



Брюксел, 6 март 2025 г.
(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

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 6 март 2025 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: COM(2025) 95 final

Относно: СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН
КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ
План за действие в областта на промишлеността за европейския
автомобилен сектор

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2025) 95 final.

Приложение: COM(2025) 95 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 5.3.2025 г.
COM(2025) 95 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**План за действие в областта на промишлеността за европейския автомобилен
сектор**

1. Въведение

Автомобилната промишленост е основна движеща сила за европейския просперитет и съществена част от европейската идентичност. Европейските производители са световни лидери още от изобретяването на автомобила, като произвеждат емблематични марки, които поставят високи критерии за иновации и отлични постижения. Днес на сектора се пада БВП в размер на 1 трилион евро и в него се осъществява една трета от частните инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в ЕС. Той осигурява пряка и непряка заетост на 13 милиона европейци. При търговските превозни средства европейските производители на камиони съставляват над 40 % от световния пазар¹. Лидерството на европейската автомобилна промишленост предизвиква възхищение в целия свят.

Понастоящем секторът претърпява структурна трансформация с безпрецедентна скорост и мащаби. Преминаването към екологосъобразна мобилност набира скорост. През 2024 г. вече всеки пети автомобил, продаден в световен мащаб, беше електрически. Същевременно бързата интеграция на цифровите технологии, като например ИИ, софтуер, сензорни и комуникационни устройства, заедно с нарастващото значение на цифровите услуги и свързаността, водят до сътресения в сектора. **Наложително е европейската автомобилна промишленост не само да се ориентира, но и да моделира прехода към превозни средства с нулеви емисии, които са свързани и все по-автоматизирани.**

Освен че трябва да осъществи този преход, автомобилната промишленост на ЕС среща и сериозни предизвикателства, свързани с конкурентоспособността. Тя е изправена пред рискове в глобалната верига на доставките и пред зависимости от вноса на суровини и акумулаторни батерии, все още твърде голяма обвързаност с изкопаемите горива, ожесточена конкуренция за таланти, разлики в разходите за основни суровини и все по-нестабилна геополитически контекст. Налице е риск европейските дружества да изостанат по отношение на ключови стратегически технологии, като например акумулаторните батерии, софтуера, информационно-развлекателните системи и автономното шофиране на МПС, като често имат по-малък пряк контрол върху много суровини, докато чуждестранните конкуренти често са подкрепяни от настъпателни промишлени стратегии и получават държавно подпомагане под различни форми.

Моментът е ключов за европейската автомобилна промишленост — необходими са решителни действия, а Европейският съюз (ЕС) се ангажира да подкрепи сектора в неговия преход.

Това е целта на настоящия план за действие, който се основава на компаса за конкурентоспособността, Пакта за чиста промишленост и — през последните седмици — на голяма поредица от консултации, ръководени от председателя на Комисията и няколко нейни членове, в които активно участваха над 100 организации². В него се определят конкретни мерки, които да помогнат за осигуряване на глобална конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост и за поддържане на силна европейска производствена база чрез **действия в пет ключови области**: 1) иновации и цифровизация, 2) екологосъобразна мобилност, 3) конкурентоспособност и устойчивост на веригата на доставките, 4) умения и социално измерение и 5) еднакви условия на конкуренция и бизнес

¹ Statista Market Insights, януари 2025 г.

² Тези консултации, които се проведеха между 30 януари и 20 февруари, бяха допълнени от открита обществена консултация, по която бяха получени над 1900 отговора.

среда.

2. Петте стълба на плана за действие за автомобилната промишленост

2.1 Иновации и цифровизация

За да бъде конкурентоспособна в световен мащаб, европейската автомобилна промишленост трябва спешно да си възвърне лидерската позиция в прехода към свързани и автономни превозни средства с функции, разчитащи на софтуера, и с елементи на ИИ. Преживяването в автомобила както за водачите, така и за пътниците във все по-голяма степен се определя от софтуера, като новите приложения, например автоматизираното управление и автономното шофиране, комуникацията и информационно-развлекателната система, имат все по-основна роля. Тези елементи бързо се превръщат в ключови стратегически диференциращи фактори, по отношение на които производителите на превозни средства (производители на оригинално оборудване — ПОО) трябва да постигат високи резултати, но в които понастоящем те рискуват да изостанат от чуждестранните си конкуренти.

Насърчаване на автономното шофиране и стимулиране на единния пазар за автономни превозни средства

Технологията за автономно шофиране ще бъде решаващ фактор за конкурентоспособността и ще представлява значителен дял от бъдещата добавена стойност. Очаква се до 2035 г. тя да генерира добавена стойност за автомобилния сектор в размер до 400 милиарда евро в световен мащаб.

Изпитателни центрове за автономно шофиране

В ЕС условията за пътни изпитвания и търговска експлоатация на напълно автономни превозни средства са по-малко благоприятни, отколкото в САЩ и Китай. Това осигурява значителна преднина на конкурентите под тези юрисдикции.

За да се повиши пазарната готовност и търговската реализация на автономните превозни средства, Комисията ще работи с държавите членки за бързото създаване на поне три **широкомасщабни трансгранични изпитвателни платформи, свързани регулаторни лаборатории и европейски коридори за автоматизирано управление**. Могат да бъдат включени средно големи градове, които желаят да влязат в ролята на новатори. Тези изпитвателни платформи ще позволят пилотно внедряване в голям мащаб на автономни превозни средства за превоз както на пътници, така и на стоки. Комисията се ангажира също така да продължи да оценява потенциала за интегриране на автоматизираните превозни средства в транспортната система чрез комуникация между превозните средства и инфраструктурата.

Постигане на единен пазар за автономно шофиране

Понастоящем регулаторната среда в областта на свързаната и автономната мобилност е разпокъсана. Малко държави членки разполагат с национални правила за движение, които позволяват използването на автономни превозни средства по пътищата им, което блокира потенциала на единния пазар за автономно шофиране. Сътрудничеството между всички,

които разработват и конструират тези превозни средства, както и между пътните оператори и управителите на инфраструктурата, е от решаващо значение. Необходими са **по-хармонизирана рамка и управление на равнище ЕС**, за да се извлекат ползи от единния пазар и да се улесни бързото внедряване на свързана и автономна мобилност. Комисията ще предприеме действия за постигането на тази цел.

Тя ще продължи да разработва приоритетно **регулаторната рамка за автономните превозни средства**, като най-напред **разрешава одобряването през 2025 г. на неограничени серии превозни средства с автоматизирани услуги за паркиране**, а през **2026 г. и за други варианти на прилагане** (например превоз на товари от възел до възел), като гарантира тяхната безопасност. Освен това Комисията ще **изготви усъвършенствани правила**, за да **подпомогне по-добре изпитването на ADS** (автоматизирани системи за управление на МПС) и **изпитването на ADAS** (усъвършенствани системи в помощ на водача) **преди допускането им до обществените пътища**. Изпитването на иновативни технологии за ADAS и ADS по обществените пътища в Европа обикновено изисква разрешения, основани на изключения от националните правила, за което са необходими множество одобрения в различните държави членки. В началото на 2026 г. Комисията ще **предложи хармонизирани процедури за допускане до изпитване по обществените пътища**, за да се улеснят всички изпитвания на ADAS и ADS по шосетата в целия ЕС.

Водещи действия:

създаване на широкомащабни трансгранични изпитвателни центрове за автономни превозни средства от 2026 г. нататък;

укрепване на регулаторната рамка и интеграцията на единния пазар за европейско автономно шофиране: i) с правила за неограничени серии превозни средства със системи за автоматизирано управление до 2026 г.; ii) с хармонизирани правила за изпитване на ADAS и ADS по обществени пътища до 2026 г.; iii) и с хармонизирани правила за внедряване в целия ЕС.

