

Bruksela, 6 marca 2025 r.
(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

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 6 marca 2025 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2025) 95 final

Dotyczy: KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW
Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 95 final.

Załącznik: COM(2025) 95 final



Bruksela, dnia 5.3.2025 r.
COM(2025) 95 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego

1. Wprowadzenie

Przemysł motoryzacyjny odgrywa główną rolę w budowaniu europejskiego dobrobytu i stanowi istotny element tożsamości Europy. Od czasu wynalezienia samochodu europejscy producenci są światowymi liderami i tworzą legendarne marki, które wyznaczają wysokie standardy innowacji i doskonałości. Obecnie sektor ten generuje PKB o wartości 1 bln EUR, odpowiada za jedną trzecią prywatnych inwestycji w badania i rozwój w UE, i zapewnia – bezpośrednio lub pośrednio – zatrudnienie dla 13 mln Europejczyków. W przypadku pojazdów użytkowych europejscy producenci samochodów ciężarowych kontrolują 40 % rynku światowego¹. Dominacja europejskiego przemysłu motoryzacyjnego budzi uznanie na całym świecie.

Obecnie sektor ten przechodzi strukturalną transformację w bezprecedensowym tempie i na niespotykaną dotychczas skalę. Przejście na czystą mobilność nabiera tempa. W 2024 r. już co piąty samochód sprzedany na świecie był samochodem elektrycznym. Jednocześnie sektor doświadcza wstrząsów ze względu na szybkie integrowanie technologii cyfrowych, takich jak sztuczna inteligencja, oprogramowanie, czujniki i urządzenia komunikacyjne, a także ze względu na rosnące znaczenie usług cyfrowych i łączności. **Konieczne jest, aby europejski przemysł motoryzacyjny nie tylko radził sobie z przejściem na bezemisyjne, podłączone do internetu i coraz bardziej zautomatyzowane pojazdy, ale również kształtował ten proces.**

Jednocześnie nasz przemysł motoryzacyjny musi zmierzyć się z poważnymi wyzwaniami związanymi z konkurencyjnością. Obejmują one zagrożenia w globalnym łańcuchu dostaw i zależność od importu surowców i baterii, wciąż zbyt silne oparcie się na paliwach kopalnych, ostrą konkurencję o utalentowanych pracowników, różnice w kosztach kluczowych czynników produkcji oraz coraz bardziej niestabilny kontekst geopolityczny. Europejskie przedsiębiorstwa mogą pozostać w tyle, jeżeli chodzi o najważniejsze technologie strategiczne, takie jak te dotyczące baterii, oprogramowania, systemów informacyjno-rozrywkowych i jazdy autonomicznej, i często mają mniej bezpośrednią kontrolę nad wieloma surowcami, natomiast zagraniczni konkurenci często otrzymują wsparcie w ramach asertywnych strategii przemysłowych i korzystają z różnych form wsparcia ze strony państwa.

Jest to niezwykle ważny moment dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego – konieczne są zdecydowane działania, przy czym Unia Europejska (UE) jest zdeterminowana, aby wspierać ten sektor w jego transformacji.

Taki jest cel niniejszego planu działania, przy czym plan ten opiera się na Kompasie konkurencyjności dla UE, Pakcie dla czystego przemysłu oraz – uwzględniając ostatnie tygodnie – na szeroko zakrojonych konsultacjach prowadzonych przez przewodniczącą Komisji i kilku jej członków, w których aktywnie uczestniczyło ponad 100 organizacji². Określono w nim konkretne środki mające na celu zapewnienie globalnej konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i utrzymanie silnej europejskiej bazy produkcyjnej za pośrednictwem **działań w pięciu kluczowych obszarach**: 1) innowacje i transformacja cyfrowa, 2) czysta mobilność, 3) konkurencyjność i odporność łańcuchów dostaw, 4) umiejętności i wymiar społeczny oraz 5) równe warunki działania i odpowiednie otoczenie działalności gospodarczej.

2. Pięć filarów planu działania dla przemysłu motoryzacyjnego

¹ Statista Market Insights, styczeń 2025 r.

² Konsultacje te, które odbyły się w okresie od 30 stycznia do 20 lutego, uzupełniono o otwarte konsultacje publiczne, w których otrzymano ponad 1 900 odpowiedzi.

2.1 Innowacje i transformacja cyfrowa

Aby europejski przemysł motoryzacyjny był konkurencyjny w skali światowej, musi jak najszybciej odzyskać wiodącą pozycję w zakresie przejścia na oparte na oprogramowaniu, wykorzystujące sztuczną inteligencję pojazdy połączone do internetu i autonomiczne. To, jak czują się zarówno kierowcy, jak i pasażerowie podczas przebywania w pojeździe, jest w coraz większym stopniu zależne od systemów programowalnych, przy czym coraz bardziej kluczową rolę odgrywają nowe zastosowania dotyczące np. jazdy zautomatyzowanej i autonomicznej, komunikacji i informowania oraz rozrywki. Elementy te szybko stają się kluczowymi strategicznymi czynnikami wyróżniającymi, które producenci pojazdów (producenci oryginalnego sprzętu – OEM) muszą doskonale opanować, a obecnie grozi im pozostanie w tyle za zagranicznymi konkurentami.

Wspieranie jazdy autonomicznej i pobudzenie jednolitego rynku pojazdów autonomicznych

Technologia jazdy autonomicznej będzie kluczowym czynnikiem decydującym o konkurencyjności i będzie odpowiadać za znaczną część przyszłej wartości dodanej. Oczekuje się, że do 2035 r. technologia ta wygeneruje dla sektora motoryzacyjnego wartość dodaną w wysokości do 400 mld EUR w skali globalnej.

Środowiska testowe do jazdy autonomicznej

W UE występują mniej korzystne niż w USA i Chinach warunki do przeprowadzania badań drogowych i operacji zarobkowych przy użyciu pojazdów w pełni autonomicznych. W rezultacie konkurenci z tych państw mają znaczną przewagę

Aby zwiększyć gotowość rynkową i przyspieszyć komercjalizację pojazdów autonomicznych, Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi w celu szybkiego utworzenia co najmniej trzech **wielkoskalowych transgranicznych środowisk testowych, powiązanych piaskownic regulacyjnych i europejskich korytarzy do jazdy zautomatyzowanej**. Do inicjatywy można włączyć miasta średniej wielkości, które chciałyby odegrać pionierską rolę. Te środowiska testowe umożliwią pilotażowe wdrożenie na dużą skalę pojazdów autonomicznych, zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym. Komisja zobowiązuje się również do dokładniejszej oceny możliwości włączania pojazdów zautomatyzowanych do systemu transportowego za pomocą komunikacji między pojazdami a infrastrukturą.

W kierunku jednolitego rynku jazdy autonomicznej

Obecnie otoczenie regulacyjne w zakresie autonomicznej mobilności opartej na sieci jest rozdrobnione. W niewielu państwach członkowskich obowiązują krajowe przepisy ruchu drogowego, które dopuszczają pojazdy autonomiczne do ruchu na ich drogach, co blokuje potencjał jednolitego rynku, jeżeli chodzi o jazdę autonomiczną. Kluczowe znaczenie ma współpraca między wszystkimi podmiotami opracowującymi i wytwarzającymi te pojazdy, a także zarządcami dróg i zarządcami infrastruktury. Aby czerpać korzyści z jednolitego rynku i ułatwić szybkie wdrożenie autonomicznej mobilności opartej na sieci, potrzebne są **bardziej zharmonizowane ramy i zarządzanie na szczeblu UE**. Komisja podejmie działania, aby osiągnąć ten cel.

Komisja będzie dalej rozwijać, w trybie priorytetowym, **ramy regulacyjne dotyczące pojazdów autonomicznych**, począwszy od **umożliwienia w 2025 r. homologacji typu pojazdów z systemami zautomatyzowanego parkowania produkowanych w nieograniczonych seriach**,

a w 2026 r. – w odniesieniu do większej liczby przypadków użycia (np. transport towarowy typu „hub-to-hub”), zapewniając ich bezpieczeństwo. Ponadto Komisja **opracuje udoskonalone przepisy w celu lepszego wsparcia etapu przed wdrożeniem testów ADS** (systemów zautomatyzowanej jazdy) **i ADAS** (zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy) **na drogach publicznych**. Testowanie innowacyjnych technologii ADAS i ADS na drogach publicznych w Europie zazwyczaj wymaga pozwoleń opartych na zwolnieniach z przepisów krajowych, co powoduje konieczność wielu zatwierdzeń w różnych państwach członkowskich. Na początku 2026 r. Komisja **zapropnuje zharmonizowane procedury zatwierdzania, aby ułatwić wszystkie testy ADAS i ADS na ogólnodostępnych drogach w całej UE**.

Działania przewodnie:

Tworzenie wielkoskalowych transgranicznych środowisk testowych dla pojazdów autonomicznych, począwszy od 2026 r.

