

Bruxelles, 6 martie 2025  
(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

## NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	6 martie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2025) 95 final
Subiect:	COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 95 final.

---

Anexă: COM(2025) 95 final



Bruxelles, 5.3.2025  
COM(2025) 95 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL  
REGIUNILOR**

**Plan de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor**

## 1. Introducere

Industria autovehiculelor este unul din principalele motoare ale prosperității la nivel european și o componentă esențială a identității Europei. Producătorii europeni au fost lideri mondiali încă de la inventarea automobilului, producând mărci emblematice care au stabilit standarde înalte în materie de inovare și excelență. În prezent, acest sector contribuie cu 1 000 de miliarde EUR la PIB, reprezintă o treime din investițiile private în cercetare și dezvoltare din UE și asigură locuri de muncă directe și indirecte pentru 13 milioane de cetățeni europeni. În ceea ce privește vehiculele comerciale, producătorii europeni de camioane reprezintă peste 40 % din piața mondială<sup>1</sup>. Poziția de lider a industriei europene a autovehiculelor a atras admirația întregii lumi.

În prezent, sectorul trece printr-o transformare structurală cu o viteză și de o amploare fără precedent. Tranziția către o mobilitate curată are loc într-un ritm accelerat. În 2024, unul din cinci autovehicule vândute la nivel mondial a fost un model electric. În același timp, integrarea rapidă a tehnologiilor digitale, cum ar fi IA, software, dispozitive de detectare și comunicare, și importanța tot mai mare a serviciilor digitale și a conectivității aduc schimbări substanțiale în acest sector. **Este imperativ ca industria europeană a autovehiculelor nu numai să realizeze, ci și să modeleze tranziția către vehicule cu emisii zero, conectate și tot mai automatizate.**

Industria noastră auto nu se confruntă numai cu această tranziție, ci și cu provocări serioase în materie de competitivitate. Aceasta trebuie să facă față riscurilor aferente lanțului de aprovizionare global și dependențelor de materii prime și de importurile de baterii, dependenței încă prea mari de combustibilii fosili, concurenței acerbe pentru atragerea de talente, decalajelor în materie de costuri în ceea ce privește factorii de producție esențiali și contextului geopolitic din ce în ce mai volatil. Întreprinderile europene riscă să rămână în urmă în ceea ce privește tehnologiile strategice esențiale, cum ar fi bateriile, produsele software, sistemele de infotainment și conducerea autonomă, și au adesea un control direct mai redus asupra multor materii prime folosite în producție, în timp ce concurenții lor de pe alte continente sunt adesea susținuți prin strategii industriale ferme și primesc sprijin, sub diverse forme, din partea statului.

Este un moment crucial pentru industria europeană a autovehiculelor - sunt necesare acțiuni decisive, iar Uniunea Europeană (UE) se angajează să sprijine acest sector în procesul de tranziție.

Acesta este scopul prezentului plan de acțiune, care se bazează pe Busola pentru competitivitate, pe Pactul pentru o industrie curată și – în ultimele săptămâni – pe o serie largă de consultări conduse de președinta Comisiei și de mai mulți comisari, la care au participat activ peste 100 de organizații<sup>2</sup>. Planul stabilește măsuri concrete pentru a contribui la asigurarea competitivității globale a industriei europene a autovehiculelor și la menținerea unei baze de producție europene puternice prin **acțiuni în cinci domenii-cheie**: 1) inovare și digitalizare, 2) mobilitate curată, 3) competitivitate și reziliența lanțului de aprovizionare, 4) competențe și dimensiunea socială și 5) condiții de concurență echitabile și mediul de afaceri.

## 2. Cei cinci piloni ai Planului de acțiune pentru sectorul autovehiculelor

### 2.1 Inovare și digitalizare

---

<sup>1</sup> Statista Market Insights, ianuarie 2025.

<sup>2</sup> Aceste consultări, care au avut loc în perioada 30 ianuarie - 20 februarie, au fost completate de o consultare publică deschisă, în cadrul căreia s-au primit peste 1 900 de răspunsuri.

Pentru a fi competitivă la nivel mondial, industria europeană a autovehiculelor trebuie să își recâștige urgent o poziție de lider în ceea ce privește tranziția către vehicule conectate și autonome bazate pe software și pe IA. Experiența la bordul autovehiculului, atât pentru conducătorii auto, cât și pentru pasageri, este definită din ce în ce mai mult de software, noile aplicații, cum ar fi cele de conducere automatizată și autonomă, comunicare și infotainment, jucând un rol mai central. Aceste elemente devin rapid factori-cheie de diferențiere strategici la care producătorii de vehicule (producătorii de echipamente originale – OEM) trebuie să exceleze, dar la care, în prezent, riscă să rămână în urma concurenților de pe alte continente.

### **Promovarea conducerii autonome și consolidarea pieței unice pentru vehiculele autonome**

Tehnologia de conducere autonomă va fi un factor-cheie determinant al competitivității și va reprezenta o parte semnificativă din valoarea adăugată viitoare. Se preconizează că aceasta va genera o valoare adăugată pentru sectorul autovehiculelor de până la 400 de miliarde EUR la nivel mondial până în 2035.

#### ***Bancuri de testare pentru conducerea autonomă***

În UE, condițiile pentru testarea rutieră și operațiuni comerciale efectuate de vehicule complet autonome sunt mai puțin favorabile decât în SUA și China. Acest lucru le oferă concurenților din aceste regiuni un avans considerabil.

Pentru a spori disponibilitatea pe piață și a stimula comercializarea vehiculelor autonome, Comisia va colabora cu statele membre pentru a institui rapid cel puțin trei **bancuri de testare transfrontaliere la scară largă, precum și spațiile de testare în materie de reglementare și coridoarele europene de conducere automatizată aferente**. Ar putea fi incluse în acest demers și orașele mijlocii care doresc să joace un rol de pionierat. Aceste bancuri de testare vor permite implementarea-pilot la scară largă a vehiculelor autonome, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de mărfuri. De asemenea, Comisia se angajează să evalueze în continuare potențialul de integrare a vehiculelor automatizate în sistemul de transport prin comunicarea dintre vehicule și infrastructură.

#### ***Către o piață unică pentru conducerea autonomă***

În prezent, cadrul de reglementare privind mobilitatea conectată și autonomă este fragmentat. Puține state membre au un cod rutier național care permite circulația vehiculelor autonome pe drumurile publice, blocând practic potențialul pieței unice pentru conducerea autonomă. Cooperarea dintre toți actorii care dezvoltă și produc aceste vehicule, precum și cu operatorii de drumuri și administratorii de infrastructură este esențială. Este nevoie **de un cadru și de o guvernare mai armonizate la nivelul UE** pentru a profita de beneficiile pieței noastre unice și pentru a facilita implementarea rapidă a mobilității conectate și autonome. Comisia va lua măsuri în vederea atingerii acestui obiectiv.

Comisia va continua să dezvolte, cu prioritate, **cadrul de reglementare pentru vehiculele autonome**, începând cu **permiterea omologării unei serii nelimitate de vehicule cu sisteme automatizate de parcare în 2025 și a mai multor cazuri de utilizare** (de exemplu, transportul de mărfuri de la o platformă la alta) **în 2026**, asigurându-le siguranța. În plus, Comisia va **elabora norme îmbunătățite pentru a sprijini pre-implementarea testării ADS** (sisteme automatizate de conducere) **și ADAS** (sisteme avansate de asistență pentru conducătorul auto) **pe drumurile publice**. Pentru testarea tehnologiilor ADAS și ADS inovatoare pe drumurile publice din Europa este nevoie, de regulă, de autorizații bazate pe derogări de la normele naționale, care necesită

aprobări multiple în diferite state membre. La începutul anului 2026, Comisia va **propune proceduri de aprobare armonizate pentru a facilita testarea ADAS și ADS pe drumurile deschise din întreaga UE.**

### **Acțiuni emblematiche:**

Instituirea de bancuri de testare transfrontaliere la scară largă pentru vehiculele autonome începând din 2026.

Consolidarea cadrului de reglementare și a integrării pieței unice pentru conducerea autonomă la nivel european: i) cu norme privind o serie nelimitată de vehicule cu sisteme automatizate de conducere până în 2026; ii) norme armonizate pentru testarea ADAS și ADS pe drumurile publice până în 2026; iii) și norme armonizate pentru implementarea la nivelul UE.

