



Brüsszel, 2025. március 6.
(OR. en)

6843/25

COMPET 126
IND 60
POLCOM 45
RECH 88
CLIMA 59
ENER 60
ENV 129
TELECOM 77
TRANS 57
EMPL 76
SOC 112
COH 16
ECOFIN 249
FISC 49
ENT 29

FEDŐLAP

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató

Az átvétel dátuma: 2025. március 6.

Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

Biz. dok. sz.: COM(2025) 95 final

Tárgy: A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS
BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK
Ipari cselekvési terv az európai gépjárműágazat számára

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 95 final.

Melléklet: COM(2025) 95 final

Brüsszel, 2025.3.5.
COM(2025) 95 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

Ipari cselekvési terv az európai gépjárműágazat számára

1. Bevezetés

A gépjárműipar az európai jólét egyik fő motorja és Európa identitásának alapvető eleme. Az európai gyártók az autók feltalálása óta globális vezető szerepet töltenek be, és olyan ikonikus márkákat gyártanak, amelyek magas színvonalat képviselnek az innováció és a kiválóság terén. Jelenleg az ágazat 1 billió EUR értékben járul hozzá az uniós GDP-hez, a kutatási és fejlesztési magánberuházások egyharmadát adja az EU-ban, és 13 millió európai számára biztosít közvetlen és közvetett foglalkoztatást. A haszonjárművek esetében az európai tehergépjármű-gyártók a világpiac több mint 40 %-át teszik ki¹. Az európai gépjárműipar vezető szerepe világszerte elismerést vált ki.

Az ágazat jelenleg példátlan gyorsaságú és nagyságrendű strukturális átalakuláson megy keresztül. A tiszta mobilitásra való átállás üteme egyre gyorsabb. 2024-ben már a világszerte értékesített autók egyötöde elektromos volt. Ezzel párhuzamosan a digitális technológiák, például a mesterséges intelligencia, a szoftverek, az érzékelő- és kommunikációs eszközök gyors integrációja, valamint a digitális szolgáltatások és a konnektivitás növekvő jelentősége felrázta az ágazatot. **Elengedhetetlen, hogy az európai gépjárműipar ne csak elnavigáljon a kibocsátásmentes, összekapcsolt és egyre automatizáltabb járművekre való átállás terén, hanem alakítsa is azt.**

Miközben gépjárműiparunknak szembe kell néznie ezzel az átállással, komoly versenyképességi kihívásokkal is küzd. A globális ellátási láncsal kapcsolatos kockázatokkal, valamint a nyersanyagoktól és az akkumulátorimporttól való függőséggel, a fosszilis üzemanyagoknak való, még mindig túl nagy kitettséggel, a tehetségekért folytatott éles versennyel, a kulcsfontosságú inputok költségei közötti eltérésekkel és az egyre változékonyabb geopolitikai környezettel szembesül. Fennáll annak a kockázata, hogy az európai vállalatok lemaradnak az olyan kulcsfontosságú stratégiai technológiák terén, mint az akkumulátorok, a szoftverek, a szórakoztató- és információs rendszerek és az önvezető járművek, emellett pedig gyakran kevesebb közvetlen ellenőrzéssel rendelkeznek számos nyersanyag felett, míg a tengerentúli versenytársakat gyakran határozott ipari stratégiák támogatják, és különböző formákban állami támogatásban részesülnek.

Ez kulcsfontosságú pillanat az európai gépjárműipar számára – határozott fellépésre van szükség és az Európai Unió (EU) elkötelezett amellett, hogy támogassa az ágazatot az átállásban.

Ez a jelen cselekvési terv célja, amely a versenyképességi iránytűre, a tisztaipar-megállapodásra és a Bizottság elnöke és több bizottsági tag által – az elmúlt hetekben – vezetett széles körű konzultációkra épül, amelyekben több mint 100 szervezet vett részt aktívan². Konkrét intézkedéseket határoz meg az európai gépjárműipar globális versenyképességének biztosítására és az erős európai termelési bázis fenntartására, **öt kulcsfontosságú területen való fellépéssel**: 1. innováció és digitalizáció, 2. tiszta mobilitás, 3. versenyképesség és az ellátási láncok rezilienciája, 4. készségek és szociális dimenzió, valamint 5. egyenlő versenyfeltételek és üzleti környezet.

2. A gépjárműipari cselekvési terv öt pillére

¹ Statista Market Insights, 2025. január.

² Ezeket a január 30. és február 20. között lezajlott konzultációkat nyilvános konzultáció egészítette ki, amelyre több mint 1 900 válasz érkezett.

2.1 Innováció és digitalizáció

Globális versenyképességének megőrzése érdekében az európai gépjárműiparnak sürgősen vissza kell szereznie vezető pozícióját a szoftveralapú, mesterséges intelligenciával vezérelt, összekapcsolt és önvezető járművekre való átállásban. Mind a gépjárművezetők, mind az utasok autón belüli élményét egyre inkább a szoftverek határozzák meg, és az olyan új alkalmazások, mint az automatizált és autonóm vezetés, a kommunikáció és az infotainment központi szerepet játszanak. Ezek az elemek gyorsan kulcsfontosságú stratégiai megkülönböztető tényezővé válnak, amelyek terén a járműgyártóknak (az eredetiberendezés-gyártóknak – OEM-eknek) kiválótnak kell lenniük, de jelenleg fennáll a veszélye annak, hogy lemaradnak a tengerentúli versenytársak mögött.

Az autonóm vezetés előmozdítása és az önvezető járművek egységes piacának fellendítése

Az önvezetési technológia a versenyképesség meghatározó tényezője lesz, és a jövőbeli hozzáadott érték jelentős részét fogja kitenni. 2035-ig várhatóan világszerte 400 milliárd EUR hozzáadott értéket teremt a gépjárműipar számára.

Tesztpályák az autonóm vezetéshez

Az EU-ban a teljesen önvezető járművek közúti tesztelésének és kereskedelmi üzemeltetésének feltételei kedvezőtlenebbek, mint az Egyesült Államokban és Kínában. Ez jelentős lendületet ad a versenytársaknak ezekben az országokban.

Az önvezető járművek piaci felkészültségének és kereskedelmi hasznosításának fokozása érdekében a Bizottság együtt fog működni a tagállamokkal legalább három **nagyszabású, határokon átnyúló kísérleti helyszín, a kapcsolódó szabályozói tesztkörnyezetek és az európai önvezetési folyosók gyors létrehozása érdekében**. Ebbe be lehet vonni azokat a közepes méretű városokat is, amelyek készek úttörő szerepet játszani. Ezek a tesztpályák lehetővé teszik az önvezető járművek fokozatos kísérleti bevezetését, mind a személy-, mind az áruszállításban. A Bizottság vállalja ezenkívül, hogy tovább értékeli az automatizált járműveknek a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikáció révén a közlekedési rendszerbe való integrálásában rejlő lehetőségeket.

Az autonóm vezetés egységes piaca felé

Napjainkban az összekapcsolt és autonóm mobilitás szabályozási környezete széttagolt. Kevés tagállam rendelkezik olyan nemzeti közlekedési szabályokkal, amelyek engedélyezik az önvezető járművek használatát közútjaikon, ami visszafogja az önvezető járművek egységes piacában rejlő lehetőségeket. Alapvető fontosságú az ilyen járműveket kifejlesztő és létrehozó szereplők, valamint a közútkezelők és az infrastruktúra-működtetők közötti együttműködés. **Összehangoltabb keretre és uniós szintű irányításra** van szükség az egységes piac előnyeinek kiaknázásához, valamint az összekapcsolt és autonóm mobilitás gyors bevezetésének elősegítéséhez. A Bizottság lépéseket fog tenni e cél elérése érdekében.

A Bizottság prioritásként tovább fog dolgozni az **önvezető járművekre vonatkozó szabályozási keretrendszeren**, kezdve azzal, hogy **2025-ben lehetővé teszi az automatizált parkolási rendszerrel rendelkező járművek korlátlan sorozatban történő jóváhagyását, 2026-ban pedig több felhasználási esetre is ki fogja terjeszteni a jóváhagyás lehetőségét** (pl. a csomópontok közötti, „hub-to-hub” áruszállításra), garantálva így azok biztonságosságát. A Bizottság továbbá **részletes szabályokat fog kidolgozni annak érdekében, hogy jobban**

támogassa az ADS (automatizált vezetési rendszerek) és az ADAS (fejlett vezetéstámogató rendszerek) előzetes bevezetését és közúti tesztelését. Az innovatív ADAS- és ADS-technológiák európai közutakon történő teszteléséhez jellemzően a nemzeti szabályok alóli mentességeken alapuló engedélyekre van szükség, amihez a különböző tagállamokban több jóváhagyás szükséges. A Bizottság **2026 elején harmonizált engedélyezési eljárásokat fog javasolni annak érdekében, hogy Unió-szerte megkönnyítse az ADAS és az ADS közutakon történő tesztelését.**

Kiemelt intézkedések:

2026-tól kezdődően nagyszabású, határokon átnyúló tesztkörnyezetek létrehozása az önvezető járművek számára.

Az európai autonóm vezetés szabályozási keretének és egységes piaci integrációjának megerősítése: i. 2026-ig az automatizált vezetési rendszerrel felszerelt járművek korlátlan sorozatára vonatkozó szabályokkal, ii. 2026-ig az ADAS és az ADS közúti tesztelésére vonatkozó harmonizált szabályokkal, iii. és a bevezetésükre vonatkozó EU-szerte harmonizált szabályokkal.

