



Brussel, 13 mei 2026  
(OR. en)

9116/1/26  
REV 1

---

---

Interinstitutioneel dossier:  
2026/0068 (COD)

---

---

COMPET 555  
IND 326  
MI 454  
MAP 105  
FDI 11  
TRANS 299  
CLIMA 254  
ENV 486  
ENER 239  
ECOFIN 602  
UD 136  
POLCOM 170  
CODEC 875

#### NOTA

---

van: het secretariaat-generaal van de Raad  
aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad

---

Betreft: *Vorbereitung van de Raad Concurrentievermogen (Interne Markt, Industrie, Onderzoek en Ruimtevaart) op 28 mei 2026*  
Verordening industriële versnelling: de toegang tot de eengemaakte markt optimaal benutten door vereisten inzake voorkeur voor Europese producten en koolstofarme productie  
- *Oriënterend debat*

---

De delegaties vinden in de bijlage een achtergrondnota van het voorzitterschap over de “Verordening industriële versnelling: de toegang tot de eengemaakte markt optimaal benutten door vereisten inzake voorkeur voor Europese producten en koolstofarme productie”, voor een oriënterend debat tijdens de Raad Concurrentievermogen op 28 mei 2026.

**Verordening industriële versnelling: de toegang tot de eengemaakte markt optimaal benutten door vereisten inzake voorkeur voor Europese producten en koolstofarme productie****Achtergrond**

De be- en verwerkende industrie in de EU was in 2024 goed voor 18,3 % van de werkgelegenheid (30 miljoen mensen) en 14,3 % van het bbp van de EU. Tegelijkertijd veroorzaakte deze industrie ook 26,2 % van de broeikasgasemissies van de EU. De sector speelt dus een sleutelrol in de economische welvaart, strategische autonomie en de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de Unie.

Ondanks het economisch belang van de be- en verwerkende industrie is het aandeel ervan in het bbp de afgelopen decennia gedaald van 17,4 % in 2000 tot 14,3 % in 2024. De sector staat voor meerdere opgaven door aanhoudend hoge energieprijzen, wereldwijde overcapaciteit, verstoorde internationale concurrentie, hoge kapitaal- en operationele kosten voor decarbonisatie, regelgevingsbelemmeringen en trage en onvoorspelbare vergunningsprocedures. Al deze factoren ondermijnen het concurrentievermogen van de sector en zijn vermogen om te decarboniseren.

Als gevolg daarvan zijn de productievolumes in energie-intensieve industrieën bijvoorbeeld met bijna 20 % gedaald sinds 2019, aanzienlijk meer dan in andere productiesectoren, en blijft een deel van de productiecapaciteit onderbenut en onrendabel. Zonder dringende maatregelen om deze trend te keren, zal de EU decarboniseren door de-industrialisering.

Ook wat betreft schone technologieën staat de EU voor opgaven als het gaat om concurrentievermogen en kwetsbaarheden in de toeleveringsketen. Als we kijken naar de 15 belangrijkste schone technologieën zien we dat de EU, in vergelijking met de rest van de wereld, qua concurrentievermogen het laagst scoort op de productie van batterijen en fotovoltaïsche modules en cellen. Ongeveer 50 % van de batterijen en 94 % van de fotovoltaïsche modules en cellen wordt ingevoerd uit China.

Een soortgelijke uitdaging voor het concurrentievermogen doet zich voor verderop in het productieproces, bij meerdere toeleveringsketens. Zo sloeg de handelsbalans met China voor personenauto's in 2025 om (tot een handelstekort van 1,2 miljard EUR in de eerste helft van het jaar), ondanks de compenserende invoerrechten die met ingang van 30 oktober 2024 werden ingesteld op Chinese batterijelektrische voertuigen. Bovendien steeg de invoer van auto-onderdelen uit China tussen 2021 en 2025 met ongeveer 4 miljard EUR (+ 66 %), vergeleken met een daling van de uitvoer naar China van ongeveer 50 %. Dit is te wijten aan een prijsverschil van 30-35 % tussen Europese en Chinese producten. Deze trend lijkt bovendien te versnellen. Er zijn al 76 000 ontslagen aangekondigd bij toeleveranciers in de automobielsector, en de komende vijf loopt tot 50 % van de productie gevaar.