### **Stimularea dezvoltării vehiculului european conectat și automatizat al viitorului**

Cipurile, componentele software și IA sunt cele trei ingrediente esențiale pentru dezvoltarea vehiculului conectat și automatizat al viitorului. Deși sunt responsabili pentru 45 % din investițiile globale în activități de cercetare și dezvoltare în sectorul autovehiculelor, producătorii și furnizorii europeni de vehicule sunt puși sub presiune în acest domeniu de întreprinderile din domeniul tehnologiei și de noii actori „nativi digitali” din sectorul autovehiculelor din afara Europei. Pentru a evita noi dependențe, precum și pierderea valorii adăugate și a locurilor de muncă în favoarea concurenților externi, **UE trebuie să își consolideze propriile capacități industriale pentru componentele software și hardware IT necesare pentru vehicule nepoluante, conectate și automatizate.** Aceasta include conceperea acestor componente software și echipamente pentru a utiliza date și servicii spațiale pentru navigație, poziționarea de înaltă precizie, observarea Pământului și o conectivitate securizată, astfel cum sunt furnizate de sistemele UE Galileo/EGNOS, Copernicus și, respectiv, IRIS în curând.

### ***Alianța europeană pentru vehicule conectate și autonome***

Este necesară o colaborare strânsă între actorii europeni, în cadrul normelor UE în materie de concurență, pentru a dezvolta module software și hardware digitale comune. Acest lucru ar permite realizarea unor economii semnificative de resurse. Producătorii de autovehicule ar putea accelera dezvoltarea tehnologică comună și și-ar putea concentra resursele asupra elementelor care creează o experiență aparte pentru clienți.

Prin urmare, Comisia va lansa, fără întârziere, ***Alianța europeană pentru vehicule conectate și autonome***, pe baza activităților pregătitoare întreprinse în cadrul [inițiativei europene „Vehiculul viitorului” și a parteneriatelor în domeniul autovehiculelor din cadrul programului Orizont Europa](#), în special 2Zero, CCAM și întreprinderea comună pentru cipuri. Aceasta va mobiliza o masă critică de părți interesate europene din sectorul autovehiculelor, inclusiv IMM-uri, pentru a modela dezvoltarea următoarei generații de vehicule, punând accentul pe elemente de arhitectură comune, pe module hardware și software europene comune, precum și pe standardizarea acestora. Bazându-se pe o foaie de parcurs comună privind inovarea, Alianța va desfășura următoarele activități-cheie:

- ***dezvoltarea unei platforme software pentru vehiculele definite prin software:*** Alianța va dezvolta o platformă deschisă la nivelul UE privind vehiculele definite prin software, bazată pe module software cu sursă deschisă, precum și pe interfețe, standarde și instrumente de ultimă generație;
- ***dezvoltarea unei arhitecturi informatice la bordul vehiculelor definite prin software:*** conducerea autonomă necesită o capacitate informatică avansată centralizată la bordul

vehiculului. Alianța va dezvolta o platformă informatică adaptată exigențelor viitorului, care să fie adaptabilă, flexibilă, eficientă din punct de vedere energetic și capabilă să funcționeze în timp real și care va integra procesoare mai avansate, inclusiv cipuri de IA, asigurându-se, în același timp, că vehiculele definite prin software rămân scalabile și ușor de modernizat;

- **dezvoltarea de soluții IA inovatoare pentru industria autovehiculelor:** dezvoltarea unor modele și algoritmi de IA generativă specifici sectorului care să permită, de exemplu, conducerea autonomă, o funcționare optimizată a vehiculelor conectate în infrastructura de transport și de reîncărcare și întreținerea predictivă eficientă bazată pe gestionarea bateriei sau pe IA;
- **crearea unei facilități-pilot distribuite la scară largă în 2026/2027:** facilitatea va servi drept mediu de colaborare în cadrul industriei pentru **vehiculele definite prin software și ingineria IA** și ca banc de testare pentru inovare în straturile de aplicații;
- **accelerarea tranziției către conducerea autonomă:** elaborarea și implementarea unei foi de parcurs tehnologice ambițioase pentru dezvoltarea de componente (software și hardware) comune pentru sistemele automatizate de conducere (ADS).

Alianța este un mecanism puternic de accelerare a cooperării transfrontaliere a industriei europene în ceea ce privește inovarea, dezvoltarea și prima implementare industrială a tehnologiilor de conducere conectată și autonomă. Comisia este pregătită să furnizeze, la cererea industriei, orientări cu privire la modul în care datele privind autovehiculele pot fi puse în comun în conformitate cu dreptul concurenței pentru a permite realizarea de progrese în materie de IA în domeniul conducerii autonome. De asemenea, Comisia va sprijini activitatea tehnică în curs desfășurată de statele membre pentru a identifica un posibil proiect important de interes european comun (**PIIEC**) referitor la **vehiculele nepoluante, conectate și autonome**, asigurându-se, în același timp, că acesta este accesibil IMM-urilor inovatoare.

### **Tehnologie de ultimă generație a bateriilor**

Concurenții externi investesc resurse financiare și umane semnificative în activități de cercetare și dezvoltare ce vizează viitoarea tehnologie a bateriilor, beneficiind de un sprijin puternic din partea statului. UE pune un accent puternic pe inovarea în domeniul bateriilor prin intermediul parteneriatului **BATT4EU** din cadrul programului Orizont Europa. Acest obiectiv rămâne foarte important. Comisia va sprijini **întregul lanț valoric al bateriilor de ultimă generație din UE, inclusiv reciclarea**, în strânsă cooperare cu parteneriatele din domeniul sistemelor avansate de fabricație și al materialelor avansate. Bugetul alocat în acest scop pentru perioada 2025-2027 va fi de aproximativ 350 de milioane EUR, ca parte a finanțării globale dedicate sectorului autovehiculelor în cadrul programului Orizont Europa.

### **Finanțare în cadrul programului Orizont Europa**

Activitățile Alianței, precum și dezvoltarea tehnologiei de ultimă generație a bateriilor vor fi sprijinite prin investiții publice și private comune în cadrul parteneriatelor relevante finanțate prin programul Orizont Europa. Programul va pune la dispoziție 1 miliard EUR pentru sectorul autovehiculelor în perioada 2025-2027, inclusiv activități relevante finanțate prin intermediul Consiliului European pentru Inovare. În viitor, ar putea fi create parteneriate dedicate pentru activități specifice în cadrul unei întreprinderi comune pentru sectorul autovehiculelor, fără a aduce atingere pachetului de propuneri privind următorul CFM.

## Catalizarea investițiilor private pentru intensificarea inovării în Europa

Astfel cum s-a anunțat în Busola pentru competitivitate și în Pactul pentru o industrie curată, Comisia va colabora cu Grupul BEI și cu investitorii privați în vederea implementării unui **program de investiții TechEU** pentru a contribui la reducerea deficitului de finanțare pentru inovarea disruptivă, la consolidarea capacității industriale a Europei și la extinderea întreprinderilor care investesc în tehnologii inovatoare, în sinergie cu portofoliul de proiecte relevante al Consiliului European pentru Inovare. În sectorul autovehiculelor, TechEU ar putea sprijini investițiile în CDI pentru tehnologiile strategice viitoare, digitalizare, aplicarea IA, alături de implementarea unor capacități industriale avansate în ceea ce privește lanțul de producție și de aprovizionare și extinderea tehnologiilor strategice și competitive de către producătorii de echipamente originale, furnizorii și întreprinderile tehnologice inovatoare din domeniul autovehiculelor, inclusiv dezvoltarea lanțului de aprovizionare cu tehnologii pentru celule de baterii.

### **Acțiuni emblematice:**

Înființarea Alianței europene pentru vehicule conectate și autonome în 2025.

Sprijinirea activităților de cercetare și inovare în domeniul mobilității conectate și automatizate și pentru dezvoltarea tehnologiei de ultimă generație a bateriilor prin intermediul programului Orizont Europa.

### **Alte acțiuni:**

Colaborarea cu Grupul BEI și cu sectorul privat pentru sprijinirea întreprinderilor în curs de extindere prin programul de investiții TechEU, inclusiv pentru dezvoltarea lanțului de aprovizionare cu tehnologii pentru celule de baterii.