A jövőbeli, összekapcsolt és automatizált európai járművek fejlesztésének ösztönzése

A csipek, a szoftverek és a mesterséges intelligencia a jövő összekapcsolt és automatizált járműveinek három alapvető összetevője. Bár az európai járműgyártók és -beszállítók a globális gépjárműipari K+F beruházások 45 %-át biztosítják, a technológiai vállalatok és az Európán kívüli új, „digitális bennszülött” autóipari szereplők kihívások elé állítják őket. A tengerentúli országoktól való új függőségek kialakulásának, valamint a hozzáadott érték és a munkahelyek elvesztésének elkerülése érdekében **az EU-nak ki kell építenie saját ipari kapacitásait a tiszta, összekapcsolt és automatizált járművekhez szükséges szoftverek és informatikai hardverek tekintetében.** Ez magában foglalja annak biztosítását, hogy az ilyen szoftverek és berendezések tervezése lehetővé tegye, hogy űralapú adatokat és szolgáltatásokat használjanak a navigációhoz, a nagy pontosságú helymeghatározáshoz, a Föld-megfigyeléshez és a biztonságos konnektivitáshoz, amint azt a Galileo/EGNOS, a Kopernikusz és a hamarosan működésbe lépő IRIS uniós rendszerek biztosítják.

Az összekapcsolt és autonóm járművek európai szövetsége

Az uniós versenyszabályok keretében szoros együttműködésre van szükség az európai szereplők között a közös szoftver- és digitálishardver-építőelemek kifejlesztéséhez. Ez jelentős erőforrás-megtakarítást tenne lehetővé. Az autógyártók felgyorsíthatnák a közös technológiafejlesztést, és az erőforrásokat azokra az elemekre összpontosíthatnák, amelyek megkülönböztető fogyasztói élményt eredményeznek.

A Bizottság ezért haladéktalanul létrehozza az **összekapcsolt és autonóm járművek európai szövetségét**, építve a [„Jövő járműve” kezdeményezés](#) keretében végzett előkészítő munkára, valamint a [Horizont Európa gépjárműiparral kapcsolatos partnerségeire](#), különösen a 2Zero, a CCAM és a csipekkel foglalkozó közös vállalkozásra. A szövetség az európai gépjárműipari érdekelt felek – köztük a kkv-k – kritikus tömegét fogja összefogni a járművek következő generációjának kifejlesztése érdekében, a közös architektúrális elemekre, a közös európai hardver- és szoftver-építőelemekre, valamint ezek szabványosítására összpontosítva. A szövetség közös innovációs ütemterv alapján a következő kulcsfontosságú tevékenységeket fogja megvalósítani:

- **A szoftveralapú járművek szoftverplatformjának kidolgozása:** A szövetség a legkorszerűbb nyílt forráskódú szoftver-építőelemeken, valamint interfészekon, szabványokon és eszközökön alapuló, az egész EU-ra kiterjedő, a szoftveralapú járművekkel foglalkozó nyílt platformot fog kifejleszteni.
- **A szoftveralapú járművek fedélzeti informatikai architektúrájának kidolgozása:** Az automatizált vezetéshez központosított, fejlett fedélzeti számítási kapacitásra van szükség. A szövetség jövőbiztos, rugalmas, energiahatékony és valós idejű teljesítményre képes számítási

platformot fog kifejleszteni, fejlettebb processzorok, többek között MI-csipek integrálásával, biztosítva ugyanakkor, hogy a szoftveralapú járművek skálázhatók és könnyen korszerűsíthetők maradjanak.

- **Innovatív MI-megoldások kifejlesztése a gépjárműipar számára:** Ágazatspecifikus generatív MI-modellek és -algoritmusok kifejlesztése, amelyek lehetővé teszik például az autonóm vezetést, a hálózatba kapcsolt járművek működésének optimalizálását a közlekedési és töltőinfrastruktúrában, valamint a hatékony akkumulátorkezelést vagy a mesterséges intelligencián alapuló prediktív karbantartást.
- **Egy nagyszabású, decentralizált kísérleti létesítmény létrehozása 2026–2027-ben:** A létesítmény együttműködésen alapuló környezetként fog szolgálni az ipar számára a **szoftveralapú járművek és az MI-technológia** terén, valamint tesztkörnyezetként az alkalmazási rétegek innovációjához.
- **Az autonóm vezetésre való áttérés felgyorsítása:** Ambiciózus technológiai ütemterv kidolgozása és megvalósítása a közös autonóm vezetési rendszer (ADS) komponenseinek (szoftver és hardver) kifejlesztésére.

A szövetség hatékony mechanizmust fog kínálni az európai ipar határokon átnyúló együttműködésének felgyorsítására az innováció, a fejlesztés és az összekapcsolt és autonóm vezetési technológiák első ipari alkalmazása terén. A Bizottság készen áll arra, hogy az ágazat kérésére iránymutatást nyújtson arra vonatkozóan, hogy miként lehet a versenyjoggal összhangban összegyűjteni a gépjárműipari adatokat annak érdekében, hogy lehetővé váljon a mesterséges intelligencián alapuló fejlesztés az autonóm vezetés terén. A Bizottság támogatni fogja továbbá a tagállamok által azzal a céllal végzett, jelenleg zajló technikai munkát, hogy egy új lehetséges, közös európai érdeket szolgáló fontos projektet (**úgynevezett IPCEI-t**) azonosítsanak, amelynek homlokterében a **tiszta, összekapcsolt és autonóm járművek állnának**, biztosítva ugyanakkor, hogy a projekt hozzáférhető legyen az innovatív kkv-k számára.

Következő generációs akkumulátortechnológia

A külföldi versenytársak jelentős pénzügyi és emberi erőforrásokat fektetnek be a jövőbeli akkumulátortechnológiák kutatásába és fejlesztésébe, komoly állami támogatással. Az EU a **BATT4EU** Horizont Európa partnerség révén nagy hangsúlyt fektet az akkumulátorokkal kapcsolatos innovációra. Ez a hangsúly még mindig fontos. A Bizottság a fejlett gyártással és a fejlett anyagokkal foglalkozó partnerségekkel szoros együttműködésben támogatni fogja a **következő generációs akkumulátorok teljes uniós értékláncát, beleértve az újrafeldolgozást is**. A 2025–2027-es időszakra előirányzott költségvetés mintegy 350 millió EUR lesz a Horizont Európa által nyújtott teljes gépjárműipari hozzájárulás részeként.

Finanszírozás a Horizont Európa keretében

A szövetség tevékenységeit és az újgenerációs akkumulátortechnológiát a Horizont Európa megfelelő partnerségei keretében megvalósuló közös köz- és magánberuházások fogják támogatni. A program 1 milliárd eurót fog a gépjárműipar rendelkezésére bocsátani a 2025–2027-es időszakra. Ebbe az Európai Innovációs Tanácson keresztül finanszírozott kapcsolódó tevékenységek is beleértendők. A jövőben a konkrét tevékenységekre irányuló célzott partnerségeket a gépjárműiparral foglalkozó külön közös vállalkozás keretében lehetne összefogni. Ez nem érinti a többéves pénzügyi keretre vonatkozó következő javaslatcsomagot.

A magánberuházások ösztönzése az innováció léptékváltása érdekében Európában

A versenyképességi iránytűben és a tisztaipar-megállapodásban bejelentetteknek megfelelően a Bizottság együtt fog működni az EBB csoporttal és a magánbefektetőkkel egy olyan **TechEU beruházási program** bevezetése érdekében, amelynek célja a diszruptív innováció finanszírozási hiányának áthidalása, Európa ipari kapacitásának megerősítése és az innovatív technológiákba beruházó vállalatok bővítése, szinergiában az Európai Innovációs Tanács releváns projektportfóliójával. A gépjárműiparban a TechEU támogathatná a jövőbeli stratégiai technológiákra, a digitalizációra és a mesterséges intelligencia alkalmazására irányuló K+F+I beruházásokat, valamint a fejlett gyártási és ellátási lánc ipari kapacitásainak kiépítését, továbbá a stratégiai és versenyképes technológiáknak a gépjárműipari eredetiberendezés-gyártók, beszállítók és innovatív technológiai vállalatok általi kapacitásbővítését, beleértve az akkumulátorcella-technológiák ellátási láncának kiépítését is.

Kiemelt intézkedések:

2025-ben az összekapcsolt és autonóm járművek európai szövetségének létrehozása.

Az összekapcsolt és automatizált mobilitással, valamint a következő generációs akkumulátortechnológia kifejlesztésével kapcsolatos kutatás és innováció támogatása a Horizont Európa programon keresztül.

Egyéb intézkedés:

Együttműködés az EBB csoporttal és a magánszektorral a TechEU növekvő innovatív vállalkozásokkal kapcsolatos beruházási programjának bevezetése érdekében, többek között az akkumulátorcella-technológiák ellátási láncának kiépítése céljából.