Om deze trends te keren, bevat het op 4 maart 2026 aangenomen voorstel voor een verordening industriële versnelling (Industrial Accelerator Act, IAA) een kader van maatregelen om de industriële capaciteit en decarbonisatie in strategische sectoren op te voeren en tegelijkertijd de veerkracht en welvaart van de EU op lange termijn te versterken.

### **De verordening industriële versnelling: gerichte vereisten invoeren inzake voorkeur voor Europese producten en koolstofarme productie, ter ondersteuning van strategische sectoren**

Het voorstel bestaat uit **drie pijlers**: de vraag stimuleren teneinde leidende markten op te zetten voor schone producten, de kracht van de eengemaakte markt inzetten om kwalitatieve buitenlandse investeringen aan te trekken, en de uitvoering van decarbonisatieprojecten versnellen.

Wat de **eerste pijler** betreft, wordt met de verordening een kader opgezet voor de ontwikkeling van leidende markten voor in de Unie geproduceerde koolstofarme industriële producten. Op deze manier moet iets worden gedaan aan de beperkte vraag, die ervoor zorgt dat het moeilijk is om de productie op te schalen en dat er niet wordt geïnvesteerd in decarbonisatie. Dit kan worden bereikt door gebruik te maken van de grootte van de eengemaakte markt en de vraag naar producten die door overheidsinterventies worden betaald te vergroten (overheidsopdrachten, veilingen en regelingen voor overheidssteun). Volgens de toelichting van de Commissie komen de voorgestelde maatregelen overeen met de internationale trends en voldoen zij aan de internationale verplichtingen van de EU door het begrip “oorsprong uit de Unie” uit te breiden tot producten die zijn vervaardigd in landen waarmee de EU een overeenkomst tot instelling van een vrijhandelszone of een douane-unie heeft gesloten. Alleen inschrijvers uit landen met gegarandeerde toegang krijgen toegang tot openbare aanbestedingsprocedures.

Er wordt voorgesteld om voor bepaalde producten in strategische sectoren vereisten inzake koolstofarme productie en/of oorsprong uit de Unie in te voeren. Het gaat onder andere om:

- staal, cement (via beton en mortel) en aluminium voor gebruik in de bouw en de automobielsector;
- elektrische, hybride en brandstofcelvoertuigen en belangrijke onderdelen daarvan;
- een reeks nettonultechnologieën.

Deze horizontale vereisten zorgen voor samenhang tussen de verordening industriële versnelling en andere lopende wetgevingsvoorstellen waarin dergelijke concepten worden gebruikt, zoals het voorstel inzake de herziening van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor auto's en bestelwagens en het voorstel inzake schone bedrijfsvoertuigen. De vereisten zouden gelden voor openbare aanbestedingsprocedures, veilingen en regelingen voor overheidssteun. Om buitensporige administratieve lasten voor ondernemers die deelnemen aan aanbestedingsprocedures die onder de nieuwe verordening industriële versnelling vallen, te voorkomen, zou de naleving ervan worden gecontroleerd aan de hand van zelfopgestelde verklaringen. Deze aanpak strookt met de bestaande kaders voor overheidsopdrachten en beperkt het toezicht tot marktdeelnemers aan wie een opdracht is gegund.