Насърчаване на развитието на европейското свързано и автоматизирано превозно средство на бъдещето

Интегралните схеми, софтуерът и изкуственият интелект са трите основни елемента на свързаното и автоматизирано превозно средство на бъдещето. Европейските производители и доставчици на превозни средства осигуряват 45 % от световните инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в автомобилната промишленост, но са изправени пред предизвикателството на технологичните дружества и новите „участници от цифровото поколение“ в автомобилната промишленост извън Европа. За да се избегнат нови зависимости, както и загуба на добавена стойност и заетост в полза на чужди страни, ЕС трябва да изгради **собствен промишлен капацитет за софтуера и информационния хардуер, необходими за екологосъобразни, свързани и автоматизирани превозни средства**. Това включва гарантиране, че този софтуер и оборудване са проектирани така, че да използват космически данни и услуги за навигация, висока точност на позициониране, наблюдение на Земята и сигурна свързаност, осигурявани съответно от системите на ЕС „Галилео“/EGNOS, „Коперник“, а скоро и от IRIS.

Европейски алианс за свързани и автономни превозни средства

Необходимо е тясно сътрудничество между европейските субекти в рамките на правилата на ЕС за конкуренция, за да се разработят общи софтуерни и цифрови хардуерни градивни елементи. Това би позволило да се постигне значителна икономия на ресурси. Производителите на автомобили биха могли да ускорят разработването на общи технологии и да съсредоточат ресурсите си върху елементите, които водят до усещане за изключителност у потребителя.

Поради това Комисията незабавно ще стартира ***Европейския алианс за свързаните и автономните превозни средства***, като се основава на подготвителната работа, извършена в рамките на [инициативата „Европейско превозно средство на бъдещето“](#), [и на партньорствата, свързани с автомобилната промишленост, по програмата „Хоризонт Европа“](#), по-специално 2Zero, CCAM и съвместното предприятие „Интегрални схеми“. Алиансът ще обедини критична маса от заинтересовани страни в автомобилната промишленост в Европа, включително МСП, за да се зададат очертанията на следващото поколение превозни средства с ударение върху общите архитектурни елементи, общите европейски хардуерни и софтуерни блокове, както и върху тяхната стандартизация. Въз основа на съвместна пътна карта за иновации алиансът ще осъществи следните ключови дейности:

- **разработване на софтуерна платформа за програмно конфигурируеми превозни средства:** алиансът ще разработи общоевропейска отворена платформа за програмно конфигурируеми превозни средства, основана на най-съвременни софтуерни градивни елементи с отворен код, както и на интерфейси, стандарти и инструменти;
- **разработване на архитектура на изчислителната система в превозното средство за програмно конфигурируеми превозни средства:** за автономното шофиране е необходим централизирана усъвършенствана изчислителна мощност в превозното средство. Алиансът ще разработи дълготрайна изчислителна платформа, която да е адаптивна, гъвкава, енергийно ефективна и в състояние да работи в реално време, и ще интегрира по-усъвършенствани процесори, включително интегрални схеми за изкуствен интелект, като същевременно гарантира, че програмно конфигурируемите превозни средства остават мащабируеми и с възможност за лесно модернизирание;
- **разработване на иновативни решения с ИИ за автомобилната промишленост:** разработване на специфични за сектора генеративни модели и алгоритми с ИИ, които позволяват например автономно шофиране, оптимизиране на експлоатацията на свързани превозни средства в транспорта и инфраструктурата за зареждане, както и ефективно управление на батерии или диагностична поддръжка, с използване на ИИ;
- **създаване на широкомащабен разпределен пилотен механизъм през 2026/2027 г.:** механизмът ще служи като среда за сътрудничество в отрасъла в областта на **програмно конфигурируемите превозни средства и инженеринга на ИИ** и като изпитвателен център за иновации в приложните слоеве;
- **ускоряване на прехода към автономно шофиране:** разработване и предоставяне на амбициозна технологична пътна карта за разработване на общи компоненти (софтуер и хардуер) на системата за автономно шофиране (ADS).

Алиансът е мощен механизъм за ускоряване на трансграничното сътрудничество на европейската промишленост в областта на иновациите, разработването и първото промишлено внедряване на технологии за свързани автомобили и за автономно шофиране. По искане на отрасъла Комисията е готова да предостави насоки за това как обединяването на автомобилни данни с цел осигуряване на възможност за напредък чрез ИИ в автономното шофиране може да се осъществи в съответствие с правото в областта на конкуренцията. Комисията също така ще подкрепи текущата техническа работа на държавите членки за определяне на възможен кандидат за важен проект от общоевропейски интерес (**ВПОИ**) за **екологосъобразни, свързани и автономни превозни средства**, като същевременно гарантира, че този проект е достъпен за иновативни МСП.

Технология за акумулаторни батерии от следващо поколение

Някои чуждестранни конкуренти инвестират значителни финансови и човешки ресурси в научноизследователска и развойна дейност за бъдещи технологии за акумулаторни батерии, като получават сериозна държавна подкрепа. ЕС поставя отдава голямо значение на иновациите в областта на акумулаторните батерии чрез партньорството **ВАТТ4EU** по програмата „Хоризонт Европа“. Това внимание ще се запази и занапред. Комисията ще подкрепи цялата верига на ЕС за **създаване на стойност в областта на акумулаторните батерии от следващо поколение, включително рециклирането**, в тясно сътрудничество

с партньорства в областта на авангардното производство и авангардните материали. За периода 2025—2027 г. специалният бюджет ще бъде около 350 милиона евро като част от общия принос на програмата „Хоризонт Европа“ за автомобилния сектор.

Финансиране по програмата „Хоризонт Европа“

Дейностите на алианса, както и технологията за акумулаторни батерии от следващо поколение, ще бъдат подкрепени от съвместни публични и частни инвестиции в рамките на съответните партньорства по програмата „Хоризонт Европа“. По програмата ще бъдат предоставени 1 милиард евро за автомобилния сектор за периода 2025—2027 г., включително за съответните дейности, финансирани чрез Европейския съвет по иновациите. В бъдеще специализирани партньорства за конкретни дейности могат да бъдат обединени в специално съвместно предприятие за автомобилния сектор. Това не засяга пакета на следващото предложение за МФР.

Катализиране на частните инвестиции за повече иновации в Европа

Както беше обявено в компаса за конкурентоспособността и Пакта за чиста промишленост, Комисията ще работи с групата на ЕИБ и частни инвеститори за разгръщане на **инвестиционна програма TechEU**, за да се подпомогне преодоляването на недостига на финансиране за революционни иновации, да се укрепи промишленият капацитет на Европа и да се увеличат дружествата, които инвестират в иновационни технологии, в синхрон с портфолиото от проекти на Европейския съвет по иновациите. В автомобилния сектор по програмата TechEU биха могли да се подкрепят инвестиции в научни изследвания, развитие и иновации за бъдещи стратегически технологии, цифровизация, прилагане на ИИ, както и разгръщане на авангардни промишлени производствени мощности и на веригата на доставки и разрастване на стратегическите и конкурентните технологии от страна на ПОО, доставчици и иновативни технологични дружества в автомобилния сектор, включително изграждане на верига на доставките на технологиите за електрохимични елементи.

Водещи действия:

създаване на Европейски алианс за свързани и автономни превозни средства през 2025 г.; подкрепа за научните изследвания и иновациите в областта на свързаната и автоматизираната мобилност и за разработването на технологии за акумулаторни батерии от следващо поколение чрез програмата „Хоризонт Европа“.

Други действия:

работа с групата на ЕИБ и частния сектор за разгръщане на инвестиционната програма TechEU за разрастване, включително за изграждане на верига на доставките на технологиите за електрохимични елементи.