Kiberbiztonság

Az összekapcsolt és automatizált járművek hardver- és szoftverelemeinek jelentős biztonsági vonatkozásai vannak. A Bizottság **konkrét intézkedésekkel fogja nyomon követni az összekapcsolt járművekre vonatkozó, a NIS 2 irányelv szerinti, folyamatban lévő kiberbiztonsági kockázatértékelést**, többek között szükség esetén a gépjárművekre vonatkozó szabályozási kereten belül, és meg fogja vizsgálni, hogy miként lehetne európai ipari értékláncot kialakítani a kritikus alkatrészek tekintetében. Ezzel párhuzamosan az EU gazdasági biztonsági stratégiájával összhangban a Bizottság a nemzetközi partnereivel és különösen a G7-ekkel párbeszédet folytatva közös álláspontot alakít ki az összekapcsolt járművekkel kapcsolatos kiberbiztonsági kockázatokról és a lehetséges kockázatcsökkentő intézkedésekről. Ez fontos a globális piac további széttagozottságának elkerülése érdekében. Emellett gazdasági biztonsági szabványokat fog kidolgozni az ellátási lánc kockázatainak, például a túlzott függőségnek, a fegyverként való felhasználásnak, a kapacitásfeleslegnek, a technológiai kockázatoknak, a kiberbiztonsági vagy biztonsági kockázatoknak a kezelése érdekében.

Egyéb intézkedések:

A megfelelő kiberbiztonságra irányuló munka folytatása az innováció és a kereskedelmi hasznosítás elfojtása nélkül.

Gazdasági biztonsági szabványok kidolgozása.

A járművek adataihoz, funkcióihoz és erőforrásaihoz való hozzáférés

Az összekapcsolt és digitális járművek jelentős új bevételi forrásokat és gazdasági értéket teremthetnek a járműadatokból. Ezt a lehetőséget bizonyos mértékig már kiaknázza az adatrendelet, amely hozzáférést biztosít a csatlakoztatott eszközökből, például a járművekből származó adatokhoz a felhasználók kérésére, valamint a megújulóenergia-irányelv (RED), amely hozzáférést biztosít az akkumulátorokkal kapcsolatos adatokhoz.

Az összekapcsolt gépjárművek számos sajátossága és az új üzleti lehetőségek – többek között a kétirányú és intelligens töltés – megnyitásban rejlő potenciáljuk miatt azonban kiegészítő intézkedésekre van szükség. A Bizottság ezért **megfelelő intézkedéseket fog hozni** annak érdekében, hogy a **teljes** gépjárműipari ökoszisztéma **kihasználhassa az összekapcsolt járművekből származó adatok előnyeit**, különösen az adatrendelet és az adatrendelet alkalmazásának megkezdésekor közzeendő, **a járműfedélzeti adatokra vonatkozó iránymutatás** alkalmazása révén. A Bizottság az adatrendelet hatásainak értékelését követően további intézkedéseket fog mérlegelni, beleértve a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáférésről és a gépjárműipari adatok európai platformjának létrehozásának lehetőségéről szóló jogalkotási javaslatot. Ezzel összefüggésben figyelembe fogja venni a kiberbiztonsági megfontolásokat is, többek között az adatokhoz való távoli hozzáférés tekintetében.

A Bizottság annak kapcsán is értékelést folytat, hogy **a gépjárműipari utópiacokon kötött vertikális megállapodásokra vonatkozó meglévő uniós versenyjogi keret** (a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet) továbbra is megfelel-e a céljának, többek között a digitalizáció fényében.

Kiemelt intézkedések:

A járműadatokhoz, funkciókhoz és erőforrásokhoz való hozzáférésre vonatkozó megfelelő intézkedések, beleértve az adatrendeletre vonatkozó iránymutatást és szükség esetén a járműadatokhoz való hozzáférésről szóló jogalkotási javaslatot.

A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet és a kiegészítő iránymutatás felülvizsgálata.

2.2 Tiszta mobilitás

A közúti közlekedés még mindig az EU teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy egynegyedét teszi ki. Ahhoz, hogy Európa 2050-re klímasemlegessé váljon, a közlekedésből származó kibocsátásokat az említett időpontig 90 %-kal kell csökkenteni. A folyamatos kereskedelmi siker biztosítása érdekében az is kritikus fontosságú, hogy az európai eredetiberendezés-gyártók, amelyek már most is jelentős mértékben beruháznak a kibocsátásmentes technológiákba, visszaszerezzék a technológiával és a gyártással kapcsolatos vezető szerepet a kibocsátásmentes járművek terén. A kibocsátásmentes járművek már most is jelentős részt képviselnek a globális értékesítésben, és végső soron a piac domináns szegmensévé fognak válni. Az erős hazai piac, amelyet valamennyi területen megfelelő infrastruktúra támogat, kulcsfontosságú szerepet játszik ebben.

Kibocsátási előírások

A tiszta közúti mobilitásra való átállást támogatják az új személygépkocsikra és kisteherautókra, valamint az új nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások, amelyek fokozatosan szigorúbb kibocsátáscsökkentési célértékeket határoznak meg a gyártók számára. Ezek az előírások hosszú távú biztonságot és kiszámíthatóságot biztosítanak a befektetők számára

az értéklánc mentén, valamint elegendő átfutási időt tesznek lehetővé a méltányos átálláshoz. Jelenleg közel 6 millió kibocsátásmentes jármű van Európa közútjain, de a 2035-ös és 2040-es célok eléréséhez továbbra is jelentős növekedésre van szükség.

Az akkumulátoros elektromos járművek iránti kereslet a közelmúltban a vártnál gyengébb volt. A 2019 és 2023 közötti hatszoros növekedést követően az akkumulátoros elektromos járművek értékesítése 2023 és 2024 között kismértékben, 5,6 %-kal csökkent az EU-ban: a piaci részesedés 14,6 %-ról 13,6 %-ra csökkent, a megfizethető elektromosjármű-modellek piaci bevezetése pedig késedelmes volt.

Míg a 2025. januári adatok az akkumulátoros elektromos járművek értékesítésének 15 %-os arányát mutatták, szemben a 2024. januári 10,9 %-kal, továbbra is fennáll annak a kockázata, hogy a személygépjárművekre vonatkozó 2025-ös kibocsátási célértékek jelentős szankciókat vonhatnak maguk után. Ezért a Bizottság **hamarosan további rugalmassági mechanizmusokat fog előterjeszteni a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások célirányos módosítása révén**. A módosítás – elfogadása esetén – meghatározná, hogy a megfelelés értékelésére a 2025-ös, 2026-os és 2027-es évet összesítve kerül sor, lehetővé téve az autógyártók számára, hogy **amennyiben egy vagy két évben túllépik a célértéket, azt a többi év fokozott kibocsátáscsökkentésével ellensúlyozzák**. Ez hozzá fog járulni az ipar beruházási kapacitásának megőrzéséhez, fenntartva a 2025-ös célok általános ambícióit. A Bizottság arra kéri a társjogalkotókat, hogy haladéktalanul jussanak megállapodásra erről a módosításról, mivel ez biztonságot teremtené az ágazat számára. Amint azt a Bizottság politikai iránymutatása is említi, a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelet kiszámíthatóságot jelent mind a befektetők, mind a gyártók számára. Az Európai Bizottság fel fogja gyorsítani a rendelet tervezett felülvizsgálatának előkészítésére irányuló munkát. A felülvizsgálat tényeken alapuló elemzésre fog épülni, figyelembe véve az összes releváns technológiai fejleményt, valamint annak fontosságát, hogy a kibocsátásmentes mobilitásra való átállásnak gazdaságilag életképes és társadalmilag méltányos módon kell végbemennie.

Kiemelt intézkedések:

Javaslat a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások módosítására annak érdekében, hogy a 2025–2027 közötti időszakban lehetséges legyen a célértékek esetleges túllépését a többi évben való fokozott kibocsátáscsökkentés révén kompenzálni.

A rendelet tervezett felülvizsgálatára irányuló előkészületek felgyorsítása.

A kibocsátásmentes járművek iránti kereslet növelése

Az alacsonyabb jövedelmű felhasználók támogatása szociális lízingrendszerek révén

A szociális lízingrendszerek támogathatják a megfizethető tiszta mobilitást a hátrányos helyzetű fogyasztók számára, miközben közvetlenül fellendíthetik a kibocsátásmentes járművek értékesítését. A Bizottság **2025 első negyedévében ajánlást fog közzétenni a közlekedési szegénységről, amelyben arra fogja ösztönözni a tagállamokat, hogy a Szociális Klímaalap szerinti nemzeti terveik végrehajtásának részeként fogadjanak el az új és használt kibocsátásmentes járművekre vonatkozó szociális lízingrendszereket, amelyek a kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedési felhasználókat célozzák**. A szociális lízinget (és különösen azokat a járműbérleti vagy -lízingelési rendszereket, amelyeknek köszönhetően a legkiszolgáltatottabb

társadalmi csoportok is kibocsátásmentes járművekhez juthatnak) a **szociális klímatervekről szóló iránymutatás** is taglalja, amelyet a Bizottság e közleménnyel egy napon fogad el.

A kibocsátásmentes járművek elterjedésének felgyorsítása a vállalati flottákban

A vállalati flották az európai járműpiac fontos részét képezik. A vállalkozások által vásárolt járművek jelenleg az EU-ban nyilvántartásba vett gépkocsik mintegy 60 %-át teszik ki. A kibocsátásmentes járművek vállalati flottákban való elterjedésének felgyorsítása előnyös lesz az európai gépjárműipar számára, és tovább csökkenti a közlekedésből származó kibocsátásokat. A kibocsátásmentes járművek vállalati flottákban való megfelelő elterjedésének biztosítása érdekében alapvető fontosságú a fosszilis üzemanyaggal működő járművekre nyújtott torzító támogatások megszüntetése.