Wat schone technologieën betreft, wordt voorgesteld om vereisten inzake oorsprong uit de Unie in te voeren door middel van wijzigingen in de verordening voor een nettonulindustrie<sup>1</sup>, zodat de vereisten volledig in dat kader worden geïntegreerd. In de praktijk zullen de al bestaande richtsnoeren, zoals die voor de uitvoering van artikel 28 van de verordening voor een nettonulindustrie<sup>2</sup>, ook kunnen helpen bij de doeltreffende uitvoering van deze nieuwe vereisten, net als de opgedane ervaring met de uitvoering van de verordening, onder meer bij de toepassing van oorsprongsregels.

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2024/1735 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 tot vaststelling van een kader van maatregelen ter versterking van het Europese ecosysteem voor de productie van nettonultechnologie en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1724.

<sup>2</sup> Mededeling van de Commissie – Richtsnoeren voor de uitvoering van artikel 28 van Verordening (EU) 2024/1735 tot vaststelling van een kader van maatregelen ter versterking van het Europese ecosysteem voor de productie van nettonultechnologie en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1724 (verordening voor een nettonulindustrie).

Dit kader moet zorgen voor voorspelbare vraagsignalen voor koolstofarme industriële producten en tegelijkertijd de productiecapaciteit van de EU en strategische waardeketens versterken, in lijn met de aanbevelingen van het rapport-Draghi<sup>3</sup>.

De aanpak is gericht op strategische sectoren waar de decarbonisatiekosten hoog zijn en de impact op de uiteindelijke prijs voor de consument, zonder de in de verordening industriële versnelling voorgestelde maatregelen, groot zou zijn, waardoor het risico op marktfalen zou toenemen. Het voorstel strookt tevens met de vereenvoudigingsagenda. Bestaande regels en procedures worden waar mogelijk gestroomlijnd en waar nodig verder uitgebouwd.

Wat de **tweede pijler** betreft, worden in het voorstel duidelijke voorwaarden gesteld voor buitenlandse investeringen van meer dan 100 miljoen EUR in opkomende sectoren (batterijen, elektrische voertuigen, fotovoltaïsche energie en kritieke grondstoffen) om ervoor te zorgen dat deze investeringen tastbare toegevoegde waarde opleveren, waaronder nieuwe hoogwaardige lokale banen, de bevordering van innovatie en een sterkere integratie in de Europese waardeketens. Er wordt ook gestreefd naar een passend evenwicht tussen de verschillende pijlers van het initiatief zodat de Unie aantrekkelijk blijft voor strategische investeringen en tegelijkertijd het risico dat investeringen worden verlegd naar partnerlanden die preferentiële toegang tot de eengemaakte markt genieten, wordt beperkt.

In het kader van de **derde pijler** wordt voorgesteld om het vergunningsproces voor productieprojecten te vereenvoudigen en digitaliseren volgens het principe “één project, één digitale procedure”. Tot slot moet de verordening ervoor zorgen dat vergunningen voor energie-intensieve decarbonisatieprojecten sneller worden verleend en de ontwikkeling van industriële clusters ondersteunen door in elke lidstaat specifieke zones voor industriële versnelling aan te wijzen.

---

<sup>3</sup> Draghi, M. (2024). [The future of European competitiveness – In-depth analysis and recommendations \(Part B\)](#) (De toekomst van het Europese concurrentievermogen – Verdiepende analyse en aanbevelingen (deel B)).

## Vragen voor het debat

- Volstaan de maatregelen in het voorgestelde kader volgens u om de opbouw van industriële capaciteit en decarbonisatie in strategische sectoren in de EU te versnellen en tegelijkertijd te zorgen voor voldoende sterke vraagsignalen en genoeg investeringszekerheid om het concurrentievermogen van de strategische industrieën van de EU te herstellen?
  - Bent u van mening dat de voorgestelde gerichte criteria voor overheidsuitgaven inzake voorkeur voor Europese producten en koolstofarme productie strategische sectoren doeltreffend kunnen helpen hun productiecapaciteit in de EU te behouden en uit te breiden, met zo min mogelijk extra administratieve lasten?
-