Киберсигурност

Хардуерните и софтуерните компоненти на свързаните и автоматизирани превозни средства имат важни последствия за сигурността. Комисията **ще предприеме последващи действия във връзка с текущата оценка на риска за киберсигурността на свързаните превозни средства съгласно Директивата МИС 2 с конкретни мерки**, включително, ако е необходимо, в регулаторната рамка за моторните превозни средства, и ще проучи начините за изграждане на европейска промишлена верига за създаване на стойност за

компоненти от критично значение. Успоредно с това, в съответствие със стратегията на ЕС за икономическа сигурност и в диалог с международните си партньори, и по-специално с Г-7, Комисията ще разработи общо становище относно рисковете за киберсигурността и потенциалните мерки за тяхното намаляване по отношение на свързаните превозни средства. Това е важно, за да се избегне по-нататъшната разпокъсаност на световния пазар. Комисията ще разработи и стандарти за икономическа сигурност с цел справяне с рисковете по веригата на доставките, като например свърхзависимост, използване на доставките като оръжие, свърхкапацитет, технологични рискове, рискове по отношение на киберсигурността или рискове за сигурността.

Други действия:

продължаване на работата за постигане на достатъчно ниво на киберсигурност, без да се потискат иновациите и пазарната реализация;

разработване на стандарти за икономическа сигурност.

Достъп до данни, функции и ресурси на превозните средства

Свързаните и цифровите превозни средства ще създадат значителни нови източници на приходи и икономическа стойност от данните в превозните средства. До известна степен този потенциал вече е на разположение посредством Акта за данните, с който се осигурява достъп до данните от свързани устройства, като например превозни средства по заявка от потребител, както и чрез Директивата за енергията от възобновяеми източници (ДЕВИ), в която се предвижда достъп до данни, свързани с акумулаторните батерии.

Същевременно, поради многобройните особености на свързаните моторни превозни средства и потенциала на данните от тях за разкриване на нови бизнес възможности, включително за двупосочно и интелигентно зареждане, са необходими допълнителни мерки. Съответно Комисията ще **предприеме подходящи мерки**, за да може цялата автомобилна екосистема да се **възползва от данните от свързани моторни превозни средства**, по-специално чрез прилагането на Акта за данните и **Ръководството за данните в превозните средства**, което ще бъде публикувано в началото на прилагането на Акта за данните. След като направи оценка на въздействието на Акта за данните, Комисията ще обмисли по-нататъшни действия, включително законодателно предложение относно достъпа до данни в превозни средства и възможността за създаване на Европейска платформа за данни от автомобилите. При това тя ще вземе предвид и съображенията за киберсигурността, включително за отдалечения достъп до данни.

Комисията също така оценява дали съществуващата **рамка на ЕС в областта на конкуренцията по отношение на вертикалните споразумения на следпродажбените пазари в автомобилната промишленост** (Регламентът за групово освобождаване за моторните превозни средства) е все още адекватна на целта, включително предвид цифровизацията.

Водещи действия:

адекватни мерки за достъп до данните, функциите и ресурсите на превозните средства, включително насоки относно Акта за данните и, ако е необходимо, законодателно предложение за достъпа до данни в превозните средства;

2.2 Екологосъобразна мобилност

На автомобилния транспорт все още се пада около една четвърт от общите емисии на парникови газове в ЕС. За да бъде изпълнена амбициозната цел на Европа да постигне климатична неутралност до 2050 г., дотогава емисиите от транспорта трябва да бъдат намалени с 90 %. А за да се гарантира непрекъснат търговски успех, от решаващо значение е също така европейските ПОО, които вече усилено инвестират в технологии с нулеви емисии, да си възвърнат технологичното и продуктово лидерство в областта на автомобилите с нулеви емисии. Превозните средства с нулеви емисии вече представляват значителен дял от световните продажби и в крайна сметка ще бъдат доминиращият пазарен сегмент. Силният вътрешен пазар, подкрепен от подходяща инфраструктура на всички територии, е решаващ фактор за това.

Стандарти за емисиите

Преходът към екологосъобразна пътна мобилност се подпомага от стандартите за емисиите на CO₂ за нови леки автомобили и микробуси и за нови тежкотоварни превозни средства, с които пред производителите се поставят все по-високи цели за намаляване на емисиите. С тези стандарти се осигурява дългосрочна сигурност и предвидимост за инвеститорите по веригата за създаване на стойност, като същевременно се предоставя достатъчно време за справедлив преход. Понастоящем по пътищата на Европа се движат близо 6 милиона превозни средства с нулеви емисии, но все още е необходимо значително увеличаване на техния брой, за да се постигнат целите за 2035 г. и 2040 г.

Търсенето на електрически превозни средства с акумулаторни батерии напоследък е по-слабо от очакваното. След шесткратното увеличение от 2019 г. до 2023 г. продажбите на електрически превозни средства с акумулаторни батерии в ЕС намаляха леко с 5,6 % между 2023 г. и 2024 г., като пазарните дялове спаднаха от 14,6 % на 13,6 %, включително поради забавянето на пускането на пазара на финансово достъпни модели електрически превозни средства.

Въпреки че данните за януари 2025 г. показват 15-процентов дял на продажбите на електрически превозни средства с акумулаторни батерии в сравнение с 10,9 процента през януари 2024 г., все още е налице риск целите за емисиите от пътническите превозни средства за 2025 г. да доведат до значителни санкции. Съответно Комисията **спешно ще представи допълнителни възможности за гъвкавост чрез целенасочено изменение на стандартите за емисиите на CO₂ за леки автомобили и микробуси**. Ако изменението бъде прието, с него ще се определи, че съответствието се оценява за 2025 г., 2026 г. и 2027 г. заедно, за да се даде възможност на производителите на автомобили да **компенсират превишаването на целта през една или две от тези години с наваксване през другата(ите) година(и)**. Това ще допринесе да се запази капацитетът на промишлеността да инвестира и да не се изменя общата амбициозна цел за 2025 г. Комисията призовава съзаконодателите да постигнат незабавно споразумение по това изменение, тъй като то ще донесе сигурност за сектора. Както е посочено в политическите насоки на Комисията, с Регламента за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ за леки автомобили и микробуси се създава предвидимост за инвеститорите и производителите. Европейската комисия ще ускори работата по подготовката на предвиденото преразглеждане на регламента. То ще се

основава на фактологичен анализ, като се вземат предвид всички съответни технологични разработки и значението на икономически жизнеспособния и социално справедлив преход към мобилност с нулеви емисии.

Водещи действия:

предложение за изменение на стандартите за емисиите на CO₂ за леки автомобили и микробуси и да се позволи превишаване на целта през една или две години с последващо наваксване през другата(ите) година(и) за периода 2025—2027 г.;

ускоряване на подготовката за предвиденото преразглеждане на регламента.

Стимулиране на търсенето на превозни средства с нулеви емисии

Подпомагане на потребителите с по-ниски доходи чрез социални схеми за лизинг

Социалните схеми за лизинг могат да подпомогнат чистата мобилност на достъпни цени за потребителите в по-неблагоприятно положение, като същевременно дават пряко подсилват продажбите на превозни средства с нулеви емисии. През **първото тримесечие на 2025 г. Комисията ще приеме препоръка относно транспортната бедност, с която ще насърчи държавите членки да приемат социални схеми за лизинг на нови и употребявани превозни средства с нулеви емисии, насочени към уязвими потребители на транспортни услуги**, като част от изпълнението на техните национални планове в рамките на **Социалния фонд за климата**. Социалният лизинг, и по-специално схемите за отдаване под наем или за лизинг на превозни средства с нулеви емисии, насочени към уязвими групи, са обхванати и от **Насоките относно социалните планове във връзка с климата**, които Комисията приема едновременно с настоящото съобщение.

Ускоряване на въвеждането на превозни средства с нулеви емисии в корпоративните автомобилни паркове

Корпоративните автомобилни паркове са важна част от европейския пазар на превозни средства. Понастоящем превозните средства, закупени от предприятия, съставляват около 60 % от регистрациите на автомобили в ЕС. Ускореното въвеждане на превозни средства с нулеви емисии в корпоративните автомобилни паркове ще бъде от полза за европейската автомобилна промишленост и ще доведе до допълнително намаляване на емисиите от транспорта. За да се осигури адекватно навлизане на превозни средства с нулеви емисии в корпоративните автомобилни паркове, е важно да се премахнат нарушаващите пазара субсидии за превозни средства, задвижвани с изкопаеми горива.