A Bizottság megkezdte a **vállalati flották dekarbonizációjára irányuló jogalkotási javaslat** kidolgozását azzal a céllal, hogy olyan intézkedéseket határozzon meg, amelyek támogatják a kibocsátásmentes járművek vállalati vevők körében való elterjedését anélkül, hogy szükségtelen terhet rónának a kkv-kra, figyelembe véve többek között a fenntarthatóságra és a rezilienciára vonatkozó kritériumokat. Annak érdekében, hogy a lehető leggyorsabban lendületet adjon a kezdeményezésnek, a Bizottság e cselekvési tervvel együtt **közleményt tesz közzé a vállalati flották dekarbonizációjáról**, amely felvázolja azokat az intézkedéseket, amelyeket a nemzeti, regionális és önkormányzati hatóságok már most is megtehetnek a kibocsátásmentes járművek elterjedésének felgyorsítása érdekében.

A fuvarozók és a fuvaroztatók fontos szerepet játszanak a kibocsátásmentes nehézgépjárművek arányának fokozásában. A vállalati flottákkal kapcsolatos munka részeként a Bizottság meg fogja vizsgálni az európai kibocsátásmentes tehergépkocsik elterjedésének felgyorsítását célzó intézkedéseket is.

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedésének felgyorsítása

Az elkövetkező hónapokban a Bizottság el fogja fogadni **az euromatrica-irányelv célzott módosítását**, hogy a kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek az úthasználati díjak alóli teljes körű mentesítését **2025. december 31. után is fenntartsa**.

Az intézményközi tárgyalások gyors lezárása, valamint az ösztömegről és a méretekről szóló irányelv javasolt felülvizsgálatának elfogadása tovább ösztönözheti a versenyképességet és a kibocsátásmentes tehergépjárművekbe és a közúti közlekedés dekarbonizációjába való beruházást. Ez **biztosítaná a dízelüzemű járművekkel való egyenértékűséget a hasznos teher tekintetében**. Emellett a Bizottság számos intézkedést³ javasol a hatékony pótkocsikba történő beruházások ösztönzésére az **úthasználati díjak kedvező differenciálása** révén.

Végezetül a hagyományos nehézgépjárművek, különösen az autóbuszok elektromos erőátviteli rendszerrel való utólagos átalakítása költséghatékonyan hozzájárulhat a flottadekarbonizációhoz. A Bizottság támogatni fogja egy **olyan előírás kidolgozását az ENSZ-EGB keretében**, amely globális szinten harmonizálja az ilyen utólag átalakított járművek típusjövahagyását.

³ COM(2023) 189, Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE az 1999/62/EK irányelvnek, az 1999/37/EK tanácsi irányelvnek és az (EU) 2019/520 irányelvnek a pótkocsival felszerelt nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási osztálya tekintetében történő módosításáról.

A Bizottság azt is vizsgálja, hogy milyen intézkedésekkel lehetne támogatni az **Európában gyártott tiszta üzemű buszok** elterjedését, többek között a járműflotta és a raktárak átalakításának támogatása, valamint a helyi önkormányzatokra vonatkozó keresleti vagy amortizációs szabályok jobb összesítése révén.

A fogyasztói vásárlásokra vonatkozó tagállami ösztönző rendszerek jobb összehangolása

Új autó vásárlásakor általában annak költsége az egyik elsődleges vevői szempont. A tagállamok jelenleg különböző megközelítéseket választottak a kibocsátásmentes járművek elterjedésének ösztönzésére még a tiszta mobilitás hasonló piaci érettségi szintjével rendelkező tagállamokban is. Ezek az ösztönzők gyakran változnak, ami csökkenti a fogyasztók, a vállalatok és a befektetők biztonságát. Mostanra fontos tanulságok vonhatók le az ilyen rendszerek hatékonyságával kapcsolatban, lehetővé téve kialakításuk optimalizálását, valamint a környezeti szempontból fenntarthatóbb és stratégiaileg reziliensebb európai termelés támogatását. Európai szinten összehangoltabb megközelítésre van szükség. A Bizottság haladéktalanul megkezdi az együttműködést a **tagállamokkal a fogyasztókat leginkább motiváló ösztönzőrendszerekre** vonatkozó tapasztalatcsere és a levonható tanulságok megvitatása érdekében. Ez a munka egy olyan eszköztárat fog meghatározni, amely olyan ösztönző rendszerekre vonatkozó opciókat tartalmaz, amelyeket úgy alakítottak ki, hogy gazdaságilag hatékonyak és költségvetési szempontból fenntarthatóak legyenek, és a szóban forgó piacok érettségéhez igazodjanak, valamint meg fogja vizsgálni a potenciális uniós szintű ösztönző rendszerek lehetőségeit. Ezek a megbeszélések beépülnek majd egy **bizottsági ajánlásba**, amely meghatározza azokat az uniós finanszírozási forrásokat is, amelyekből a tagállamok támogathatják az ilyen ösztönzőket.

Kiemelt intézkedések:

Ajánlás a közlekedési szegénységről (2025 első negyedéve), beleértve a szociális lízingrendszereket is.

Közlemény (2025 első negyedéve) és jogalkotási kezdeményezés a vállalati flották dekarbonizációjára (2025 vége).

Egyéb intézkedések:

Az euromatrica-irányelv célzott módosítása a kibocsátásmentes nehézgépjárművek úthasználati díjak alóli teljes mentesítésére vonatkozó határidő meghosszabbítása érdekében (2025 második negyedéve).

Az össztemegről és a méretekről szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló intézményközi tárgyalások lezárása.

Ajánlás a fiskális és nem fiskális keresleti oldali ösztönzőkről (2026).

A töltőinfrastruktúra kiépítésének felgyorsítása

Az elektromos töltő- és hidrogéntöltő infrastruktúra rendelkezésre állása a kibocsátásmentes járművek elterjedésének egyik előfeltétele, ezért az infrastrukturális beruházások az európai gépjárműipar versenyképessége szempontjából is kulcsfontosságúak. Az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítettsége azonban nem egyforma mértékű az egyes tagállamokban és régiókban. Ezen változtatni kell.

A meglévő jogszabályok végrehajtása

A Bizottság a Technikai Támogatási Eszközön keresztül **célzott technikai segítséget fog nyújtani a tagállamoknak** az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben (AFIR) és az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelvben előírt intézkedések végrehajtásához.

Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató eszköz (AFIF) hatékony és eredményes módszernek bizonyult az elektromos és hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítésének támogatására. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató eszköz keretében már 570 millió eurót fognak rendelkezésre bocsátani az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának 2025-ben és 2026-ban történő kiépítésére irányuló projektek számára, különös tekintettel a nehézgépjárművekre.

A 2025 folyamán elfogadandó, **fenntartható közlekedésre vonatkozó beruházási tervben** a Bizottság további javaslatokat fog tenni a töltőinfrastruktúra finanszírozásának növelése előtt álló akadályok felszámolására irányuló intézkedésekre.

Hálózati hozzáférés

A hálózati csatlakozások késedelme gyakran jelentős szűk keresztmetszetet jelent, amely akadályozza az elektromos töltőinfrastruktúra, különösen a nagyobb nyilvános elektromos töltőállomások és a nehézgépjárművekhez szükséges nagy teljesítményű töltőpontok kiépítését. A hálózatokra vonatkozó uniós cselekvési terv (amely magában foglalja többek között a hálózati tárolókapacitás nagyobb átláthatóságának biztosítását és a hálózatüzemeltetők támogatását a töltési igény előrejelzésében), valamint a hálózati csomag és a 2026 első negyedévére bejelentett villamosítási cselekvési terv keretében már számos kiemelt intézkedés létezik vagy van tervbe véve a hálózathoz való hozzáféréssel kapcsolatban.

A Bizottság **rövidesen iránymutatást és ajánlásokat fog kiadni a tagállamok számára az elektromos töltőpontok hálózatokhoz való csatlakoztatására és azok elsőbbségi kezelésére vonatkozó várakozási idő lerövidítéséről**, a tagállamok bevált gyakorlataira építve. A Bizottság azt is ajánlja, hogy **a tagállamok az engedélyezési eljárások keretében vélemezzék, hogy a töltőállomások, azok hálózati csatlakozása, maga a kapcsolódó hálózat és az energiatároló eszközök kiemelkedően fontos közérdeket szolgálnak**. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy ezt a vélelmet kötelezővé kell-e tenni. A tagállamoknak előnyben kell részesíteniük a tiszta energiára való átállás és az energiarendszer hatékonysága szempontjából előnyös projekteket, beleértve a töltőpontokat is.

A Bizottság **2025 nyaráig irányadó elveket fog kiadni, amelyekben meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a hálózati projektekbe történő előzetes beruházásokat engedélyezni kell**. Ez lehetővé fogja tenni a töltőinfrastruktúra jövőbeli igényeinek előrejelzését a hálózattervezés során.