## *Securitatea cibernetică*

Componentele hardware și software ale vehiculelor conectate și automatizate au implicații importante în materie de securitate. Comisia **va lua măsuri concrete în concordanță cu rezultatele evaluării continue a riscurilor în materie de securitate cibernetică legate de vehiculele conectate în temeiul Directivei NIS 2**, inclusiv, dacă este necesar, în cadrul de reglementare pentru autovehicule, și va explora modalități de dezvoltare a unui lanț valoric industrial european pentru componentele critice. În paralel și în conformitate cu strategia de securitate economică a UE, Comisia, în dialog cu partenerii săi internaționali și, în special, cu G7, va elabora o viziune comună asupra riscurilor în materie de securitate cibernetică și a eventualelor măsuri de atenuare a riscurilor legate de vehiculele conectate. Acest lucru este important pentru a evita fragmentarea în continuare a pieței mondiale. De asemenea, Comisia va elabora standarde de securitate economică pentru a aborda riscurile aferente lanțului de aprovizionare, cum ar fi dependența excesivă, utilizarea ca armă, supracapacitatea, riscurile tehnologice, riscurile în materie de securitate cibernetică sau de securitate.

### **Alte acțiuni:**

Continuarea eforturilor în direcția asigurării unui nivel suficient de securitate cibernetică, fără a frâna inovarea și comercializarea.

Elaborarea unor standarde de securitate economică.

## **Accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculului**

Datele privind vehiculele conectate și digitale vor genera noi fluxuri substanțiale de venituri și o valoare economică sporită. Acest potențial este deblocat deja, într-o anumită măsură, de Regulamentul privind datele, care oferă acces la datele provenite de la dispozitivele conectate, cum ar fi vehiculele, la cererea utilizatorilor, precum și de Directiva privind energia din surse regenerabile (RED), care prevede accesul la datele referitoare la baterii.

Cu toate acestea, având în vedere numeroasele particularități ale autovehiculelor conectate și potențialul acestora de a crea noi oportunități de afaceri, inclusiv în ceea ce privește încărcarea bidirecțională și inteligentă, este necesară adoptarea unor măsuri complementare. Prin urmare, Comisia va **lua măsuri adecvate** pentru a permite **întregului** ecosistem al autovehiculelor să **profite de beneficiile aduse de datele provenite de la vehiculele conectate**, în special prin aplicarea Regulamentului privind datele și a **Orientărilor privind datele de la bordul vehiculului**, care vor fi publicate la începutul perioadei de aplicare a regulamentului amintit. După evaluarea efectelor Regulamentului privind datele, Comisia va lua în considerare adoptarea unor măsuri suplimentare, inclusiv o propunere legislativă privind accesul la datele de la bordul vehiculului și posibilitatea de a institui o platformă europeană de date privind autovehiculele. În acest context, Comisia va ține seama, de asemenea, de considerentele legate de securitatea cibernetică, inclusiv în ceea ce privește accesul de la distanță la aceste date.

În plus, Comisia evaluează dacă actualul **cadru al UE în materie de concurență în ceea ce privește acordurile verticale pe piețele serviciilor post-vânzare pentru autovehicule** (Regulamentul de exceptare a anumitor categorii de autovehicule) este în continuare adecvat scopului, inclusiv în contextul digitalizării.

#### **Acțiuni emblematiche:**

Măsuri adecvate privind accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculului, inclusiv orientări referitoare la Regulamentul privind datele și, dacă este necesar, o propunere legislativă privind accesul la datele de la bordul vehiculului.

Revizuirea Regulamentului de exceptare a anumitor categorii de autovehicule (MVBBER) și elaborarea unor orientări suplimentare.

## **2.2 Mobilitatea curată**

Sectorul transporturilor este în continuare responsabil pentru un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii. Pentru atingerea obiectivului de realizare a neutralității climatice a Europei până în 2050, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până la data respectivă. Iar pentru a continua să se asigure succesul comercial, este esențial, de asemenea, ca producătorii europeni de echipamente originale, care investesc deja masiv în tehnologii cu emisii zero, să își recâștige poziția de lider tehnologic și în materie de produse în domeniul vehiculelor cu emisii zero. Vehiculele cu emisii zero reprezintă deja o parte semnificativă din vânzările la nivel mondial și, în cele din urmă, vor fi segmentul de piață dominant. O piață internă puternică, sprijinită de o infrastructură adecvată în toate teritoriile, este un factor esențial în acest sens.

### **Standardele privind emisiile**

Tranziția către o mobilitate rutieră curată este sprijinită de standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele și camionetele noi și pentru vehiculele grele noi, care stabilesc obiective tot mai stricte de reducere a emisiilor pentru producători. Aceste standarde oferă certitudine și

previzibilitate pe termen lung pentru investitori de-a lungul lanțului valoric și, în același timp, suficient timp de pregătire pentru o tranziție echitabilă. În prezent, pe drumurile europene circulă aproape 6 milioane de vehicule cu emisii zero, dar este necesară o creștere semnificativă a numărului acestora în vederea atingerii obiectivelor pentru 2035 și 2040.

În ultima perioadă, cererea de vehicule electrice cu baterii a fost mai scăzută decât se anticipase. După o creștere de șase ori între 2019 și 2023, vânzările de vehicule electrice cu baterii din UE au scăzut ușor, cu 5,6 % între 2023 și 2024, cu o cotă de piață în scădere de la 14,6 % la 13,6 % și întârzieri în lansarea pe piață a unor modele de vehicule electrice la prețuri accesibile.

Deși cifrele din ianuarie 2025 au indicat o cotă de piață de 15 % pentru vehiculele electrice cu baterii, comparativ cu 10,9 % în ianuarie 2024, există în continuare riscul ca obiectivele privind emisiile generate de autoturisme pentru 2025 să conducă la sancțiuni semnificative. Prin urmare, Comisia va **prezenta rapid mecanisme de flexibilitate suplimentare, printr-o modificare specifică a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane.** În cazul în care va fi adoptată, modificarea prevede evaluarea conformității pentru anii 2025, 2026 și 2027 luați împreună, astfel încât să le permită producătorilor de autovehicule să **compenseze o eventuală neatingere a obiectivului în unul sau doi ani din cei menționați prin depășirea obiectivului în celălalt (ceilalți) an(i).** Acest lucru va contribui la protejarea capacității industriei de a investi, menținând nivelul general de ambiție al obiectivelor fixate pentru 2025. Comisia invită colegiitorii să ajungă fără întârziere la un acord cu privire la această modificare, deoarece acest lucru ar crea certitudine pentru sector. Astfel cum se menționează în Orientările politice ale Comisiei, Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane oferă previzibilitate pentru investitori și producători. Comisia Europeană va accelera activitățile de pregătire a revizuirii prevăzute a regulamentului. Revizuirea se va baza pe o analiză bazată pe fapte, ținând seama de toate evoluțiile tehnologice relevante și de importanța unei tranziții viabile din punct de vedere economic și echitabile din punct de vedere social către mobilitatea cu emisii zero.

#### **Acțiuni emblematice:**

Propunere de modificare a standardelor privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane, pentru a permite compensarea neatingerii obiectivului în unul sau doi ani în perioada 2025-2027 prin depășirea obiectivului în celălalt (ceilalți) an(i).

Accelerarea pregătirilor pentru revizuirea prevăzută a regulamentului.

#### **Stimularea cererii de vehicule cu emisii zero**

##### ***Sprijinirea utilizatorilor cu venituri mai mici prin intermediul programelor de leasing social***

Programele de leasing social pot sprijini mobilitatea curată la prețuri accesibile pentru consumatorii mai puțin avantajați, impulsionând în același timp în mod direct vânzările de vehicule cu emisii zero. În T1 2025, Comisia va **adopta o recomandare privind sărăcia din perspectiva transporturilor, încurajând statele membre să adopte programe de leasing social** pentru vehiculele noi și de ocazie cu emisii zero, **destinate utilizatorilor de transport vulnerabili**, ca parte a punerii în aplicare a planurilor lor naționale **în cadrul Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice.** Leasingul social (și în special programele de închiriere sau leasing de vehicule cu emisii zero destinate grupurilor vulnerabile) fac, de asemenea, obiectul **Orientărilor privind planurile pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice**, pe care Comisia le adoptă în aceeași zi cu prezenta comunicare.

### *Accelerarea adoptării vehiculelor cu emisii zero în parcurile de vehicule ale întreprinderilor*

Parcurile de vehicule ale întreprinderilor reprezintă o parte importantă a pieței europene a autovehiculelor. În prezent, aproximativ 60 % dintre vehiculele înmatriculate în UE sunt vehicule achiziționate de întreprinderi. Accelerarea adoptării vehiculelor cu emisii zero în parcurile de vehicule ale întreprinderilor va aduce beneficii industriei europene a autovehiculelor și va reduce și mai mult emisiile generate de transporturi. Pentru a asigura o adoptare adecvată a vehiculelor cu emisii zero în parcurile de vehicule ale întreprinderilor, este esențial să se elimine subvențiile care denaturează piața acordate vehiculelor alimentate cu combustibili fosili.

