

Βρυξέλλες, 6 Μαρτίου 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

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	6 Μαρτίου 2025
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2025) 95 final
Θέμα:	ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2025) 95 final.

σνημμ.: COM(2025) 95 final



Βρυξέλλες, 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία

1. Εισαγωγή

Η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί βασική κινητήρια δύναμη για την ευρωπαϊκή ευημερία και ουσιώδες στοιχείο της ευρωπαϊκής ταυτότητας. Από την εφεύρεση του αυτοκινήτου, οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές κατέχουν ηγετική θέση παγκοσμίως και παράγουν εμβληματικές μάρκες, θέτοντας ψηλά τον πήχη στην καινοτομία και την αριστεία. Σήμερα ο τομέας αντιπροσωπεύει 1 τρισ. EUR στο ΑΕΠ και ένα τρίτο των ιδιωτικών επενδύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη στην ΕΕ, ενώ παρέχει άμεση και έμμεση απασχόληση σε 13 εκατομμύρια Ευρωπαίους και Ευρωπαίες. Όσον αφορά τα εμπορικά οχήματα, οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές φορτηγών αντιπροσωπεύουν πάνω από το 40 % της παγκόσμιας αγοράς¹. Η ηγετική θέση της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας προκαλεί θαυμασμό σε ολόκληρο τον κόσμο.

Επί του παρόντος, ο τομέας υφίσταται διαρθρωτικό μετασχηματισμό πρωτοφανούς ταχύτητας και μεγέθους. Η μετάβαση στην καθαρή κινητικότητα επιταχύνεται. Ήδη το 2024 ένα στα πέντε αυτοκίνητα που πωλήθηκαν παγκοσμίως ήταν ηλεκτρικό. Ταυτόχρονα, η ταχεία ενσωμάτωση των ψηφιακών τεχνολογιών, όπως η TN, το λογισμικό και οι συσκευές ανίχνευσης και επικοινωνίας, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη σημασία των ψηφιακών υπηρεσιών και της συνδεσιμότητας, ανατρέπουν τα δεδομένα στον τομέα. **Είναι επιτακτική ανάγκη η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία όχι μόνο να διαχειρίζεται, αλλά και να διαμορφώνει τη μετάβαση σε συνδεδεμένα και ολοένα και πιο αυτοματοποιημένα οχήματα μηδενικών εκπομπών.**

Στο πλαίσιο της μετάβασης αυτής, η αυτοκινητοβιομηχανία μας έρχεται επίσης αντιμέτωπη με σοβαρές προκλήσεις ανταγωνιστικότητας. Αντιμετωπίζει κινδύνους σε επίπεδο παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού, εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και εισαγωγές μπαταριών, εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα, η οποία εξακολουθεί να είναι πολύ μεγάλη, σκληρό ανταγωνισμό για ταλέντα, διαφορές κόστους σε βασικές εισροές και ένα ολοένα και πιο ασταθές γεωπολιτικό πλαίσιο. Οι ευρωπαϊκές εταιρείες κινδυνεύουν να μείνουν πίσω σε βασικές στρατηγικές τεχνολογίες, όπως οι μπαταρίες, το λογισμικό, τα συστήματα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας και η αυτόνομη οδήγηση, συχνά δε έχουν πιο περιορισμένο άμεσο έλεγχο πολλών εισροών πρώτων υλών, ενώ οι ανταγωνιστές στο εξωτερικό συχνά υποστηρίζονται από δυναμικές βιομηχανικές στρατηγικές και λαμβάνουν κρατική στήριξη σε διάφορες μορφές.

Πρόκειται για μια κρίσιμη στιγμή για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία: απαιτείται αποφασιστική δράση, και η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει δεσμευτεί να στηρίξει τον τομέα στη μετάβασή του.

Αυτός είναι ο σκοπός του παρόντος σχεδίου δράσης, το οποίο βασίζεται στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας, στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία και, τις τελευταίες εβδομάδες, σε ευρεία σειρά διαβουλεύσεων, υπό την ηγεσία της προέδρου και διαφόρων μελών της Επιτροπής, στις οποίες συμμετείχαν ενεργά περισσότεροι από 100 οργανισμοί². Καθορίζει συγκεκριμένα μέτρα για τη διασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και τη διατήρηση μιας ισχυρής ευρωπαϊκής παραγωγικής βάσης μέσω της **ανάληψης δράσης σε πέντε βασικούς τομείς**: 1) καινοτομία και ψηφιοποίηση, 2) καθαρή κινητικότητα, 3) ανταγωνιστικότητα και ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού, 4) δεξιότητες και κοινωνική διάσταση και 5) ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και επιχειρηματικό περιβάλλον.

¹ Statista Market Insights, Ιανουάριος 2025.

² Οι διαβουλεύσεις αυτές, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 30 Ιανουαρίου και 20 Φεβρουαρίου, συμπληρώθηκαν από ανοικτή δημόσια διαβούλευση, κατά την οποία ελήφθησαν πάνω από 1 900 απαντήσεις.

2. Οι πέντε πυλώνες του σχεδίου δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία

2.1 Καινοτομία και ψηφιοποίηση

Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, για να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει επειγόντως να ανακτήσει την ηγετική της θέση στο πλαίσιο της μετάβασης προς τα συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα που λειτουργούν με λογισμικό και ΤΝ. Η εμπειρία εντός του αυτοκινήτου τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους επιβάτες καθορίζεται όλο και περισσότερο από τη χρήση λογισμικού, ενώ νέες εφαρμογές, όπως η αυτοματοποιημένη και αυτόνομη οδήγηση, η επικοινωνία και το σύστημα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας, διαδραματίζουν πιο κεντρικό ρόλο. Τα στοιχεία αυτά εξελίσσονται γρήγορα σε βασικά στρατηγικά στοιχεία διαφοροποίησης στα οποία οι κατασκευαστές οχημάτων (κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού — ΚΠΕ) πρέπει να διαπρέπουν, αλλά επί του παρόντος κινδυνεύουν να μείνουν πίσω σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους στο εξωτερικό.

Πρόωθηση της αυτόνομης οδήγησης και τόνωση της ενιαίας αγοράς αυτόνομων οχημάτων

Η τεχνολογία αυτόνομης οδήγησης θα αποτελέσει κρίσιμο καθοριστικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα και θα αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο της μελλοντικής προστιθέμενης αξίας. Μέχρι το 2035 αναμένεται να δημιουργήσει προστιθέμενη αξία ύψους έως και 400 δισ. EUR για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κλίνες δοκιμών για αυτόνομη οδήγηση

Οι όροι για τις δοκιμές επί οδού και τις εμπορικές λειτουργίες των πλήρως αυτόνομων οχημάτων είναι λιγότερο ευνοϊκοί στην ΕΕ από ό,τι στις ΗΠΑ και την Κίνα. Αυτό δίνει σημαντικό προβάδισμα στους ανταγωνιστές που βρίσκονται σε αυτές τις δικαιοδοσίες.