A megújulóenergia-irányelv már felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy célzott területeket tervezzenek a megújulóenergia-projektekhez kapcsolódó hálózatok számára, lehetővé téve a gyorsabb engedélyezési és tervezési eljárásokat. Ennek fényében **a tiszta üzemű európai közlekedési folyosókra vonatkozó kezdeményezés szempontjából releváns területekhez kapcsolódó hálózatokat a tagállamoknak a megújuló energiaforrásokra vonatkozó tervekhez kapcsolódó infrastruktúrára tervezettekhez hasonló, felgyorsításra alkalmas célterületeknek kell tekinteniük**. A Bizottság további ajánlásokat fog kiadni ebben a kérdésben.

Haszongépjárművek töltőinfrastruktúrája

Kritikus intézkedési terület a nehézgépjárművek töltőinfrastruktúrája a raktárakban és a fő autópálya-folyosók mentén. Az infrastrukturális beruházások fel fogják gyorsítani a tiszta üzemű nehézgépjárművek elterjedését az áru fuvarozók körében is.

A Bizottság együtt fog működni a tagállamokkal a **tiszta üzemű európai közlekedési folyosóra vonatkozó kezdeményezésen**, hogy felgyorsítsa a nehézgépjárművek töltőállomásainak kiépítését a TEN-T kulcsfontosságú logisztikai folyosói mint kritikus infrastruktúra mentén, többek között a városi csomópontokban és azok multimodális árutermináljaiban. Erre a kezdeményezésre a versenyképességi iránytűről szóló közleményben bemutatott versenyképességi koordinációs eszköz keretében kerül sor⁴. A kezdeményezés az engedélyezési eljárások egyszerűsítésére, a beruházások kockázatmentesítésének finanszírozására, valamint arra fog összpontosítani, hogy kapcsolódjon a megújulóenergia-irányelv egyes kiemelt hálózati területekre vonatkozó rendelkezéseire. A cél az, hogy a kezdeményezés első hatásai már 2025-ben érzékelhetők legyenek. A Bizottság azt is meg fogja vizsgálni, hogy miként lehetne **felgyorsítani** a nehézgépjárművek elektromos töltőállomásainak **nem hálózati engedélyezését**, például a zónákra vonatkozó rendeletek módosítása révén, hogy kifejezett támogatást lehessen nyújtani a nehézgépjárművek TEN-T folyosók mentén történő töltéséhez. Fontos továbbá meghatározni a raktárakon belüli vagy nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetőinek a helyi villamosenergia-tárolók telepítéséhez nyújtott támogatás megfelelő típusát, például a finanszírozást vagy a technikai segítségnyújtást.

Intelligens és kétirányú töltés

A megújuló energia elterjedésével és a végfelhasználás fokozott villamosításával jelentősen növekedni fognak a rugalmassági igények. Az intelligens és kétirányú töltés segíthet enyhíteni a hálózatra nehezedő terheket, és támogathatja az elektromos járművek villamosenergia-rendszerbe való hatékony integrálását, miközben megtakarítást eredményezhet a járműhasználók energiaköltségei tekintetében.

A tagállamoknak ezért kedvező keretet kell létrehozniuk az intelligens és kétirányú töltéshez. A villamosenergia-piac szerkezetéről szóló irányelv már biztosít eszközöket a tagállamok számára az intelligens és kétirányú töltés támogatásához. Ezen eszközöknek biztosítaniuk kell, hogy az elosztórendszer-üzemeltetők méltányos hálózati díjakat kínáljanak, és elkerüljék a – többek között az elektromos járművek akkumulátoraiban tárolt – energia kettős adóztatását. Általánosabban fogalmazva, a tagállamok a villamos energia megfelelő adóztatása révén üzleti lehetőséget építhetnek a kétirányú töltésre. **A Bizottság elő fogja segíteni a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét, és a keresletoldali válaszra vonatkozó új üzemi és kereskedelmi szabályzatot fog kidolgozni (2026 első negyedévében)**, amely biztosítani fogja a különböző rugalmassági szolgáltatások, többek között a kétirányú töltés teljes körű piaci részvételét.

Emellett a Bizottság a típusjóváhagyással összefüggésben meg fogja vizsgálni az elektromos járművek intelligens és kétirányú töltési képességének szükségességét. Szabályozói tesztkörnyezetet hoz létre a V2G, azaz a járműből a hálózatba történő energia-visszatöltést

⁴ A versenyképességi koordinációs eszköz uniós és nemzeti szinten összehangolja a versenyképességi beruházásokat és szakpolitikákat, és kísérleti projekteket dolgoz ki a kiválasztott kulcsfontosságú területeken megvalósuló, Európa versenyképessége szempontjából egyértelmű hozzáadott értéket képviselő, határokon átnyúló projektekhez.

vizsgáló kísérleti projektek számára a szabályozási, technikai és piaci kihívásoknak a széles körű bevezetés előtti kezelése érdekében.

Kiemelt intézkedések:

A tiszta üzemű európai közlekedési folyosókra vonatkozó kezdeményezés (2025 harmadik negyedéve).

570 millió EUR rendelkezésre bocsátása az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató eszköz keretében 2025-ben és 2026-ban.

Iránymutatás és bizottsági ajánlás a hálózati csatlakozási eljárások lerövidítéséről és a hálózati csatlakozás előnyben részesítéséről.

Az előzetes hálózati beruházásokra vonatkozó irányadó elvek (2025 második negyedéve).

Egyéb intézkedések:

A tagállamok támogatása az AFIR és az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv végrehajtásában a Technikai Támogatási Eszköz révén.

A tagállamok támogatása az intelligens/kétirányú töltést elősegítő keretek létrehozásában és a bevált gyakorlatok cseréjének elősegítése.

Magánfinanszírozás mozgósítása

A tisztaipar-megállapodásban bejelentetteknek megfelelően az **InvestEU** keretében mintegy 50 milliárd EUR összegű további beruházásra kerül sor a kulcsfontosságú uniós szakpolitikák támogatása érdekében, és az EBB csoport kiemelkedő szerepet játszik ebben a törekvésben. Ez magában foglalhatja a tiszta technológiák és a tiszta mobilitás további támogatását, többek között a gépjárműipar javára a teljes értéklánc mentén, a szükséges nagyszabású beruházásokra vonatkozó beruházási esetek léptékváltásának vagy erősítésének elősegítése érdekében.

A fogyasztói bizalom erősítése

A Bizottság a 2025 első felében közzéteendő értékelést követően 2026-ban felül fogja vizsgálni a **gépjárműcímkézésről szóló irányelvet** annak érdekében, hogy támogassa a fogyasztókat a fenntartható döntések meghozatalában, és segítse a kibocsátásmentes járművek elterjedésének fokozására irányuló célkitűzést. Ez történhet például a **járműben használt kulcsfontosságú anyagok karbantartalmára vonatkozó információk** megadásával.

Meg kell jegyezni, hogy országtól függően a fogyasztók 75–90 %-a csak használt járműveket vásárol. Ami a kibocsátásmentes, használt járműveket illeti, a fogyasztók aggódnak az **akkumulátorok állapota és javíthatósága** miatt. **Az akkumulátoros elektromos járművekbe vetett fogyasztói bizalom megerősítése érdekében a Bizottság értékelni fogja az akkumulátorok javíthatóságának tágabb kérdését, és szabályozási intézkedéseket fog hozni** az akkumulátor-űtlevélben szereplő, az akkumulátor állapotára vonatkozó információkhoz való hozzáférés, valamint az akkumulátor javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférés biztosítása érdekében.

A töltőinfrastruktúra használhatóságának javítása

Fontos, hogy a fogyasztók átlátható módon össze tudják hasonlítani a töltési árakat, és teljes körű tájékoztatást kapjanak a rendelkezésre álló infrastruktúráról. Jelenleg ez még mindig nehézkes lehet, és a töltési árak jelentősen eltérhetnek az egyes töltőpontok között. Az AFIR már most is előírja a töltőpont-üzemeltetők számára, hogy költségmentesen osszanak meg minden releváns adatot. **Az AFIR 2026-os felülvizsgálata keretében a Bizottság meg fogja vizsgálni, milyen**

további lehetőségek vannak a nyilvánosan elérhető elektromos töltőpontokon alkalmazott árak átláthatóságának további erősítésére, figyelembe véve a releváns piaci fejleményeket.

Kiemelt intézkedések:

Szabályozási intézkedés az akkumulátor-ütleveiben szereplő, az akkumulátorállapotra vonatkozó információkhoz való hozzáférés 2026 harmadik negyedévéig történő biztosítására.

2025 harmadik negyedévében szabályozási intézkedés az akkumulátorok javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférés biztosítása érdekében.

2026-ban az AFIR felülvizsgálata a nyilvánosan elérhető elektromos töltőpontokon alkalmazott árak átláthatóságának további megerősítésére irányuló lehetőségek értékelése céljából.

Egyéb intézkedés:

A gépjárműcímkezésről szóló irányelv felülvizsgálata 2026-ban, a fogyasztók tájékoztatásának javítása érdekében.