Usprawnienie ram regulacyjnych i zwiększenie integracji na jednolitym rynku w odniesieniu do jazdy autonomicznej w Europie za pomocą: (i) przepisów dotyczących pojazdów z systemami zautomatyzowanej jazdy produkowanych w nieograniczonych seriach do 2026 r.; (ii) zharmonizowanych przepisów dotyczących testów ADAS i ADS na drogach publicznych do 2026 r.; (iii) oraz zharmonizowanych przepisów dotyczących wdrażania w całej UE.

Przyspieszanie rozwoju europejskiego podłączonego do internetu i zautomatyzowanego pojazdu przyszłości

Trzema najważniejszymi elementami podłączonego do internetu i zautomatyzowanego pojazdu przyszłości są czipy, oprogramowanie i sztuczna inteligencja. Chociaż europejscy producenci i dostawcy pojazdów odpowiadają za 45 % światowych inwestycji w badania i rozwój w sektorze motoryzacyjnym, ich pozycji w tym obszarze zagrażają przedsiębiorstwa technologiczne i nowe podmioty z sektora motoryzacyjnego działające jak „cyfrowi tubylcy” spoza Europy. Aby uniknąć tworzenia nowych zależności, a także utraty wartości dodanej i zatrudnienia za granicą, **UE musi budować własne zdolności przemysłowe w zakresie oprogramowania i sprzętu informatycznego potrzebnego do produkcji pojazdów czystych ekologicznie, podłączonych do internetu i zautomatyzowanych.** Obejmuje to zapewnienie, aby takie oprogramowanie i sprzęt były projektowane pod kątem wykorzystywania danych i usługi satelitarnych do nawigacji, pozycjonowania o wysokiej dokładności, obserwacji Ziemi i bezpiecznej łączności dzięki, odpowiednio, unijnym systemom Galileo/EGNOS, Copernicus i wkrótce IRIS.

Europejski sojusz na rzecz pojazdów podłączonych do internetu i autonomicznych

Potrzebna jest ścisła współpraca między podmiotami europejskimi w ramach unijnych reguł konkurencji w celu opracowania wspólnych elementów podstawowych oprogramowania i sprzętu cyfrowego. Pozwoliłoby to osiągnąć znaczne oszczędności zasobów. Producenci samochodów mogliby przyspieszyć wspólny rozwój technologii i skoncentrować zasoby na tych elementach, które sprzyjają dostarczaniu klientom doświadczeń wyróżniających ofertę producentów.

W związku z tym Komisja niezwłocznie zainicjuje ***Europejski sojusz na rzecz pojazdów podłączonych do internetu i autonomicznych***, w oparciu o prace przygotowawcze przeprowadzone w ramach [inicjatywy „Pojazd przyszłości” oraz partnerstw związanych z przemysłem motoryzacyjnym realizowanych w programie „Horyzont Europa”](#), w szczególności partnerstw 2ZERO, CCAM i Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Czipów. Komisja zbierze masę krytyczną europejskich zainteresowanych stron z sektora motoryzacyjnego, w tym MŚP, aby kształtować rozwój pojazdów nowej generacji, koncentrując się na wspólnych elementach architektury, wspólnych europejskich elementach podstawowych sprzętu i oprogramowania, a także na ich standaryzacji. Opierając się na wspólnym planie działania na rzecz innowacji, sojusz będzie realizować następujące kluczowe działania:

- ***opracuje platformy oprogramowania do pojazdów programowalnych:*** sojusz opracuje ogólnounijną, otwartą platformę na rzecz pojazdów programowalnych w oparciu o najnowocześniejsze elementy podstawowe otwartego oprogramowania, a także interfejsy, normy i narzędzia;

- **opracuje pokładową architekturę obliczeniową dla pojazdów programowalnych:** jazda autonomiczna wymaga posiadania w pojeździe scentralizowanej zaawansowanej zdolności obliczeniowej. Sojusz opracuje nieulegającą dezaktualizacji platformę obliczeniową, która będzie możliwa do dostosowania, elastyczna, energooszczędna i zdolna do działania w czasie rzeczywistym, a także będzie wykorzystywała bardziej zaawansowane procesory, w tym czipy sztucznej inteligencji, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby pojazdy programowalne pozostały skalowalne i łatwe do modernizacji;
- **opracuje innowacyjne rozwiązania w zakresie sztucznej inteligencji dla przemysłu motoryzacyjnego:** opracowanie sektorowych modeli i algorytmów generatywnej sztucznej inteligencji, które umożliwiają np. jazdę autonomiczną, optymalizację eksploatacji pojazdów podłączonych do internetu w infrastrukturze transportowej i infrastruktury ładowania oraz skuteczną obsługę baterii lub konserwację predykcyjną opartą na AI;
- **utworzy wielkoskalową rozproszoną instalację pilotażową w latach 2026/2027:** instalacja ta będzie służyła jako środowisko współpracy dla sektora w zakresie **pojazdów programowalnych i inżynierii sztucznej inteligencji** oraz jako środowisko testowe dla innowacji w warstwach aplikacji;
- **przyspieszy przejście na jazdę autonomiczną:** przygotowanie i realizacja ambitnego planu działania w zakresie technologii w celu opracowania wspólnych komponentów (oprogramowania i sprzętu) systemu zautomatyzowanej jazdy (ADS).

Sojusz jest potężnym mechanizmem, którego celem jest przyspieszenie współpracy transgranicznej europejskiego przemysłu w zakresie innowacji, rozwoju i pierwszego wdrożenia przemysłowego technologii jazdy podłączonej do internetu i autonomicznej. Komisja jest gotowa przedstawić, na żądanie branży, wytyczne dotyczące sposobu łączenia zasobów danych przemysłu motoryzacyjnego, aby umożliwić rozwój sztucznej inteligencji w zakresie jazdy autonomicznej zgodnie z prawem konkurencji. Komisja będzie również wspierać trwające prace techniczne państw członkowskich mające na celu określenie ewentualnego ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (**projektu IPCEI dotyczącego ewentualnych pojazdów czystych ekologicznie, podłączonych do internetu i autonomicznych**), przy jednoczesnym zapewnieniu, aby projekt ten był dostępny dla innowacyjnych MŚP.

Technologia baterii nowej generacji

Zagraniczni konkurenci inwestują znaczne zasoby finansowe i ludzkie w badania i rozwój technologii baterii przyszłości, przy dużym wsparciu ze strony państwa. UE kładzie duży nacisk na innowacje w dziedzinie baterii za pośrednictwem **partnerstwa na rzecz baterii** w ramach programu „Horyzont Europa”. Ważne jest, aby nadal skupiać się na tej kwestii. Komisja będzie wspierać **cały unijny łańcuch wartości baterii nowej generacji, z uwzględnieniem recyklingu**, w ścisłej współpracy z partnerstwami w dziedzinie zaawansowanej produkcji i materiałów zaawansowanych. W latach 2025–2027 specjalny budżet wyniesie około 350 mln EUR w ramach ogólnego wkładu z programu „Horyzont Europa” na rzecz sektora motoryzacyjnego.

Finansowanie w ramach programu „Horyzont Europa”

Działania sojuszu oraz technologia baterii nowej generacji będą wspierane za pośrednictwem wspólnych inwestycji publicznych i prywatnych w ramach odpowiednich partnerstw programu „Horyzont Europa”. Program udostępni 1 mld EUR dla sektora motoryzacyjnego na lata 2025–2027, z uwzględnieniem odpowiednich działań finansowanych za pośrednictwem Europejskiej Rady ds. Innowacji. W przyszłości specjalne partnerstwa na rzecz konkretnych działań mogłyby zostać zgromadzone w ramach specjalnego wspólnego przedsięwzięcia na rzecz sektora motoryzacyjnego. Pozostaje to bez uszczerbku dla pakietu kolejnego wniosku dotyczącego WRF.

Pobudzanie inwestycji prywatnych na rzecz zwiększenia innowacyjności w Europie

Jak zapowiedziano w Kompasie konkurencyjności dla EU i w Pakcie dla czystego przemysłu, Komisja będzie współpracować z grupą EBI i inwestorami prywatnymi w celu wdrożenia **programu inwestycyjnego TechEU**, aby pomóc wypełnić lukę w finansowaniu innowacji radykalnych, wzmocnić potencjał przemysłowy Europy i zwiększyć skalę działalności przedsiębiorstw, które inwestują w innowacyjne technologie w synergii z odpowiednim portfelem projektów Europejskiej Rady ds. Innowacji. W sektorze motoryzacyjnym TechEU mógłby wspierać inwestycje w badania, rozwój i innowacje w zakresie przyszłych technologii strategicznych, transformację cyfrową, stosowanie sztucznej inteligencji oraz zaawansowane zdolności produkcyjne i przemysłowe w łańcuchu dostaw, jak również zwiększanie skali strategicznych i konkurencyjnych technologii przez producentów oryginalnego sprzętu, dostawców i innowacyjnych przedsiębiorstw technologicznych w sektorze motoryzacyjnym, w tym rozwój łańcucha dostaw technologii ogniw baterii.

Działania przewodnie:

Ustanowienie Europejskiego sojuszu na rzecz pojazdów podłączonych do internetu i autonomicznych w 2025 r.

Wspieranie badań naukowych i innowacji w dziedzinie opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności oraz rozwoju technologii baterii nowej generacji za pośrednictwem programu „Horyzont Europa”.

Inne działanie:

Współpraca z grupą EBI i sektorem prywatnym w celu wdrożenia programu inwestycyjnego TechEU dotyczącego przedsiębiorstw *scale-up*, w tym budowania łańcucha dostaw technologii ogniw baterii.

Cyberbezpieczeństwo

Komponenty sprzętu i oprogramowania pojazdów podłączonych do internetu i zautomatyzowanych mają duże znaczenie w kontekście bezpieczeństwa. Komisja **podejmie działania następcze w związku z trwającą oceną ryzyka w cyberprzestrzeni w odniesieniu do pojazdów podłączonych do internetu na podstawie dyrektywy NIS 2 za pomocą konkretnych środków**, w tym, w razie potrzeby, wprowadzonych do ram regulacyjnych dotyczących pojazdów silnikowych, oraz zbada możliwości stworzenia europejskiego przemysłowego łańcucha wartości w odniesieniu do kluczowych komponentów. Jednocześnie, zgodnie z unijną strategią bezpieczeństwa gospodarczego, Komisja – w porozumieniu ze swoimi partnerami międzynarodowymi, a w szczególności z grupą G7 – wypracuje wspólne stanowisko w sprawie ryzyka w cyberprzestrzeni i potencjalne środki ograniczające ryzyko związane z pojazdami podłączonymi do internetu. Jest to ważne, aby uniknąć dalszej fragmentacji rynku światowego. Komisja opracuje również normy w zakresie bezpieczeństwa gospodarczego w celu

przeciwdziałania zagrożeniom związanym z łańcuchami dostaw, takim jak nadmierna zależność, wykorzystywanie jako broni, nadwyżka mocy produkcyjnych, zagrożenia technologiczne, cyberbezpieczeństwo lub zagrożenia bezpieczeństwa.

Inne działania:

Dalsze działania na rzecz zapewnienia wystarczającego poziomu cyberbezpieczeństwa bez ograniczania innowacji i komercjalizacji.

Opracowanie norm bezpieczeństwa gospodarczego.

Dostęp do danych, funkcji i zasobów pojazdów

Pojazdy podłączone do internetu i cyfrowe stworzą istotne nowe źródła dochodów i nową wartość gospodarczą w oparciu o dane dotyczące pojazdów. Potencjał ten wykorzystuje się już w pewnym stopniu dzięki aktowi w sprawie danych, który zapewnia dostęp do danych z urządzeń podłączonych do internetu, takich jak pojazdy, na wniosek użytkownika, a także dzięki dyrektywie w sprawie energii odnawialnej, która przewiduje dostęp do danych dotyczących baterii.

Jednak ze względu na wiele szczególnych cech pojazdów silnikowych podłączonych do internetu i ich potencjał w zakresie tworzenia nowych możliwości rynkowych, w tym w zakresie dwukierunkowego i inteligentnego ładowania, potrzebne są środki uzupełniające. Komisja **podejmie zatem odpowiednie działania**, aby umożliwić **całemu** ekosystemowi motoryzacyjnemu **czerpanie korzyści z danych pochodzących z pojazdów podłączonych do internetu**, w szczególności w drodze stosowania aktu w sprawie danych i **wytocznych dotyczących danych pokładowych**, które zostaną opublikowane na początku stosowania aktu w sprawie danych. Po dokonaniu oceny skutków aktu w sprawie danych Komisja rozważy podjęcie dalszych działań, w tym wniosek ustawodawczy w sprawie dostępu do danych pokładowych oraz możliwości utworzenia europejskiej platformy danych dotyczących sektora motoryzacyjnego. W tym kontekście Komisja uwzględni również kwestie związane z cyberbezpieczeństwem, w tym w odniesieniu do zdalnego dostępu do danych.

Komisja jest również w trakcie oceny, czy **unijne ramy konkurencji mające zastosowanie do porozumień wertykalnych dotyczących rynku części zamiennych i wyposażenia w sektorze motoryzacyjnym** (rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych) są nadal adekwatne do zakładanych celów, w tym w kontekście transformacji cyfrowej.

Działania przewodnie:

Odpowiednie środki dotyczące dostępu do danych, funkcji i zasobów pojazdów, w tym wytyczne dotyczące aktu w sprawie danych oraz, w razie potrzeby, wniosek ustawodawczy w sprawie dostępu do danych dotyczących pojazdów.

Przegląd rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych i wytycznych uzupełniających (MVBER).

2.2 Czysta mobilność

Transport drogowy nadal odpowiada za około jedną czwartą całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE. Aby zrealizować ambitny cel Europy, jakim jest osiągnięcie neutralności

klimatycznej do 2050 r., emisje z transportu należy do tego czasu zmniejszyć o 90 %. Aby zapewnić dalsze sukcesy gospodarcze, kluczowe znaczenie ma również to, by europejscy producenci oryginalnego sprzętu, którzy już teraz intensywnie inwestują w technologie bezemisyjne, odzyskali wiodącą pozycję, jeżeli chodzi o technologie i produkcję w zakresie pojazdów bezemisyjnych. Pojazdy bezemisyjne mają już znaczny udział w światowej sprzedaży i w pewnym momencie staną się dominującym segmentem rynku. Kluczowym czynnikiem, który umożliwi osiągnięcie tego celu, jest silny rynek krajowy, wspierany za pośrednictwem odpowiedniej infrastruktury w całej UE.

Normy emisji

W przejściu na czystą mobilność drogową pomagają normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych oraz dla nowych pojazdów ciężkich, które wyznaczają stopniowo rosnące wartości docelowe redukcji emisji dla producentów. Normy te zapewniają inwestorom w całym łańcuchu wartości długoterminową pewność i przewidywalność, a jednocześnie dają wystarczająco dużo czasu na przeprowadzenie transformacji w sposób sprawiedliwy. Obecnie po europejskich drogach porusza się blisko 6 mln pojazdów bezemisyjnych, ale osiągnięcie celów na lata 2035 i 2040 nadal wymaga znacznego zwiększenia tej liczby.

Popyt na pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym był ostatnio słabszy, niż przewidywano. Po sześciokrotnym wzroście w latach 2019–2023 sprzedaż pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w UE nieznacznie spadła o 5,6 % w latach 2023–2024, a udział w rynku zmniejszył się z 14,6 % do 13,6 %, przy czym odnotowano też opóźnienia we wprowadzaniu na rynek przystępnych cenowo modeli pojazdów elektrycznych.

Chociaż z danych ze stycznia 2025 r. wynika, że udział sprzedaży pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w rynku wynosi 15 % w porównaniu z 10,9 % w styczniu 2024 r., nadal istnieje ryzyko, że cele redukcji emisji z samochodów osobowych na 2025 r. skutkują znacznymi karami. W związku z tym Komisja szybko **umożliwi dodatkową swobodę za pośrednictwem ukierunkowanej zmiany norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych**. Zmiana, o ile zostanie przyjęta, będzie przewidywać, że zgodność z przepisami ocenia się łącznie w latach 2025, 2026 i 2027, aby umożliwić producentom samochodów **zrekompensowanie przekroczenia wartości docelowej w jednym lub dwóch z tych lat za pomocą osiągnięcia wyników ponad normę w pozostałych latach**. Przyczyni się to do ochrony zdolności przemysłu do inwestowania, jednoczesnym ogólnym utrzymaniu ambitnych celów na 2025 r. Komisja wzywa współprawodawców do niezwłocznego osiągnięcia porozumienia w sprawie tej zmiany, ponieważ dzięki niej sektor uzyskałby większą pewność. Jak wspomniano w wytycznych politycznych Komisji, rozporządzenie w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych zapewnia inwestorom i producentom przewidywalność. Komisja Europejska przyspieszy prace nad przygotowaniem planowanego przeglądu rozporządzenia. Przegląd będzie bazował na analizie opartej na faktach, z uwzględnieniem wszystkich istotnych zmian technologicznych oraz znaczenia opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na mobilność bezemisyjną.

Działania przewodnie:

Wniosek w sprawie zmiany norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych, którego celem będzie dopuszczenie przekroczenia wartości docelowej w ciągu jednego roku lub dwóch lat pod warunkiem nadwyżki w pozostałych latach w okresie obejmującym lata 2025–2027.

Pobudzenie popytu na pojazdy bezemisyjne

Wspieranie użytkowników o niższych dochodach za pośrednictwem programów leasingu socjalnego

Programy leasingu socjalnego mogą wspierać przystępną cenowo czystą mobilność skierowaną do konsumentów znajdujących się w mniej korzystnej sytuacji, a jednocześnie bezpośrednio pobudzać sprzedaż pojazdów bezemisyjnych. **W pierwszym kwartale 2025 r. Komisja przyjmie zalecenie w sprawie ubóstwa transportowego, zachęcając państwa członkowskie do przyjęcia programów leasingu socjalnego** dotyczących nowych i używanych pojazdów bezemisyjnych, **ukierunkowanych na użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji**, jako elementu wdrażania planów krajowych **w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego**. Leasing socjalny (a w szczególności programy wynajmu lub leasingu pojazdów bezemisyjnych skierowane do wrażliwych grup) uwzględniono również w **wytycznych dotyczących planów społeczno-klimatycznych**, które Komisja przyjmuje tego samego dnia co niniejszy komunikat.

Przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych

Floty korporacyjne stanowią ważną część europejskiego rynku pojazdów. Pojazdy zakupione przez przedsiębiorstwa odpowiadają obecnie za około 60 % rejestracji samochodów w UE. Przyspieszenie upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych przyniesie korzyści europejskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu i przyczyni się do dalszego ograniczenia emisji z transportu. Zasadnicze znaczenie dla zapewnienia odpowiedniego poziomu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych ma wyeliminowanie subsydiów zakłócających rynek ukierunkowanych na pojazdy napędzane paliwami kopalnymi.

Komisja rozpoczęła prace nad **wnioskiem ustawodawczym** w sprawie **dekarbonizacji flot korporacyjnych** w celu określenia środków, które przyspieszą przechodzenie na pojazdy bezemisyjne przez przedsiębiorstwa bez nakładania zbędnych obciążeń na MŚP i z uwzględnieniem kryteriów dotyczących m.in. zrównoważoności i odporności. Aby jak najszybciej osiągnąć wysokie tempo zmian, Komisja publikuje wraz z niniejszym planem działania **komunikat w sprawie dekarbonizacji flot korporacyjnych**, w którym przedstawiono działania, które władze krajowe, regionalne i gminne już teraz mogą podjąć w celu szybszego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych.

Ważną rolę w przyspieszeniu zwiększania udziału bezemisyjnych pojazdów ciężkich odgrywają przewoźnicy. W ramach prac nad flotami korporacyjnymi Komisja przeanalizuje również środki mające na celu przyspieszenie upowszechnienia bezemisyjnych samochodów ciężarowych w Europie.

Przyspieszenie upowszechniania bezemisyjnych pojazdów ciężkich

W nadchodzących miesiącach Komisja przyjmie **ukierunkowaną zmianę dyrektywy w sprawie eurowiniety w celu przedłużenia terminu na okres po 31 grudnia 2025 r.**, aby całkowicie zwolnić bezemisyjne pojazdy ciężkie z opłat drogowych.

Konkurencyjność i inwestycje w bezemisyjne samochody ciężarowe i dekarbonizację transportu drogowego można dodatkowo pobudzić w drodze szybkiego zakończenia negocjacji

międzyinstytucjonalnych i przyjęcia proponowanej zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów. Zapewniłoby to **parytet ładunku użytkowego w stosunku do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym**. Ponadto proponuje się szereg środków³ zachęcających do inwestycji w efektywne energetycznie przyczepy za pomocą **korzystnego zróżnicowania opłat za przejazd**.

Do obniżenia emisyjności floty może w sposób racjonalny pod względem kosztów przyczynić się również wyposażenie konwencjonalnych pojazdów ciężkich, zwłaszcza autobusów, w elektryczny mechanizm napędowy. Komisja będzie wspierać **opracowanie regulaminu w ramach EKG ONZ**, harmonizującego homologację typu takich zmodernizowanych pojazdów na szczeblu globalnym.

Komisja rozważa również możliwe działania mające na celu wspieranie upowszechniania **ekologicznie czystych autobusów wyprodukowanych w Europie**, w tym poprzez wsparcie przekształcania parku samochodowego i zajezdni oraz lepszą agregację zapotrzebowania lub zasady amortyzacji dla lokalnych gmin.

Lepsza koordynacja systemów zachęt państw członkowskich dotyczących zakupów dokonywanych przez konsumentów

Co do zasady koszt zakupu nowego samochodu jest jednym z najważniejszych czynników, którymi kierują się klienci. Obecnie państwa członkowskie wybrały różne podejścia, aby zachęcić do upowszechniania pojazdów bezemisyjnych, nawet porównując państwa członkowskie o podobnych poziomach dojrzałości rynkowej w zakresie czystej mobilności. Ponadto zachęty te często podlegają zmianom, co zmniejsza poczucie pewności wśród konsumentów, przedsiębiorstw i inwestorów. Wyciągnięto już istotne wnioski dotyczące skuteczności takich programów, co pozwoliło zoptymalizować ich kształt i wspierać bardziej zrównoważoną środowiskowo i odporną pod względem strategicznym produkcję europejską. Istnieje potrzeba przyjęcia bardziej skoordynowanego podejścia na szczeblu europejskim. Komisja niezwłocznie rozpocznie z **państwami członkowskimi** wymianę najlepszych praktyk i wyciągniętych wniosków dotyczących **systemów zachęt** dla konsumentów. Prace te będą poświęcone określeniu zestawu narzędzi zawierającego możliwe warianty systemów zachęt, które mają być efektywne gospodarczo i stabilne pod względem budżetowym oraz dostosowane do dojrzałości poszczególnych rynków, a także przyjrzeniu się możliwościom wprowadzenia systemów zachęt na szczeblu UE. Dyskusje te zostaną uwzględnione w **zaleceniu Komisji**, w którym określone zostaną również źródła finansowania unijnego, z których państwa członkowskie mogą wspierać takie zachęty.

Działania przewodnie:

Zalecenie w sprawie ubóstwa transportowego (I kw. 2025 r.), z uwzględnieniem programów leasingu socjalnego.

Komunikat (I kw. 2025 r.) oraz inicjatywa ustawodawcza w sprawie dekarbonizacji flot korporacyjnych (koniec 2025 r.).

Inne działania:

³ COM(2023) 189, wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE, dyrektywę Rady 1999/37/WE i dyrektywę (UE) 2019/520 w odniesieniu do klasy emisji CO₂ pojazdów ciężkich z przyczepami.

Ukierunkowana zmiana dyrektywy w sprawie eurowiniety dotycząca przedłużenia terminu pełnego zwolnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich z opłat drogowych (II kw. 2025 r.).

Zakończenie negocjacji międzyinstytucjonalnych dotyczących przeglądu dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów.

Zalecenie w sprawie budżetowych i pozabudżetowych zachęt po stronie popytu (2026 r.).

Przyspieszenie rozbudowy infrastruktury ładowania

Dostępność infrastruktury ładowania elektrycznego i tankowania wodoru jest jednym z warunków wstępnych upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, w związku z czym również inwestycje w infrastrukturę mają kluczowe znaczenie dla konkurencyjności europejskiego sektora motoryzacyjnego. Rozwój infrastruktury ładowania nie jest jednak w równym stopniu zaawansowany we wszystkich państwach członkowskich i ich regionach. To musi się zmienić.

Realizacja obowiązujących przepisów

Komisja **udostępni państwom członkowskim za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego ukierunkowaną pomoc techniczną** na potrzeby realizacji działań przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) i dyrektywie w sprawie charakterystyki energetycznej budynków.

Instrument na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych (AFIF) okazał się skutecznym i efektywnym instrumentem przyczyniającym się do rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania wodoru. W latach 2025 i 2026 w ramach instrumentu na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych udostępnione zostanie już 570 mln EUR na projekty dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów ciężkich.

W **Planie inwestycyjnym na rzecz zrównoważonego transportu**, który ma zostać przyjęty w 2025 r., Komisja przedstawi dodatkowe wnioski dotyczące działań mających na celu usunięcie barier, które utrudniają zwiększenie skali finansowania infrastruktury ładowania.

Dostęp do sieci

Opóźnienia w przyłączeniu do sieci często stanowią poważne wąskie gardło utrudniające rozwój infrastruktury ładowania, zwłaszcza większych publicznych parkingów ładowania i ładowarek o dużej mocy potrzebnych w przypadku pojazdów ciężkich. Szereg działań priorytetowych dotyczących dostępu do sieci jest już w realizacji lub zaplanowano je w ramach unijnego planu działania na rzecz sieci (w tym zapewnienie większej przejrzystości w zakresie zdolności hostingowej sieci i wspieranie operatorów sieci w przewidywaniu zapotrzebowania na ładowanie) oraz zawarto takie działania w pakiecie dotyczącym sieci i planie działania na rzecz elektryfikacji zapowiedzianym na I kw. 2026 r.

Komisja **wyda wkrótce wytyczne i zalecenia dla państw członkowskich dotyczące skrócenia czasu oczekiwania na podłączenie punktów ładowania do sieci i priorytetowego traktowania tych punktów**, korzystając z najlepszych praktyk państw członkowskich. Komisja zaleca również, aby **państwa członkowskie zakładały, w kontekście procedur udzielania pozwoleń, że stacje ładowania, ich podłączenie do sieci, sama powiązana sieć i magazyny energii leżą w nadrzędnym interesie publicznym**. Komisja oceni, czy takie domniemanie powinno stać się obowiązkowe. Państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo projekty korzystne dla

przejścia na czystą energię i dla efektywności systemu elektroenergetycznego, z uwzględnieniem punktów ładowania.

