



2023/2921

28.12.2023

DECYZJA RADY (UE) 2023/2921

z dnia 21 grudnia 2023 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Rady Partnerstwa ustanowionej Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do przejściowych reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (zwana dalej „umową o handlu i współpracy”) została zawarta przez Unię i zatwierdzona decyzją Rady (UE) 2021/689 z dnia 29 kwietnia 2021 r. ⁽¹⁾ i weszła w życie w dniu 1 maja 2021 r.
- (2) Część 2 tytułu I dział pierwszy rozdział 2 umowy o handlu i współpracy oraz załączniki 2–9 do niej zawierają postanowienia dotyczące definicji produktów pochodzących oraz metod współpracy administracyjnej.
- (3) Zgodnie z art. 7 i 68 umowy o handlu i współpracy Rada Partnerstwa może zmieniać rozdział 2 „Reguły pochodzenia” tytułu I „Handel towarami” dział upierwszego w części drugiej „Handel, transport, rybołówstwo i inne uzgodnienia” oraz powiązane załączniki.
- (4) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Rady Partnerstwa, gdyż jej decyzja w odniesieniu do przejściowych reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym będzie wiążąca dla Unii.
- (5) Załącznik 5 do umowy o handlu i współpracy przewiduje stopniowe wejście w życie reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym.
- (6) Sytuacja w obszarze bezpieczeństwa, gospodarki i handlu na świecie – w tym rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie, pandemia COVID-19 i konkurencja ze strony międzynarodowych systemów wsparcia dotacjami – doprowadziły do odroczenia niektórych inwestycji w europejski ekosystem akumulatorów, a także do wolniejszej realizacji istotnych planów inwestycyjnych, które zostały utrzymane pomimo ogólnych warunków. Bezpośrednie skutki tych zewnętrznych wydarzeń, takie jak gwałtowny wzrost kosztów energii i wysokie stopy inflacji, jeszcze bardziej utrudniły rozwój ekosystemu baterii w Unii.
- (7) Ten wolniejszy niż oczekiwano rozwój ekosystemu akumulatorów wzbudził obawy przemysłu unijnego, że europejski wywóz produktów motoryzacyjnych do Zjednoczonego Królestwa nie będzie zgodny z nowymi regułami pochodzenia, co spowoduje nakładanie ceł na ten wywóz, a w konsekwencji utratę konkurencyjności na rynku Zjednoczonego Królestwa.

⁽¹⁾ Decyzja Rady (UE) 2021/689 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, oraz Umowy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sprawie procedur bezpieczeństwa na potrzeby wymiany i ochrony informacji niejawnych (Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 2).