2.3 Versenyképesség és az ellátási lánc rezilienciája

Fennáll a veszélye annak, hogy az európai gépjárműipar jelentős piaci részesedést veszít a kibocsátásmentes járműtechnológia és gyártási képességek terén fennálló korlátozott versenyképessége, valamint a kritikus alkatrészek, különösen az akkumulátorok terén fennálló jelentős költségkülönbség miatt. Az akkumulátorok, amelyek egy tipikus elektromos személygépkocsi hozzáadott értékének 30–40 %-át teszik ki, kritikus jelentőségűek a jövőbeli foglalkoztatás és értékteremtés szempontjából. Európának a költségek szempontjából versenyképes belföldi akkumulátorcella-gyártási és -ellátási láncra van szüksége, többek között az ellátási sokkokra és válságokra való felkészülés, valamint a gazdasági szuverenitás védelme érdekében. Ez lefedné az akkumulátorcellák ellátásának nagy részét és az európai hozzáadott értéket az ellátási lánc mentén, beleértve az anód aktív anyagának, a katód aktív anyagának és prekursorának, valamint az akkumulátorok más releváns alkotóelemeinek uniós termelési kapacitásait is. Ehhez az európai szereplőknek is be kell ruházniuk az akkumulátor-nyersanyagok bányászatára és finomítására irányuló műveletekbe Európában vagy külföldön. A 2030-ra kitűzött cél az, hogy az értéklánc mentén több mint 50 %-os legyen az európai hozzáadott érték.

Akkumulátorgyártás – „Battery Booster”

A belföldön előállított akkumulátorcellák és -alkatrészek rövid távú költség-versenyképességének elérése érdekében ez a cselekvési terv előterjeszti az úgynevezett „Battery Booster” csomagot. A finanszírozás a csomag fontos eleme. A Bizottság már bejelentette, hogy az **Innovációs Alapból** mintegy 3 milliárd eurót fordít az elektromosjármű-hajtóakkumulátorok gyártására. Az 1 milliárd EUR összegű első pályázati felhívást 2024. december 3-án tették közzé. Az ágazat az InvestEU program keretében 200 millió EUR összegű kiegészítő támogatásban is részesül az Innovációs Alapból. Ez támogatni fogja az európai akkumulátorgyártási értéklánc mentén megvalósuló innovatív projekteket a finanszírozási kihívások kezelése érdekében azáltal, hogy 2025–2027-ben az EBB csoport további kockázatiadósság-műveleteit teszi lehetővé. A Bizottság a következő két évben 1,8 milliárd EUR-t bocsát rendelkezésre az EU-ban akkumulátorokat gyártó vállalatok támogatására az Innovációs Alapból származó források mozgósítása révén. A Bizottság ebben az összefüggésben meg fogja vizsgálni az európai gyártósorok bővítésének finanszírozási lehetőségeit.

A Bizottság meg fogja vizsgálni az **EU-ban akkumulátorokat gyártó vállalatoknak nyújtott közvetlen uniós termelési támogatás lehetőségeit is**. Az uniós támogatást állami támogatással lehetne kombinálni. Ezzel összefüggésben a Bizottság egy új, a tiszta iparra vonatkozó állami támogatási kereten dolgozik, amely egyszerűsíteni fogja az állami támogatási szabályokat, különösen annak biztosítása érdekében, hogy Európában elegendő gyártási kapacitás álljon

rendelkezésre a tiszta technológiai berendezések, köztük az akkumulátorok és fő alkotóelemeik számára. A Bizottság jelenleg konzultál a tagállamokkal és az érdekelt felekkel e keret tervezetéről.

Az európai hozzáadott érték növelése érdekében **a támogatás elérhető lehet a tengerentúli szereplők számára, ha az európai vállalatok olyan partnerségeket kötnek velük**, amelyek biztosítják a készségek, a know-how, a műszaki szakértelem és a technológia megosztását, valamint az EU számára elegendő hozzáadott értéket.

Az ilyen finanszírozási eszközök létrehozásakor mind **az uniós, mind a tagállami finanszírozás tekintetében figyelembe kell venni nem árjellegű kritériumokat, például a rezilienciára vonatkozó követelményeket.**

Az EU-ban értékesített elektromos járművek akkumulátorcelláira és -alkatrészeire vonatkozó európai tartalmi követelményekkel – az Unió nemzetközi jogi kötelezettségvállalásaival összhangban – a közelgő jogszabályok foglalkoznak majd, többek között az ipar dekarbonizációjának felgyorsításáról szóló jogszabály és a körforgásos gazdaságról szóló jogszabály. Ezek a követelmények tükrözni fogják a belföldi termelési kapacitás várható fokozatos növekedési görbáját.

Az új állami támogatási keret lehetőséget fog biztosítani a tagállamok számára arra, hogy a projektportfóliókba történő beruházások kockázatmentesítése révén tovább ösztönözzék a magánbefektetőket. A tagállamok gyorsított értékcsökkenési ütemezés – többek között a költségként való azonnali elszámolás – formájában adókedvezményeket is bevezethetnek a nettó zero gazdaságra való áttéréshez szükséges tiszta technológiai berendezések beszerzésére.

A Bizottság meg fogja vizsgálni az európai akkumulátorgyártás támogatásának további gyakorlati módjait a kritikus léptékváltási szakaszban, többek között azáltal, hogy kérésre iránymutatást nyújt az akkumulátorágazat szereplői közötti, az uniós versenyszabályoknak megfelelő szorosabb együttműködés lehetőségeiről. A Bizottság értékelné fogja, hogy a szabványosítási beavatkozások – különösen az akkumulátorok kialakítása tekintetében – hogyan és milyen mértékben lehetnek előnyösek az európai akkumulátor-ökoszisztéma számára a méretgazdaságosság elérése szempontjából. A Bizottság emellett a lehető leghamarabb egyértelműsíteni fogja az akkumulátorok szénlábnyomának egyszerű számítási módszerét.

Akkumulátor-nyersanyagok és finomítás

Az európai gépjárműipari szereplőknek megbízható és biztonságos hozzáférésre van szükségük az olcsó nyersanyagokhoz és a finomított anyagokhoz. Ugyanakkor az e tevékenységekben rejlő hozzáadott értéknek Európában kell maradnia.

A kritikus fontosságú nyersanyagokról szóló jogszabály (CRMA) révén a Bizottság 2025 márciusában előterjeszti a stratégiai projektek jegyzékét, amely elsősorban az akkumulátor-nyersanyagoknak az értéklánc valamennyi szakaszában történő előállítására terjed ki. Az ilyen projektek már az egyszerűsített engedélyezési eljárások, a finanszírozáshoz való könnyebb hozzáférés és a megkönnyített átvételi megállapodások előnyeit fogják élvezni. Ezzel párhuzamosan a Bizottság a nyersanyagokkal kapcsolatos 14 stratégiai partnerségén keresztül – amelyek Chilétől a Kongói Demokratikus Köztársaságig terjednek – támogatja a kritikus fontosságú nyersanyagok értéklánca mentén megvalósuló közös beruházásokat⁵. A Bizottság

⁵ Például az EU–Kanada stratégiai partnerségünkkel mintegy 10 milliárd EUR összegű, egymást kölcsönösen erősítő beruházás biztosítására került sor az EU és Kanada között az akkumulátorellátási lánc mentén.

2025-ben közzéteszi az első pályázati felhívásokat az egyes kritikus fontosságú nyersanyagok kínálatát és keresletét összesítő platform keretében. Ez növelni fogja a kritikus fontosságú nyersanyagok elérhetőségét és a piac átláthatóságát.

De ennél többre van szükség. A tisztaipar-megállapodásban a Bizottság bejelentette, hogy 2026-ban létrehozza a kritikus fontosságú nyersanyagokkal foglalkozó központot a kínálat és a kereslet összesítése érdekében. Emellett az Európai Bizottság készen áll arra, hogy megkönnyítse **az upstream értékláncba történő közös magánberuházásokat**, lehetővé téve a részt vevő gépjárműipari szereplők számára, hogy jelentősen alacsonyabb kockázatú és költségű anyagellátásban részesüljenek.

Az **akkumulátor-nyersanyagokra és a finomítási projektekre vonatkozó egyszerűsített engedélyezési eljárások** iránti kérelmek lehetőségét a már azonosított stratégiai projekteken túl is ki kell terjeszteni. A Bizottság ezért arra ösztönzi a tagállamokat és a regionális hatóságokat, hogy az akkumulátor-nyersanyagok ellátási lánc mentén megvalósuló valamennyi belföldi projekt esetében alkalmazzanak egyszerűsített eljárásokat.

A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy milyen mértékben lenne hasznos a háztartási akkumulátorokkal foglalkozó anyagfinomító és -feldolgozó vállalkozások (pl. a lítium-karbonát downstream ágazatának) további támogatása. A Bizottság azon fog munkálkodni, hogy mozgósítsa az állami pénzügyi intézményeket annak érdekében, hogy garancia- és kockázatmentesítési megállapodásokat és egyéb hosszú távú szerződéseket biztosítsanak az akkumulátorellátási lánc mentén.