Do lata 2025 r. Komisja wyda **zasady przewodnie określające warunki, na jakich należy wydawać pozwolenia na inwestycje wyprzedzające w projekty sieciowe**. Pozwoli to przewidzieć podczas planowania sieci przyszłe potrzeby dotyczące infrastruktury ładowania.

Dyrektywa w sprawie energii odnawialnej upoważnia już państwa członkowskie do planowania specjalnych obszarów na potrzeby sieci powiązanych z projektami w zakresie energii odnawialnej, co skraca procedury dotyczące wydawania pozwoleń i planowania. W tym kontekście **państwa członkowskie powinny uznać sieci związane z obszarami mającymi znaczenie dla inicjatywy w zakresie europejskich czystych korytarzy transportowych za obszary przyspieszonego rozwoju** podobne do tych przeznaczonych dla infrastruktury związanej z planami w zakresie energii odnawialnej. Komisja wyda dalsze zalecenia w tej sprawie.

Infrastruktura ładowania pojazdów użytkowych

Kluczowym obszarem działania jest infrastruktura ładowania pojazdów ciężkich, w zajezdniach i wzdłuż głównych korytarzy drogowych. Inwestycje infrastrukturalne przyspieszą upowszechnianie czystych ekologicznie pojazdów ciężkich również wśród klientów transportu towarowego.

Komisja będzie pracować z państwami członkowskimi nad **inicjatywą w zakresie europejskich czystych korytarzy transportowych**, która przyspieszy uruchamianie węzłów ładowania pojazdów ciężkich wzdłuż głównych korytarzy logistycznych w sieci TEN-T jako infrastruktury krytycznej, w tym w powiązanych węzłach miejskich i ich multimodalnych terminalach towarowych. Inicjatywa ta będzie realizowana w ramach narzędzia koordynacji konkurencyjności, które przedstawiono jako element Kompasów konkurencyjności dla UE⁴, i skoncentruje się na ułatwieniu wydawania pozwoleń, wykorzystywania finansowania w celu zmniejszenia ryzyka inwestycyjnego oraz utworzeniu powiązań z przepisami dotyczącymi konkretnych obszarów priorytetowych w zakresie sieci na podstawie dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii. Celem jest wywarcie wpływu już w 2025 r. Komisja przeanalizuje również możliwości **przyspieszenia wydawania pozwoleń pozasieciowych** dla stacji ładowania pojazdów ciężkich, na przykład w drodze zmiany przepisów dotyczących podziału na strefy, aby zapewnić wyraźne wsparcie dla ładowania pojazdów ciężkich wzdłuż korytarzy sieci TEN-T. Ważne jest również określenie właściwego rodzaju wsparcia dla operatorów zajezdni i publicznych punktów ładowania w zakresie instalacji lokalnych magazynów energii elektrycznej, np. finansowanie lub pomoc techniczna.

Inteligentne i dwukierunkowe ładowanie

Wraz z rozwojem energii ze źródeł odnawialnych i zwiększoną elektryfikacją zastosowań końcowych znacznie wzrośnie zapotrzebowanie na elastyczność. Inteligentne i dwukierunkowe ładowanie może przyczynić się do zmniejszenia obciążenia sieci i pomóc w efektywnej integracji pojazdów elektrycznych z systemem elektroenergetycznym, przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów energii ponoszonych przez użytkowników pojazdów.

Państwa członkowskie powinny zatem wprowadzić przepisy sprzyjające inteligentnemu i dwukierunkowemu ładowaniu. Dyrektywa w sprawie struktury rynku energii elektrycznej zapewnia już państwom członkowskim zestaw narzędzi do wspierania inteligentnego i dwukierunkowego ładowania. Powinny one zapewnić, aby operatorzy systemów dystrybucyjnych pobierali sprawiedliwe opłaty sieciowe, i unikać podwójnego opodatkowania zmagazynowanej energii, w tym w bateriach pojazdów elektrycznych. Ogólnie rzecz biorąc, dzięki odpowiedniemu opodatkowaniu energii elektrycznej państwa członkowskie mogą stworzyć uzasadnione uzasadnienie biznesowe dla ładowania dwukierunkowego. **Komisja ułatwi wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi i przedstawi nowy kodeks sieci dotyczący reakcji strony popytowej (I kw. 2026 r.),** który zapewni pełny udział w rynku różnych usług w zakresie elastyczności, w tym ładowania dwukierunkowego.

Ponadto Komisja oceni potrzeby w zakresie gotowości pojazdów elektrycznych do inteligentnego i dwukierunkowego ładowania w kontekście homologacji typu. Uruchomi również piaskownicę

⁴ Narzędzie koordynacji konkurencyjności posłuży do koordynowania inwestycji i polityki w zakresie konkurencyjności na szczeblu unijnym i krajowym oraz opracowywania przypadków pilotażowych na potrzeby projektów transgranicznych w wybranych kluczowych obszarach o wyraźnej wartości dodanej dla konkurencyjności Europy.

regulacyjną na potrzeby projektów pilotażowych dotyczących V2G w celu sprostania wyzwaniom regulacyjnym, technicznym i rynkowym przed wdrożeniem na dużą skalę.

Działania przewodnie:

Inicjatywa w zakresie europejskich czystych korytarzy transportowych (III kw. 2025 r.).

Udostępnienie 570 mln EUR w ramach instrumentu na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych w latach 2025 i 2026.

Wytyczne i zalecenie Komisji w sprawie skrócenia procedur przyłączenia do sieci i priorytetowego traktowania przyłączenia do sieci.

Zasady przewodnie dotyczące wyprzedzających inwestycji w sieci (II kw. 2025 r.).

Inne działania:

Wsparcie dla państw członkowskich we wdrażaniu rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) i dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków udzielone za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego.

Wspieranie państw członkowskich we wprowadzaniu przepisów sprzyjających wykorzystywaniu inteligentnego/dwukierunkowego ładowania oraz ułatwianie wymiany najlepszych praktyk.

Pobudzanie finansowania prywatnego

Jak zapowiedziano w Pakcie dla czystego przemysłu, w celu wsparcia najważniejszych unijnych strategii politycznych w ramach **InvestEU** uruchomione zostaną dodatkowe inwestycje o wartości około 50 mld EUR, przy czym istotną rolę w tym przedsięwzięciu odegra grupa EBI. Mogłoby to obejmować dalsze wsparcie na rzecz czystych technologii i czystej mobilności, w tym z korzyścią dla przemysłu motoryzacyjnego w całym łańcuchu wartości, aby pomóc w zwiększeniu skali lub wzmocnić uzasadnienie inwestycyjne dla niezbędnych inwestycji na dużą skalę.

Zwiększanie zaufania konsumentów

W 2026 r. Komisja dokona przeglądu **dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów** w następstwie oceny, która ma zostać opublikowana w pierwszej połowie 2025 r., przy czym przegląd ten będzie miał na celu wsparcie konsumentów w dokonywaniu zrównoważonych wyborów i zwiększenie skali upowszechniania pojazdów bezemisyjnych. Można tego dokonać np. poprzez uwzględnienie **informacji na temat wielkości emisji związanej z produkcją najważniejszych materiałów wykorzystywanych w danym pojeździe**.

Należy zauważyć, że w zależności od kraju 75–90 % konsumentów kupuje tylko pojazdy używane. Jeżeli chodzi o bezemisyjne pojazdy używane, konsumenci wyrażają obawy w kwestii **kondycji baterii i możliwości naprawy. Aby zwiększyć zaufanie konsumentów do pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, Komisja oceni szerszą kwestię możliwości naprawy baterii i wprowadzi środki regulacyjne** w celu zapewnienia dostępu do informacji na temat kondycji baterii w paszporcie baterii oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji baterii.

Zwiększenie użyteczności infrastruktury ładowania

Ważne jest, aby konsumenci mogli w przejrzysty sposób porównywać opłaty i dysponować pełnymi informacjami na temat dostępnej infrastruktury. Obecnie może to być nadal trudne, a opłaty mogą znacznie różnić się w zależności od punktu ładowania. W rozporządzeniu AFIR zobowiązano już operatorów punktów ładowania do bezpłatnej wymiany wszystkich istotnych danych. **W ramach przeglądu AFIR w 2026 r. Komisja przeanalizuje możliwości**

dotatkowego zwiększenia przejrzystości cen w publicznie dostępnych punktach ładowania, z uwzględnieniem istotnych zmian na rynku.

Działania przewodnie:

Środek regulacyjny mający na celu zapewnienie dostępu do informacji na temat kondycji baterii w paszporcie baterii do III kw. 2026 r.

Środek regulacyjny mający na celu zapewnienie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji baterii w III kw. 2025 r.

Przegląd AFIR w celu oceny możliwości dodatkowego zwiększenia przejrzystości cen w ogólnodostępnych punktach ładowania w 2026 r.

Inne działanie:

Przegląd dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów w 2026 r. w celu zapewnienia konsumentom lepszych informacji.

