieën zoals batterijen, halfgeleiders, zeldzame aardmetalen en kritieke digitale infrastructuur.

6.1. Om het concurrentievermogen van de Europese automobiellindustrie te herstellen, is het van belang maatregelen te ontwikkelen met betrekking tot:

- het aanpakken van oneerlijke handelspraktijken door middel van een robuust en proactief gebruik van handelsbeschermingsinstrumenten. Er zijn ook strengere controles op de invoer van auto-onderdelen nodig om na te gaan of deze voldoen aan Europese normen zoals REACH;
- versterking van regionale industriële ecosystemen voor belangrijke technologieën (bijv. batterijen, chips, software, AI);
- het gebruikmaken van instrumenten zoals IPCEI's (belangrijke projecten van gemeenschappelijk Europees belang), het platform voor strategische technologieën voor Europa (STEP) en de Europese Investeringsbank om grootschalige, pan-Europese investeringen in innovatie in de automobiellindustrie en in industriële uitrol te ondersteunen;
- hervorming van het mededingingsbeleid om strategische allianties en fusies mogelijk te maken waardoor Europese spelers ontstaan die groot genoeg zijn om wereldwijd te concurreren, met name op het gebied van digitale en groene automobielltechnologieën;
- bevordering van de uitvoer. Er moeten nieuwe handelsovereenkomsten worden gesloten, en achter lopende onderhandelingen moet vaart worden gezet, met inbegrip van de ratificatie van de overeenkomst tussen de EU en Mercosur (met robuuste duurzaamheidshoofdstukken);
- verkleining van de kostenkloof met China door gebruik te maken van gestandaardiseerde hardware- en softwareplatforms en sterk gestandaardiseerde batterijpakketten, en door de energiekosten gelijk te trekken met die van onze belangrijkste concurrenten;

- het aantrekken van buitenlandse directe investeringen, hetgeen kan bijdragen tot de versterking van het ecosysteem van de automobielsector. Deze investeringen moeten echter afhankelijk worden gesteld van technologieoverdracht, integratie in lokale waardeketens en de oprichting van O&O-centra of ontwerpcentra;
- administratieve efficiëntie en vereenvoudiging, met bijzondere aandacht voor kmo's. De doorlooptijd van nieuwe regelgeving moet overeenstemmen met de productcyclus van nieuwe auto's. Aangezien de ingewikkelde besluitvormingsprocessen in de EU tot inefficiëntie leiden en governance bemoeilijken, is het ook essentieel dat wetgevingsprocessen binnen de EU beter worden gecoördineerd;
- ondersteuning van reshoring en friendshoring voor kritieke toeleveringsketens, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een alomvattende *local content*-strategie voor de automobielsector en strategische onderdelen voor de sector. Het systeem van oorsprongsregels vormt niet alleen een solide basis voor het handelsbeleid, maar ook voor overheidsopdrachten, stimuleringsregelingen (sociale leasing) en de screening van buitenlandse directe investeringen. Regels inzake *local content* moeten ook voorkomen dat tarieven worden omzeild door het opzetten van "schroevendraaierfabrieken" waar sets losse onderdelen worden geassembleerd.

Brussel, 16 juli 2025.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE
