Dansk Industri

10. april 2026

DI-2019-14224

Erhvervsministeriet
Att.:
Martin Douglas Rayner (marray@em.dk)
Silas Nørbjerg (silnor@erst.dk)

DI's høringssvar vedrørende Industrial Accelerator Act (IAA)

1. Indledning

DI takker for muligheden for at kommentere på EU-Kommissionens forslag til en Industrial Accelerator Act (IAA), der blev offentliggjort den 4. marts 2026.

IAA kommer på et tidspunkt, hvor Europa står midt i et grundlæggende opgør med årtiers markedsliberale tilgang til industripolitik og global handel. Det internationale erhvervsklima er ændret markant. Strategiske afhængigheder bliver i stigende grad anvendt som politiske og økonomiske pressionsmidler, og Europas hidtidige antagelse om stabile og forudsigelige globale rammevilkår kan ikke længere tages for givet.

Samtidig gennemfører både USA og Kina industripolitiske tiltag i et omfang, der ændrer de globale konkurrencevilkår. Ifølge den amerikanske 'Buy American Act' vil kravene om amerikansk indhold i føderale indkøb eksempelvis stige fra 65 pct. i dag til 75 pct. frem mod 2029. Hertil kommer den amerikanske straftold og øget uforudsigelighed. Kina fortsætter på sin side en massiv strategisk kapacitetsopbygning og eksportorienteret industripolitik, der presser europæiske producenter.

På denne baggrund er det nødvendigt, at EU styrker rammevilkårene for strategiske industrisektorer gennem IAA. Med sit fokus på hurtigere og mere enkle ansøgningsprocesser, klyngedannelse i strategiske sektorer gennem hurtigere, mere forudsigelige og investerbare industriprojekter, Buy European og low-carbon kriterier samt øgede krav til visse typer udenlandske investeringer adresserer forslaget en række udfordringer, der må anses som nødvendige, som Europa må håndtere for fortsat at kunne tiltrække investeringer, udvikle nye teknologier og fastholde industriens internationale konkurrencekraft.

2. DI's overordnede vurdering

Det er DI's vurdering, at Kommissionens udspil til IAA'en både rummer muligheder og dilemmaer.

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR-nr.: 16077593

På den ene side har IAA potentialet til at styrke europæiske værdikæder, beskytte kritiske sektorer og sikre mere ensartede rammevilkår og reciprocitet i forhold til tredjelande.

På den anden side indebærer de foreslåede tiltag risiko for øgede administrative byrder, fragmentering af globale værdikæder, øgede omkostninger for både ordregivere og virksomheder samt risiko for modforanstaltninger fra handelspartnere.

Derfor bør de kommende IAA-forhandlinger fokusere på, at der skabes klarhed omkring IAA-forslagene med henblik på at undgå unødige byrder og sikre, at nye instrumenter bliver både proportionale og markedsnære og dermed rent faktisk styrker europæiske virksomheder.

Samtidig bør der gives større opmærksomhed på de kumulative effekter af EU's industri-, klima- og handelspolitiske initiativer for downstream-sektorer. Over en relativt kort årrække er flere sektorer blevet mødt af parallelle, og nogle gange overlappende, reguleringstiltag, herunder nye klima-, industri- og handelspolitiske instrumenter med helt legitime formål, eksempelvis CBAM, Net-Zero Industry Act, Critical Raw Materials Act og beskyttelsesforanstaltninger for stål. Desværre er de samlede økonomiske konsekvenser på tværs af værdikæder ikke i tilstrækkelig grad blevet analyseret, hvilket giver en risiko for, at fokus på udvalgte strategiske sektorer sker på bekostning af konkurrencekraft og investeringsvilkår andre steder i økonomien.

DI finder det problematisk, at centrale, forretningskritiske elementer, herunder tredjelandes behandling under EU-oprindelsesregler og ændringer til annex-baserede krav, i væsentligt omfang overlades til Kommissionen gennem delegerede retsakter. Det reducerer forudsigelighed og retssikkerhed for virksomheder, der skal planlægge compliance, værdikæder og investeringer, og kan skabe usikkerhed i offentlige udbud og støtteordninger.

Der bør i de kommende forhandlinger arbejdes for, at delegerede retsakter begrænses til klart afgrænsede, tekniske elementer, at der indføres tilstrækkelige overgangsperioder ved ændringer i tredjelandes behandling, og at der etableres en tydelig, offentlig tilgængelig "positivliste" over omfattede lande og produkter til ordregivere og tilbudsgivere, så udbudsprocesser kan gennemføres konsistent og med forudsigelighed.

DI støtter ambitionen om at styrke Europas industrielle konkurrencekraft, klimaindsatsen og den grønne omstilling gennem IAA. Det er afgørende, at de centrale elementer udformes på en måde, der er praktisk anvendelig for virksomhederne og som samlet set understøtter investeringer, handel, værdikæder og konkurrencekraft:

- DI støtter fuldt ud ambitionen om **lettere, hurtigere og mere digitale godkendelsesprocesser**. Effektive og forudsigelige tilladelsesprocedurer er en forudsætning for at accelerere investeringer i både industriel kapacitet og de energiintensive virksomheders grønne omstilling.

- DI ser potentiale i de foreslåede **industrielle accelerationsområder for produktion** som et redskab til at samle investeringer, understøtte omstilling, forbedre infrastruktur og skabe bedre rammer for industriprojekter. Det er vigtigt, at områderne ikke skaber uhensigtsmæssig forskelsbehandling mellem virksomheder eller medlemslande, og at kravene til udpegning og drift er praktisk håndterbare.

- DI anerkender behovet for at stimulere efterspørgslen efter visse strategiske europæiske produkter og lavemissionsprodukter gennem **Buy European-krav i udbud og auktioner**. Det er afgørende, at Buy European- og low-carbon-krav ikke medfører nye administrative byrder for virksomhederne, eller skaber unødig kompleksitet i værdikæderne. Det vil ikke mindst være en udfordring for SMV'er i de omfattede sektorer. DI er bekymret over Kommissionens begrænsede viden om forslagets effekt på downstream-virksomheder og opfordrer til, at Kommissionen analyserer disse effekter nærmere. DI ser positivt på, at unionsoprindelse i Kommissionens forslag bygger på en åben tilgang, der ligestiller produktion fra lande med frihandelsaftaler, GPA-deltagelse eller toldunion med produktion i EU. Det kan bidrage til fortsat robuste og diversificerede værdikæder, sikre tilstrækkelig kapacitet på kort og mellemlang sigt og samtidig undgå, at målet om styrket europæisk produktion i praksis fører til snæver afhængighed af et begrænset antal leverandører eller markant højere omkostninger. Det er dog særligt vigtigt, at dette ikke udhules af hyppige eller uforudsigelige ændringer via Kommissionens delegerede retsakter for udelukkelse af tredjelande. Desuden er det vigtigt, at Kommissionen kommunikerer ændringer tydeligt og transparent til både upstream- og downstream-aktører, for at mindske den administrative byrde.

- DI understreger, at EU skal forblive en åben og attraktiv destination for udenlandske investeringer. Samtidig har DI forståelse for, at et **nyt FDI-regime** under IAA'en skærper betingelserne for større udenlandske investeringer i udvalgte strategiske sektorer, herunder for at sikre reciprocitet over for økonomier, der ikke udviser samme åbenhed, og ved at stille krav til lokal værdiskabelse der styrker den industrielle base i EU. Det er afgørende, at der tages hensyn til eksisterende EU-lovgivning, herunder EU's FDI-screening forordning og AIFM-direktivet, for at undgå unødig overlappende regulering og øget administrativ kompleksitet. De nye krav bør derfor målrettes mod at skabe værdi for EU og ikke udvikle sig til barrierer for investeringer, der bidrager til innovation, teknologiudvikling og arbejdspladser i Europa.

Herunder følger DI's uddybende bemærkninger til forslaget.

3. Lettere og hurtigere godkendelsesprocesser for industriprojekter

DI bakker op om IAA's målsætning om at forenkle og accelerere godkendelses- og tilladelsesprocedurer for industriprojekter. DI finder det væsentligt, at IAA's forenklingsspor, herunder hurtigere og mere forudsigelige tilladelsesprocesser, også understøtter fremadrettede deep-tech-sektorer, herunder life science og biosolutions, hvor investeringer i europæisk produktionskapacitet i stigende grad konkurrerer globalt. I dag udgør lange og komplekse godkendelsesprocesser en væsentlig barriere for virksomhedernes evne til hurtigt at tilpasse sig nye markedsvilkår, investere i ny kapacitet og gennemføre den grønne omstilling.

For mange produktionsvirksomheder er miljøgodkendelser en grundlæggende forudsætning for drift ("license to operate"), men i praksis udløser selv mindre ændringer i produktionen eller udskiftninger af udstyr ofte tidskrævende procedurer. Dette skaber betydelig tids- og investeringsusikkerhed og svækker både konkurrencekraft og EU som et attraktivt sted at investere.

Det er samtidig afgørende, at de foreslåede tiltag i kapitel II, herunder single access points, digitale procedurer og koordinerede tilladelsesprocesser, bliver operationelle i praksis og implementeret ensartet på tværs af medlemsstater. Hvis de nye strukturer ikke fungerer effektivt, er der risiko for, at kompleksiteten blot flyttes i systemet frem for reelt at blive reduceret. DI lægger derfor vægt på, at IAA bidrager til reel forenkling, klare tidsrammer og øget forudsigelighed for virksomhederne.

DI vil samtidig understrege, at hurtigere godkendelsesprocesser ikke blot styrker konkurrenceevnen, men også kan bidrage positivt til miljøet ved at muliggøre tidligere implementering af ny og mere effektiv miljøteknologi. Der er behov for en mere proportional tilgang, hvor fulde godkendelsesprocedurer målrettes reelle produktionsændringer med væsentlig miljøpåvirkning, mens mindre eller ikke-produktionsrelaterede ændringer kan håndteres gennem lempeligere procedurer, herunder eventuelle bagatelgrænser. Endelig kan parallel behandling af nødvendige tilladelser bidrage til kortere sagsbehandlingstider og øget forudsigelighed for virksomhederne.

Effektive, proportionale og forudsigelige godkendelsesprocesser er en central forudsætning for, at IAA kan levere på sit formål om at accelerere industrielle investeringer og den grønne omstilling i EU.

4. Industrielle accelerationsområder for produktion

DI ser et potentiale i de foreslåede industrielle accelerationsområder for produktion som et redskab til at samle investeringer og forbedre rammerne for større industriprojekter gennem de særlige planlægnings- og tilladelsesmekanismer i kapitel V i IAA. Særligt mulighederne for

forudgående planlægning, koordinerede vurderinger og en samlet basistilladelse kan bidrage til at reducere tidsrisiko og usikkerhed i kapitaltunge industriprojekter.

Konceptet har klare lighedspunkter med eksisterende danske initiativer, herunder industriparkerne under Rød Løber-initiativet. Det bør derfor afklares, i hvilket omfang allerede udpegede industriparker kan opfylde kravene til industrielle accelerationsområder for produktion, eller om IAA indebærer nye forpligtelser. Klarhed herom er vigtig for at undgå overlap mellem eksisterende og nye ordninger og sikre en smidig implementering.

IAA lægger op til forrang og politisk prioritet for projekter i de industrielle accelerationsområder for produktion, herunder i tilladelses- og godkendelsesprocesserne. DI støtter denne prioritering, men understreger, at den ikke må ske på bekostning af projekter uden for de udpegede områder. Ordningen må ikke føre til systematiske forsinkelser for øvrige industriprojekter.

Det er samtidig afgørende, at den prioritering og forenkling af processer, som følger af industrielle accelerationsområder for produktion, også omfatter relevante forsynings- og værdikæder for de industrier, der er omfattet af ordningen. Ellers er der risiko for flaskehalse, som reducerer den samlede effekt. Endelig bør gennemførelsen af kapitel V være ensartet og operationel på tværs af medlemsstater, så ordningen reelt reducerer, og ikke blot flytter, administrativ kompleksitet.

5. Buy European kriterier i offentlige udbud og støtteordninger

IAA opstiller konkrete oprindelseskrav til beton, mørtel og aluminium, til brug i bygninger og infrastruktur, samt til elbiler og i alt seks strategiske net-zero teknologier, gennem en revision af Net-Zero Industry Act (NZIA) i forbindelse med offentlige indkøb samt støtteordninger.

DI anerkender, at Kommissionens forslag om styrkede Buy European kriterier i offentlige udbud, auktioner og støtteordninger har til formål at understøtte europæisk industrikapacitet, reducere strategiske afhængigheder og styrke europæiske værdikæder i særligt kritiske sektorer. I lyset af den igangværende udvikling, hvor primært USA og Kina udfordrer det handelsliberale fundament som europæiske virksomheder har stået på, er det DI's holdning, at der er behov for at introducere mere reciprocitet over for de lande, der ikke spiller efter reglerne og ikke giver europæiske virksomheder fair konkurrencevilkår. Med USA's 'Buy American' tilgang og Kinas massive strategiske kapacitetsopbygning og eksportorienteret industripolitik er tiden løbet fra EU's traditionelle værktøjskasse, som derfor skal opdateres med værktøjer, der understøtter øget reciprocitet. Dette indebærer også brug af oprindelseskrav i IAA'en.

Det er et dilemmafyldt område og stiller derfor ekstra store krav til udformning af lovgivningen for at sikre, at Buy European kriterierne i IAA rent faktisk kommer til at opbygge og fastholde europæiske værdikæder inden for strategiske teknologier og kritisk infrastruktur i EU og ikke

ender med kun at resultere i højere priser, længere leveringstider, reduceret konkurrencekraft og øget projektrisiko.

Dette spændingsfelt betyder, at Buy European kriterierne ikke alene bør vurderes ud fra deres industripolitiske ambition, men også ud fra deres praktiske gennemførlighed og markedsmæssige konsekvenser. Kriterierne bør derfor udformes målrettet og proportionelt, og bør baseres på grundige analyser for at undgå, at der indføres krav, der ikke virker efter hensigten, og for at sikre, at fokus reelt er på teknologier, der styrker europæisk konkurrencekraft og resiliens.

DI ser positivt på, at forslaget til Buy European kriterier bygger på en åben og balanceret tilgang, hvor produktion fra lande med frihandelsaftaler, deltagelse i GPA eller toldunion ligestilles med produktion i EU. En sådan tilgang er afgørende for at bevare velfungerende og sikre forsyningskæder og undgå unødige handelspolitiske spændinger.

Det er samtidig afgørende, at nye krav gradvist indfases med en tilstrækkelig tidshorisont, så virksomhederne får mulighed for at tilpasse sig de nye rammevilkår og, hvor det er nødvendigt, finde alternative leverandører. Klare, stabile og operationelle kriterier samt realistiske tidsfrister vil give virksomheder og investorer den nødvendige forudsigelighed og fleksibilitet til at kunne omstille sig.

DI finder det væsentligt, at Buy European-kriterierne i IAA, herunder også revisionen af NZIA, afgrænses til klart definerede strategiske teknologier, som er centrale for EU's konkurrencekraft, robusthed og energisikkerhed. Et eksempel er transmissionskabler, som DI mener bør omfattes af tilsvarende unionsoprindelseskrav som strategiske net-zero teknologier som eksempelvis vind og sol i forbindelse med de foreslåede ændringer af NZIA. Transmissionskabler er en forudsætning for udrulning af vedvarende energi, elektrificering af industri og grænseoverskridende energiintegration og udgør dermed en systemkritisk del af Europas energisystem. Hertil kommer et væsentligt sikkerhedsmæssigt aspekt, idet transmissionskabler, særligt søbaserede kabler, er kritisk infrastruktur, som er eksponeret for overvågningsaktivitet, sabotage og geopolitiske risici. Uden tilsvarende resiliens- og oprindelseskrav til den netinfrastruktur, der forbinder produktion og forbrug, risikerer EU at skabe reguleringsmæssige huller, der svækker både energisikkerhed, forsyningsrobusthed, investeringsincitamenter samt EU's overordnede klima- og industripolitiske målsætninger.

I artikel 29 peges skibsbygning eksplicit på som en sektor, der kan overvejes i en senere revision af IAA. DI understreger, at en eventuel inddragelse af skibsbygning bør ske målrettet og på baggrund af en realistisk vurdering af eksisterende europæiske kapaciteter. En generel udvidelse af Made in EU-krav til hele skibsbygningssektoren vil være problematisk, idet EU-værfter i dag ikke har tilstrækkelig kapacitet til bygning af store containerskibe og andre fartøjer, der er centrale for globale forsyningskæder. Eventuelle tiltag bør derfor fokusere på segmenter, hvor Europa har klare styrkepositioner og kan skabe reel industriel merværdi.

Buy Friendly

DI støtter en åben og balanceret tilgang til internationale leverandørkæder, hvor EU fastholder samarbejde med tredjelande, der deler grundlæggende værdier om åbenhed, markedsadgang og fair konkurrence. En sådan Buy Friendly-tilgang er afgørende for at sikre robuste, fleksible og velfungerende værdikæder, som både understøtter europæisk industrikapacitet og fastholder EU's internationale handelsforpligtelser. Samtidig giver den EU mulighed for målrettet at håndtere forsynings- og sikkerhedsrisici, hvor gensidighed og national behandling ikke er til stede.

Det er vigtigt, at Kommissionens digitale værktøjer, herunder Access2Markets portalen, på en enkel, gennemsigtig og overskuelig måde understøtter både virksomheder og ordregiveres behov for information om adgang til udbud i andre lande i relation til IAA. DI gør opmærksom på, at adgang under GPA varierer afhængigt af myndighedsniveau, kontrakttype og sektorspecifikke undtagelser, og at der derfor ikke kan etableres én samlet liste over lande med fuld adgang. Samtidig er der behov for større klarhed om oprindelsesregler og toldklassifikationer, særligt for strategiske hovedkomponenter, hvor manglende sammenhæng mellem komponentdefinitioner og gældende toldkoder i dag skaber usikkerhed. DI opfordrer derfor til, at Kommissionen udarbejder operationelle retningslinjer og en let tilgængelig, opdateret og konsolideret oversigt over relevante FTA og toldunionpartnere via Access2Markets.