Комисията започна работа по **законодателно предложение за декарбонизация на корпоративните автомобилни паркове** с цел да се определят мерки за подпомагане на въвеждането на превозни средства с нулеви емисии от корпоративните купувачи, без да се натоварват излишно МСП и като се вземат предвид, наред с друго, критериите за устойчивост и издръжливост. За да създаде възможно най-бързо необходимата инерция, заедно с настоящия план за действие Комисията публикува и **съобщение за декарбонизация на корпоративните автомобилни паркове**, в което са описани действията, които националните, регионалните и общинските органи вече могат да предприемат, за да ускорят въвеждането на превозни средства с нулеви емисии.

Превозвачите играят важна роля за ускоряване на дела на тежкотоварните превозни средства (ТПС) с нулеви емисии. Като част от работата по корпоративните автомобилни паркове Комисията ще разгледа и мерки за ускоряване на навлизането на европейски камиони с нулеви емисии.

Ускоряване на навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии

През следващите месеци Комисията ще приеме **целенасочено изменение на Директивата за евровинетките, за да се удължи срокът (31 декември 2025 г.)** за пълно освобождаване на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от пътни такси.

Конкурентоспособността и инвестициите в камиони с нулеви емисии и декарбонизацията на автомобилния транспорт могат да бъдат допълнително стимулирани чрез бързо приключване на междуинституционалните преговори и приемане на предложеното преразглеждане на Директивата за масите и размерите. Това **би осигурило равенство по отношение на полезния товар с дизеловите превозни средства**. Освен това се предлагат няколко мерки³ за стимулиране на инвестициите в ефективни ремаркета чрез **благоприятно вариране при таксите за изминато разстояние**.

Накрая, преоборудването на конвенционалните тежкотоварни превозни средства, особено на автобусите, с електрическо задвижване може да бъде икономически ефективен принос към декарбонизацията на автомобилния парк. Комисията ще подкрепи **разработването на правило в рамките на ИКЕ на ООН**, с което да се хармонизира одобрението на типа на такива преоборудвани превозни средства на световно равнище.

Комисията също така проучва действия в подкрепа на навлизането на **екологично чисти автобуси, произведени в Европа**, включително чрез подкрепа за преобразуване на автомобилния парк и депата и по-добро групиране на търсенето или правила за амортизация за местните общини.

По-добро координиране на схемите на държавите членки за стимулиране на закупуването от на потребителите

Когато се купува нов автомобил, цената му обикновено е едно от основните съображения на клиента. Понастоящем държавите членки са избрали различни подходи за стимулиране на навлизането на превозни средства с нулеви емисии, дори в държави членки със сходни нива на зрялост на пазара за екологосъобразна мобилност. Тези стимули също така често подлежат на промени, което внася несигурност за потребителите, дружествата и инвеститорите. До момента са извлечени важни поуки по отношение на ефективността на такива схеми, което позволява да се оптимизира тяхното разработване и да се подкрепи по-устойчиво от екологична и стратегическа гледна точка европейско производство. Необходим е по-координиран подход на европейско равнище. Комисията ще започне незабавно работа с **държавите членки** за обмен на най-добри практики и извлечени поуки относно **схемите за стимулиране** на потребителите. В рамките на тази работа ще бъде набелязан набор от инструменти с варианти за схеми за стимулиране, които са разработени така, че да бъдат икономически ефективни и фискално устойчиви и съобразени със зрелостта на въпросните пазари, и ще бъдат разгледани възможностите за евентуални схеми

³ COM(2023) 189, Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 1999/62/ЕО, Директива 1999/37/ЕО на Съвета и Директива (ЕС) 2019/520 по отношение на класа емисии на CO₂ от тежките превозни средства с ремаркета.

за стимулиране на равнището на ЕС. Тези дискусии ще представляват принос за **препоръка на Комисията**, в която ще бъдат посочени и източниците на финансиране от ЕС, чрез които държавите членки могат да подкрепят такива стимули.

Водещи действия:

препоръка относно транспортната бедност (първо тримесечие на 2025 г.), включително социални схеми за лизинг;

съобщение (първо тримесечие на 2025 г.) и законодателна инициатива за декарбонизация на корпоративните автомобилни паркове (края на 2025 г.).

Други действия:

целенасочено изменение на Директивата за евровинетките с цел удължаване на крайния срок за пълно освобождаване на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии от пътни такси (второ тримесечие на 2025 г.);

приключване на междуинституционалните преговори за преразглеждане на Директивата за масите и размерите;

препоръка относно фискалните и нефискалните стимули от страната на търсенето (2026 г.).

Ускоряване на разгръщането на инфраструктура за зареждане

Наличието на инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с водород е една от предпоставките за навлизането на превозни средства с нулеви емисии, поради което инвестициите в инфраструктура са от ключово значение и за конкурентоспособността на европейския автомобилен сектор. Разгръщането на инфраструктурата за зареждане обаче не е еднакво развито в държавите членки и техните региони. Това трябва да се промени.

Изпълнение на действащото законодателство

Комисията ще **предостави на държавите членки целенасочена техническа помощ** чрез Инструмента за техническа подкрепа за изпълнение на действията, предвидени в Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR) и Директивата относно енергийните характеристики на сградите (DEXC).

Инфраструктурният фонд за алтернативни горива (AFIF) се оказва ефективен и ефикасен инструмент за подпомагане на разгръщането на инфраструктурата за зареждане и презареждане с водород. Още през 2025 г. и 2026 г. по линия на Инфраструктурния фонд за алтернативни горива ще бъдат предоставени 570 милиона евро за проекти за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива, като се обръща специално внимание на тежкотоварните превозни средства.

В **плана за инвестиции за устойчив транспорт**, който ще бъде приет през 2025 г., Комисията ще направи допълнителни предложения за действия за премахване на пречките за увеличаване на финансирането на инфраструктурата за зареждане.

Достъп до електроснабдителната мрежа

Забавянето при мрежовите връзки често е основна пречка за разгръщането на инфраструктурата за зареждане, особено за по-големите обществени паркове за зареждане

и мощните зарядни устройства, необходими за тежкотоварните превозни средства. Вече има няколко приоритетни действия по отношение на достъпа до електроенергийната мрежа, които са в процес на изпълнение или са планирани в рамките на Плана за действие на ЕС за електроснабдителните мрежи (включително осигуряване на по-голяма прозрачност по отношение на възможностите за присъединяване към електроснабдителната мрежа и подпомагане на операторите на мрежи при предвиждане на търсенето на услуги за зареждане), както и в пакета за електроснабдителните мрежи и Плана за действие за електрификация, обявен за първото тримесечие на 2026 г.

Комисията **скоро ще издаде насоки и препоръки към държавите членки относно съкращаването на времето за изчакване за присъединяване на зарядните точки към мрежите и приоритетното им третиране**, като се опира на най-добрите практики от държавите членки. Комисията също така препоръчва **държавите членки да приемат, че зарядните станции, тяхното присъединяване към мрежата, самата мрежа, която е свързана с тях, и съоръженията за акумулиране на електроенергия са от приоритетен обществен интерес в контекста на процедурите за издаване на разрешения**. Комисията ще прецени дали тази презумпция следва да стане задължителна. Държавите членки следва да подкрепят приоритизирането на проекти, които са от полза за прехода към чиста енергия и ефективността на енергийната система, включително във връзка със зарядните точки.

До лятото на 2025 г. Комисията ще публикува ръководни принципи за определяне на условията, при които следва да се предоставят предварителни инвестиции в проекти за електроснабдителната мрежа. Това ще позволи да се предвидят бъдещите нужди на инфраструктурата за зареждане при планирането на електроснабдителната мрежа.