- (8) Należy zatem zapewnić mechanizm pomostowy dla przemysłu w Unii. Mechanizm ten powinien umożliwić przemysłowi akumulatorów dalsze zwiększanie skali i wsparcie silnej bazy produkcyjnej pojazdów z napędem elektrycznym w Unii, która będzie konkurencyjna na arenie międzynarodowej. Dzięki temu unijny wywóz samochodów do Zjednoczonego Królestwa będzie zgodny z regułami pochodzenia określonymi w umowie o handlu i współpracy.
- (9) Mechanizm pomostowy umożliwi dalsze stosowanie obecnych reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym do dnia 31 grudnia 2026 r. Od dnia 1 stycznia 2027 r. zastosowanie będą miały reguły pochodzenia dotyczące poszczególnych produktów określone w załączniku 3 do umowy o handlu i współpracy.
- (10) Celem określonych w umowie o handlu i współpracy reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym jest zachęcenie do inwestowania w zdolności produkcyjne akumulatorów w Unii i w Zjednoczonym Królestwie. Ponowne odroczenie przyszłych reguł nie jest brane pod uwagę. W związku z tym należy wprowadzić ograniczenie możliwości kolejnych zmian reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym.
- (11) Unia jest zdecydowana rozwijać i wzmacniać unijne łańcuchy dostaw oraz ekosystem akumulatorów i pojazdów z napędem elektrycznym. W związku z tym jednorazowemu przedłużeniu obecnych reguł pochodzenia powinno towarzyszyć strategiczne wsparcie przemysłu akumulatorów i aktywniejsza współpraca z tym przemysłem. Istotne jest przede wszystkim, aby unijny przemysł motoryzacyjny zwiększył swoje inwestycje na całym łańcuchu wartości akumulatorów, zawierając umowy odbioru w celu zaspokajania co najmniej 70 % popytu na akumulatory ze źródeł unijnych oraz wzmocnienia zrównoważoności, identyfikowalności i zamkniętego obiegu akumulatorów, zgodnie z obowiązującym dorobkiem prawnym Unii, zwłaszcza z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 ^(*).
- (12) Aby wspomóc szybsze i bardziej racjonalne pod względem kosztów wsparcie produkcji najbardziej zrównoważonych akumulatorów w państwach członkowskich, Rada odnotowuje, że Komisja ustanowi specjalny instrument w ramach funduszu innowacyjnego ^(*). Ten instrument, który zostanie uruchomiony w 2024 r., z pełnym poszanowaniem celów i kryteriów ustanowionych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/856 ^(*), zapewni finansowanie na najbliższe trzy lata w wysokości do 3 mld EUR, przyznawane – potencjalnie w formie stałej premii od pojemności wyprodukowanych akumulatorów – unijnym producentom najbardziej zrównoważonych akumulatorów, co będzie miało istotne skutki uboczne dla całego unijnego łańcucha wartości akumulatorów, w szczególności jego segmentu wyższego szczebla. Mechanizm ten powinien wspierać nakłady inwestycyjne i koszty operacyjne, zgodnie z Traktatami, i być kumulowalny z innymi formami wsparcia otrzymanymi przez kwalifikujące się podmioty. Budżet zaproszeń do składania wniosków, kryteria kwalifikowalności i inne warunki dotyczące tego instrumentu zostaną określone w 2024 r.
- (13) Rada odnotowuje, że Komisja rozszerzy również zakres tego instrumentu, aby umożliwić państwom członkowskim wykorzystanie zasobów ich budżetów krajowych do przyznawania wsparcia projektom mającym znaczenie dla rozwoju zdolności Unii w zakresie zrównoważonej produkcji akumulatorów na ich terytorium, przy jednoczesnym wykorzystaniu ogólnounijnego mechanizmu aukcyjnego w celu zidentyfikowania najbardziej konkurencyjnych projektów. Podejście to pozwoli uniknąć fragmentacji rynku akumulatorów w Unii i zaoszczędzić koszty administracyjne związane z opracowaniem różnych systemów wsparcia przez państwa członkowskie.
- (14) Komisja będzie ściśle monitorować zaangażowanie unijnego przemysłu motoryzacyjnego w rozwój unijnego ekosystemu akumulatorów. W szczególności Komisja będzie prowadzić dialogi z przemysłami motoryzacyjnym i akumulatorowym co pół roku, aby stale oceniać postępy w realizacji głównego celu, jakim jest zaspokojenie co najmniej 70 % popytu na akumulatory ze źródeł unijnych, a także przygotowanie przemysłu, aby spełniał stałe reguły pocho-

^(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L 191 z 28.7.2023, s. 1).

^(*) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

^(*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/856 z dnia 26 lutego 2019 r. uzupełniające dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do działania funduszu innowacyjnego (Dz.U. L 140 z 28.5.2019, s. 6).

dzenia w ramach umowy o handlu i współpracy, które będą miały zastosowanie od 2027 r. Na podstawie ich ocen Komisja rozważy wprowadzenie, w stosownych przypadkach, dodatkowych środków służących większej zgodności z regułami.

- (15) Chociaż decyzja Rady Partnerstwa znosi jeden etap stopniowego wprowadzania bardziej rygorystycznych reguł pochodzenia na podstawie umowy o handlu i współpracy, a tym samym przedłuża obowiązywanie obecnych reguł pochodzenia do końca 2026 r., Unia podtrzymuje swoje zobowiązania w zakresie reguł, które wejdą w życie w 2027 r. W związku z tym decyzja Rady Partnerstwa, która jest przedmiotem niniejszej decyzji, ogranicza zatem możliwość dokonywania kolejnych zmian reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym w drodze kolejnej decyzji Rady Partnerstwa. Komisja będzie stale dokonywać ponownych ocen sytuacji na światowych i europejskich rynkach akumulatorów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Rady Partnerstwa, określono w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 grudnia 2023 r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący
P. NAVARRO RÍOS*

PROJEKT**DECYZJA RADY PARTNERSTWA NR .../2023 USTANOWIONEJ UMOWĄ O HANDLU I WSPÓŁPRACY MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I EUROPEJSKĄ WSPÓLNOTĄ ENERGII ATOMOWEJ, Z JEDNEJ STRONY, A ZJEDNOCZONYM KRÓLESTWEM WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ, Z DRUGIEJ STRONY**

z dnia ...

w odniesieniu do przejściowych reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym

RADA PARTNERSTWA,

uwzględniając Umowę o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w szczególności art. 68 tej umowy i załącznik 5 do niej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Załącznik 5 do umowy o handlu i współpracy przewiduje stopniowe wejście w życie reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym.
- (2) Wyrażono obawy dotyczące wyzwań związanych ze stosowaniem tych reguł w odniesieniu do montażu pojazdów z napędem elektrycznym w Unii Europejskiej i Zjednoczonym Królestwie.
- (3) Należy zatem przedłużyć stosowanie reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym z dnia 31 grudnia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2026 r. Od dnia 1 stycznia 2027 r. zastosowanie będą miały reguły pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym określone w załączniku 3 do umowy o handlu i współpracy.
- (4) Celem określonych w umowie o handlu i współpracy reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym jest zachęcenie do inwestowania w zdolności produkcyjne akumulatorów w Unii Europejskiej i w Zjednoczonym Królestwie. Nie należy brać pod uwagę ponownego odroczenia wejścia w życie nowych reguł. Dlatego planowana zmiana powinna również uniemożliwiać kolejne zmiany reguł pochodzenia dla akumulatorów elektrycznych i pojazdów z napędem elektrycznym do dnia 1 stycznia 2032 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Art. 68 umowy o handlu i współpracy otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 68

Zmiana niniejszego rozdziału i jego załączników

1. Rada Partnerstwa może zmieniać niniejszy rozdział oraz załączniki do niego, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Ust. 1 nie stosuje się do:
 - a) załącznika 5 do niniejszej umowy;
 - b) reguł pochodzenia dotyczących poszczególnych produktów, określonych w załączniku 3 dla produktów wymienionych w załączniku 5, do dnia 1 stycznia 2032 r.; oraz
 - c) niniejszego artykułu, w zakresie, w jakim odnosi się on do załącznika 3 dla produktów wymienionych w załączniku 5 oraz do załącznika 5 do dnia 1 stycznia 2032 r.

Ust. 1 stosuje się jednak w przypadku, gdy reguły pochodzenia dotyczące poszczególnych produktów określone w załączniku 3 dla produktów wymienionych w załączniku 5 lub określone w załączniku 5 zostają zmienione w wyniku aktualizacji Systemu Zharmonizowanego.”.

Artykuł 2

Załącznik 5 do umowy o handlu i współpracy zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w ...

*W imieniu Rady Partnerstwa
Współprzewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK 5

PRZEJŚCIOWE REGUŁY POCHODZENIA DLA AKUMULATORÓW ELEKTRYCZNYCH I POJAZDÓW Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

Przejściowe reguły pochodzenia dla poszczególnych produktów mające zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy do dnia 31 grudnia 2026 r.

W odniesieniu do produktów wymienionych w kolumnie 1 poniżej regułę pochodzenia określoną w kolumnie 2 stosuje się przez okres od wejścia w życie niniejszej Umowy do dnia 31 grudnia 2026 r.

Kolumna 1 Klasyfikacja w Systemie Zharmonizowanym (2017) obejmująca szczegółowy opis	Kolumna 2 Reguły pochodzenia dotyczące poszczególnych produktów mające zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy do dnia 31 grudnia 2026 r.
85.07	
— Akumulatory zawierające co najmniej jedno ogniwo baterii lub moduł baterii oraz obwody łączące je między sobą, często nazywane „pakietami baterii”, w rodzaju stosowanych jako podstawowe źródło energii elektrycznej do napędu pojazdów objętych pozycjami 87.02, 87.03 i 87.04	CTSH; Montaż zestawów baterii z nie pochodzących ogniw baterii lub modułów baterii; lub MaxNOM 70 % (EXW)
— Ogniwa baterii, moduły baterii i ich części, przeznaczone do włączenia do akumulatora elektrycznego, w rodzaju stosowanych jako podstawowe źródło energii elektrycznej do napędu pojazdów objętych pozycjami 87.02, 87.03 i 87.04	CTH; lub MaxNOM 70 % (EXW)
87.02-87.04	
— pojazdy zarówno z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, jak i silnikiem elektrycznym jako silnikami napędowymi, inne niż te, które mogą być ładowane przez podłączenie do zewnętrznego źródła energii elektrycznej („pojazd hybrydowy”); — pojazdy zarówno z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, jak i silnikiem elektrycznym jako silnikami napędowymi, które mogą być ładowane przez podłączenie do zewnętrznego źródła energii elektrycznej („pojazd hybrydowy typu plug-in”); — pozostałe pojazdy jedynie z silnikiem elektrycznym do napędu	MaxNOM 60 % (EXW)”