Artikel 8 og 9 i forslaget giver Kommissionen mulighed for at udelukke tredjelande fra status som betroede partnere, på trods af frihandelsaftaler eller GPA, eksempelvis ved manglende national behandling eller hensyn til forsyningssikkerhed. Kriterierne for, hvornår betroede partnerskaber kan ophøre, fremstår relativt bredt formuleret. Det kan medføre usikkerhed om, hvilke konkrete situationer der vil føre til udelukkelse af et givent land eller lands indhold for at kunne regnes med som Union origin. Dette kan potentielt påvirke virksomheder, der har dele af deres forsyningskæde baseret på samhandel med operatører i disse lande, idet adgangsvilkårene til markedet kan ændres med kort varsel. Der kan derfor opstå udfordringer i forhold til forudsigelighed og planlægningshorisont for virksomheder, særligt i forbindelse med indkøbs- og investeringsbeslutninger, hvis rammevilkårene ændres uden længere overgang.

DI anbefaler derfor, at kriterierne og processerne for udelukkelse af tredjelande fra betroede partnerskaber tydeliggøres og ledsages af transparente procedurer samt relevante hørings- og overgangsordninger. Det vil give virksomheder bedre mulighed for at tilpasse sig eventuelle ændringer og bidrage til fortsat tillid til internationale leverandørkæder og partnerskaber, som er vigtige for den europæiske industris konkurrencekraft. Samtidig bør det afklares, i hvilket omfang der allerede eksisterer mulighed for at udelukke produkter fra visse lande, eksempelvis via EU's udbudsdirektiver. Det er således afgørende, at man i videst muligt omfang sikrer, at man ikke indfører nye instrumenter til håndtering af udfordringer, hvor der allerede er eksisterende muligheder for at imødegå disse udfordringer

Udelukkelse af tilbudsgivere, som er ejet eller kontrolleret af tredjelande
DI har forståelse for ambitionen om at sikre, at offentlige indkøb og støtteordninger bidrager til at styrke EU's strategiske interesser, herunder gennem en målrettet tilgang til ejerskab og kontrol fra tredjelande uden betroede partnerskaber med EU. For at understøtte en effektiv og smidig implementering er det imidlertid vigtigt, at de foreslåede regler udformes med klare og operationelle rammer.

Det er særligt relevant at skabe tydelighed om dokumentationskravene for ejerskab og kontrol, navnlig for børsnoterede selskaber med komplekse og dynamiske ejerstrukturer. Klare retningslinjer vil bidrage til at reducere administrativ usikkerhed for både ordregivere og virksomheder samt sikre ensartet praksis på tværs af medlemsstater.

Derudover vil det bidrage til forudsigelighed, hvis det præciseres, hvordan eventuelle ejerskabsændringer under en kontraktperiode håndteres, herunder hvorvidt virksomheder gives mulighed for at håndtere eller afklare utilsigtede ændringer i ejerforhold, inden eventuelle sanktioner bringes i anvendelse. Samlet set vil en præcis og gennemsigtig udformning af kravene bidrage til at sikre retssikkerhed og forudsigelighed, understøtte effektive udbudsprocesser og samtidig undgå utilsigtet udelukkelse af kvalificerede virksomheder.

Dokumentation af EU-oprindelse
DI anerkender, at brugen af selverklæringer som dokumentation for opfyldelse af EU-oprindelseskrav kan være en administrativ enkel og omkostningseffektiv løsning for både virksomheder og ordregivere. Det er positivt, at der ikke på forhånd stilles omfattende dokumentationskrav til virksomhederne, hvilket understøtter ambitionen om at reducere snarere end at øge de administrative byrder, særligt for små og mellemstore virksomheder.

Det bør dog bemærkes, at forslaget fortsat kan medføre nye administrative byrder. Selv om selverklæringen reducerer de formelle dokumentationskrav, er det ofte en omfattende og kompleks opgave for virksomhederne at kortlægge oprindelsen af deres produkter og i visse tilfælde, af net-zero teknologikomponenter. Dette arbejde vil stadig være nødvendigt for at kunne udarbejde en retvisende selverklæring om oprindelse.

DI bemærker, at Buy European-krav i bygge- og anlægssektoren kan pålægge især små og mellemstore virksomheder (SMV'er) en betydelig administrativ byrde. For mange SMV'er vil det være administrativt tungt at dokumentere oprindelsen af materialer i komplekse leverandørkæder, hvilket kan føre til øgede omkostninger, usikkerhed og risiko for udelukkelse fra offentlige udbud. Derfor skal proportionalitet og gennemsigtighed sikres i den praktiske udformning.

Det fremgår af forslaget, at man henviser til principperne fra Det Fælles Europæiske Udbudsdokument (ESPD) hvor selverklæringer i udbudsprocessen senere skal understøttes af

dokumentation, såfremt virksomheden bliver udpeget som vinder. Det er imidlertid uklart, om samme praksis gør sig gældende under IAA, eller om der i realiteten vil være svagere kontrol. For at sikre gennemsigtighed og lige konkurrencevilkår anbefaler DI, at det eksplicit præciseres, om og hvordan selverklæringer skal dokumenteres på et senere tidspunkt i processen, så alle parter har et klart billede af deres forpligtelser, og markedet beskyttes mod snyd og spekulation.

Eksempelvis for bilsektoren er kravene i deres nuværende form meget detaljerede og komponentbaserede, bl.a. til battericeller, katodemateriale og batteristyring, og de indebærer i praksis et omfattende behov for dokumentation, der ligger uden for flere af downstream-aktørernes, eksempelvis bilforhandlernes, kontrol. Forhandlerne står blandt andet for tilbudsgivning, levering og kontraktopfyldelse, men har normalt ikke adgang til, eller mulighed for at validere, producenternes interne data om komponenters oprindelse og værdiopgørelser. Derfor bør ansvaret for oprindelsesdokumentation og datakvalitet placeres hos producenten. Læg dertil, at den globale bilindustri består af komplekse forsyningskæder, der kan gøre det vanskeligt for Buy European-krav at være operationelle.

Der er således behov for, at de krav, der måtte stilles, er markedsnære, gennemsigtige og proportionelle. Samtidig bør downstream-aktører ikke kunne mødes af kontraktretlige risici, hvis upstream-oplysninger senere viser sig ufuldstændige, når førstnævnte har handlet i god tro på producentens selverklæring.

Kommissionens konsekvensanalyse og Buy European

DI finder det problematisk, at Kommissionens konsekvensanalyse ikke i tilstrækkelig grad har kvantificeret de forventede effekter af forslaget om Buy European kriterier, særligt for de virksomheder, der befinder sig længere nede i værdikæderne. Kommissionen konkluderer på baggrund af deres konsekvensanalyse, at nettoeffekten af IAA-forslagene vil være positiv i 2030, og peger selv på begrænsninger i datagrundlag og modellering, herunder manglende vurderinger af omkostninger for *downstream*-sektorer og for virksomhedernes konkurrencekraft.

Når virkningerne på tværs af værdikæder ikke er ordentligt belyst, skaber det betydelig usikkerhed om de reelle konsekvenser af forslaget, herunder om IAA i praksis vil øge omkostningerne, være administrativt udfordrende, hæmme investeringer eller svække europæiske virksomheders position på globale markeder. DI finder det afgørende, at den videre udformning og implementering af IAA baseres på et mere solidt og kvantitativt beslutningsgrundlag. Konkret bør Kommissionen, parallelt med de igangværende forhandlinger, styrke analysen af forslagets effekter på værdikæder og downstream-sektorer, herunder gennem supplerende konsekvensanalyser og en systematisk inddragelse af markedets aktører. En sådan tilgang vil bidrage til at sikre, at IAA'en i praksis styrker strategiske forsyningskæder og teknologier samt europæisk industrikapacitet uden utilsigtede negative effekter på andre dele af økonomien.

Afgrænsning af Buy European-krav for biler under flerårige rammeaftaler
I forbindelse med Bilag III til den foreslåede regulering er det angivet, at anvendelsen af Buy European-krav for biler er knyttet til tidspunktet for lanceringen af en udbudsprocedure. Det er imidlertid ikke tydeligt, hvordan disse krav skal håndteres ved flerårige rammeaftaler, hvor tildeling af ordrer sker løbende gennem *call-offs* eller miniudbud.

Det bør derfor præciseres, om det er tidspunktet for etableringen af rammeaftalen eller tidspunktet for det enkelte *call-off* eller miniudbud, der er afgørende for, om kravene om EU-oprindelse for biler finder anvendelse på de konkrete leverancer. En sådan afklaring er nødvendig for at give forudsigelighed og sikre ensartet praktisk håndtering, især i aftaler med mange løbende tildelinger over en længere periode.

Perspektiver for revisionen af udbudsdirektiverne
DI gør opmærksom på, at indførelsen af nye materielle Buy European-krav i offentlige udbud forudsætter, at der ses på at skabe et håndhævelsessystem, der kan sikre ensartet og effektiv anvendelse på tværs af medlemsstater. I dag er håndhævelsen af udbudsreglerne i høj grad baseret på klager fra tilbudsgivere, og der er en asymmetri, hvor tredjelandsvirksomheder har stærkere incitament til og mulighed for at klage end europæiske producenter. Dertil kommer, at ordregivere sjældent sanktioneres. Uden samtidig styrkelse af kontrol- og håndhævelsesmekanismer risikerer IAA-kravene at føre til en øget grad af uens praksis, øget retlig usikkerhed og begrænset reel effekt. Derfor bør indførelsen af nye materielle Buy European- og low-carbon-krav i IAA ses i tæt sammenhæng med den igangværende revision af EU's udbudsdirektiver.

6. Low carbon kriterier i offentlige udbud og støtteordninger

DI finder det positivt, at man med dette forslag vil styrke den offentlige sektors efterspørgsel efter byggematerialer produceret i cement, aluminium og stål, der er produceret med lavt CO_2-aftryk. Kravet om 5 pct. low-carbon beton og mørtel, inklusive cement og klinker, er eksempelvis et relevant første skridt mod at etablere et marked for lavemissionsmaterialer.

Det er positivt, at IAA's foreslåede low-carbon-kriterier i offentlige udbud og støtteordninger baserer sig på eksisterende EU-rammer som Byggevareforordningen og Ecodesign-forordningen, der fastlægger fælles datagrundlag for produkters miljø- og CO_2-aftryk. Samtidig er det vigtigt at være opmærksom på, at disse rammer ikke i sig selv indeholder færdige definitioner af "low-carbon", hvorfor klare tærskler, operationelle kriterier og realistiske overgangsordninger er afgørende for en effektiv implementering. Den nuværende mangel på definition skaber usikkerhed for planlægning, projektering og opskalering af anlæg.

DI understreger behovet for realistisk indfasning og systematiske konsekvensvurderinger på tværs af værdikæder. Nye materialekrav i offentlige udbud kan få betydelige afledte effekter i

downstream-leddene og påvirke både omkostninger, leveringstider og gennemførelsen af offentlige projekter.

Særligt i bygge- og anlægsprojekter, hvor udbuddene ofte vedrører komplekse og skræddersyede løsninger med lange planlægningshorisonter, kan indførelse af omfattende materielle krav sent i processen øge kompleksiteten og risikoen for forsinkelser og fordyrelser. DI opfordrer derfor til, at udbudsprocesser i højere grad tilrettelægges tidligere og mere strategisk, herunder gennem dialogbaserede og samarbejdsorienterede udbudsformer. Erfaringer med strategiske partnerskaber og collaborative contracting viser, at sådanne tilgange kan understøtte en mere effektiv og robust implementering af low-carbon-kravene.

I lighed med Buy European-kravene vil også low-carbon-kravene medføre yderligere rapporteringsforpligtelser. Det er derfor vigtigt, at proportionalitet og gennemsigtighed sikres i den praktiske udmøntning af kravene.

7. IAA's krav til visse typer udenlandske investeringer

Det er afgørende at opretholde en åben tilgang til udenlandske investeringer og at EU forbliver en åben og attraktiv investeringsdestination. Adgang til international kapital og kompetencer er en forudsætning for udvikling af den europæiske økonomi. Samtidig befinder EU sig i en situation med skærpet global konkurrence mellem økonomiske blokke, hvor rammevilkårene ikke altid er gensidige. Derfor har DI forståelse for, at der kan være behov for at stille visse krav til investeringer i strategiske sektorer, herunder for at sikre en vis grad af reciprocitet over for økonomier, der ikke udviser samme åbenhed. Kravene til lokal værdiskabelse, herunder investeringer i forskning og udvikling, teknologioverførsel, jobskabelse og integration i europæiske værdikæder, kan bidrage til at styrke den industrielle base i EU. FDI-regimet skal derfor udformes, så det både understøtter økonomisk sikkerhed og samtidig bevarer Europas åbenhed og attraktivitet som investeringsdestination.

Det er væsentligt at være opmærksom på, at øgede krav også kan medføre højere kompleksitet og omkostninger for investorer, hvilket kan påvirke investeringslysten i en negativ retning. Det er derfor centralt, at udformningen af FDI-regimet sker på en måde, der minimerer administrative byrder og sikrer klare og forudsigelige rammer for virksomheder. I den forbindelse bør man være opmærksom på samspillet med det eksisterende EU-rammeværk for investeringsscreening, herunder EU's FDI Screening-forordning, samt direktivet om forvaltere af alternative investeringsfonde (AIFM-direktivet). Den nuværende FDI Screening-forordning etablerer allerede en mekanisme for vurdering af udenlandske investeringer af hensyn til nationale interesser og sikkerhed mod risici ved, at udenlandske investorer investerer i kritiske sektorer, mens AIFM-direktivet allerede omfatter EU-baserede alternative investeringsfonde, som også foreslås omfattet af det nye FDI-regime. Det er derfor centralt, at nye tiltag under IAA'en afstemmes med nuværende lovgivning, så der ikke opstår overlappende eller parallelle processer, hvor de samme

investeringer skal vurderes efter flere regelsæt. Det kan potentielt føre til dobbeltregulering, lange sagsbehandlingstider og skabe barrierer for kapitalrejsning for de strategiske sektorer.