С Директивата за енергията от възобновяеми източници на държавите членки вече се разрешава да планират специални зони за електроенергийни мрежи, свързани с проекти за възобновяеми източници, което позволява по-бързи процедури за издаване на разрешителни и планиране. На този фон **мрежите, свързани с областите от значение за инициативата за „Европейски коридори за чист транспорт“, следва да се разглеждат от държавите членки като зони за ускорено внедряване, подобни на зоните, предназначени за инфраструктурата, свързана с планове за възобновяеми източници.** Комисията ще издаде допълнителни препоръки по този въпрос.

Инфраструктура за зареждане на търговски превозни средства

Критична област на действие е инфраструктурата за зареждане на тежкотоварни превозни средства в депа и по ключови магистрални коридори. Инвестициите в инфраструктура ще ускорят навлизането на екологосъобразни тежкотоварни превозни средства и при клиентите на товарните превози.

Комисията ще работи с държавите членки по **инициативата за „Европейски коридори за чист транспорт“**, по която ще се ускори въвеждането на зарядни центрове за тежкотоварни автомобили по ключови логистични коридори в TEN-T като критична инфраструктура, включително в съответните градски възли и техните мултимодални товарни терминали. Тази инициатива ще се осъществява в рамките на инструмента за координация на конкурентоспособността, представен в рамките на Компаса за конкурентоспособност⁴, като ударението ще бъде върху рационализирането на издаването на разрешителни, привличането на финансиране за намаляване на риска при инвестициите и свързването с разпоредбите за конкретни приоритетни зони на електроснабдителната мрежа съгласно Директивата за енергията от възобновяеми източници. Целта е първото въздействие да бъде постигнато през 2025 г. Комисията също така ще проучи начини за **ускоряване на издаването на разрешителни за зарядни станции за тежкотоварни превозни средства, които не са присъединени към електроснабдителната мрежа**, например чрез промяна на разпоредбите за зонироване, за да се окаже категорична подкрепа за инфраструктурата за зареждане на тежкотоварни превозни средства по коридорите на TEN-T. Важно е също така да се определи правилният вид подкрепа за операторите на депа и обществени зарядни точки с оглед на инсталирането на местни съоръжения за акумулиране на електроенергия, като например финансиране или техническа помощ.

Интелигентно и двупосочно зареждане

С изграждането на инфраструктура за електроенергия от възобновяеми енергийни източници и засилената електрификация на крайните потребители нуждите от гъвкавост ще се увеличат значително. Интелигентното и двупосочното зареждане могат да спомогнат за облекчаване на тежестта върху електроснабдителната мрежа и да подпомогнат ефективното интегриране на електрическите превозни средства в електроснабдителната система, като същевременно спестяват разходи за енергия на ползвателите на превозните средства.

Съответно държавите членки следва да създадат благоприятна рамка за **интелигентно и двупосочно зареждане**. С Директивата относно структурата на пазара на електроенергия на държавите членки вече се предоставя набор от инструменти в подкрепа на интелигентното и двупосочното зареждане. Те следва да гарантират, че операторите на разпределителни системи предлагат справедливи мрежови такси и избягват двойното данъчно облагане на акумулираната електроенергия, включително в батерии на електрически превозни средства. В по-общ план държавите членки могат чрез подходящо данъчно облагане на електроенергията да създадат икономическа обосновка за двупосочно зареждане. **Комисията ще улесни обмена на най-добри практики между държавите членки и ще изготви нов мрежови кодекс за реакцията на потреблението (първо**

⁴ Чрез инструмента за координация на конкурентоспособността ще се координират инвестициите и политиките в областта на конкурентоспособността на равнище ЕС и на национално равнище и ще се разработят пилотни случаи за трансгранични проекти в избрани ключови области с ясна добавена стойност за конкурентоспособността на Европа.

тримесечие на 2026 г.), който ще осигури пълноценно участие на пазара на различни услуги за гъвкавост, включително двупосочно зареждане.

Освен това Комисията ще направи оценка на потребностите от готовност за интелигентно и двупосочно зареждане на електрически превозни средства в контекста на одобрението на типа. Тя ще стартира регулаторна лаборатория за пилотни проекти за свързване на превозни средства към електрическата мрежа (V2G) с цел справяне с регулаторните, техническите и пазарните предизвикателства преди широкомащабното внедряване.

Водещи действия:

инициатива за „Европейски коридори за чист транспорт“ (трето тримесечие на 2025 г.);
предоставяне на 570 милиона евро по линия на Инфраструктурния фонд за алтернативни горива през 2025 г. и 2026 г.;
насоки и препоръка на Комисията относно съкращаване на процедурите и определяне на приоритетите за присъединяване към мрежата;
ръководни принципи по отношение на предварителните инвестиции в електроснабдителната мрежа (второ тримесечие на 2025 г.).

Други действия:

подкрепа за държавите членки за прилагането на AFIR и ДЕХС чрез Инструмента за техническа подкрепа;
подпомагане на държавите членки при въвеждането на благоприятни рамки за интелигентно/двупосочно зареждане и улесняване на обмена на най-добри практики.

Мобилизиране на частно финансиране

Както бе обявено в рамките на Пакта за чиста промишленост, около 50 милиарда евро допълнителни инвестиции ще бъдат мобилизирани в рамките на **InvestEU** в подкрепа на ключови политики на ЕС, като групата на ЕИБ ще играе важна роля в това начинание. Това може да включва допълнителна подкрепа за чистите технологии и чистата мобилност, включително в полза на автомобилната промишленост по цялата верига за създаване на стойност, за да се подпомогне разрастването или да се подобри инвестиционната обосновка за необходимите мащабни инвестиции.

Укрепване на доверието на потребителите

През 2026 г. Комисията ще преразгледа **Директивата относно етикетирането на леките автомобили** след оценката, която ще бъде публикувана през първата половина на 2025 г., за да може потребителите да взимат екологосъобразни решения, когато избират, и да се спомогне за постигането на целта за внедряване на повече превозни средства с нулеви емисии. Това може да стане например чрез поместване на **информация за съдържанието на въглерод в основните материали, използвани в превозното средство.**

Следва да се отбележи, че в зависимост от държавата, 75—90 % от потребителите купуват само превозни средства втора употреба. Когато става въпрос за превозни средства втора употреба с нулеви емисии, потребителите са загрижени за **състоянието на батерията и нейната ремонтпригодност. За да укрепи доверието на потребителите в електрическите превозни средства с акумулаторни батерии, Комисията ще направи оценка на по-широкия въпрос за ремонтпригодността на тези батерии и ще предприеме регулаторни мерки, за да осигури достъп до информация за тяхното състояние в паспорта на акумулаторните батерии, както и достъп до информация за техния ремонт и поддръжка.**

Повече яснота при използването на инфраструктурата за зареждане

Важно е потребителите да могат еднозначно да сравняват цените за зареждане и да им се представя пълна информация за наличната инфраструктура. Понастоящем това все още е

трудно понякога и цените за зареждане могат да се различават значително в различните точки за зареждане. Съгласно AFIR от операторите на зарядни точки вече се изисква да обменят безплатно всички съответни данни. **В рамките на преразглеждането на AFIR през 2026 г. Комисията ще разгледа възможностите за по-нататъшно засилване на прозрачността на цените в публично достъпните точки за зареждане, като вземе предвид съответното развитие на пазара.**

Водещи действия:

регулаторна мярка за осигуряване на достъп до информация за състоянието на батерията в паспорта на батерията — до третото тримесечие на 2026 г.;

регулаторна мярка за осигуряване на достъп до информация за ремонта и поддръжката на батериите — през третото тримесечие на 2025 г.;

преразглеждане на Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива с цел оценка на вариантите за допълнителна прозрачност при цените в публично достъпните точки за зареждане — през 2026 г.