A gépjárműipari ellátási lánc körforgásos jellegének fokozása

A körforgásos gazdaságra való átállás kulcsfontosságú a nyersanyagfüggőség csökkentéséhez, valamint a gépjárműipari ellátási lánc – többek között az európai akkumulátor-ökoszisztéma – stratégiai autonómiájának és rezilienciájának növeléséhez. Az elemekről, illetve akkumulátorokról szóló rendelet keretet biztosít ehhez. Az átfogó európai újrafeldolgozási értéklánc üzleti megalapozottságát azonban tovább kell erősíteni. Jelentős beruházásokra van szükség mind az előkezelési, mind a kezelés utáni újrafeldolgozási kapacitások terén, fejlettebb újrafeldolgozási technológiákat kell kifejleszteni, és biztosítani kell az újrafeldolgozási alapanyagok (azaz a hulladékelemek, illetve -akkumulátorok és a kiváló minőségű fémhulladékok) rendelkezésre állását. E célból a Bizottság **meg fogja vizsgálni az elhasznált járművek és az akkumulátor-újrafeldolgozó létesítmények támogatásának finanszírozási lehetőségeit.**

A Bizottság az uniós versenyszabályokkal összhangban **meg fogja vizsgálni a nyersanyagok újrafeldolgozása terén folytatott ipari együttműködés fokozására irányuló további lehetséges intézkedéseket.** E célból a Bizottság hamarosan tényfeltáró vizsgálatot indít, hogy összegyűjtse a piaci szereplők észrevételeit.

A környezet veszélyes hulladékokkal szembeni védelme érdekében a Bizottság e cselekvési tervvel együtt határozatot fogad el a hulladékokról szóló keretirányelv alapján, amely egyértelművé teszi, hogy hulladékká válásakor a fekete massa veszélyes hulladéknak minősül. Ez a **feketemassa-szállítmányok jobb ellenőrzését és különösen a nem OECD-országokba irányuló exportjának tilalmát fogja eredményezni.** Az akkumulátorok fekete masszájához való jobb hozzáférés az akkumulátor-újrafeldolgozást is fellendíti. Az EU-n belüli szállítások

megkönnyítésére és a kivitelre vonatkozó további korlátozások bevezetésére irányuló további intézkedések mérlegelésére is sor fog kerülni.

Végül, de nem utolsósorban **a hulladékká váltjárművekről szóló rendelettel kapcsolatos együtdöntési eljárás** gyors lezárása ösztönözni fogja a gépjárműipar körforgásos jellegét, és javítani fogja a másodlagos anyagok és a megfizethető használt pótalkatrészek elérhetőségét.

Az alkotóelemek európai gyártásának előmozdítása

A kulcsfontosságú jármű-alkotóelemek uniós gyártásának fellendítése érdekében a gépjárműiparra irányuló minden állami támogatást az ipar dekarbonizációjának felgyorsításáról szóló jogszabály keretében 2025 negyedik negyedévében javasolandó reziliencia- és fenntarthatósági kritériumoktól tesznek majd függővé. A Bizottság azt is meg fogja vizsgálni, hogy alkalmazhatók-e ilyen kritériumok a magánbeszerzésekre is. Ez a megközelítés alapvető fontosságú a védelmi ágazat jármű-alkotóelemei iránti növekvő keresletre tekintettel is, ahol elengedhetetlen a kritikus alkatrészek stabil és biztonságos kínálata. A jármű-alkotóelemek európai gyártásának növelésével csökkenteni kell az esetleges biztonsági sebezhetőségek kockázatát is, biztosítva a kritikus rendszerek integritását. Gazdasági biztonsági okokból ez az elektronikus erőátviteli alkotóelemek, valamint az összekapcsolt és automatizált járművek egyéb kulcsfontosságú alkotóelemei esetében is fontos lesz.

Kiemelt intézkedések:

Átfogó „Battery Booster” csomag: az akkumulátorgyártás támogatása az Innovációs Alap keretében, az EU-n belüli akkumulátorgyártó vállalatoknak nyújtott közvetlen uniós támogatás lehetőségeinek vizsgálata lehetőség szerint állami támogatással, nem arra vonatkozó kritériumokkal és európai tartalmi követelményekkel kombinálva, az Unió nemzetközi jogi kötelezettségvállalásaival összhangban.

Az upstream értékláncba történő közös magánberuházások elősegítése.

Egyéb intézkedések:

A hulladékká vált járművekről szóló rendelettel kapcsolatos együtdöntési eljárás gyors lezárása.

A hulladékká vált járművek és az akkumulátor-újrafeldolgozó létesítmények finanszírozásának vizsgálata.

További támogatás az újrafeldolgozás fokozásához.

A kulcsfontosságú jármű-alkotóelemekre vonatkozó reziliencia- és fenntarthatósági kritériumok.

2.4 Készségek és szociális dimenzió

A világgazdaság közelmúltbeli termelés- és keresletváltozásai, valamint a gazdasági sokkok és a geopolitikai kockázatok és bizonytalanságok jelentős hatást gyakoroltak a foglalkoztatásra az uniós gépjárműiparban. Az elkövetkező években további munkahelyek megszűnésére lehet számítani. Emellett a gépjárműiparban a szakemberhiány és a strukturális munkaerőhiány, a munkaerő elöregedése, valamint a megfelelő készségekkel rendelkező új munkavállalók képzésének és vonzásának sürgető szükségessége komoly aggodalomra ad okot. A szociális partnerek központi szerepet játszanak a változások előrejelzésében és kezelésében, és a kollektív szerződések megoldást jelenthetnek a gépjárműipar előtt álló kihívások foglalkoztatási és társadalmi következményeire.

Jelenleg számos olyan uniós szintű kezdeményezés létezik, amely képes kezelni ezeket a kérdéseket, nevezetesen az Európai Szociális Alap Pluszból (ESZA+) és az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alapból (EGAA) származó finanszírozás. A készségfejlesztési kezdeményezések, például a készségfejlesztési paktum és az Automotive Skills Alliance (gépjárműipari készségekkel foglalkozó szövetség) felkészítik a munkavállalókat a folyamatban lévő mélyreható átállásokra. De ennél többre van szükség.

A Bizottság létre fogja hozni a **méltányos átállással foglalkozó európai megfigyelőközpontot**, hogy releváns adatokat dolgozzon ki és gyűjtsön össze, beleértve a foglalkoztatási tendenciák előrejelzését az európai gépjárműipari értéklánc egészében, valamint ágazati és regionális szinten. A munkaerő demográfiai szerkezetére vonatkozó adatokkal együtt ez lehetővé teszi a foglalkoztatási zavarok várható jövőbeli gócpontjainak meghatározását és a zavarok kezelését célzó előretekintő beavatkozások megalapozását.

Az átállások által érintett munkavállalók jobb támogatásának biztosítása céljából a Bizottság 2025 tavaszán javaslatot fog tenni **az EGAA-rendelet célzott módosítására annak érdekében, hogy a keretében nyújtott támogatás gyorsabb és szélesebb körű legyen**. Az EGAA hatályát ki fog terjedni a vállalatok szerkezetátalakítási folyamatainak támogatására, hogy védelmet biztosítson a munkavállalóknak a munkanélküliség kockázatával szemben. Ez a rendelkezésre álló források

korábbi mozgósításához vezethet. Ezzel párhuzamosan a Bizottság a szociális partnerekkel konzultálva kidolgozza az év vége felé közzéteendő, minőségi munkahelyekre vonatkozó ütemtervet.

Annak érdekében, hogy a tagállamok és az ágazati partnerek még jobban kihasználhassák az ESZA+ által kínált lehetőségeket, a Bizottság aktívan együtt fog működni a szociális partnerekkel és a tagállamokkal annak érdekében, hogy felhívja a figyelmet az ESZA+ által kínált lehetőségekre, és összehozza a szereplőket. Ez magában foglalja a gépjárműipartól eltérő területeken munkalehetőséget kereső és átképzést igénylő munkavállalók támogatását is. Emellett az ESZA+ félidős felülvizsgálata, többek között az ESZA+-rendelet esetleges módosítása révén, arra fogja ösztönözni a tagállamokat, hogy több pénzt programozzanak át a gépjárműipar számára.

A készségek uniójával összhangban **meg kell erősíteni a stratégiai iparágakban a tisztaipar-megállapodást lehetővé tevő ágazati készségfejlesztési kezdeményezések keretét.** 2026-ban az Erasmus+ vissza nem térítendő támogatásokon keresztül mintegy 90 millió EUR összegű célzott támogatást bocsátanak rendelkezésre a releváns nagyszabású készségfejlesztési partnerségek számára, beleértve a készségfejlesztési paktum keretében létrehozott gépjárműipari készségfejlesztési partnerséget is.

Kiemelt intézkedések:

A méltányos átállással foglalkozó európai megfigyelőközpont.

Az EGAA- és ESZA+-rendeletek jogi módosításai.

2.5 A piacra jutás fokozása, az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és gazdasági biztonságunk garantálása

A gépjárműipar globális üzlet. Az export, az import és a beruházások kulcsszerepet játszanak az uniós ipar versenyképességében. A külföldi piacra jutás, a külföldi versenytársakkal szembeni egyenlő versenyfeltételek, valamint a célnak megfelelő üzleti és szabályozási környezet döntő fontosságú az ágazat sikere szempontjából. E célból az EU számos, kifejezetten a gépjárműiparra vonatkozó kiemelt intézkedést fog megvalósítani.