Comisia a început să lucreze la o **propunere legislativă privind decarbonizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor**, cu scopul de a stabili măsuri de sprijinire a adoptării vehiculelor cu emisii zero de către cumpărătorii persoane juridice, fără a impune o sarcină inutilă IMM-urilor și ținând seama de anumite criterii, printre altele, privind durabilitatea și reziliența. Pentru a crea o dinamică favorabilă cât mai repede posibil, Comisia publică, împreună cu prezentul plan de acțiune, o **Comunicare privind decarbonizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor**, care prezintă măsurile pe care autoritățile naționale, regionale și municipale le pot lua deja pentru a accelera adoptarea vehiculelor cu emisii zero.

Expeditorii joacă un rol important în accelerarea adoptării vehiculelor grele cu emisii zero. Ca parte a activității privind parcurile de vehicule ale întreprinderilor, Comisia va analiza, de asemenea, posibilitatea introducerii unor măsuri de accelerare a adoptării camioanelor europene cu emisii zero.

### *Accelerarea adoptării vehiculelor grele cu emisii zero*

În lunile următoare, Comisia va adopta o **modificare specifică a Directivei Eurovinieta în vederea prelungirii dincolo de 31 decembrie 2025 a termenului** pentru scutirea integrală de la plata taxelor rutiere pentru vehiculele grele cu emisii zero.

Competitivitatea și investițiile în camioane cu emisii zero și în decarbonizarea transportului rutier pot fi stimulate în continuare prin încheierea rapidă a negocierilor interinstituționale și adoptarea propunerii de revizuire a Directivei privind greutatea și dimensiunile. Acest lucru ar **asigura paritatea sarcinii utile cu cea a vehiculelor diesel**. În plus, sunt propuse mai multe măsuri<sup>3</sup> pentru a stimula investițiile în remorci eficiente prin **variații favorabile ale taxelor rutiere**.

În cele din urmă, postechiparea vehiculelor grele convenționale, în special a autobuzelor, cu un grup motopropulsor electric poate reprezenta o contribuție eficientă din punctul de vedere al costurilor la decarbonizarea parcului auto. Comisia va sprijini **elaborarea unui regulament în cadrul CEE-ONU** privind armonizarea omologării de tip a acestor vehicule modernizate la nivel mondial.

De asemenea, Comisia explorează posibilitatea introducerii unor măsuri de sprijinire a adoptării **autobuzelor nepoluante fabricate în Europa**, inclusiv prin sprijin oferit pentru conversia parcului de vehicule și a depourilor și o mai bună agregare a cererii sau norme de amortizare pentru municipalitățile locale.

---

<sup>3</sup> COM(2023)189, Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 1999/62/CE, a Directivei 1999/37/CE a Consiliului și a Directivei (UE) 2019/520 în ceea ce privește clasa de emisii de CO<sub>2</sub> a vehiculelor grele cu remorci.

## ***O mai bună coordonare a sistemelor de stimulente ale statelor membre pentru achizițiile consumatorilor***

Costul este, în general, unul dintre principalele aspecte pe care clienții îl iau în considerare atunci când vor să achiziționeze un autovehicul nou. În prezent, statele membre au ales abordări diferite pentru a stimula adoptarea vehiculelor cu emisii zero, diferențe constatate chiar și între statele membre cu niveluri similare de maturitate a pieței pentru mobilitate curată. De asemenea, aceste stimulente fac obiectul unor modificări frecvente, fapt care reduce certitudinea pentru consumatori, întreprinderi și investitori. Până în prezent, au fost trase învățăminte importante în ceea ce privește eficacitatea unor astfel de sisteme, permițând o proiectare optimizată a acestora și sprijinirea unei producții europene mai durabile din punctul de vedere al mediului și mai reziliente din punct de vedere strategic. Este nevoie de o abordare mai coordonată la nivel european. Comisia va începe să colaboreze fără întârziere cu **statele membre** pentru a face schimb de bune practici și de lecții învățate cu privire la **sistemele de stimulente** pentru consumatori. Această colaborare va permite identificarea unui set de instrumente cu opțiuni de sisteme de stimulente concepute pentru a fi eficiente din punct de vedere economic și sustenabile din punct de vedere fiscal și adaptate la nivelul de maturitate a piețelor în cauză și va analiza căi pentru posibile sisteme de stimulente la nivelul UE. Aceste discuții vor contribui la elaborarea unei **recomandări a Comisiei**, care va identifica, de asemenea, sursele de finanțare ale UE prin intermediul cărora statele membre pot sprijini astfel de stimulente.

### **Acțiuni emblematice:**

Recomandare privind sărăcia din perspectiva transporturilor (T1 2025), care include sisteme de leasing social.

Comunicare (T1 2025) și inițiativă legislativă privind decarbonizarea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor (sfârșitul anului 2025).

### **Alte acțiuni:**

Modificare specifică a Directivei Eurovinieta în vederea prelungirii termenului pentru scutirea integrală de la plata taxelor rutiere pentru vehiculele grele cu emisii zero (T2 2025).

Finalizarea negocierilor interinstituționale pentru revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile.

Recomandare privind stimulentele fiscale și nefiscale pe partea de cerere (2026).

## **Accelerarea implementării infrastructurii de încărcare**

Disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen este una dintre condițiile esențiale pentru adoptarea vehiculelor cu emisii zero; prin urmare, investițiile în infrastructură sunt la fel de importante pentru competitivitatea sectorului european al autovehiculelor. Cu toate acestea, nivelul de instalare a infrastructurii de reîncărcare diferă considerabil în statele membre și în regiunile acestora. Această situație trebuie să se schimbe.

## **Respectarea legislației existente**

Comisia va **pune la dispoziția statelor membre asistență tehnică specifică** prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic în vederea punerii în aplicare a acțiunilor prevăzute în Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIR) și în Directiva privind performanța energetică a clădirilor (EPBD).

Mecanismul dedicat infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIF) s-a dovedit a fi un instrument eficace și eficient de sprijinire a instalării infrastructurii de reîncărcare și de realimentare cu hidrogen. În cadrul acestui mecanism vor fi deja puse la dispoziție 570 de milioane EUR pentru proiecte de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în 2025 și 2026, cu un accent deosebit pe vehiculele grele.

În **Planul de investiții pentru transporturi durabile**, care urmează să fie adoptat în cursul anului 2025, Comisia va face propuneri suplimentare de acțiuni pentru eliminarea barierelor din calea extinderii finanțării pentru infrastructura de reîncărcare.

### *Accesul la rețea*

Întârzierile în ceea ce privește racordările la rețea reprezintă adesea un blocaj major pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare, în special a parcurilor publice de reîncărcare mai mari și a încărcătoarelor de mare putere necesare pentru vehiculele grele. Mai multe acțiuni prioritare privind accesul la rețea sunt deja întreprinse sau planificate în cadrul Planului de acțiune al UE pentru rețele (inclusiv asigurarea unui nivel mai mare de transparență în ceea ce privește capacitatea de găzduire a rețelei și sprijinirea operatorilor de rețele în anticiparea cererii de încărcare), precum și în Pachetul privind rețelele europene și în Planul de acțiune privind electrificarea anunțate pentru T1 2026.

Comisia va **publica în curând orientări și recomandări adresate statelor membre cu privire la reducerea timpului de așteptare pentru racordările la rețele ale punctelor de reîncărcare și tratamentul prioritar al acestora**, pe baza celor mai bune practici din statele membre. De asemenea, Comisia recomandă ca **statele membre să considere stațiile de încărcare, racordarea acestora la rețea, rețeaua însăși și activele de stocare ca fiind de interes public superior în contextul procedurilor de autorizare**. Comisia va evalua dacă această prezumție ar trebui să devină obligatorie. Statele membre ar trebui să acorde prioritate proiectelor benefice pentru tranziția către o energie curată și eficiența sistemului energetic, inclusiv a punctelor de încărcare.

Comisia va **publica, până în vara anului 2025, principii directe privind condițiile în care ar trebui realizate investițiile anticipative în proiecte de rețele**. Acest lucru va permite anticiparea nevoilor viitoare ale infrastructurii de reîncărcare în planificarea rețelilor.