Други действия:

преразглеждане на Директивата относно етикетирането на леки автомобили през 2026 г., чрез което да се подобри информацията за потребителите.

2.3 Конкурентоспособност и устойчивост на веригата на доставките

Европейската автомобилна промишленост е изложена на риск от загуба на значителни пазарни дялове поради ограничената си конкурентоспособност в областта на технологичните и производствените способности при превозните средства с нулеви емисии и значителната разлика в разходите за критични компоненти, особено за акумулаторните батерии. Акумулаторните батерии, които съставляват 30—40 % от добавената стойност на типичен електрически лек пътнически автомобил, са арена от критично значение за бъдещата заетост и създаването на стойност. Европа се нуждае от конкурентоспособно по отношение на разходите вътрешно производство на акумулаторни батерии и верига на доставките, също и с оглед на подготовката срещу сътресения и кризи в доставките и защитата на икономическия суверенитет. Това би обхванало голяма част от доставките на електрохимични елементи и европейската добавена стойност по веригата на доставките, включително производствените мощности на ЕС за активни материали за анода, активни материали за катода и техните материали предшественици, както и други важни компоненти на акумулаторните батерии. Това изисква също така инвестиции на европейските участници в операции по добив и рафиниране на материали за акумулаторни батерии в Европа или в чужбина. Целта е към 2030 г. да се постигне европейска добавена стойност от над 50 % по цялата верига за създаване на стойност.

Производство на акумулаторни батерии — „Battery Booster“

За да се постигне в близко бъдеще конкурентоспособност по отношение на разходите за местно произвежданите елементи и компоненти, с настоящия план за действие се представя пакетът „Battery Booster“. Финансирането е важен компонент на този пакет. Комисията вече обяви до 3 милиарда евро от **Фонда за иновации** за производство на акумулаторни батерии за електрически превозни средства. Първата покана за представяне на предложения в размер на 1 милиард евро беше обявена на 3 декември 2024 г. Секторът се възползва и от допълнителни 200 милиона евро по програмата InvestEU, набавени от Фонда за иновации. По този начин ще получат подкрепа новаторски проекти по веригата за създаване на стойност на европейското производство на акумулаторни батерии, за да се преодолеят трудностите при финансирането посредством възможност за допълнителни операции с рисков дълг на групата на ЕИБ в периода 2025—2027 г. През следващите две години Комисията ще отпусне 1,8 милиарда евро за подпомагане на дружества, произвеждащи акумулаторни батерии в ЕС, като мобилизира средства от Фонда за иновации. В този

контекст Комисията ще проучи възможностите да се финансира увеличаването на европейските производствени линии.

Комисията ще разгледа възможността за **пряко подпомагане на производството от страна на ЕС на дружества, произвеждащи акумулаторни батерии в ЕС**. Подкрепата от ЕС може да бъде съчетана с държавна помощ. В този контекст Комисията работи по нова Рамка за държавна помощ за чиста промишленост, която ще опрости правилата за държавна помощ, по-специално за да се осигури достатъчен производствен капацитет на оборудване за екологосъобразни технологии в Европа, включително акумулаторни батерии и техните ключови компоненти. Понастоящем Комисията провежда консултации с държавите членки и заинтересованите страни по проекта на тази рамка.

За да се повиши европейската добавена стойност, **подкрепата би могла да се предоставя на чуждестранни участници, ако европейските дружества са влезли в партньорства с тях**, които осигуряват обмен на умения, ноу-хау, технически опит и технологии, както и достатъчна добавена стойност за ЕС.

При създаването на такива инструменти за финансиране ще бъдат взети предвид **неценови критерии, като например изисквания за устойчивост както за финансиране от ЕС, така и от държавите членки**.

Европейските изисквания за съдържанието на електрохимичните елементи и компонентите на батериите в електрически превозни средства, продавани в ЕС, ще бъдат обект на предстоящото законодателство, включително на Акта за механизъм за ускоряване на промишлената декарбонизация и Акта за кръговата икономика, в съответствие с международните правни ангажименти на Съюза. Тези изисквания ще отразяват очакваната крива на постепенно нарастване на вътрешния производствен капацитет.

С новата рамка за държавните помощи на държавите членки ще се предоставят възможности за допълнително стимулиране на частните инвеститори чрез намаляване на риска при инвестициите в портфейли от проекти. Държавите членки могат също така да въведат данъчни стимули под формата на ускорена амортизация, включително незабавно признаване за разход, в случай на придобиване на оборудване за екологосъобразни технологии, необходимо за прехода към климатично неутрална икономика.

Комисията ще проучи допълнителни практически начини за подпомагане на европейското производство на акумулаторни батерии по време на критичната фаза на разрастване, включително чрез предоставяне, при поискване, на насоки относно възможностите за по-тясно сътрудничество между участниците в производството на акумулаторни батерии в съответствие с правилата за конкуренция на ЕС. Комисията ще прецени как и до каква степен намесите с цел стандартизация, особено по отношение на конструкцията на батериите, биха могли да бъдат от полза за европейската екосистема на акумулаторните батерии, за да се постигнат икономии от мащаба. Също така във възможно най-кратък срок Комисията ще предостави яснота посредством прост метод за изчисляване на въглеродния отпечатък на батериите.

Суровини за акумулаторни батерии и рафиниране

Европейските участници в автомобилния сектор се нуждаят от надежден и сигурен достъп до евтини суровини и рафинирани материали. Същевременно добавената стойност в тези дейности трябва да бъде локализирана в Европа.

Чрез законодателния акт за суровините от критично значение (CRMA) през март 2025 г. Комисията ще представи списък със стратегически проекти, обхващащи преди всичко производството на суровини за батерии на всички етапи от веригата за създаване на стойност. Такива проекти ще се възползват от рационализирани процедури за издаване на разрешителни, ще бъде улеснен достъпът до финансиране и споразумения за изкупуване. Успоредно с това чрез своите 14 стратегически партньорства в областта на суровините — от Чили до Демократична република Конго — Комисията подкрепя съвместните инвестиции във веригата за създаване на стойност в сектора на суровините от критично значение⁵. През 2025 г. Комисията обявява първите покани за представяне на предложения в рамките на платформата, обединяваща търсенето и предлагането на някои суровини от критично значение. Това ще увеличи наличността на суровини от критично значение и ще направи пазара по-прозрачен.

Необходими са обаче допълнителни усилия. В Пакта за чиста промишленост Комисията обяви стартирането през 2026 г. на Център за суровините от критично значение, в който да се групират търсенето и предлагането. Освен това Комисията на ЕС има готовност да улесни **съвместните инвестиции на частния сектор във веригата за създаване на стойност нагоре по веригата**, което ще позволи на участниците в автомобилния сектор да се възползват от доставка на материали със значително намалени рискове и по-ниски разходи.

Прилагането на **рационализирани процедури за издаване на разрешителни за проекти за суровини за акумулаторни батерии и за рафиниране следва да се разшири** и да не се ограничава до вече определените стратегически проекти. По този начин Комисията насърчава държавите членки и регионалните органи да прилагат рационализирани процедури за всички национални проекти по веригата на доставките на суровини за акумулаторни батерии.

Комисията ще проучи до каква степен би била полезна една допълнителна подкрепа за местните предприятия за рафиниране и преработка на суровини за акумулаторни батерии (например след получаването на литиев карбонат). Комисията ще работи за привличане на публичните финансови институции с цел предоставяне на гаранции и намаляване на риска при споразуменията за изкупуване и други дългосрочни договори по веригата на доставки на материали за акумулаторни батерии.