Για την ενίσχυση της ετοιμότητας της αγοράς και της διάθεσης αυτόνομων οχημάτων στο εμπόριο, η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη ώστε να δημιουργηθούν ταχέως τουλάχιστον τρεις **διασυνοριακές κλίνες δοκιμών μεγάλης κλίμακας, σχετικά ρυθμιστικά δοκιμαστήρια και ευρωπαϊκοί διάδρομοι αυτοματοποιημένης οδήγησης**. Θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν πόλεις μεσαίου μεγέθους που επιθυμούν να διαδραματίσουν πρωτοποριακό ρόλο. Οι εν λόγω κλίνες δοκιμών θα καταστήσουν δυνατή την πιλοτική ανάπτυξη αυτόνομων οχημάτων σε μεγάλη κλίμακα, για τη μεταφορά τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Η Επιτροπή δεσμεύεται επίσης να αξιολογήσει περαιτέρω τις δυνατότητες ενσωμάτωσης αυτοματοποιημένων οχημάτων στο σύστημα μεταφορών μέσω της επικοινωνίας μεταξύ των οχημάτων και των υποδομών.

Προς μια ενιαία αγορά αυτόνομης οδήγησης

Σήμερα το ρυθμιστικό περιβάλλον για τη συνδεδεμένη και αυτόνομη κινητικότητα είναι κατακεραματισμένο. Λίγα κράτη μέλη διαθέτουν εθνικούς κανόνες κυκλοφορίας που επιτρέπουν την κυκλοφορία αυτόνομων οχημάτων στο οδικό τους δίκτυο, κάτι το οποίο εμποδίζει τις δυνατότητες της ενιαίας αγοράς αυτόνομης οδήγησης. Η συνεργασία μεταξύ όλων εκείνων που αναπτύσσουν και κατασκευάζουν τα εν λόγω οχήματα, καθώς και μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των οδικών δικτύων και των διαχειριστών υποδομής είναι ζωτικής σημασίας. Απαιτείται **μεγαλύτερη εναρμόνιση του πλαισίου και της διακυβέρνησης σε επίπεδο ΕΕ** για να αξιοποιηθούν τα οφέλη της ενιαίας αγοράς μας και να διευκολυνθεί η ταχεία ανάπτυξη της συνδεδεμένης και αυτόνομης κινητικότητας. Η Επιτροπή θα αναλάβει δράση για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Η Επιτροπή θα αναπτύξει περαιτέρω, κατά προτεραιότητα, το κανονιστικό πλαίσιο για τα **αυτόνομα οχήματα**, ξεκινώντας από την **έγκριση απεριόριστων σειρών οχημάτων με αυτοματοποιημένα συστήματα στάθμευσης το 2025 και περισσότερων περιπτώσεων χρήσης (π.χ. διακομβικές εμπορευματικές μεταφορές) το 2026**, μεριμνώντας παράλληλα για την ασφάλειά τους. Επιπλέον, η Επιτροπή θα **καταρτίσει βελτιωμένους κανόνες για την καλύτερη στήριξη των δοκιμών πριν από την εγκατάσταση συστημάτων αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS) και προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού (ADAS) στο δημόσιο οδικό δίκτυο**. Οι δοκιμές καινοτόμων τεχνολογιών ADAS και ADS στο δημόσιο οδικό δίκτυο στην Ευρώπη απαιτούν κατά κανόνα άδειες βάσει εξαιρέσεων από τους εθνικούς κανόνες, γεγονός που απαιτεί πολλαπλές εγκρίσεις σε διάφορα κράτη μέλη. Η Επιτροπή θα **προτείνει εναρμονισμένες διαδικασίες έγκρισης εισαγωγής στις αρχές του 2026 για να διευκολύνει όλες τις δοκιμές ADAS και ADS σε ανοικτούς δρόμους σε ολόκληρη την ΕΕ**.

Εμβληματικές δράσεις:

Δημιουργία διασυνοριακών κλινών δοκιμών μεγάλης κλίμακας για αυτόνομα οχήματα από το 2026.

Ενίσχυση του κανονιστικού πλαισίου και της ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς για την ευρωπαϊκή αυτόνομη οδήγηση: i) με κανόνες για απεριόριστες σειρές οχημάτων με συστήματα αυτοματοποιημένης οδήγησης έως το 2026· ii) με εναρμονισμένους κανόνες για τις δοκιμές ADAS και ADS στο δημόσιο οδικό δίκτυο έως το 2026· iii) και με εναρμονισμένους κανόνες εγκατάστασης σε ολόκληρη την ΕΕ.

Πρόωθηση της ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συνδεδεμένου και αυτοματοποιημένου οχήματος του μέλλοντος

Τα μικροκυκλώματα, το λογισμικό και η ΤΝ είναι τα τρία βασικά συστατικά του συνδεδεμένου και αυτοματοποιημένου οχήματος του μέλλοντος. Μολονότι οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές και προμηθευτές οχημάτων αντιπροσωπεύουν το 45 % των παγκόσμιων επενδύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, αντιμετωπίζουν προκλήσεις εν προκειμένω λόγω των εταιρειών τεχνολογίας και των νέων, «ψηφιακά αυτόχθονων» παραγόντων της αυτοκινητοβιομηχανίας από χώρες εκτός Ευρώπης. Για να αποφευχθούν νέες εξαρτήσεις, καθώς και η απώλεια προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης προς το εξωτερικό, η **ΕΕ πρέπει να αναπτύξει τις δικές της βιομηχανικές ικανότητες όσον αφορά το λογισμικό και το υλισμικό ΤΠ που απαιτούνται για καθαρά, συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα**. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να διασφαλιστεί, μεταξύ άλλων, ότι το εν λόγω λογισμικό και ο εν λόγω εξοπλισμός σχεδιάζονται για τη χρήση διαστημικών δεδομένων και υπηρεσιών για την πλοήγηση, τον προσδιορισμό θέσης υψηλής ακρίβειας, τη γεωσκόπηση και την ασφαλή συνδεσιμότητα, όπως παρέχονται αντίστοιχα από τα συστήματα Galileo/EGNOS, Copernicus και, σύντομα, από το IRIS.