A beszerzés diverzifikálása és a harmadik országok piacaihoz való hozzáférés biztosítása, valamint a gazdasági biztonság fokozása

A Bizottság eltökélt szándéka, hogy érvényesítse szabadkereskedelmi megállapodásait és kölcsönösen előnyös nemzetközi partnerségeit a piacra jutás és a beszerzési lehetőségek javítása érdekében, különösen az európai gépjárműipar számára kritikus fontosságú anyagok tekintetében. A Bizottság értékelést fog készíteni a kereskedelmi megállapodások autókkal kapcsolatos rendelkezéseinek hatékonyságáról, és szükség esetén együtt fog működni a kereskedelmi partnerekkel a nemzetközi szabványokon alapuló szabályozási konvergencia további előmozdítása érdekében. A Bizottság az érdekelt felekkel együtt minden lehetőséget ki fog használni arra, hogy a szerepvállalás egyéb formái, például a kölcsönös elismerési megállapodások, a kritikus fontosságú nyersanyagokkal kapcsolatos stratégiai partnerségek vagy a tiszta gazdaságot szolgáló kereskedelmi és beruházási partnerségek révén jobban támogassa az ágazatot. Az európai versenyképesség jövőjéről szóló jelentés ajánlásának megfelelően a Bizottság továbbra is elő fogja mozdítani a járművekre vonatkozó műszaki előírások globális

szintű (ENSZ-EGB) és kétoldalú kereskedelmi megállapodások keretében történő harmonizációját.

Az egyenlő versenyfeltételekről szóló csomag

A Bizottság az alábbi elemekből álló, megerősített eszköztár révén biztosítani fogja az egyenlő versenyfeltételek folyamatos javítását.

Származási szabályok

A preferenciális származási szabályok meghatározzák azokat a feltételeket, amelyek mellett a termékekre a kereskedelmi megállapodások és az autonóm preferenciális rendszerek keretében nulla összegű vagy csökkentett vámtétel vonatkozhat. E szabályok egyensúlyt kívánnak teremteni az exportra és az importra vonatkozó célkitűzések között, amelyeket az ellátási lánc kumulációja szempontjából is elemezni kell. A Bizottság együtt fog működni az iparral és a tagállamokkal a **preferenciális származási szabályokra alkalmazott** megközelítés kapcsán annak biztosítása érdekében, hogy azok hozzájáruljanak az uniós gépjárműipar hosszú távú versenyképességéhez és támogassák azt.

A Bizottság meg fogja vizsgálni annak lehetőségét, hogy az elektromos járművek ökoszisztémájára vonatkozó **piacvédelmi intézkedésekben konkrét származási szabályokat** határozzon meg olyan eszközként, amely visszatartja a tisztességtelen gyakorlatokat folytató szereplőket attól, hogy harmadik országokban és különösen az uniós piachoz preferenciális hozzáféréssel rendelkező országokban létesítsenek létesítményeket.

Piacvédelmi eszközök

A Bizottság a tisztességtelen forgalmazói magatartás kezelése érdekében kiegyenlítő vámokat vetett ki a kínai elektromos járművek behozatalával szemben, és továbbra is készen áll kijátszásellenes vizsgálatot indítani, amennyiben elegendő bizonyítékot kap az intézkedés hatékonyságát aláásó, kijátszásra irányuló gyakorlatokra vonatkozóan. Emellett a Bizottság továbbra is nyitott arra, hogy a szubvencióellenes alaprendelettel összhangban együttműködjön az egyes gyártókkal az árra vonatkozó kötelezettségvállalások tekintetében, a Kínából származó akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozó kiegyenlítő intézkedések érdekében.

A Bizottság hasonlóképpen elkötelezett amellett, hogy a **piacvédelmi eszközöket** és a **külföldi támogatásokról szóló rendeletet** az ellátási lánc felsőbb szintjein – többek között szükség esetén az akkumulátorok és alkatrészek szegmensében – folytatott tisztességtelen gyakorlatok kivizsgálására használja fel.

A külföldi befektetések európai versenyképességhez való hozzájárulásának megerősítése

A Bizottság intézkedéseket fog javasolni annak biztosítására, hogy a gépjárműiparba irányuló külföldi befektetések nagyobb mértékben hozzájáruljanak az uniós ipar hosszú távú versenyképességéhez, technológiai előnyéhez és gazdasági rezilienciájához, valamint a minőségi munkahelyek teremtéséhez az EU-ban. Ennek megfelelően **a Bizottság a tagállamokkal és az iparral együttműködve javaslatot fog tenni a gépjárműiparba irányuló külföldi befektetések feltételeire, hogy tovább növelje azok hozzáadott értékét az EU számára.** Idetartozhatnak például a közös vállalkozásokra vagy a felső vezetésre vonatkozó követelmények, az uniós ipar igényeit támogató megállapodások (például a beruházás eredményének hasznosítására vonatkozó

megállapodások, licencszolgáltatások vagy jogdíj-megállapodások külföldi partnerekkel), a technológia vagy a szellemi tulajdon hasznosításának engedélyezése, illetve a kritikus fontosságú bemeneti anyagokkal való ellátásra vonatkozó kötelezettségvállalások. Ennek egyik kiemelt területe az akkumulátorok ellátási láncja lesz.

Miközben a külföldi befektetésekkel kapcsolatos munka folyamatban van, a Bizottság és a tagállamok biztosítani fogják, hogy a közvetlen külföldi befektetéseket hozzáadott érték teremtésére használják fel Európában, különösen akkor, ha közfinanszírozás is van a beruházásban, és olyan egyértelmű feltételeket fognak előírni, amelyek – többek között a szellemi tulajdon és a készségtranszfer hatékony mechanizmusai, valamint az uniós székhelyű munkaerő-toborzás és a helyi ellátási láncok révén – segítenek megszüntetni a termelési know-how és a szakértelem terén fennálló hiányt.

Egyszerűsítési csomag

A meglévő szabályozási keret kiszámíthatóságot biztosít, és hozzájárul közös közpolitikai céljaink eléréséhez. Nem róhat azonban indokolatlan terheket és költségeket az iparra, különösen az ellátási láncban részt vevő kkv-kra és az utópiacra. A szabályozás egyszerűsítését célzó menetrend keretében a Bizottság az érdekelt felekkel konzultálva intézkedéseket fog hozni egy **gépjárműipari szabályozásegyszerűsítő csomag** kidolgozása céljából, javítva a különböző szabályozási követelmények közötti koherenciát és következetességet. Ezen túlmenően a Bizottság elkötelezett amellett, hogy az új jogalkotási javaslatok előterjesztésekor elegendő átfutási időt biztosítson az ágazat szereplői számára ahhoz, hogy a termékfejlesztési folyamat során figyelembe tudják venni a gépjárművekre vonatkozó új szabályozási követelményeket. A gépjárművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló rendelet (azaz a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabály) 2026-os értékelése különös figyelmet fog fordítani az egyszerűsítési lehetőségekre.

A gépjárművekre vonatkozó szabályozási keret érvényesítése fontos az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az alkalmazandó uniós szabályok általános kijátszásának elkerülése érdekében. Ez elsősorban a nemzeti típusjóváhagyó hatóságok feladata, de a Bizottság együtt fog működni a tagállamokkal a szabályozási keret esetleges hiányosságainak kezelése érdekében, például az egyedi járműjóváhagyási rendszerekben.

Kiemelt intézkedések:

A gépjárműiparba irányuló külföldi befektetések feltételeinek megvizsgálása, beleértve azokat az eseteket is, amikor közfinanszírozásról van szó.

A szabályozás egyszerűsítése.

Egyéb intézkedések:

A szabadkereskedelmi megállapodásokra és a kölcsönösen előnyös nemzetközi partnerségekre irányuló tárgyalások folytatása az uniós gépjárműipar piacra jutásának és beszerzési lehetőségeinek javítása érdekében.

További együttműködés kialakítása a tiszta gazdaságot szolgáló kereskedelmi és beruházási partnerségek és stratégiai partnerségek révén az akkumulátorokhoz használt ásványokhoz való jobb hozzáférés biztosítása érdekében.

Együttműködés az ágazattal és a tagállamokkal a szabadkereskedelmi megállapodások keretében a preferenciális származási szabályokra alkalmazott megközelítésről.

Az elektromos járművek ökoszisztémájára vonatkozó piacvédelmi intézkedések keretében alkalmazandó konkrét származási szabályok meghatározásának vizsgálata.

Az elektromos járművek kínai behozatalára vonatkozó szubvencióellenes intézkedés alkalmazásának nyomon követése, és indokolt esetben kijátszásellenes vizsgálat indítása.

Szükség esetén a piacvédelmi eszközök és a külföldi támogatásokról szóló rendelet felhasználása az akkumulátorokkal és az alkatrészekkel foglalkozó ágazatok tisztességtelen gyakorlatainak kezelésére.

3. Következtetés – következő lépések

A Bizottság tájékoztatni fogja az Európai Parlamentet és a Tanácsot erről a cselekvési tervről és a javasolt intézkedésekről, és felkéri őket, hogy tegyék lehetővé a javasolt célzott módosítások gyors végrehajtását.

Ez a cselekvési terv a gépjárműiparban működő vállalatoktól, a vállalkozói szövetségektől, a civil társadalom képviselőitől és kutatóktól a párbeszéd és kerekasztal-beszélgetések, valamint a nyilvános konzultáció során gyűjtött értékes meglátásokon alapul⁶. Most rendkívül fontos a javasolt intézkedések gondos nyomon követése és gyors végrehajtása. A Bizottság rendszeres párbeszéd szervezése révén továbbra is együtt fog működni az érdekelt felekkel annak érdekében, hogy eszmecserét folytasson a tervben felvázolt rövid és középtávú intézkedések végrehajtásáról, valamint visszajelzéseket és információkat gyűjtsön a legújabb piaci fejleményekről.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_hu.