Стимулиране на кръговия характер на веригата на доставки в автомобилната промишленост

Преходът към кръгова икономика е от ключово значение за намаляване на зависимостта от суровини и за повишаване на стратегическата автономност и устойчивост на веригата на доставки в автомобилната промишленост, включително на европейската екосистема за акумулаторни батерии. С Регламента относно батериите се осигурява рамка за това. Необходимо е обаче допълнително да се подобри икономическата обосновка за цялостна верига за създаване на стойност при рециклирането в Европа. Нужни са значителни инвестиции в капацитета както за предварителна, така и за последваща обработка при рециклирането. Трябва да се разработят по-съвършени технологии за рециклиране и да се осигури наличието на суровини за рециклиране (т.е. негодни за употреба акумулаторни

⁵ Така например със стратегическото партньорство между ЕС и Канада бяха осигурени около 10 милиарда евро взаимно подсилващи се инвестиции по свързаната с акумулаторните батерии верига на доставки.

батерии и висококачествени метални отпадъци). За тази цел Комисията ще **разгледа възможността за финансиране на подкрепа на съоръжения за рециклиране на излезли от употреба превозни средства и на акумулаторни батерии.**

Комисията ще проучи възможността за по-нататъшни действия за задълбочаване на сътрудничеството в отрасъла при рециклирането на суровини в съответствие с правилата на ЕС в областта на конкуренцията. Във връзка с това Комисията скоро ще започне проучване за установяване на фактите, за да събере информация от участниците на пазара.

Заедно с настоящия план за действие, с цел опазване на околната среда от опасни отпадъци, Комисията приема решение съгласно Рамковата директива за отпадъците, в което се посочва ясно, че когато се превръща в отпадък, черната маса се класифицира като опасен отпадък. Това ще доведе до **по-добър контрол на превозите на черна маса и особено до забрана на нейния износ за държави извън ОИСР.** По-големият достъп до черна маса от акумулаторни батерии ще стимулира и рециклирането на батерии. Ще бъдат разгледани допълнителни мерки за улесняване на превозите в рамките на ЕС и налагане на допълнителни ограничения върху износа.

Не на последно място бързото финализиране на **процеса на съвместно вземане на решения по Регламента за излезлите от употреба превозни средства** ще стимулира кръговостта в автомобилната промишленост и ще осигури повече вторични материали и по-достъпни цени за използваните резервни части.

Насърчаване на европейското производство на компоненти

За да се стимулира европейското производство на ключови автомобилни компоненти, всяка публична подкрепа в полза на автомобилната промишленост ще бъде обвързана с критерии за издръжливост и устойчивост, които ще бъдат предложени в рамките на Акта за механизъм за ускоряване на промишлената декарбонизация през четвъртото тримесечие на 2025 г. Комисията ще прецени също така дали тези критерии биха могли да се прилагат и при частни поръчки. Такъв подход е от съществено значение и с оглед на нарастващото търсене на компоненти за превозни средства от страна на отбранителния сектор, където стабилните и сигурни доставки на критични части са изключително важни. Увеличаването на европейското производство на компоненти за превозни средства се очаква също така да намали риска от потенциални уязвимости по отношение на сигурността, като гарантира организационно единство при системите от критично значение. От съображения за икономическа сигурност това ще бъде важно и за компонентите на електрозадвижването, както и за други ключови компоненти за свързани и автоматизирани превозни средства.

Водещи действия:

цялостен пакет „Battery Booster“: подкрепа за производството на акумулаторни батерии по линия на Фонда за иновации, проучване на пряката подкрепа на ЕС за производството на дружества, произвеждащи акумулаторни батерии в ЕС, евентуално съчетана с държавна помощ, неценови критерии, изисквания за европейско съдържание, в съответствие с международните правни ангажименти на Съюза;

улесняване на съвместните инвестиции на частния сектор във веригата за създаване на стойност нагоре по веригата.

Други действия:

бързо финализиране на процедурата за съвместно вземане на решение относно Регламента за излезлите от употреба превозни средства;

проучване на възможностите за финансова подкрепа за излезлите от употреба превозни средства и съоръженията за рециклиране на акумулаторни батерии;

допълнителна подкрепа за подобряване на рециклирането;

критерии за издръжливост и устойчивост за ключови компоненти на превозните средства.

2.4 Квалифицирани кадри и социално измерение

Неотдавнашните преобразувания при производството и търсенето в световната икономика, както и икономическите сътресения и геополитическите рискове и условия на несигурност повлияха значително на заетостта в автомобилния сектор на ЕС. През следващите години се очакват допълнителни загуби на работни места. Освен това недостигът на квалифицирани кадри и дисбалансите в автомобилната промишленост са сериозен проблем, заедно със застаряването на работната сила и неотложната необходимост от обучение и привличане на нови профили работници с подходящите умения. Социалните партньори играят централна роля в предвиждането и управлението на промените, а колективните трудови договори могат да донесат решения за заетостта и социалните последици от предизвикателствата, пред които е изправен автомобилният сектор.

Понастоящем на равнище ЕС има няколко инициативи, които могат да донесат отговори на тези проблеми, по-специално чрез финансирането от Европейския социален фонд плюс (ЕСФ+) и Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ). Инициативите за развитие на уменията, като например Пактът за умения и Алиансът за умения в автомобилния сектор, подготвят работниците по време на текущите дълбоки преходи. Необходими са обаче допълнителни усилия.

Комисията ще създаде **Европейска обсерватория за справедлив преход**, за да разработи и съпостави съответните данни, включително за прогнозиране на тенденциите при заетостта в европейската верига за създаване на стойност в автомобилната промишленост, както и на секторно и регионално равнище. В съчетание с данни за демографската структура на работната сила това ще позволи да се определят очакваните бъдещи затруднения вследствие на размествания при заетостта и да се осигури информация за далновидни намеси с цел решаване на тези проблеми.

За да се осигури по-добра подкрепа за работниците, засегнати от прехода, през пролетта на 2025 г. Комисията ще предложи **целенасочено изменение на Регламента за ЕФПГ, за да има той по-бързо действие и по-широк обхват**. Обхватът на ЕФПГ ще бъде разширен, за да се подпомагат дружествата в процесите на реструктуриране с цел защита на работниците от риска от безработица. Това може да доведе до по-ранно мобилизиране на наличните средства. Успоредно с това, в консултация със социалните партньори, Комисията подготвя пътна карта за качествени работни места, която ще бъде публикувана към края на годината.

За да помогне на държавите членки и секторните партньори да използват още по-добре възможностите, предлагани от ЕСФ+, Комисията ще работи активно със социалните партньори и с държавите членки, за да привлече вниманието към възможностите, предлагани от ЕСФ+, и да обедини участниците. Това ще включва подкрепа за работниците, които търсят възможности за работа в области, различни от автомобилния сектор, и желаят да се преквалифицират. Освен това средносрочният преглед на ЕСФ+ ще бъде използван за стимулиране на държавите членки да препрограмират повече средства за автомобилния сектор, включително чрез евентуална промяна на Регламента за ЕСФ+.

В синхрон със Съюза на уменията ще бъде укрепена рамката за **секторни инициативи в областта на уменията в стратегически отрасли, които осигуряват възможност за реализиране на Пакта за чиста промишленост**. През 2026 г. ще бъде предоставена целева подкрепа чрез безвъзмездни средства по програмата „Еразъм+“ в размер до 90 милиона евро за съответните широкомащабни партньорства в областта на уменията, включително за това в автомобилната промишленост в рамките на Пакта за умения.

Водещи действия:

Европейска обсерватория за справедлив преход;
правни изменения на регламентите за ЕФПГ и ЕСФ+.

2.5 По-голям пазарен достъп за ЕС, осигуряване на еднакви условия на конкуренция и гарантиране на икономическата сигурност на ЕС

Автомобилната промишленост е стопанска дейност със световни измерения. Износът, вносът и инвестициите играят ключова роля за конкурентоспособността на промишлеността на ЕС. Достъпът до чуждестранните пазари, еднаквите условия на конкуренция спрямо чуждестранните конкуренти и подходящата за целта бизнес и регулаторна среда са от решаващо значение за успеха на отрасъла. За тази цел ЕС ще предприеме няколко приоритетни действия, насочени към автомобилния сектор.