Ευρωπαϊκή συμμαχία για τα συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα

Απαιτείται στενή συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών παραγόντων, στο πλαίσιο των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ, για την ανάπτυξη κοινόχρηστων δομικών στοιχείων λογισμικού και ψηφιακού υλισμικού, ώστε να εξοικονομηθούν κατά πολύ πόροι. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων θα μπορούσαν να επιταχύνουν την ανάπτυξη κοινής τεχνολογίας και να εστιάσουν τους πόρους στα στοιχεία που έχουν ως αποτέλεσμα τη διαφοροποίηση της εμπειρίας των πελατών.

Επομένως, η Επιτροπή θα δρομολογήσει χωρίς καθυστέρηση την **ευρωπαϊκή συμμαχία για τα συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα**, αξιοποιώντας τις προπαρασκευαστικές εργασίες στο πλαίσιο της [ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας «Όχημα του μέλλοντος»](#), [καθώς και τις συμπράξεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» που σχετίζονται με την αυτοκινητοβιομηχανία](#), ιδίως εκείνες για τις οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών (2Zero) και για τη συνδεδεμένη, συνεργατική και αυτοματοποιημένη κινητικότητα (CCAM) και την κοινή επιχείρηση «Μικροκυκλώματα». Θα συγκεντρώσει μια κρίσιμη μάζα ενδιαφερόμενων φορέων της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων ΜΜΕ, για τη διαμόρφωση της ανάπτυξης της επόμενης γενιάς οχημάτων με έμφαση στα κοινά στοιχεία αρχιτεκτονικής, τα κοινόχρηστα ευρωπαϊκά δομικά στοιχεία υλισμικού και λογισμικού, καθώς και την τυποποίησή τους. Με βάση κοινό χάρτη πορείας για την καινοτομία, η συμμαχία θα υλοποιήσει τις ακόλουθες βασικές δραστηριότητες:

- **Ανάπτυξη πλατφόρμας λογισμικού για οχήματα καθοριζόμενα από λογισμικό:** η συμμαχία θα αναπτύξει μια ανοικτή πλατφόρμα σε επίπεδο ΕΕ για τα καθοριζόμενα από λογισμικό οχήματα με βάση τελευταίας τεχνολογίας δομικά στοιχεία λογισμικού ανοικτού κώδικα, καθώς και διεπαφές, πρότυπα και εργαλεία.
- **Ανάπτυξη αρχιτεκτονικής υπολογιστικής επί του οχήματος για οχήματα καθοριζόμενα από λογισμικό:** η αυτόνομη οδήγηση απαιτεί κεντρική προηγμένη υπολογιστική ικανότητα επί του οχήματος. Η συμμαχία θα αναπτύξει μια υπολογιστική πλατφόρμα ανθεκτική στις μελλοντικές εξελίξεις, προσαρμόσιμη, ευέλικτη, ενεργειακά αποδοτική και ικανή να επιτυγχάνει επιδόσεις σε πραγματικό χρόνο, η οποία θα ενσωματώνει πιο προηγμένους επεξεργαστές, συμπεριλαμβανομένων μικροκυκλωμάτων TN, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα καθοριζόμενα από λογισμικό οχήματα παραμένουν επεκτάσιμα και εύκολα αναβαθμίσιμα.
- **Ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων TN για την αυτοκινητοβιομηχανία:** ανάπτυξη ειδικών ανά τομέα μοντέλων και αλγορίθμων παραγωγικής TN που καθιστούν δυνατή π.χ. την αυτόνομη οδήγηση, τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας των συνδεδεμένων οχημάτων στις υποδομές μεταφοράς και φόρτισης και την αποτελεσματική διαχείριση των μπαταριών ή την προγνωστική συντήρηση που βασίζεται στην TN.
- **Δημιουργία καταναεμημένης πιλοτικής εγκατάστασης ευρείας κλίμακας το 2026/2027:** η εγκατάσταση θα χρησιμεύσει ως συνεργατικό περιβάλλον για τη βιομηχανία των καθοριζόμενων από λογισμικό οχημάτων και της μηχανικής TN και ως κλίνη δοκιμών για την καινοτομία στα επίπεδα εφαρμογών.
- **Επιτάχυνση της μετάβασης προς την αυτόνομη οδήγηση:** ανάπτυξη και παροχή φιλόδοξου τεχνολογικού χάρτη πορείας για την ανάπτυξη των κοινόχρηστων στοιχείων του αυτόνομου συστήματος οδήγησης (ADS) (λογισμικό και υλισμικό).

Η συμμαχία είναι ένας ισχυρός μηχανισμός για την επιτάχυνση της διασυνοριακής συνεργασίας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας όσον αφορά την καινοτομία, την ανάπτυξη και την πρώτη βιομηχανική διάδοση τεχνολογιών συνδεδεμένης και αυτόνομης οδήγησης. Η Επιτροπή είναι έτοιμη να παράσχει, κατόπιν αιτήματος της βιομηχανίας, καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί ανταγωνισμού, η συγκέντρωση δεδομένων της αυτοκινητοβιομηχανίας, ώστε να καταστεί δυνατή η πρόοδος όσον αφορά την TN στην αυτόνομη οδήγηση. Επίσης, η Επιτροπή θα στηρίξει τις υπό εξέλιξη τεχνικές εργασίες των κρατών μελών για τον προσδιορισμό πιθανού **υποψήφιου σημαντικού έργου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (ΣΕΚΕΕ) για τα καθαρά, συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα**, διασφαλίζοντας ότι αυτό θα είναι προσβάσιμο στις καινοτόμες ΜΜΕ.

Τεχνολογία μπαταριών επόμενης γενιάς

Οι ανταγωνιστές στο εξωτερικό επενδύουν σημαντικούς οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους στην έρευνα και ανάπτυξη της τεχνολογίας μπαταριών του μέλλοντος, με ισχυρή κρατική στήριξη. Η ΕΕ δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην καινοτομία στον τομέα των μπαταριών μέσω της σύμπραξης **BATT4EU** του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη». Η έμφαση αυτή παραμένει σημαντική. Η Επιτροπή θα στηρίξει **ολόκληρη την ενωσιακή αξιακή αλυσίδα μπαταριών επόμενης γενιάς, συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης**, σε στενή συνεργασία με συμπράξεις στον τομέα της προηγμένης παραγωγής και των προηγμένων υλικών. Για τα έτη 2025 έως 2027, ο ειδικός προϋπολογισμός θα ανέλθει σε περίπου 350 εκατ. EUR, στο πλαίσιο της

συνολικής συνεισφοράς του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Χρηματοδότηση στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη»

Οι δραστηριότητες της συμμαχίας, καθώς και η τεχνολογία μπαταριών επόμενης γενιάς, θα λάβουν στήριξη από κοινές δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στο πλαίσιο σχετικών συμπράξεων του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη». Στο πλαίσιο του προγράμματος θα διατεθεί 1 δισ. EUR για την αυτοκινητοβιομηχανία την περίοδο 2025-2027, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών δραστηριοτήτων που χρηματοδοτούνται μέσω του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Καινοτομίας. Στο μέλλον, ειδικές συμπράξεις για συγκεκριμένες δραστηριότητες θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν σε μια ειδική κοινή επιχείρηση για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της δέσμης μέτρων που θα περιλαμβάνονται στην πρόταση για το επόμενο ΠΔΠ.

Κινητοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων για την κλιμάκωση της καινοτομίας στην Ευρώπη

Όπως ανακοινώθηκε στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας και στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία, η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τον Όμιλο ETEπ και ιδιώτες επενδυτές για την ανάπτυξη **επενδυτικού προγράμματος TechEU** που θα συμβάλει στην κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού για την ανατρεπτική καινοτομία και θα ενισχύσει τη βιομηχανική ικανότητα της Ευρώπης και την επέκταση εταιρειών που επενδύουν σε καινοτόμες τεχνολογίες σε συνεργασία με το σχετικό χαρτοφυλάκιο έργων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Καινοτομίας. Στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, το επενδυτικό πρόγραμμα TechEU θα μπορούσε να στηρίξει τις επενδύσεις στην έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία για μελλοντικές στρατηγικές τεχνολογίες, την ψηφιοποίηση, την εφαρμογή της TN, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη βιομηχανικών ικανοτήτων στους τομείς της προηγμένης παραγωγής και της αλυσίδας εφοδιασμού, και την κλιμάκωση στρατηγικών και ανταγωνιστικών τεχνολογιών από ΚΠΕ της αυτοκινητοβιομηχανίας, προμηθευτές και καινοτόμες εταιρείες τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της αλυσίδας εφοδιασμού τεχνολογιών κυψελών μπαταριών.

Εμβληματικές δράσεις:

Σύσταση της ευρωπαϊκής συμμαχίας για τα συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα το 2025.

Στήριξη της έρευνας και της καινοτομίας στον τομέα της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας και ανάπτυξη τεχνολογίας μπαταριών επόμενης γενιάς μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη».

Άλλη δράση:

Συνεργασία με τον Όμιλο ETEπ και τον ιδιωτικό τομέα για την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος TechEU σε επεκτεινόμενες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση της αλυσίδας εφοδιασμού τεχνολογιών κυψελών μπαταριών.

Κυβερνοασφάλεια

Τα στοιχεία υλισμικού και λογισμικού των συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια. Η Επιτροπή **θα δώσει συνέχεια στην υπό εξέλιξη εκτίμηση των κινδύνων κυβερνοασφάλειας για τα συνδεδεμένα οχήματα στο πλαίσιο της οδηγίας NIS2 με συγκεκριμένα μέτρα**, μεταξύ άλλων, εάν χρειαστεί, στο κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τα μηχανοκίνητα οχήματα, και θα διερευνήσει τρόπους για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής βιομηχανικής αξιακής αλυσίδας για κρίσιμα κατασκευαστικά στοιχεία. Παράλληλα

η Επιτροπή, σύμφωνα με τη στρατηγική για την οικονομική ασφάλεια της ΕΕ και στο πλαίσιο του διαλόγου με τους διεθνείς εταίρους της και ιδίως με την G7, θα διαμορφώσει κοινή άποψη σχετικά με τους κινδύνους κυβερνοασφάλειας και τα πιθανά μέτρα μετριασμού που σχετίζονται με τα συνδεδεμένα οχήματα. Αυτό είναι σημαντικό για να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός της παγκόσμιας αγοράς. Θα αναπτύξει επίσης πρότυπα οικονομικής ασφάλειας για την αντιμετώπιση των κινδύνων της αλυσίδας εφοδιασμού, όπως η υπερβολική εξάρτηση, η οπλοποίηση, η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, οι τεχνολογικοί κίνδυνοι και οι κίνδυνοι κυβερνοασφάλειας ή ασφάλειας.

Άλλες δράσεις:

Συνέχιση των προσπαθειών για επαρκή κυβερνοασφάλεια χωρίς να παρεμποδίζονται η καινοτομία και η διάθεση στο εμπόριο.

Ανάπτυξη προτύπων οικονομικής ασφάλειας.

Πρόσβαση στα δεδομένα, τις λειτουργίες και τους πόρους των οχημάτων

Θα δημιουργηθούν σημαντικές νέες ροές εσόδων από τα συνδεδεμένα και ψηφιακά οχήματα και οικονομική αξία από τα δεδομένα των οχημάτων. Το δυναμικό αυτό έχει ήδη απελευθερωθεί, σε ορισμένο βαθμό, με τον κανονισμό για τα δεδομένα, ο οποίος παρέχει πρόσβαση σε δεδομένα από συνδεδεμένες συσκευές όπως οχήματα, κατόπιν αιτήματος του χρήστη, καθώς και με την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED), η οποία προβλέπει την πρόσβαση σε δεδομένα σχετικά με τις μπαταρίες.

Ωστόσο, απαιτούνται συμπληρωματικά μέτρα λόγω των πολλαπλών ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν τα συνδεδεμένα μηχανοκίνητα οχήματα και των δυνατοτήτων δημιουργίας νέων επιχειρηματικών ευκαιριών που παρέχουν, μεταξύ άλλων όσον αφορά την αμφίδρομη και έξυπνη φόρτιση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα **λάβει κατάλληλα μέτρα** που θα επιτρέψουν σε **ολόκληρο** το οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας να **αξιοποιήσει τα οφέλη των δεδομένων από τα συνδεδεμένα οχήματα**, ιδίως μέσω της εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα και της **καθοδήγησης σχετικά με τα δεδομένα επί του οχήματος**, που θα δημοσιευθεί κατά την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα. Η Επιτροπή, κατόπιν αξιολόγησης των επιπτώσεων του κανονισμού για τα δεδομένα, θα εξετάσει το ενδεχόμενο ανάληψης περαιτέρω δράσης, συμπεριλαμβανομένης νομοθετικής πρότασης σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα επί του οχήματος και τη δυνατότητα δημιουργίας μιας ευρωπαϊκής πλατφόρμας δεδομένων της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτό, θα συνεκτιμήσει επίσης ζητήματα κυβερνοασφάλειας, μεταξύ άλλων όσον αφορά την εξ αποστάσεως πρόσβαση σε δεδομένα.

Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης κατά πόσον το υφιστάμενο **πλαίσιο ανταγωνισμού της ΕΕ που διέπει τις κάθετες συμφωνίες στις αγορές ανταλλακτικών και εξαρτημάτων της αυτοκινητοβιομηχανίας** (κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας) εξακολουθεί να είναι κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο της ψηφιοποίησης.

Εμβληματικές δράσεις:

Κατάλληλα μέτρα σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα, τις λειτουργίες και τους πόρους των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της καθοδήγησης σχετικά με τον κανονισμό για τα δεδομένα και, εάν είναι αναγκαίο, νομοθετική πρόταση για την πρόσβαση στα δεδομένα των οχημάτων.

2.2 Καθαρή κινητικότητα

Οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ. Για να επιτευχθεί η φιλοδοξία της Ευρώπης να καταστεί κλιματικά ουδέτερη έως το 2050, οι εκπομπές από τις μεταφορές πρέπει να μειωθούν κατά 90 % έως την ημερομηνία αυτή. Για να διασφαλιστεί η συνέχιση της εμπορικής επιτυχίας, είναι επίσης ζωτικής σημασίας οι Ευρωπαίοι ΚΠΕ, οι οποίοι επενδύουν ήδη σε μεγάλο βαθμό σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, να ανακτήσουν την ηγετική τους θέση στην τεχνολογία και στα προϊόντα οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών αντιπροσωπεύουν ήδη σημαντικό μερίδιο των παγκόσμιων πωλήσεων και θα αποτελέσουν, τελικά, το κυρίαρχο τμήμα της αγοράς. Μια ισχυρή εγχώρια αγορά, υποστηριζόμενη από επαρκείς υποδομές σε κάθε περιοχή, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Πρότυπα εκπομπών

Η μετάβαση στην καθαρή οδική κινητικότητα υποστηρίζεται από πρότυπα εκπομπών CO₂ για νέα αυτοκίνητα και ημιφορτηγά και για νέα βαρέα οχήματα, τα οποία θέτουν σταδιακά υψηλότερους στόχους μείωσης εκπομπών για τους κατασκευαστές. Τα πρότυπα αυτά παρέχουν μακροπρόθεσμη βεβαιότητα και προβλεψιμότητα για τους επενδυτές κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας, ενώ παράλληλα εξασφαλίζουν επαρκή χρόνο για μια δίκαιη μετάβαση. Επί του παρόντος υπάρχουν περίπου 6 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών στους δρόμους της Ευρώπης, αλλά εξακολουθεί να απαιτείται σημαντική αύξηση για την επίτευξη των στόχων του 2035 και του 2040.

Πρόσφατα η ζήτηση ηλεκτρικών οχημάτων μπαταρίας ήταν χαμηλότερη από ό,τι αναμενόταν. Αφότου εξαπλάσιάστηκαν από το 2019 έως το 2023, οι πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων μπαταρίας στην ΕΕ μειώθηκαν ελαφρά, κατά 5,6 %, μεταξύ του 2023 και του 2024, ενώ τα μερίδια αγοράς μειώθηκαν από 14,6 σε 13,6 % και σημειώθηκαν καθυστερήσεις στη διάθεση οικονομικά προσιτών μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά.

Μολονότι, σύμφωνα με τα στοιχεία του Ιανουαρίου του 2025, το μερίδιο των πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων μπαταρίας ανήλθε σε 15 %, σε σύγκριση με 10,9 % τον Ιανουάριο του 2024, εξακολουθεί να υπάρχει κίνδυνος οι στόχοι για τις εκπομπές από επιβατικά οχήματα το 2025 να έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικές κυρώσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα παρουσιάσει **ταχέως πρόσθετες δυνατότητες ευελιξίας, μέσω στοχευμένης τροποποίησης των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά**. Με βάση την τροποποίηση, εάν αυτή εγκριθεί, η συμμόρφωση αξιολογείται κατά τα έτη 2025, 2026 και 2027 συνολικά, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να **αντισταθμίσουν τη μη τήρηση του στόχου κατά τη διάρκεια ενός ή δύο ετών της εν λόγω περιόδου με υπερκάλυψη του στόχου κατά το/τα άλλο/-α έτος/-η**. Αυτό θα συμβάλει στη διασφάλιση της επενδυτικής ικανότητας της βιομηχανίας, ενώ παράλληλα θα διατηρείται το συνολικό επίπεδο φιλοδοξίας των στόχων για το 2025. Η Επιτροπή καλεί τους συννομοθέτες να καταλήξουν χωρίς καθυστέρηση σε συμφωνία σχετικά με την εν λόγω τροποποίηση, καθώς αυτό θα δημιουργήσει ασφάλεια για τον τομέα. Όπως αναφέρεται στις πολιτικές κατευθύνσεις της Επιτροπής, ο κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά δημιουργεί προβλεψιμότητα για τους επενδυτές και τους κατασκευαστές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα επιταχύνει τις εργασίες για την προετοιμασία της προβλεπόμενης

επανεξέτασης του κανονισμού. Η επανεξέταση θα βασιστεί σε τεκμηριωμένη ανάλυση και θα λάβει υπόψη όλες τις σχετικές τεχνολογικές εξελίξεις και τη σημασία μιας οικονομικά βιώσιμης και κοινωνικά δίκαιης μετάβασης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Εμβληματικές δράσεις:

Πρόταση τροποποίησης των προτύπων εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, ώστε να καταστεί δυνατή η μη τήρηση του στόχου κατά τη διάρκεια ενός ή δύο ετών με υπερκάλυψη του στόχου κατά το/τα άλλο/-α έτος/-η της περιόδου 2025-2027.

Επιτάχυνση της προετοιμασίας για την προβλεπόμενη επανεξέταση του κανονισμού.

Τόνωση της ζήτησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών

Στήριξη των χρηστών χαμηλότερων εισοδημάτων μέσω προγραμμάτων κοινωνικής μίσθωσης

Τα προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης μπορούν να στηρίζουν την οικονομικά προσιτή καθαρή κινητικότητα για τους/τις λιγότερο ευνοημένους/-ες καταναλωτές και καταναλώτριες, δίνοντας παράλληλα άμεση ώθηση στις πωλήσεις οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Η Επιτροπή θα **εκδώσει, το πρώτο τρίμηνο του 2025, σύσταση σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών, στην οποία θα προτρέπει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν προγράμματα κοινωνικής μίσθωσης για νέα και μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών, που θα απευθύνονται σε ευάλωτους χρήστες των μεταφορών**, ως μέρος της εφαρμογής των εθνικών τους σχεδίων **στο πλαίσιο του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα**. Η κοινωνική μίσθωση (και ιδίως τα προγράμματα ενοικίασης ή μίσθωσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών που απευθύνονται σε ευάλωτες ομάδες) καλύπτονται επίσης από την **καθοδήγηση σχετικά με τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα**, η οποία εκδίδεται από την Επιτροπή την ίδια ημέρα με την παρούσα ανακοίνωση.

Επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε εταιρικούς στόλους

Οι εταιρικοί στόλοι αποτελούν σημαντικό μέρος της ευρωπαϊκής αγοράς οχημάτων. Τα οχήματα που αγοράζουν οι επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν σήμερα περίπου το 60 % των ταξινομήσεων αυτοκινήτων στην ΕΕ. Η επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε εταιρικούς στόλους θα ωφελήσει την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και θα μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές από τις μεταφορές. Για να διασφαλιστεί η επαρκής διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε εταιρικούς στόλους, είναι καθοριστικής σημασίας η κατάργηση των στρεβλωτικών επιδοτήσεων για οχήματα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα.

Η Επιτροπή έχει ξεκινήσει να εκπονεί **νομοθετική πρόταση για την απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων**, με στόχο τον καθορισμό μέτρων για τη στήριξη της διάδοσης της χρήσης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών από εταιρικούς αγοραστές, χωρίς να επιβαρύνονται αδικαιολόγητα οι ΜΜΕ και λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας, μεταξύ άλλων. Για να δημιουργηθεί δυναμική το συντομότερο δυνατόν, η Επιτροπή δημοσιεύει, παράλληλα με το παρόν σχέδιο δράσης, **ανακοίνωση για την απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων**, στην οποία περιγράφονται οι δράσεις που μπορούν ήδη να αναλάβουν οι εθνικές, περιφερειακές και δημοτικές αρχές για να επιταχύνουν τη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Οι φορτωτές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επιτάχυνση της αύξησης του μεριδίου των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο των εργασιών για τους εταιρικούς στόλους,

η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης μέτρα για την επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης ευρωπαϊκών φορτηγών μηδενικών εκπομπών.

Επιτάχυνση της χρήσης βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών

Κατά τους προσεχείς μήνες, η Επιτροπή θα εγκρίνει **στοχευμένη τροποποίηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα με σκοπό να παραταθεί πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2025 η προθεσμία** για την πλήρη εξαίρεση των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών από τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου.

Η ανταγωνιστικότητα και οι επενδύσεις σε φορτηγά μηδενικών εκπομπών και στην απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών μπορούν να τονωθούν περαιτέρω μέσω της ταχείας ολοκλήρωσης των διοργανικών διαπραγματεύσεων και της έγκρισης της προτεινόμενης αναθεώρησης της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις. Με τον τρόπο αυτό θα **διασφαλιστεί η ισοδυναμία ωφέλιμου φορτίου με τα ντιζελοκίνητα οχήματα**. Επιπλέον, προτείνονται διάφορα μέτρα³ που αποσκοπούν στην παροχή κινήτρων για επενδύσεις σε αποδοτικά ρυμουλκούμενα μέσω **ευνοϊκών διακυμάνσεων των διοδίων**.

Τέλος, η μετασκευή συμβατικών βαρέων οχημάτων, ιδίως λεωφορείων, με ηλεκτρικό σύστημα μετάδοσης κίνησης μπορεί να συμβάλει με οικονομικά αποδοτικό τρόπο στην απανθρακοποίηση του στόλου. Η Επιτροπή θα υποστηρίξει την **εκπόνηση κανονισμού στο πλαίσιο της ΟΕΕ/ΗΕ**, με τον οποίο θα εναρμονιστεί η έγκριση τύπου των εν λόγω μετασκευασμένων οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Επιτροπή διερευνά επίσης δράσεις για τη στήριξη της χρήσης **καθαρών λεωφορείων που κατασκευάζονται στην Ευρώπη**, μεταξύ άλλων μέσω της στήριξης της μετατροπής του στόλου οχημάτων και των αμαξοστασίων, και της καλύτερης ομαδοποίησης των κανόνων ζήτησης ή απόσβεσης για τους τοπικούς δήμους.

Καλύτερος συντονισμός των συστημάτων παροχής κινήτρων των κρατών μελών για τις αγορές που πραγματοποιούν οι καταναλώτριες και οι καταναλωτές

Ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια κατά την αγορά νέου αυτοκινήτου είναι το κόστος. Επί του παρόντος, τα κράτη μέλη έχουν επιλέξει διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά την παροχή κινήτρων για τη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών ακόμη και σε κράτη μέλη με παρόμοια επίπεδα ωριμότητας της αγοράς για καθαρή κινητικότητα. Τα κίνητρα αυτά αλλάζουν επίσης συχνά, γεγονός που μειώνει την ασφάλεια για τους καταναλωτές, τις επιχειρήσεις και τους επενδυτές. Χάρη στα σημαντικά διδάγματα που έχουν αντληθεί μέχρι σήμερα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα αυτών των συστημάτων, μπορεί να βελτιστοποιηθεί ο σχεδιασμός τους και να στηριχθεί μια πιο περιβαλλοντικά βιώσιμη και στρατηγικά ανθεκτική ευρωπαϊκή παραγωγή. Είναι αναγκαία μια πιο συντονισμένη προσέγγιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Επιτροπή θα αρχίσει να συνεργάζεται, χωρίς καθυστέρηση, με τα **κράτη μέλη** για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και διδαγμάτων σχετικά με τα **συστήματα παροχής κινήτρων** για τους καταναλωτές και τις καταναλώτριες. Οι εργασίες αυτές θα προσδιορίσουν μια εργαλειοθήκη με επιλογές για συστήματα παροχής κινήτρων σχεδιασμένων για να είναι οικονομικά αποδοτικά, δημοσιονομικά βιώσιμα και προσαρμοσμένα στον βαθμό ωριμότητας των

³ COM(2023)189, Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/520 όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα.

οικείων αγορών, ενώ θα διερευνήσουν επίσης δυνατότητες για πιθανά συστήματα παροχής κινήτρων σε επίπεδο ΕΕ. Οι συζητήσεις αυτές θα τροφοδοτήσουν μια **σύσταση της Επιτροπής** που θα προσδιορίζει επίσης τις πηγές χρηματοδότησης της ΕΕ από τις οποίες τα κράτη μέλη θα μπορούν να στηρίζουν τέτοια κίνητρα.