DI vurderer, at FDI-regimets nuværende afgrænsning til de fire udvalgte strategiske sektorer kun i begrænset omfang vil påvirke Danmark. Det skyldes, at de omfattede sektorer ikke væsentligt svarer til de områder, hvor Danmark i dag tiltrækker større udenlandske investeringer. Det er dog væsentligt at være opmærksom på, at Kommissionen har mulighed for at udvide anvendelsesområdet til yderligere sektorer. En sådan udvidelse kan på sigt få betydning for danske styrkepositioner, herunder inden for energiteknologi, grøn industri og avanceret produktion, hvor Danmark i dag tiltrækker betydelige udenlandske investeringer.

8. Kvantificering af konsekvenser af IAA-forslaget

Den danske produktions- og fremstillingsindustri vil i høj grad være omfattet af de strategiske sektorer under "industrial manufacturing acceleration areas" - både direkte og indirekte via leverandør- og underleverandørkæder. Særligt små og mellemstore virksomheder, der leverer dele, komponenter og procesydelser til de omfattede produktionskæder, kan blive påvirket, ligesom større virksomheder med hovedproduktion eller centrale leverancer i værdikæderne. Et første *estimat* peger på, at over 800 SMV'er og over 50 større danske virksomheder vil være omfattet i denne kategori. Omfanget vil afhænge af den endelige afgrænsning af sektorer og kriterier samt hvordan accelerationsområderne udpeges og anvendes i praksis.

DI vurderer, at danske virksomheder kun i begrænset omfang vil blive direkte berørt af IAA's forslag til krav til visse typer udenlandske investeringer. Danske virksomheder kan dog blive omfattet, hvis en virksomhed inden for de udpegede sektorer opkøbes af en udenlandsk investor, i så fald vil kravene i praksis især rette sig mod den udenlandske investor. Generelt vurderes omfanget i Danmark at være begrænset, bl.a. fordi de nævnte sektorer (batteriteknologi, elbiler, solceller og kritiske råmaterialer) kun i begrænset omfang har et tydeligt virksomhedsfundament. På den baggrund vurderer DI, at der estimeret vil være 0-50 danske virksomheder, der bliver omfattet af denne del af forslaget. Det er dog væsentligt at være opmærksom på, at Kommissionen har mulighed for at udvide anvendelsesområdet til yderligere sektorer, hvorved danske virksomheder kan blive omfattet i større grad.

For offentlige udbud og offentlige støtteordninger kan konsekvenserne blive betydelige for danske virksomheder. Virksomheder vil skulle dokumentere, at de ikke er ejet eller kontrolleret af virksomheder i tredjelande uden aftale om gensidig adgang til udbudsmarkeder. Samtidig vil alle tilbudsgivere i højere grad skulle oplyse og dokumentere, hvor deres varer stammer fra, som led i tilbudsafgivelsen. Det indebærer en øget dokumentationsbyrde og krav om informationsafgivelse, også for virksomheder, der ikke anvender varer fra eksempelvis Kina. Et første *estimat* peger på 50-250 virksomheder.

Danske virksomheder i bilbranchen (eksempelvis importører, forhandlere og øvrige aktører i værdikæden) kan blive berørt af IAA, selv om de ikke selv producerer køretøjer. Oprindelses- og lavemissionskrav vil kunne gælde for nye el-, hybrid- og brintbiler i offentlige indkøb og støtteordninger, hvilket kræver dokumentation for EU-oprindelse/-komponenter og kan begrænse leverancer fra tredjelande uden aftale. Samtidig kan kravene medføre øgede administrative omkostninger ved deltagelse i støtte- og udbudsprocesser. Endelig kan særlige FDI-krav for udenlandske moderkoncerner/investorer i elbil-værdikæden påvirke markedsforhold, herunder mærkesammensætning og importørsamarbejder. Et første estimat peger på, at op mod 180 små og mellemstore og ca. 20 store virksomheder at være omfattet af forslagets dele, der vedrører denne branche.

DI bemærker, at de anførte estimater ovenfor er foreløbige og alene skal ses som et første, indikativt bud på omfanget, idet de faktiske konsekvenser vil afhænge af den endelige afgrænsning, kriterier og endelige implementering. DI bidrager gerne til at belyse de nærmere konsekvenser gennem yderligere dialog og indsamling af relevant input og data.

Med venlig hilsen

Rikke Wetendorff Nørgaard
Underdirektør, Europapolitik