Directiva privind energia din surse regenerabile le oferă deja statelor membre posibilitatea de a planifica zone dedicate pentru rețelele asociate proiectelor privind energia din surse regenerabile, permițând proceduri mai rapide de autorizare și planificare. În acest context, **rețelele legate de domeniile relevante pentru inițiativa privind coridoarele europene de transport curat ar trebui să fie considerate de statele membre drept zone pretabile accelerării proiectelor similare** cu cele proiectate pentru infrastructura asociată planurilor privind energia din surse regenerabile. Comisia va publica recomandări suplimentare cu privire la această chestiune.

## *Infrastructura de reîncărcare a vehiculelor comerciale*

Un domeniu de acțiune esențial este infrastructura de reîncărcare pentru vehiculele grele, în depouri și de-a lungul principalelor coridoare rutiere. Investițiile în infrastructură vor accelera adoptarea vehiculelor grele nepoluante și de către clienții de transport de marfă.

Comisia va colabora cu statele membre la o **inițiativă privind coridoarele europene de transport curat** care va accelera instalarea de facilități de încărcare pentru vehiculele grele de-a lungul principalelor coridoare logistice din rețeaua TEN-T ca infrastructură critică, inclusiv în nodurile urbane conexe și în terminalele lor multimodale de marfă. Această inițiativă se va realiza în cadrul instrumentului de coordonare a competitivității, care a fost prezentat în Busola pentru competitivitate<sup>4</sup>, și se va axa pe simplificarea procedurilor de autorizare, pe mobilizarea finanțării pentru a reduce riscurile investițiilor și pe corelarea cu dispozițiile privind domeniile prioritare de rețea specifice în temeiul Directivei privind energia din surse regenerabile. Se așteaptă ca primele rezultate să fie obținute în 2025. Comisia va explora, de asemenea, modalități de **accelerare a autorizării în afara rețelei** pentru stațiile de reîncărcare pentru vehiculele grele, de exemplu prin modificarea reglementărilor privind amplasarea, pentru a sprijini în mod explicit încărcarea vehiculelor grele de-a lungul coridoarelor TEN-T. De asemenea, este important să se identifice tipul adecvat de sprijin oferit operatorilor de depouri și de puncte de încărcare publice pentru instalarea unor soluții de stocare locală a energiei electrice, de exemplu finanțare sau asistență tehnică.

## *Încărcarea inteligentă și bidirecțională*

Odată cu dezvoltarea surselor regenerabile de energie și cu electrificarea sporită a utilizărilor finale, nevoile de flexibilitate vor crește substanțial. Încărcarea inteligentă și bidirecțională poate contribui la reducerea sarcinii asupra rețelei și poate sprijini integrarea eficientă a vehiculelor electrice în sistemul energetic, reducând în același timp costurile energiei suportate de utilizatorii de vehicule.

**Prin urmare, statele membre ar trebui să instituie un cadru favorabil pentru încărcarea inteligentă și bidirecțională.** Directiva privind organizarea pieței energiei electrice le oferă deja statelor membre un set de instrumente pentru a sprijini încărcarea inteligentă și bidirecțională. Acestea ar trebui să se asigure că operatorii de sisteme de distribuție oferă tarife de rețea echitabile și evită dubla impozitare a energiei stocate, inclusiv în bateriile vehiculelor electrice. La un nivel mai general, prin impozitarea adecvată a energiei electrice, statele membre pot crea argumente economice în favoarea încărcării bidirecționale. **Comisia va facilita schimbul de bune practici între statele membre și va elabora un nou cod de rețea privind consumul dispacherizabil (T1 2026)**, care va asigura participarea deplină pe piață a diferitelor servicii de flexibilitate, inclusiv încărcarea bidirecțională.

În plus, Comisia va evalua nevoile de pregătire a vehiculelor electrice pentru încărcarea inteligentă și bidirecțională în contextul omologării de tip. Comisia va lansa un spațiu de testare în materie de reglementare pentru proiectele-pilot V2G pentru a aborda provocările în materie de reglementare, tehnice și de piață înainte de implementarea pe scară largă.

---

<sup>4</sup> Instrumentul de coordonare a competitivității va asigura coordonarea investițiilor și a politicilor în materie de competitivitate la nivelul UE și la nivel național și elaborarea de proiecte-pilot transfrontaliere în domenii-cheie selectate, care au o valoare adăugată clară pentru competitivitatea UE.



**Acțiuni emblematiche:**

Inițiativa privind coridoarele europene de transport curat (T3 2025).

Alocarea a 570 de milioane EUR în cadrul Mecanismului dedicat infrastructurii pentru combustibili alternativi în 2025 și 2026.

Orientări și recomandare a Comisiei privind scurtarea procedurilor de racordare la rețea și stabilirea priorităților în ceea ce privește racordare la rețea.

Principii directoare privind investițiile anticipative în rețele (T2 2025).

**Alte acțiuni:**

Sprijin acordat statelor membre prin Instrumentul de sprijin tehnic pentru punerea în aplicare a acțiunilor prevăzute în AFIR și EPBD.

Sprijinirea statelor membre în instituirea unor cadre favorabile pentru încărcarea inteligentă/bidirecțională și facilitarea schimbului de bune practici.

***Mobilizarea finanțării private***

După cum s-a anunțat în Pactul pentru o industrie curată, în cadrul **InvestEU** vor fi mobilizate investiții suplimentare în valoare de aproximativ 50 de miliarde EUR pentru a sprijini principalele politici ale UE, Grupul BEI jucând un rol important în acest demers. Acestea ar putea include sprijin suplimentar pentru tehnologiile curate și mobilitatea curată, inclusiv în beneficiul industriei autovehiculelor de-a lungul întregului lanț valoric, pentru a contribui la sporirea investițiilor la scară largă necesare sau pentru consolidarea argumentelor în favoarea realizării acestor investiții.

***Consolidarea încrederii consumatorilor***

În 2026, Comisia va revizui **Directiva privind etichetarea autovehiculelor**, după o evaluare care urmează să fie publicată în prima jumătate a anului 2025, pentru a sprijini consumatorii să facă alegeri durabile și pentru a contribui la obiectivul de creștere a utilizării vehiculelor cu emisii zero. Acest lucru se poate realiza, de exemplu, prin includerea de **informații cu privire la conținutul de carbon al principalelor materiale utilizate în vehicul**.

Trebuie menționat faptul că, în funcție de țară, 75 %-90 % dintre consumatori achiziționează numai vehicule de ocazie. În ceea ce privește vehiculele de ocazie cu emisii zero, consumatorii au preocupări legate de **starea și posibilitatea de reparare a bateriei**. **Pentru a spori încrederea consumatorilor în vehiculele electrice cu baterii, Comisia va evalua problema mai amplă a posibilității de reparare a bateriilor și va lua măsuri de reglementare** pentru a asigura accesul la informațiile privind starea bateriei din pașaportul pentru baterie și accesul la informațiile privind repararea și întreținerea bateriei.

***Consolidarea capacității de utilizare a infrastructurii de reîncărcare***

Este important să se ofere consumatorilor posibilitatea de a compara în mod transparent prețurile de încărcare și ca aceștia să aibă acces la informații complete cu privire la infrastructura disponibilă. În prezent, acest lucru poate fi în continuare dificil, iar prețurile de încărcare pot varia substanțial de la un punct de reîncărcare la altul. AFIR prevede deja obligația ca operatorii punctelor de reîncărcare să asigure gratuit schimbul de date relevante. **În cadrul revizuirii AFIR din 2026, Comisia va analiza opțiunile de sporire a transparenței prețurilor la punctele de reîncărcare accesibile publicului**, ținând seama de evoluțiile relevante ale pieței.



**Acțiuni emblematiche:**

Adoptarea până în T3 2026 a unei măsuri de reglementare pentru a asigura accesul la informațiile privind starea bateriei din pașaportul pentru baterie.

Adoptarea până în T3 2025 a unei măsuri de reglementare pentru a asigura accesul la informațiile privind repararea și întreținerea bateriei.

Revizuirea AFIR în 2026 pentru a evalua opțiunile de sporire a transparenței prețurilor la punctele de reîncărcare accesibile publicului.

**Alte acțiuni:**

Revizuirea în 2026 a Directivei privind etichetarea autovehiculelor, pentru a asigura o mai bună informare a consumatorilor.