Разнообразяване на източниците, осигуряване на достъп до пазарите на трети държави и повишаване на икономическата сигурност

Комисията е твърдо решена да продължи да прилага своите споразумения за свободна търговия и взаимноизгодни международни партньорства, за да подобри достъпа до пазара и възможностите за снабдяване, особено с материали от критично значение за европейската автомобилна промишленост. Тя ще направи оценка на ефективността на свързаните с автомобилите части от търговските споразумения и, когато е необходимо, ще обсъди с търговските партньори по-нататъшни стъпки към регулаторно сближаване въз основа на

международни норми. Комисията ще използва всички възможности, заедно със заинтересованите страни, за да окаже по-добра подкрепа на сектора чрез други форми на взаимодействие, като например споразумения за взаимно признаване, стратегически партньорства за суровини от изключителна важност или партньорства за екологосъобразна търговия и инвестиции. В съгласие с препоръките в доклада на Драги, Комисията ще продължи да насърчава хармонизирането на техническите правила за превозните средства на световно равнище (ИКЕ на ООН) и в рамките на двустранни търговски споразумения.

Пакет за еднакви условия на конкуренция

Комисията ще гарантира непрекъснатото подобряване на еднаквите условия на конкуренция чрез засилен пакет от инструменти, състоящ се от следните елементи.

Правила за произход

Преференциалните правила за произход определят условията, при които продуктите могат да се възползват от нулева или намалена митническа ставка в търговските споразумения и в автономните преференциални режими. Те имат за цел да постигнат баланс между целите на износа и вноса, като следва да се анализират и от гледна точка на кумулацията по веригата на доставки. Комисията ще си сътрудничи с отрасъла и държавите членки по отношение на **подхода, прилаган към преференциалните правила за произход**, за да гарантира, че те допринасят и подкрепят дългосрочната конкурентоспособност на автомобилния сектор на ЕС.

Комисията ще разгледа възможността за определяне на **специфични правила за произход в мерките за търговска защита** на екосистемата на електрическите превозни средства като инструмент за възпиране на участниците в нелоялни практики да изграждат съоръжения в трети държави и особено в държави, ползващи се с преференциален достъп до пазара на ЕС.

Инструменти за търговска защита

Комисията наложи изравнителни мита върху вноса на китайски електрически превозни средства, за да се справи с нелоялните търговски практики, и е готова да започне разследване за заобикаляне на мерките, ако получи достатъчно доказателства за практики на заобикаляне, които подкопават ефективността на мярката. Освен това Комисията остава отворена да продължи взаимодействието си с отделни производители относно ценовите гаранции за изравнителните мерки върху електрическите превозни средства с акумулаторни батерии от Китай в съответствие с основния регламент за антисубсидийните мерки.

Комисията е също така решена да използва **инструментите за търговска защита и Регламента за чуждестранните субсидии**, за да разследва нелоялни практики нагоре по веригата на доставките, включително в сегментите на акумулаторните батерии и на частите, когато е необходимо.

Засилване на приноса на чуждестранните инвестиции за европейската конкурентоспособност

Комисията ще работи, за да гарантира, че чуждестранните инвестиции в автомобилния сектор допринасят в по-голяма степен за дългосрочната конкурентоспособност на промишлеността на ЕС, за нейното технологично предимство и икономическа устойчивост, както и за създаването на качествени работни места в ЕС. Съответно **Комисията, в сътрудничество с държавите членки и промишлеността, ще предложи условия за входящите чуждестранни инвестиции в автомобилния сектор, за да се увеличи допълнително тяхната добавена стойност за ЕС.** Условията биха могли да включват например изисквания към съвместните предприятия и към висшето ръководство, облекчаващи споразумения с оглед на нуждите на промишлеността на ЕС (като споразумения за изкупуване или за лицензионни услуги и за лицензионни възнаграждения с чуждестранни партньори), лицензиране на технологии или интелектуална собственост, ангажименти за доставка на ресурси от критично значение. Една от приоритетните области в тази насока ще бъде веригата на доставките, свързана с акумулаторните батерии.

В хода на работата по чуждестранните инвестиции Комисията и държавите членки ще гарантират, че преките чуждестранни инвестиции се използват за създаване на добавена стойност в Европа, особено когато става въпрос за публично финансиране, и ще изискват ясни условия, които да спомогнат за наваксване на изоставането при производственото ноу-хау и експертния опит, включително чрез ефективни механизми за трансфер на интелектуална собственост и умения, както и за наемане на персонал в ЕС и за местни вериги на доставките.

Пакет за опростяване

Действащата регулаторна рамка внася предвидимост и помага за постигането на общите цели на обществената политика. Тя обаче не трябва да създава неоправдана тежест и разходи за отрасъла, по-специално за МСП, във веригата на доставките и на следпродажбения пазар. В контекста на програмата за опростяване на нормативната уредба Комисията, в консултация със заинтересованите страни, ще предприеме действия по **пакет за опростяване на нормативната уредба за автомобилната промишленост**, като подобри съгласуваността и последователността между различните нормативни изисквания. Освен това Комисията се ангажира при изготвянето на нови законодателни предложения да предостави на отрасъла достатъчно време, за да отрази тези нови регулаторни изисквания за моторните превозни средства в процеса на разработване на продуктите. Оценката на регламента относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства (т.е. законодателството за одобряване на типа) през 2026 г. ще обърне специално внимание на възможностите за опростяване.

Прилагането на регулаторната рамка за моторните превозни средства е важно, за да се осигурят еднакви условия на конкуренция и да се избегне повсеместно заобикаляне на приложимите правила на ЕС. Това е отговорност предимно на националните органи по одобряване на типа, но Комисията ще работи с държавите членки за отстраняване на потенциални пропуски в регулаторната рамка, например в схемите за индивидуално одобряване на превозни средства.

Водещи действия:

проучване на условията за входящи чуждестранни инвестиции в автомобилния сектор, включително когато става въпрос за публично финансиране;

опростяване на нормативната уредба.

Други действия:

продължаване на преговорите за споразумения за свободна търговия и взаимноизгодни международни партньорства с цел подобряване на достъпа до пазара и възможностите за снабдяване на автомобилната промишленост на ЕС;

развиване на по-нататъшно сътрудничество чрез партньорства за чиста търговия и инвестиции и стратегически партньорства за осигуряване на по-добър достъп до минерали за акумулаторни батерии;

взаимодействие с отрасъла и държавите членки относно подхода към преференциалните правила за произход в контекста на ССТ;

разглеждане на възможността за определяне на специфични правила за произход в рамките на мерките за търговска защита за екосистемата на електрическите превозни средства;

наблюдение на прилагането на антисубсидийната мярка по отношение на китайския внос на електрически превозни средства и предприемане на разследване за заобикаляне на мерките, когато това е оправдано;

използване на инструментите за търговска защита и Регламента относно чуждестранните субсидии с цел справяне с нелоялните практики в сегмента на акумулаторните батерии и този на частите, когато е необходимо.

3. Заключение — по-нататъшни стъпки

Комисията ще информира Европейския парламент и Съвета за настоящия план за действие и предложените мерки, като отправи към тях призив да осигурят бързото прилагане на предложените целенасочени изменения.

Настоящият план за действие се основава на ценните данни, събрани от дружествата от автомобилния сектор, стопанските асоциации и представителите на гражданското общество и различни изследователи по време на диалозите и кръглите маси, както и на откритата обществена консултация⁶. От първостепенно значение в момента е внимателното наблюдение и бързото прилагане на предложените мерки. Комисията ще продължи да работи със заинтересованите страни, като свиква редовни диалози с цел обмен на мнения относно изпълнението на краткосрочните и средносрочните мерки, които са набелязани в плана, и събиране на отзиви и данни за актуалното състояние на пазара.

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