2.3 Konkurencyjność i odporność łańcuchów dostaw

Europejski przemysł motoryzacyjny jest narażony na utratę znacznych udziałów w rynku ze względu na ograniczoną konkurencyjność w zakresie technologii pojazdów bezemisyjnych i zdolności produkcyjnych oraz znaczne różnice w kosztach kluczowych komponentów, w szczególności baterii. Baterie, które stanowią 30–40 % wartości dodanej typowego elektrycznego samochodu osobowego, stanowią kluczowy obszar zmagania w kontekście przyszłego zatrudnienia i tworzenia wartości. Europa potrzebuje konkurencyjnego pod względem kosztów wewnętrznego łańcucha produkcji i dostaw ogniw, również w celu przygotowania się na szoki podażowe i kryzysy oraz w celu ochrony suwerenności gospodarczej. Obejmowałoby to znaczną część dostaw ogniw baterii i europejskiej wartości dodanej w całym łańcuchu dostaw, w tym zdolności produkcyjne UE w zakresie aktywnych materiałów anodowych, aktywnego materiału katodowego i jego prekursorów oraz innych istotnych komponentów baterii. Wymaga to również inwestycji podmiotów europejskich w działalność wydobywczą i rafinacyjną w zakresie materiałów do produkcji baterii w Europie lub poza nią. Celem na 2030 r. jest osiągnięcie europejskiej wartości dodanej na poziomie ponad 50 % w całym łańcuchu wartości.

Produkcja baterii – „Booster branży baterii”

Aby w perspektywie krótkoterminowej osiągnąć konkurencyjność kosztową ogniw i komponentów produkowanych w UE, w niniejszym planie działania przedstawiono pakiet „Booster branży baterii”. Ważnym elementem pakietu jest finansowanie. Komisja zapowiedziała już przeznaczenie do 3 mld EUR z **Funduszu Innowacyjnego** na produkcję baterii do pojazdów elektrycznych. Pierwsze zaproszenie do składania wniosków na kwotę 1 mld EUR ogłoszono 3 grudnia 2024 r. Sektor ten korzysta również ze zwiększenia środków InvestEU o 200 mln EUR z Funduszu Innowacyjnego. Przyczyni się to do wsparcia innowacyjnych projektów w całym europejskim łańcuchu wartości produkcji baterii w kwestii finansowania poprzez umożliwienie dodatkowych operacji finansowania dłużnego typu venture grupy EBI w latach 2025–2027. W ciągu najbliższych dwóch lat Komisja udostępni, dzięki uruchomieniu zasobów Funduszu Innowacyjnego, 1,8 mld EUR na wsparcie przedsiębiorstw produkujących baterie w UE. W tym kontekście Komisja zbada możliwości finansowania rozbudowy europejskich linii produkcyjnych.

Komisja rozważy **bezpośrednie wsparcie produkcji ze strony UE dla przedsiębiorstw produkujących baterie w UE**. Wsparcie UE można połączyć z pomocą państwa. W tym kontekście Komisja pracuje nad nowymi ramami pomocy państwa na potrzeby Paktu dla czystego przemysłu, które uproszczą zasady pomocy państwa, w szczególności w celu zapewnienia w Europie wystarczających zdolności do produkcji urządzeń wykorzystujących czystą

technologię, w tym baterii i ich najważniejszych komponentów. Komisja prowadzi obecnie konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami w sprawie projektu tych ram.

Aby zwiększyć europejską wartość dodaną, **wsparcie mogłoby być dostępne dla podmiotów spoza UE, jeżeli przedsiębiorstwa europejskie zawrą z nimi partnerstwa** zapewniające dzielenie się umiejętnościami, *know-how*, techniczną wiedzą specjalistyczną i technologią, a także wystarczającą wartość dodaną dla UE.

Przy ustanawianiu takich instrumentów finansowania **uwzględnione zostaną kryteria pozacenowe, takie jak wymogi dotyczące odporności, zarówno w odniesieniu do finansowania ze środków UE, jak i państw członkowskich.**

W przyszłych przepisach uwzględnione zostaną **wymogi stosowania materiałów europejskiego pochodzenia mające zastosowanie do ogniw i komponentów baterii w pojazdach elektrycznych sprzedawanych w UE**, m.in. w akcie w sprawie przyspieszenia dekarbonizacji przemysłu i akcie w sprawie gospodarki o obiegu zamkniętym, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami prawnymi Unii. Wymogi te będą odzwierciedlać oczekiwany stopniowy wzrost wewnętrznych mocy produkcyjnych.

Nowe ramy pomocy państwa zapewnią państwom członkowskim możliwość dalszego zachęcania inwestorów prywatnych poprzez ograniczanie ryzyka inwestycji w portfele projektów. Jeżeli chodzi o zakup sprzętu wykorzystującego czyste technologie niezbędnego do przejścia na gospodarkę neutralną emisyjnie, państwa członkowskie mogą również wprowadzić bodźce podatkowe w formie przyspieszonej amortyzacji, w tym niezwłocznego zaliczania wydatków w ciężar kosztów.

Komisja rozważy dodatkowe praktyczne sposoby wspierania europejskiej produkcji baterii na krytycznym etapie *scale-up*, m.in. przez zapewnienie, na żądanie, wytycznych dotyczących możliwości ściślejszej współpracy między podmiotami z sektora baterii zgodnie z unijnymi regułami konkurencji. Komisja oceni, w jaki sposób i w jakim stopniu działania normalizacyjne, zwłaszcza w odniesieniu do projektowania baterii, mogłyby być korzystne dla europejskiego ekosystemu baterii pod kątem osiągnięcia korzyści skali. Komisja jak najszybciej zapewni również jasność w kwestii prostej metody obliczania śladu węglowego baterii.

Surowce do produkcji baterii i rafinacja

Europejskie podmioty motoryzacyjne potrzebują niezawodnego i bezpiecznego dostępu do tanich surowców i materiałów rafinowanych. Jednocześnie wartość dodana tych działań musi być wytwarzana w Europie.

Komisja przedstawi w marcu 2025 r., za pośrednictwem europejskiego aktu w sprawie surowców krytycznych, wykaz projektów strategicznych obejmujących przede wszystkim wytwarzanie surowców do produkcji baterii na wszystkich etapach łańcucha wartości. Takie projekty będą podlegały uproszczonym procedurom udzielania pozwoleń, ułatwiony zostanie dostęp do finansowania i umowy *offtake*. Jednocześnie za pośrednictwem 14 partnerstw strategicznych w dziedzinie surowców, od Chile po Demokratyczną Republikę Kongo, Komisja wspiera wspólne inwestycje w całym łańcuchu wartości surowców krytycznych⁵. Komisja ogłasza pierwsze zaproszenia do składania wniosków w 2025 r. w ramach platformy agregacji podaży i popytu

⁵ Na przykład dzięki partnerstwu strategicznemu UE–Kanada zawarto wzajemnie wzmacniające się inwestycje o wartości ok. 10 mld EUR z udziałem UE i Kanady w całym łańcuchu dostaw baterii.

niektórych surowców krytycznych. Zwiększy to dostępność surowców krytycznych i przejrzystość rynku.

Potrzebne są jednak dalsze działania. W ramach Paktu dla czystego przemysłu Komisja zapowiedziała uruchomienie w 2026 r. centrum surowców krytycznych w celu agregacji podaży i popytu. Ponadto Komisja Europejska jest gotowa ułatwić **wspólne inwestycje sektora prywatnego w łańcuch wartości na wyższym szczeblu**, umożliwiając uczestniczącym podmiotom sektora motoryzacyjnego korzystanie z dostaw materiałów o znacznie obniżonym ryzyku i niższym koszcie.

Wniosek o **uproszczenie procedur udzielania pozwoleń na projekty związane z surowcami do produkcji baterii i rafinacją należy rozszerzyć** poza już określone projekty strategiczne. W związku z tym Komisja zachęca państwa członkowskie i władze regionalne do stosowania procedur uproszczonych w odniesieniu do wszystkich projektów krajowych w całym łańcuchu dostaw surowców do produkcji baterii.

Komisja zbada, w jakim stopniu pomocne byłoby dodatkowe wsparcie dla wewnętrznych przedsięwzięć w zakresie rafinacji i przetwarzania materiałów do produkcji baterii (np. na niższym szczeblu łańcucha dostaw węgla litu). Komisja będzie dążyć do zmobilizowania publicznych instytucji finansowych do zapewniania gwarancji i ograniczania ryzyka umów *offtake* oraz innych umów długoterminowych w całym łańcuchu dostaw materiałów do baterii.

Wspieranie funkcjonowania w obiegu zamkniętym w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego

Przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym ma kluczowe znaczenie dla zmniejszenia zależności od surowców oraz zwiększenia autonomii strategicznej i odporności łańcucha dostaw sektora motoryzacyjnego, w tym europejskiego ekosystemu baterii. Odnoszące się do tego ramy prawne określono w rozporządzeniu w sprawie baterii. Należy jednak jeszcze bardziej wzmocnić uzasadnienie biznesowe dla kompleksowego łańcucha wartości recyklingu w Europie. Potrzebne są znaczne inwestycje zarówno w zdolności w zakresie recyklingu na etapie obróbki wstępnej odpadów, jak i w zakresie recyklingu na etapie uzdatniania, należy opracować bardziej zaawansowane technologie recyklingu oraz zapewnić dostępność do surowców do recyklingu (tj. zużytych baterii i wysokiej jakości złomu). W tym celu Komisja **rozważy finansowanie wsparcia dla zakładów zajmujących się recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji i baterii**.