### 2.3 Competitivitate și reziliența lanțului de aprovizionare

Industria europeană a autovehiculelor riscă să piardă cote de piață semnificative din cauza competitivității sale reduse în ceea ce privește tehnologia și capacitățile de producție a vehiculelor cu emisii zero, precum și din cauza unui decalaj semnificativ în ceea ce privește costurile componentelor esențiale, în special ale bateriilor. Bateriile, care reprezintă 30 %-40 % din valoarea adăugată a unui autoturism electric tipic, reprezintă un important câmp de luptă pentru ocuparea forței de muncă și crearea de valoare în viitor. Europa are nevoie de un lanț intern de producție și de aprovizionare cu celule de baterii competitiv din punctul de vedere al costurilor, inclusiv pentru a se pregăti în cazul unor șocuri și crize de aprovizionare și pentru a-și proteja suveranitatea economică. Acesta ar acoperi o mare parte a aprovizionării cu celule de baterii și a valorii adăugate europene de-a lungul lanțului de aprovizionare, inclusiv a capacităților UE de producție a materialelor active anodice, a materialelor active catodice și a precursorilor acestora, precum și a altor componente relevante ale bateriilor. Sunt necesare, de asemenea, investiții din partea actorilor europeni în operațiuni de minerit și rafinare a materialelor pentru baterii în Europa sau în afara ei. Obiectivul pentru 2030 este de a obține o valoare adăugată europeană de peste 50 % de-a lungul lanțului valoric.

#### **Fabricarea bateriilor – pachetul de stimulare a producției de baterii**

Pentru a asigura competitivitatea pe termen scurt a costurilor celulelor și componentelor produse pe plan intern, acest plan de acțiune prezintă un pachet de stimulare a producției de baterii. Finanțarea este o componentă importantă a acestui pachet. Comisia a anunțat deja alocarea a până la 3 miliarde EUR din **Fondul pentru inovare** pentru producția de baterii pentru vehicule electrice. Prima cerere de propuneri, în valoare de 1 miliard EUR, a fost lansată la 3 decembrie 2024. Sectorul beneficiază, de asemenea, de o sumă suplimentară de 200 de milioane EUR acordată în cadrul InvestEU din Fondul pentru inovare. Aceasta va sprijini proiecte inovatoare de-a lungul lanțului valoric european al producției de baterii, pentru a aborda provocările legate de finanțare prin facilitarea unor operațiuni suplimentare de finanțare de risc ale Grupului BEI în perioada 2025-2027. Comisia va pune la dispoziție 1,8 miliarde EUR în următorii doi ani pentru sprijinirea întreprinderilor producătoare de baterii din UE prin mobilizarea de resurse din Fondul pentru inovare. Comisia va analiza posibilitățile de finanțare a extinderii liniilor de producție europene în acest context.

Comisia va analiza posibilitatea acordării de **sprijin direct din partea UE întreprinderilor care produc baterii în UE**. Sprijinul UE ar putea fi combinat cu ajutorul de stat. În acest context, Comisia lucrează la un nou cadru privind ajutoarele de stat pentru o industrie curată, care va simplifica normele privind ajutoarele de stat, în special pentru a asigura o capacitate suficientă de

producție a echipamentelor din domeniul tehnologiilor curate în Europa, inclusiv a bateriilor și a principalelor componente ale acestora. În prezent, Comisia organizează consultări cu statele membre și părțile interesate în vederea elaborării unui proiect al acestui cadru.

Pentru a spori valoarea adăugată europeană, **ar putea fi acordat sprijin actorilor externi care au încheiat parteneriate cu întreprinderile europene** prin care se asigură schimbul de competențe, cunoștințe, expertiză tehnică și tehnologie, precum și o valoare adăugată suficientă pentru UE.

Atunci când se instituie astfel de instrumente de finanțare, **vor fi luate în considerare criteriile nelegate de preț, cum ar fi cerințele în materie de reziliență, atât pentru finanțarea din partea UE, cât și pentru finanțarea din partea statelor membre.**

**Cerințele privind conținutul european pentru celulele și componentele de baterii pentru vehiculele electrice vândute în UE** vor fi abordate în legislația viitoare, inclusiv în Actul legislativ privind accelerarea decarbonizării industriale și în Actul legislativ privind economia circulară, în conformitate cu angajamentele juridice internaționale ale Uniunii. Aceste cerințe vor reflecta curba de creștere treptată preconizată a capacității de producție internă.

Noul cadru privind ajutoarele de stat va oferi statelor membre posibilitatea de a încuraja în continuare investitorii privați prin reducerea riscurilor investițiilor în portofoliile de proiecte. Statele membre pot introduce, de asemenea, stimulente fiscale sub forma amortizării accelerate, inclusiv a cheltuielilor imediate, pentru achiziționarea de echipamente din domeniul tehnologiilor curate necesare pentru tranziția către o economie cu zero emisii nete.

Comisia va explora modalități practice suplimentare de sprijinire a producției europene de baterii în faza critică de extindere, inclusiv prin furnizarea, la cerere, de orientări cu privire la posibilitățile de cooperare mai strânsă între actorii din industria bateriilor în conformitate cu normele UE în materie de concurență. Comisia va evalua modul și măsura în care intervențiile în materie de standardizare, în special în ceea ce privește proiectarea bateriilor, ar putea fi benefice pentru ecosistemul european al bateriilor în vederea realizării de economii de scară. De asemenea, Comisia va oferi cât mai curând posibil informații clare cu privire la o metodă simplă de calcul pentru amprenta de carbon a bateriilor.

### **Materii prime și materiale rafinate pentru baterii**

Actorii europeni din sectorul autovehiculelor au nevoie de un acces fiabil și sigur la materii prime și materiale rafinate la prețuri scăzute. În același timp, valoarea adăugată a acestor activități trebuie să fie localizată în Europa.

Prin intermediul Actului privind materiile prime critice (CRMA), Comisia va prezenta, în martie 2025, o listă de proiecte strategice care acoperă, în primul rând, producția de materii prime pentru baterii în toate etapele lanțului valoric. Aceste proiecte vor beneficia de proceduri de autorizare simplificate, iar accesul la finanțare și acordurile de achiziție vor fi facilitate. În paralel, prin intermediul celor 14 parteneriate strategice privind materiile prime, de la Chile până la Republica Democratică Congo, Comisia sprijină investițiile comune de-a lungul lanțului valoric al materiilor prime critice<sup>5</sup>. Comisia lansează primele cereri de propuneri în 2025 în cadrul

---

<sup>5</sup> De exemplu, în cadrul parteneriatului nostru strategic UE-Canada au fost asigurate investiții care se consolidează reciproc în valoare de aproximativ 10 miliarde EUR între UE și Canada de-a lungul lanțului de aprovizionare cu baterii.

platformei de agregare a cererii și ofertei pentru unele materii prime critice. Acest lucru va spori disponibilitatea materiilor prime critice și transparența pieței.

Trebuie însă să depunem mai multe eforturi. În Pactul pentru o industrie curată, Comisia a anunțat lansarea, în 2026, a unui Centru pentru materii prime critice în vederea agregării cererii și ofertei. În plus, Comisia Europeană este pregătită să faciliteze **investițiile comune ale sectorului privat în lanțul valoric din amonte**, permițându-le actorilor participanți din sectorul autovehiculelor să beneficieze de pe urma reducerii semnificative a riscurilor și a aprovizionării cu materiale cu costuri mai mici.

Aplicarea unor **proceduri de autorizare simplificate pentru proiectele ce vizează materiile prime și materialele rafinate pentru baterii ar trebui extinsă** dincolo de proiectele strategice deja identificate. Ca atare, Comisia încurajează statele membre și autoritățile regionale să aplice proceduri simplificate pentru toate proiectele interne de-a lungul lanțului de aprovizionare cu materii prime pentru baterii.

Comisia va analiza în ce măsură ar fi util un sprijin suplimentar pentru întreprinderile interne de rafinare și prelucrare a materialelor pentru baterii (de exemplu, în aval de carbonatul de litiu). Comisia va depune eforturi pentru a mobiliza instituțiile financiare publice pentru a oferi garanții și a reduce riscurile asociate acordurilor de achiziție și altor contracte pe termen lung de-a lungul lanțului de aprovizionare cu materiale pentru baterii.