Komisja zbada możliwość podjęcia dalszych działań mających na celu zacieśnienie współpracy przemysłowej w zakresie recyklingu surowców, zgodnie z unijnymi regułami konkurencji. W tym celu Komisja rozpocznie wkrótce proces gromadzenia informacji, aby zgromadzić opinie od uczestników rynku.

W celu ochrony środowiska przed odpadami niebezpiecznymi Komisja przyjmuje, wraz z niniejszym planem działania, decyzję na podstawie dyrektywy ramowej w sprawie odpadów wyjaśniającą, że czarną masę, która staje się odpadem, klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne. Doprowadzi to do lepszej **kontroli przemieszczania czarnej masy, a w szczególności do zakazu jej wywozu do państw nienależących do OECD**. Większy dostęp do czarnej masy baterii przyczyni się również do zwiększenia recyklingu baterii. Rozważone zostaną dodatkowe środki mające na celu ułatwienie przemieszczania tej masy wewnątrz UE i nałożenie dalszych ograniczeń na jej eksport.

Ponadto szybkie zakończenie **procesu współdecyzji dotyczącego rozporządzenia w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji** zwiększy skalę funkcjonowania w obiegu zamkniętym w przemyśle motoryzacyjnym i poprawi dostępność materiałów wtórnych oraz przystępnych cenowo używanych części zamiennych.

Wspieranie europejskiej produkcji komponentów

Aby pobudzić europejską produkcję najważniejszych komponentów pojazdów, wszelkie wsparcie publiczne przynoszące korzyści przemysłowi motoryzacyjnemu będzie uzależnione od kryteriów odporności i zrównoważoności, które zostaną zaproponowane w IV kw. 2025 r. w ramach aktu w sprawie przyspieszenia dekarbonizacji przemysłu. Komisja oceni również, czy takie kryteria można by stosować także w przypadku zamówień prywatnych. Takie podejście ma zasadnicze znaczenie także ze względu na rosnący popyt na komponenty pojazdów w sektorze obronnym, gdzie zasadnicze znaczenie mają stabilne i bezpieczne dostawy najważniejszych części. Zwiększenie europejskiej produkcji komponentów pojazdów powinno również zmniejszyć ryzyko potencjalnych luk w zabezpieczeniach, zapewniając integralność systemów krytycznych. Ze względów bezpieczeństwa gospodarczego będzie to również ważne w odniesieniu do komponentów elektronicznych układów napędowych, a także innych kluczowych komponentów pojazdów podłączonych do internetu i zautomatyzowanych.

Działania przewodnie:

Kompleksowy pakiet „Booster branży baterii”: wsparcie na rzecz produkcji baterii w ramach funduszu innowacyjnego, rozważenie bezpośredniego wsparcia produkcji ze strony UE dla przedsiębiorstw produkujących baterie w UE, ewentualnie w połączeniu z pomocą państwa, kryteriami pozacenenowymi, wymogami stosowania materiałów europejskiego pochodzenia, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami prawnymi Unii.

Ułatwianie wspólnych inwestycji sektora prywatnego w łańcuch wartości na wyższym szczeblu.

Inne działania:

Szybkie zakończenie procesu współdecyzji dotyczącego rozporządzenia w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Rozważenie finansowania wsparcia dla zakładów zajmujących się recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji i baterii.

Dalsze wsparcie na rzecz usprawniania recyklingu.

Kryteria odporności i zrównoważoności w odniesieniu do najważniejszych komponentów pojazdów.

2.4 Umiejętności i wymiar społeczny

Niedawne zmiany produkcji i popytu w gospodarce światowej, a także wstrząsy gospodarcze oraz zagrożenia i niepewność geopolityczna miały znaczący wpływ na zatrudnienie w unijnym sektorze motoryzacyjnym. W nadchodzących latach przewiduje się dalszą utratę miejsc pracy. Ponadto poważnym problemem są niedobory wykwalifikowanej siły roboczej i niedopasowanie umiejętności w przemyśle motoryzacyjnym, wraz ze starzeniem się siły roboczej i pilną potrzebą szkolenia i przyciągania nowych rodzajów pracowników o odpowiednich umiejętnościach. W przewidywaniu zmian i radzeniu sobie z nimi kluczową rolę odgrywają partnerzy społeczni, a układy zbiorowe pracy mogą przynieść rozwiązania w kwestiach dotyczących zatrudnienia i skutków społecznych wyzwań, przed którymi stoi sektor motoryzacyjny.

Obecnie na szczeblu UE funkcjonuje szereg inicjatyw, które mogą pomóc w rozwiązaniu tych problemów, w szczególności finansowanie z Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+) i Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (EFG). Inicjatywy dotyczące rozwoju umiejętności, takie jak pakt na rzecz umiejętności i sojusz na rzecz umiejętności w branży motoryzacyjnej, przygotowują pracowników do zachodzących głębokich przemian. Potrzebne są jednak dalsze działania.

Komisja utworzy **Europejskie Obserwatorium Sprawiedliwej Transformacji** w celu opracowania i zestawiania odpowiednich danych, w tym prognozowania tendencji w zakresie zatrudnienia w całym europejskim łańcuchu wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz na szczeblu sektorowym i regionalnym. W połączeniu z danymi na temat struktury demograficznej siły roboczej umożliwi to określenie spodziewanych przyszłych newralgicznych obszarów pod względem delokalizacji zatrudnienia i dostarczenie informacji na potrzeby przyszłych interwencji mających na celu zaradzenie tym zjawiskom.

Aby zapewnić lepsze wsparcie pracownikom dotkniętym transformacją, Komisja zaproponuje wiosną 2025 r. **ukierunkowaną zmianę rozporządzenia w sprawie EFG, aby działania**

w ramach funduszu były szybsze i szerzej zakrojone. Zakres EFG zostanie rozszerzony, aby wspierać przedsiębiorstwa w procesach restrukturyzacji w celu ochrony pracowników przed ryzykiem bezrobocia. Może to prowadzić do wcześniejszego uruchomienia dostępnych środków. Jednocześnie Komisja przygotowuje – w porozumieniu z partnerami społecznymi – plan działania na rzecz wysokiej jakości miejsc pracy, który ma zostać opublikowany pod koniec roku.

Aby pomóc państwom członkowskim i partnerom sektorowym w jeszcze lepszym wykorzystaniu możliwości oferowanych przez EFS+, Komisja będzie aktywnie współpracować z partnerami społecznymi i państwami członkowskimi w celu zwrócenia uwagi na możliwości dostępne w ramach EFS+ oraz w celu zbliżenia zainteresowanych stron. Obejmie to wsparcie dla pracowników poszukujących możliwości zatrudnienia w obszarach innych niż sektor motoryzacyjny, którzy są zainteresowani przekwalifikowaniem. Ponadto przegląd śródkresowy EFS+ zostanie wykorzystany do zachęcenia państw członkowskich do przeprogramowania większych środków finansowych na rzecz sektora motoryzacyjnego, w tym w drodze ewentualnej zmiany rozporządzenia w sprawie EFS+.

Zgodnie z unią umiejętności **wzmocnione zostaną ramy sektorowych inicjatyw na rzecz umiejętności w strategicznych gałęziach przemysłu, które umożliwiają realizację Paktu dla czystego przemysłu.** W 2026 r. za pośrednictwem dotacji w ramach programu Erasmus+ udostępnione zostanie ukierunkowane wsparcie w wysokości do 90 mln EUR skierowane do odpowiednich partnerstw na rzecz umiejętności na dużą skalę, w tym partnerstw na rzecz umiejętności na dużą skalę w sektorze motoryzacyjnym w ramach paktu na rzecz umiejętności.

Działania przewodnie:

Europejskie Obserwatorium Sprawiedliwej Transformacji.

Zmiany prawne w rozporządzeniach w sprawie EFG i EFS+.

2.5 Zwiększenie dostępu do rynku, zapewnienie równych warunków działania i zagwarantowanie bezpieczeństwa gospodarczego

Przemysł motoryzacyjny to działalność na skalę światową. Eksport, import i inwestycje są niezwykle ważne dla konkurencyjności unijnego przemysłu. Dostęp do rynków zagranicznych, równe warunki działania w porównaniu z zagranicznymi konkurentami oraz dostosowane do potrzeb otoczenie działalności gospodarczej i otoczenie regulacyjne mają kluczowe znaczenie dla powodzenia tego sektora. W tym celu UE będzie realizować szereg działań priorytetowych dotyczących sektora motoryzacyjnego.

Dywersyfikacja źródeł zaopatrzenia i zapewnienie dostępu do rynków państw trzecich oraz zwiększenie bezpieczeństwa gospodarczego

Komisja jest zdecydowana kontynuować zawieranie umów o wolnym handlu i wzajemnie korzystnych partnerstw międzynarodowych w celu zwiększenia dostępu do rynku i możliwości zaopatrzenia, w szczególności w odniesieniu do materiałów o znaczeniu krytycznym dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Komisja oceni skuteczność zasad dotyczących samochodów, zapisanych w umowach handlowych i, w razie potrzeby, podejmie współpracę z partnerami handlowymi w celu dalszego dążenia do zbieżności przepisów w oparciu o normy międzynarodowe. Komisja wykorzysta wszystkie możliwości, wraz z zainteresowanymi stronami, aby lepiej wspierać sektor za pośrednictwem innych form zaangażowania, takie jak

umowy o wzajemnym uznawaniu, partnerstwa strategiczne w zakresie surowców krytycznych lub czyste partnerstwa handlowo-inwestycyjne. Zgodnie z zaleceniem zawartym w raporcie Draghiego Komisja będzie nadal działać na rzecz harmonizacji przepisów technicznych dotyczących pojazdów na szczeblu globalnym (EKG ONZ) oraz w dwustronnych umowach handlowych.

Pakiet na rzecz równych warunków działania

Komisja zapewni stałą poprawę równych warunków działania dzięki udoskonalonemu zestawowi narzędzi, na który składają się następujące elementy.

Reguły pochodzenia

Preferencyjne reguły pochodzenia określają warunki korzystania przez produkty z zerowej lub obniżonej stawki celnej w umowach handlowych i w autonomicznych systemach preferencyjnych. Mają one na celu osiągnięcie równowagi między celami eksportu i importu, które należy również przeanalizować pod kątem kumulacji łańcucha dostaw. Komisja wspólnie z sektorem i państwami członkowskimi będzie prowadzić działania zmierzające do wypracowania **podejścia stosowanego do preferencyjnych reguł pochodzenia** celem zapewnienia, aby przyczyniały się one do długoterminowej konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego i ją wspierały.

Komisja przeanalizuje możliwość określenia **specjalnych reguł pochodzenia w środkach ochrony handlu** w odniesieniu do ekosystemu pojazdów elektrycznych jako narzędzia zniechęcającego podmioty dopuszczające się nieuczciwych praktyk do tworzenia zakładów w państwach trzecich, a zwłaszcza w państwach korzystających z preferencyjnego dostępu do rynku UE.

Instrumenty ochrony handlu

Komisja nałożyła cła wyrównawcze na przywóz chińskich pojazdów elektrycznych w celu rozwiązania problemu stosowania nieuczciwych praktyk handlowych i nadal jest gotowa wszcząć dochodzenie w sprawie obejścia środków, jeżeli otrzyma wystarczające dowody na obchodzenie środka i podważanie jego skuteczności. Ponadto Komisja pozostaje otwarta na dalszą współpracę z poszczególnymi producentami w sprawie zobowiązań cenowych dotyczących środków wyrównawczych nałóżonych na pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym pochodzące z Chin, zgodnie z podstawowym rozporządzeniem antysubsydyjnym.

Komisja jest również zobowiązana do wykorzystania **instrumentów ochrony handlu i rozporządzenia w sprawie subsydiów zagranicznych** w celu badania nieuczciwych praktyk na dalszych etapach łańcucha dostaw, w tym, w razie potrzeby, w segmencie baterii i części.

Zwiększenie wkładu inwestycji zagranicznych w europejską konkurencyjność

Komisja będzie dążyć do zapewnienia, aby inwestycje zagraniczne w sektorze motoryzacyjnym w większym stopniu przyczyniały się do długoterminowej konkurencyjności przemysłu UE, jego przewagi technologicznej i odporności gospodarczej oraz tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy w UE. W związku z tym **Komisja we współpracy z państwami członkowskimi i przemysłem proponuje warunki dla napływających inwestycji zagranicznych w sektorze motoryzacyjnym w celu dalszego zwiększenia wartości dodanej tych inwestycji dla UE.**

Warunki te mogłyby obejmować na przykład wymogi dotyczące spółek joint venture, wymogi dotyczące kadry kierowniczej najwyższego szczebla, ułatwianie zawierania umów zaspokajających potrzeby przemysłu UE (takich jak usługi w zakresie odbioru lub licencji oraz umowy licencyjne z partnerami zagranicznymi), udzielanie licencji na technologię lub własność intelektualną, zobowiązania do dostarczania kluczowych czynników produkcji. Jednym z obszarów priorytetowych w tym zakresie będzie łańcuch dostaw baterii.

Podczas gdy trwają prace nad inwestycjami zagranicznymi, Komisja i państwa członkowskie dopilnują, aby bezpośrednie inwestycje zagraniczne były wykorzystywane do tworzenia wartości dodanej w Europie, zwłaszcza w przypadku finansowania publicznego, i wymagały spełnienia jasnych warunków, które pomogą wypełnić lukę w *know-how* i wiedzy fachowej w dziedzinie produkcji, m.in. za pomocą skutecznych mechanizmów w zakresie własności intelektualnej i transferu umiejętności, a także rekrutacji pracowników w UE i lokalnych łańcuchów dostaw.

Pakiet uproszczeń

Obowiązujące ramy regulacyjne zapewniają przewidywalność i pomagają osiągnąć wspólne cele polityki publicznej. Nie powinny one jednak nakładać nadmiernych obciążeń i kosztów na sektor, w szczególności na MŚP w łańcuchu dostaw i na rynku wtórnym. W kontekście programu uproszczenia przepisów Komisja, w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, podejmie działania w sprawie **pakietu uproszczeń przepisów dla przemysłu motoryzacyjnego** w drodze zwiększenia spójności i zgodności między różnymi wymogami regulacyjnymi. Komisja zobowiązała się ponadto, że przy opracowywaniu nowych wniosków ustawodawczych zapewni sektorowi wystarczająco dużo czasu na uwzględnienie nowych wymogów regulacyjnych dotyczących pojazdów silnikowych w procesie opracowywania produktów. Ocena rozporządzenia w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych (tj. przepisów dotyczących homologacji typu) w 2026 r. będzie poświęcona w szczególności możliwościom wprowadzenia uproszczeń.

Egzekwowanie ram regulacyjnych dotyczących pojazdów silnikowych jest ważne dla zapewnienia równych warunków działania i uniknięcia ogólnego obchodzenia obowiązujących przepisów UE. Leży to przede wszystkim w gestii krajowych organów udzielających homologacji typu, ale Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi w celu wyeliminowania potencjalnych luk w ramach regulacyjnych, np. w systemach indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Działania przewodnie:

Zbadanie warunków napływających inwestycji zagranicznych w sektorze motoryzacyjnym, również w przypadku finansowania publicznego.

Uproszczenia regulacyjne.

Inne działania:

Kontynuowanie negocjacji w sprawie umów o wolnym handlu i wzajemnie korzystnych partnerstw międzynarodowych w celu zwiększenia dostępu do rynku i możliwości zaopatrzenia dla unijnego przemysłu motoryzacyjnego.

Rozwijanie dalszej współpracy za pośrednictwem czystych partnerstw handlowo-inwestycyjnych oraz partnerstw strategicznych w celu zapewnienia lepszego dostępu do surowców mineralnych wykorzystywanych do produkcji baterii.

Współpraca z sektorem i państwami członkowskimi w sprawie podejścia stosowanego do preferencyjnych reguł pochodzenia w kontekście umów o wolnym handlu.

Przeanalizowanie możliwości określenia szczegółowych reguł pochodzenia w środkach ochrony handlu w odniesieniu do ekosystemu pojazdów elektrycznych.

Monitorowanie stosowania środka antysubsydyjnego w odniesieniu do importu chińskich pojazdów elektrycznych i w uzasadnionych przypadkach wszczęcie dochodzenia w sprawie obejścia środków.

Wykorzystanie instrumentów ochrony handlu i rozporządzenia w sprawie subsydiów zagranicznych w celu przeciwdziałania nieuczciwym praktykom w segmencie baterii i, w razie potrzeby, w segmentach komponentów.

3. Podsumowanie – dalsze kroki

Komisja poinformuje Parlament Europejski i Radę o niniejszym planie działania i proponowanych działaniach oraz wzywa te podmioty, aby doprowadziły do szybkiego wdrożenia proponowanych ukierunkowanych zmian.

Niniejszy plan działania opracowano z uwzględnieniem cennych informacji zebranych od przedsiębiorstw z sektora motoryzacyjnego, stowarzyszeń przedsiębiorców oraz przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego i naukowców podczas dialogów i dyskusji, a także otwartych konsultacji publicznych⁶. W obecnych warunkach uważne monitorowanie i szybkie wdrożenie proponowanych środków ma ogromne znaczenie. Komisja będzie kontynuować współpracę z zainteresowanymi stronami za pośrednictwem regularnych dialogów organizowanych w celu wymiany poglądów na temat wdrażania krótko- i średnioterminowych środków przedstawionych w planie oraz gromadzenia informacji zwrotnych i informacji na temat ostatnich zmian na rynku.

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