### **Stimularea circularității lanțului de aprovizionare al autovehiculelor**

Tranziția către economia circulară este esențială pentru a reduce dependența de materii prime și pentru a spori autonomia strategică și reziliența lanțului de aprovizionare al autovehiculelor, inclusiv a ecosistemului european al bateriilor. Regulamentul privind bateriile oferă un cadru în acest sens. Cu toate acestea, este necesară o consolidare a argumentelor economice privind un lanț valoric cuprinzător al reciclării. Este nevoie de investiții semnificative atât în capacitățile de pretratare, cât și în cele post-tratare, este necesară dezvoltarea de tehnologii de reciclare mai avansate și ar trebui asigurată disponibilitatea materiilor prime pentru reciclare (și anume deșeuri de baterii și deșeuri metalice de înaltă calitate). În acest scop, Comisia va **analiza posibilitatea acordării de sprijin financiar pentru vehiculele scoase din uz și pentru instalațiile de reciclare a bateriilor**.

**Comisia va explora acțiuni suplimentare de consolidare a cooperării industriale în ceea ce privește reciclarea materiilor prime**, în conformitate cu normele UE în materie de concurență. În acest scop, Comisia va lansa în curând un exercițiu de informare pentru a colecta contribuții de la participanții la piață.

Pentru a proteja mediul de deșeurile periculoase, Comisia adoptă, împreună cu prezentul plan de acțiune, o decizie în temeiul Directivei-cadru privind deșeurile, care clarifică faptul că, atunci când devine deșeu, masa neagră trebuie clasificată drept deșeu periculos. Acest lucru va asigura un **control îmbunătățit al transporturilor de masă neagră și, în special, interzicerea exportului acesteia în țări care nu sunt membre ale OCDE**. Îmbunătățirea accesului la masa neagră va stimula, de asemenea, reciclarea bateriilor. Vor fi luate în considerare măsuri suplimentare pentru facilitarea transporturilor în interiorul UE și pentru impunerea de restricții suplimentare la export.

Nu în ultimul rând, o finalizare rapidă a **procesului de codecizie referitor la Regulamentul privind vehiculele scoase din uz va stimula circularitatea în industria autovehiculelor și va**

îmbunătăți disponibilitatea materialelor secundare și a pieselor de schimb uzate la prețuri accesibile.

### **Promovarea producției europene de componente**

Pentru a stimula producția europeană de componente esențiale pentru vehicule, orice sprijin public acordat industriei autovehiculelor va fi condiționat de respectarea criteriilor de reziliență și durabilitate care urmează să fie propuse în temeiul Actului legislativ privind accelerarea decarbonizării industriale în T4 2025. Comisia va analiza, de asemenea, dacă aceste criterii ar putea fi aplicate și în cazul achizițiilor private. O astfel de abordare este esențială și având în vedere cererea tot mai mare de componente pentru vehicule din sectorul apărării, unde aprovizionarea stabilă și sigură cu piese critice este vitală. De asemenea, creșterea producției europene de componente pentru vehicule ar trebui să reducă riscul unor potențiale vulnerabilități în materie de securitate, asigurând integritatea sistemelor critice. Din motive de securitate economică, acest lucru va fi important și în ceea ce privește componentele grupului motopropulsor electric, precum și alte componente-cheie pentru vehiculele conectate și automatizate.

**Acțiuni emblematiche:**

Pachet cuprinzător de stimulare a producției de baterii: sprijin prin Fondul pentru inovare pentru producția de baterii, explorarea posibilității de acordare de sprijin direct din partea UE întreprinderilor care produc baterii în UE, eventual combinat cu ajutoare de stat, criterii nelegate de preț, cerințe privind conținutul european, în conformitate cu angajamentele juridice internaționale ale Uniunii.

Facilitarea investițiilor comune ale sectorului privat în lanțul valoric din amonte.

**Alte acțiuni:**

Finalizarea rapidă a procesului de codecizie referitor la Regulamentul privind vehiculele scoase din uz.

Analizarea posibilității de acordare de sprijin financiar pentru vehiculele scoase din uz și pentru instalațiile de reciclare a bateriilor.

Sprijin suplimentar pentru stimularea reciclării.

Criterii de reziliență și durabilitate pentru componentele-cheie ale vehiculului.

## 2.4 Competențe și dimensiunea socială

Modificările recente ale producției și ale cererii în economia mondială, precum și șocurile economice și riscurile și incertitudinile geopolitice au avut un impact semnificativ asupra ocupării forței de muncă în sectorul autovehiculelor din UE. Se preconizează pierderi suplimentare de locuri de muncă în următorii ani. În plus, deficitul de competențe și necorelarea competențelor în industria autovehiculelor reprezintă o preocupare majoră, alături de îmbătrânirea forței de muncă și de nevoia urgentă de a forma și de a atrage noi profiluri de lucrători cu competențe adecvate. Partenerii sociali joacă un rol central în anticiparea și gestionarea schimbărilor, iar contractele colective de muncă pot oferi soluții la consecințele sociale și asupra ocupării forței de muncă ale provocărilor cu care se confruntă sectorul autovehiculelor.

În prezent, există mai multe inițiative la nivelul UE care pot aborda aceste aspecte, în special finanțarea din Fondul social european Plus (FSE+) și din Fondul european de ajustare la globalizare (FEG). Inițiativele privind dezvoltarea competențelor, cum ar fi Pactul privind competențele și Alianța pentru competențe în domeniul autovehiculelor, pregătesc lucrătorii pe parcursul tranzițiilor profunde în curs. Trebuie însă să depunem mai multe eforturi.

Comisia va înființa un **Observator european al tranziției echitabile** pentru a elabora și a colecta date relevante, inclusiv pentru a proiecta tendințele în materie de ocupare a forței de muncă de-a lungul lanțului valoric european al autovehiculelor și la nivel sectorial și regional. Împreună cu datele privind structura demografică a forței de muncă, acest lucru va permite identificarea viitoarelor „zone fierbinți” preconizate din punct de vedere al dislocărilor de forță de muncă și vor sta la baza unor intervenții orientate spre viitor pentru abordarea acestora.

Pentru a asigura un sprijin mai bun lucrătorilor afectați de aceste tranziții, Comisia va propune, în primăvara anului 2025, o **modificare specifică a Regulamentului privind FEG pentru o aplicare mai rapidă și la o scară cât mai mare a acestuia**. Domeniul de aplicare al FEG va fi extins pentru a sprijini întreprinderile în procesele de restructurare și a proteja angajații împotriva riscului de șomaj. Acest lucru poate asigura o mobilizare mai rapidă a fondurilor disponibile. În

paralel, Comisia pregătește, în consultare cu partenerii sociali, o foaie de parcurs privind locurile de muncă de calitate, care urmează să fie publicată spre sfârșitul anului.

Pentru a ajuta statele membre și partenerii de la nivel sectorial să valorifice și mai bine oportunitățile oferite de FSE+, Comisia va colabora în mod activ cu partenerii sociali și cu statele membre pentru a atrage atenția asupra oportunităților oferite de FSE+ și pentru a aduce toți actorii laolaltă. Aceasta va include acordarea de sprijin lucrătorilor care caută oportunități de angajare în alte domenii decât sectorul autovehiculelor și care doresc să se recalifice. În plus, evaluarea la jumătatea perioadei a FSE+ va fi utilizată pentru a încuraja statele membre să reprogrameze mai mulți bani pentru sectorul autovehiculelor, inclusiv printr-o posibilă modificare a Regulamentului FSE+.

Aliniat la Uniunea competențelor, **cadrul pentru inițiativele sectoriale în materie de competențe din industriile strategice legate de Pactul pentru o industrie curată va fi consolidat.** În 2026, va fi pus la dispoziție un sprijin specific prin granturi Erasmus+ în valoare de până la 90 de milioane EUR pentru parteneriatele relevante la scară largă în materie de competențe, inclusiv pentru Parteneriatul la scară largă în materie de competențe în domeniul autovehiculelor din cadrul Pactului privind competențele.

#### **Acțiuni emblematiche:**

Observatorul european al tranziției echitabile.

Modificări juridice ale regulamentelor FEG și FSE+.

### **2.5 Îmbunătățirea accesului nostru pe piață, asigurarea unor condiții de concurență echitabile și garantarea securității noastre economice**

Industria autovehiculelor este o afacere globală. Exporturile, importurile și investițiile joacă un rol esențial pentru competitivitatea industriei UE. Accesul pe piețele externe, asigurarea unor condiții de concurență echitabile în raport cu concurenții de pe alte continente și un mediu de afaceri și de reglementare adecvat scopului sunt esențiale pentru succesul acestei industrii. În acest scop, UE va întreprinde mai multe acțiuni prioritare specifice sectorului autovehiculelor.

#### **Diversificarea surselor de aprovizionare, asigurarea accesului la piețele țărilor terțe și consolidarea securității economice**

Comisia este hotărâtă să își continue acordurile de liber schimb și parteneriatele internaționale reciproc avantajoase pentru a-și îmbunătăți accesul pe piață și oportunitățile de aprovizionare, în special în ceea ce privește materialele critice pentru industria europeană a autovehiculelor. Comisia va evalua eficacitatea disciplinelor relevante pentru sectorul autovehiculelor în cadrul acordurilor comerciale și, după caz, va colabora cu partenerii săi comerciali pentru a promova în continuare convergența în materie de reglementare pe baza standardelor internaționale. Comisia va utiliza toate opțiunile, împreună cu părțile interesate, pentru a sprijini mai bine sectorul prin alte forme de implicare, cum ar fi acordurile de recunoaștere reciprocă, parteneriatele strategice privind materiile prime critice sau parteneriatele pentru comerț și investiții curate. Astfel cum se recomandă în raportul Draghi, Comisia va continua să promoveze armonizarea reglementărilor tehnice privind autovehiculele la nivel mondial (CEE-ONU) și în acordurile comerciale bilaterale.

#### **Pachetul pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile**

Comisia va continua să sprijine crearea unor condiții de concurență echitabile prin intermediul unui set consolidat de instrumente, constând în următoarele elemente.

### ***Reguli de origine***

Regulile de origine preferențiale stabilesc condițiile în care produsele pot beneficia de taxe vamale zero sau reduse în cadrul acordurilor comerciale și al regimurilor preferențiale autonome. Acestea urmăresc să stabilească un echilibru între obiectivele de export și de import, care vor fi analizate și pe baza sistemului cumulativ aplicat lanțului de aprovizionare. Comisia va colabora cu industria și cu statele membre în ceea ce privește **abordarea aplicată regulilor de origine preferențiale** pentru a se asigura că acestea contribuie și sprijină competitivitatea pe termen lung a sectorului autovehiculelor din UE.

Comisia va analiza oportunitatea definirii unor **reguli de origine specifice în cadrul măsurilor de apărare comercială** pentru ecosistemul vehiculelor electrice ca instrument de descurajare a actorilor implicați în practici neloiale de a înființa instalații în țările terțe și, în special, în țările care beneficiază de acces preferențial pe piața UE.

### ***Instrumente de apărare comercială***

Comisia a instituit taxe compensatorii împotriva importurilor de vehicule electrice din China pentru a aborda practicile comerciale neloiale și rămâne pregătită să lanseze o anchetă antieludare în cazul în care primește suficiente dovezi ale unor practici de eludare care subminează eficacitatea măsurii. În plus, Comisia rămâne deschisă să își continue colaborarea cu producătorii individuali în ceea ce privește angajamentele de preț pentru măsurile compensatorii privind vehiculele electrice cu baterii din China, în conformitate cu regulamentul antisubvenție de bază.

De asemenea, Comisia se angajează să utilizeze **instrumentele de apărare comercială și Regulamentul privind subvențiile străine** pentru a investiga practicile neloiale în amonte lanțului de aprovizionare, inclusiv în segmentul bateriilor și al pieselor, dacă este necesar.

### ***Consolidarea contribuției investițiilor străine la competitivitatea europeană***

Comisia va depune eforturi pentru a se asigura că investițiile străine din sectorul autovehiculelor contribuie mai bine la competitivitatea pe termen lung a industriei UE, la avantajul tehnologic și la reziliența economică a acesteia, precum și la crearea de locuri de muncă de calitate în UE. În consecință, **Comisia, în cooperare cu statele membre și cu industria, va propune condiții pentru a spori valoarea adăugată pentru UE a investițiilor străine în sectorul autovehiculelor.** Aceste condiții ar putea include, de exemplu, cerințe privind întreprinderile comune, cerințe privind conducerea de nivel superior, facilitarea acordurilor care sprijină nevoile industriei UE (cum ar fi servicii de achiziție sau de licență și contracte de redevență cu parteneri străini), acordarea de licențe pentru tehnologie sau proprietate intelectuală, angajamente privind aprovizionarea cu factori de producție critici. Unul din domeniile prioritare în acest sens va fi lanțul de aprovizionare cu baterii.

Deși activitatea cu privire la investițiile străine este în curs, Comisia și statele membre se vor asigura că investițiile străine directe sunt utilizate pentru a crea valoare adăugată în Europa, în special atunci când este prezentă finanțarea publică, și vor stabili condiții clare care să contribuie la eliminarea decalajului în ceea ce privește cunoștințele specializate și expertiza în materie de

producție, inclusiv prin mecanisme eficiente de transfer de proprietate intelectuală și de competențe, precum și prin recrutarea de personal din UE și prin lanțuri de aprovizionare locale.

### **Pachetul de simplificare**

Cadrul de reglementare existent oferă previzibilitate și contribuie la atingerea obiectivelor noastre comune de politică publică, însă nu ar trebui să impună sarcini și costuri nejustificate industriei, în special IMM-urilor din lanțul de aprovizionare și de pe piața serviciilor post-vânzare. În contextul agendei de simplificare a reglementărilor, Comisia, după consultarea cu părțile interesate, va lua măsuri în direcția dezvoltării unui **pachet de simplificare a reglementărilor pentru industria autovehiculelor**, prin îmbunătățirea coerenței și a consecvenței între diferitele cerințe de reglementare. În plus, atunci când prezintă noi propuneri legislative, Comisia se angajează să acorde industriei suficient timp pentru a transpune aceste noi cerințe de reglementare pentru autovehicule în procesul de dezvoltare a produselor. O evaluare a regulamentului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor (și anume legislația privind omologarea de tip), care va fi efectuată în 2026, va pune un accent deosebit pe potențialul de simplificare.

Punerea în aplicare a cadrului de reglementare pentru autovehicule este importantă pentru a asigura condiții de concurență echitabile și pentru a evita eludarea normelor UE aplicabile la toate nivelurile. Aceasta este în primul rând o responsabilitate a autorităților naționale de omologare de tip, însă Comisia va colabora cu statele membre pentru a aborda eventualele lacune ale cadrului de reglementare, de exemplu, în ceea ce privește sistemele de omologare individuală a vehiculelor.

#### **Acțiuni emblematiche:**

Explorarea condițiilor de aplicat investițiilor străine în sectorul autovehiculelor, inclusiv atunci când este prezentă finanțarea publică.

Simplificarea reglementărilor.

#### **Alte acțiuni:**

Continuarea negocierilor privind acordurile de liber schimb și parteneriatele internaționale reciproc avantajoase pentru a îmbunătăți accesul pe piață și oportunitățile de aprovizionare pentru industria autovehiculelor din UE.

Dezvoltarea în continuare a cooperării prin parteneriate pentru comerț și investiții curate și parteneriate strategice, în vederea îmbunătățirii accesului la minereurile pentru baterii.

Colaborarea cu industria și statele membre în ceea ce privește abordarea regulilor de origine preferențiale în contextul acordurilor de liber schimb.

Analizarea oportunității definerii unor reguli de origine specifice în cadrul măsurilor de apărare comercială pentru ecosistemul vehiculelor electrice.

Monitorizarea aplicării măsurii antisubvenție care vizează importurile de vehicule electrice din China și lansarea unei anchete antieludare atunci când există dovezi ale unor practici de eludare a acestei măsuri.

Utilizarea instrumentelor de apărare comercială și a Regulamentului privind subvențiile străine pentru abordarea practicilor neloiale din segmentul bateriilor și al pieselor, dacă este necesar.

### **3. Concluzie – etapele următoare**

Comisia va informa Parlamentul European și Consiliul cu privire la prezentul plan de acțiune și la acțiunile propuse și le invită să sprijine punerea în aplicare rapidă a modificărilor specifice propuse.

Prezentul plan de acțiune se bazează pe contribuții valoroase colectate de la întreprinderi din sectorul autovehiculelor, asociații de întreprinderi, reprezentanți ai societății civile și cercetători în cursul dialogurilor și al meselor rotunde, precum și al consultării publice deschise<sup>6</sup>. Monitorizarea atentă și punerea rapidă în aplicare a măsurilor propuse sunt deosebit de importante la momentul actual. Comisia va continua să colaboreze cu părțile interesate prin organizarea unor dialoguri periodice, în vederea unui schimb de opinii cu privire la punerea în aplicare a măsurilor pe termen scurt și mediu prezentate în acest plan, precum și pentru a colecta feedback și informații cu privire la evoluțiile recente de pe piață.

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation\\_ro](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_ro).