Εμβληματικές δράσεις:

Σύσταση σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών (1ο τρίμηνο του 2025), συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων κοινωνικής μίσθωσης.

Ανακοίνωση (1ο τρίμηνο του 2025) και νομοθετική πρωτοβουλία για την απανθρακοποίηση των εταιρικών στόλων (τέλη του 2025).

Άλλες δράσεις:

Στοχευμένη τροποποίηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα ώστε να παραταθεί η προθεσμία για την πλήρη εξαίρεση των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών από τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου (2ο τρίμηνο του 2025).

Ολοκλήρωση των διοργανικών διαπραγματεύσεων για την αναθεώρηση της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις.

Σύσταση σχετικά με φορολογικά και μη φορολογικά κίνητρα από την πλευρά της ζήτησης (2026).

Επιτάχυνση της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης

Η διαθεσιμότητα υποδομών ηλεκτρικής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για τη διάδοση της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών και, ως εκ τούτου, οι επενδύσεις σε υποδομές είναι επίσης καίριας σημασίας για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Ωστόσο, η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης δεν έχει προχωρήσει με τον ίδιο ρυθμό σε όλα τα κράτη μέλη και τις περιφέρειές τους. Η κατάσταση αυτή πρέπει να αλλάξει.

Υλοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας

Η Επιτροπή θα **διαθέσει στοχευμένη τεχνική βοήθεια στα κράτη μέλη** από το Μέσο Τεχνικής Υποστήριξης για την υλοποίηση δράσεων που προβλέπονται στον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR) και στην οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (OEAΚ).

Ο μηχανισμός υποδομών εναλλακτικών καυσίμων έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό και αποδοτικό μέσο για τη στήριξη της ανάπτυξης υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Στο πλαίσιο του μηχανισμού υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, θα διατεθούν 570 εκατ. EUR σε έργα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων το 2025 και το 2026, με ιδιαίτερη έμφαση στα βαρέα οχήματα.

Στο **επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές**, το οποίο πρόκειται να εκδοθεί εντός του 2025, η Επιτροπή θα υποβάλει πρόσθετες προτάσεις για δράσεις με σκοπό την άρση των εμποδίων για την κλιμάκωση της χρηματοδότησης των υποδομών επαναφόρτισης.

Πρόσβαση στο δίκτυο

Οι καθυστερήσεις στις συνδέσεις με το δίκτυο αποτελούν συχνά σημαντικό εμπόδιο στην ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως μεγαλύτερων δημόσιων χώρων σταθμών

επαναφόρτισης και φορτιστών υψηλής ισχύος που χρειάζονται για τα βαρέα οχήματα. Διάφορες δράσεις προτεραιότητας για την πρόσβαση στο δίκτυο εφαρμόζονται ήδη ή έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης της ΕΕ για τα δίκτυα (συμπεριλαμβανομένης της εξασφάλισης μεγαλύτερης διαφάνειας όσον αφορά τη δυναμικότητα υποδοχής του δικτύου, και της στήριξης των διαχειριστών δικτύων για την πρόβλεψη της ζήτησης φόρτισης), καθώς και στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για τα δίκτυα και του σχεδίου δράσης για τον εξηλεκτρισμό που ανακοινώθηκαν για το 1ο τρίμηνο του 2026.

Η Επιτροπή θα εκδώσει σύντομα κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη μείωση του χρόνου αναμονής για τις συνδέσεις των σημείων επαναφόρτισης με τα δίκτυα και την κατά προτεραιότητα αντιμετώπισή τους, με βάση τις βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών. Η Επιτροπή συνιστά επίσης στα κράτη μέλη να τεκμαίρουν ότι οι σταθμοί φόρτισης, η σύνδεσή τους με το δίκτυο, το ίδιο το σχετικό δίκτυο και οι υποδομές αποθήκευσης εξυπηρετούν το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον στο πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει κατά πόσον το εν λόγω τεκμήριο θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτικό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα σε έργα που συμβάλλουν στη μετάβαση σε καθαρές μορφές ενέργειας και στην αποδοτικότητα του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των σημείων φόρτισης.

Έως το καλοκαίρι του 2025, η Επιτροπή θα εκδώσει κατευθυντήριες αρχές που θα καθορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα πρέπει να χορηγούνται προληπτικές επενδύσεις σε έργα δικτύου. Οι κατευθυντήριες αρχές θα καταστήσουν δυνατή την πρόβλεψη των μελλοντικών αναγκών των υποδομών επαναφόρτισης κατά τον σχεδιασμό του δικτύου.

Η οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας εξουσιοδοτεί ήδη τα κράτη μέλη να καθορίζουν ειδικές περιοχές για δίκτυα που συνδέονται με έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ώστε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες αδειοδότησης και σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό, τα δίκτυα που αφορούν περιοχές συναφείς για την πρωτοβουλία για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους καθαρών μεταφορών θα πρέπει να θεωρούνται από τα κράτη μέλη ως περιοχές επιτάχυνσης παρόμοιες με εκείνες που έχουν καθοριστεί για υποδομές που σχετίζονται με σχέδια για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η Επιτροπή θα εκδώσει περαιτέρω συστάσεις επ' αυτού.

Υποδομές φόρτισης επαγγελματικών οχημάτων

Ένας κρίσιμος τομέας δράσης είναι οι υποδομές φόρτισης βαρέων οχημάτων σε αμαξοστάσια και κατά μήκος βασικών οδικών διαδρόμων. Οι επενδύσεις σε υποδομές θα επιταχύνουν τη χρήση καθαρών βαρέων οχημάτων και από πελάτες εμπορευματικών μεταφορών.

Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για μια **πρωτοβουλία για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους καθαρών μεταφορών** που θα επιταχύνει την ανάπτυξη κόμβων φόρτισης βαρέων οχημάτων κατά μήκος βασικών διαδρόμων εφοδιαστικής στο ΔΕΔ-Μ ως κρίσιμης υποδομής, μεταξύ άλλων στους σχετικούς αστικούς κόμβους και στους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς τους. Η πρωτοβουλία αυτή θα υλοποιηθεί στο πλαίσιο του εργαλείου συντονισμού της ανταγωνιστικότητας που παρουσιάστηκε στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας⁴ και θα εστιάζει στον εξορθολογισμό της αδειοδότησης, στη μόχλευση χρηματοδότησης για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων των επενδύσεων και στη σύνδεση με τις διατάξεις για συγκεκριμένες περιοχές προτεραιότητας δικτύου στο πλαίσιο της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Στόχος είναι να επιτευχθούν τα πρώτα αποτελέσματα το 2025. Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης τρόπους για την **επιτάχυνση της αδειοδότησης εκτός δικτύου** όσον αφορά τους σταθμούς επαναφόρτισης βαρέων οχημάτων, για παράδειγμα μέσω της τροποποίησης των κανονισμών για τη διαίρεση σε ζώνες, ώστε να υποστηριχθεί ρητώς η φόρτιση βαρέων οχημάτων κατά μήκος των διαδρόμων του ΔΕΔ-Μ. Είναι επίσης σημαντικό να προσδιοριστεί το κατάλληλο είδος στήριξης —όπως χρηματοδότηση ή τεχνική βοήθεια— για τους διαχειριστές αμαξοστασίων και δημόσιων σημείων φόρτισης ώστε να εγκαταστήσουν τοπικές υποδομές αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας.

Έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση

Με την επέκταση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τον αυξημένο εξηλεκτρισμό των τελικών χρήσεων, οι ανάγκες ευελιξίας θα αυξηθούν σημαντικά. Η έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό της επιβάρυνσης του δικτύου και να στηρίζει την αποδοτική ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας, εξοικονομώντας παράλληλα ενεργειακό κόστος για τους χρήστες των οχημάτων.

Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση. Η οδηγία για τον σχεδιασμό της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας παρέχει ήδη στα κράτη μέλη μια εργαλειοθήκη για τη στήριξη της έξυπνης και αμφίδρομης φόρτισης. Θα πρέπει, αφενός, να μεριμνήσουν ώστε οι διαχειριστές συστημάτων διανομής να προσφέρουν δίκαια τέλη δικτύου και, αφετέρου, να αποφεύγουν τη διπλή φορολόγηση της ενέργειας που αποθηκεύεται, μεταξύ άλλων στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων. Γενικότερα, μέσω κατάλληλης φορολόγησης της ηλεκτρικής ενέργειας, τα κράτη μέλη μπορούν να δημιουργήσουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον για αμφίδρομη φόρτιση. **Η Επιτροπή θα διευκολύνει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών και θα εκδώσει νέο κώδικα δικτύου για την απόκριση ζήτησης (1ο τρίμηνο του 2026)** ο οποίος θα διασφαλίζει την πλήρη συμμετοχή στην αγορά των διαφόρων υπηρεσιών ευελιξίας, συμπεριλαμβανομένης της αμφίδρομης φόρτισης.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις ανάγκες για την ετοιμότητα των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς την έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση. Θα

⁴ Το εργαλείο συντονισμού της ανταγωνιστικότητας θα συντονίζει τις επενδύσεις και τις πολιτικές στον τομέα της ανταγωνιστικότητας σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο και θα σχεδιάζει πιλοτικά σχέδια για διασυνοριακά έργα σε επιλεγμένες βασικές περιοχές με σαφή προστιθέμενη αξία για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης.

δρομολογήσει ρυθμιστικό δοκιμαστήριο για πιλοτικά έργα οχήματος προς δίκτυο (V2G) για την αντιμετώπιση ρυθμιστικών, τεχνικών και εμπορικών προκλήσεων πριν από την ανάπτυξή τους σε μεγάλη κλίμακα.

Εμβληματικές δράσεις:

Πρωτοβουλία για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους καθαρών μεταφορών (3ο τρίμηνο του 2025).

Διάθεση 570 εκατ. EUR στο πλαίσιο του μηχανισμού υποδομών εναλλακτικών καυσίμων το 2025 και το 2026.

Καθοδήγηση και σύσταση της Επιτροπής σχετικά με τη συντόμευση των διαδικασιών σύνδεσης στο δίκτυο και την προτεραιοποίηση της σύνδεσης με το δίκτυο.

Κατευθυντήριες αρχές σχετικά με τις προληπτικές επενδύσεις στο δίκτυο (2ο τρίμηνο του 2025).

Άλλες δράσεις:

Στήριξη των κρατών μελών για την εφαρμογή του AFIR και της ΟΕΑΚ από το Μέσο Τεχνικής Υποστήριξης.

Στήριξη των κρατών μελών για τη θέσπιση ευνοϊκών πλαισίων για έξυπνη/αμφίδρομη φόρτιση, και διευκόλυνση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.

Κινητοποίηση ιδιωτικής χρηματοδότησης

Όπως εξαγγέλθηκε στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία, θα κινητοποιηθούν πρόσθετες επενδύσεις ύψους περίπου 50 δισ. EUR στο πλαίσιο του InvestEU για τη στήριξη βασικών πολιτικών της ΕΕ· η πρωτοβουλία αυτή, στην οποία θα πρωτοστατήσει ο Όμιλος ΕΤΕπ, θα μπορούσε να περιλαμβάνει περαιτέρω στήριξη της καθαρής τεχνολογίας και της καθαρής κινητικότητας, μεταξύ άλλων προς όφελος της αυτοκινητοβιομηχανίας καθ' όλο το μήκος της αξιακής αλυσίδας, ώστε να διευκολυνθεί η κλιμάκωση ή να ενισχυθεί το επενδυτικό ενδιαφέρον για τις αναγκαίες επενδύσεις μεγάλης κλίμακας.

Ενίσχυση της εμπιστοσύνης του καταναλωτικού κοινού

Η Επιτροπή θα αναθεωρήσει την **οδηγία για τη σήμανση των αυτοκινήτων** το 2026, μετά την αξιολόγηση που πρόκειται να δημοσιευθεί το πρώτο εξάμηνο του 2025, προκειμένου να στηρίξει τους καταναλωτές και τις καταναλώτριες ώστε να κάνουν βιώσιμες επιλογές, και να συμβάλει στον στόχο της αύξησης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Αυτό μπορεί να γίνει π.χ. με τη συμπερίληψη **πληροφοριών σχετικά με την περιεκτικότητα σε άνθρακα των βασικών υλικών που χρησιμοποιούνται στο όχημα.**

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, ανάλογα με τη χώρα, το 75 %-90 % των καταναλωτριών και των καταναλωτών αγοράζει μόνο μεταχειρισμένα οχήματα. Όσον αφορά τα μεταχειρισμένα οχήματα μηδενικών εκπομπών, το καταναλωτικό κοινό ανησυχεί για την **κατάσταση υγείας και την επισκευασιμότητα των μπαταριών. Για να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών και των καταναλωτριών στα ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία, η Επιτροπή θα αξιολογήσει το ευρύτερο ζήτημα της επισκευασιμότητας των μπαταριών και θα λάβει κανονιστικά μέτρα** για τη διασφάλιση της πρόσβασης σε πληροφορίες για την κατάσταση υγείας των μπαταριών στο διαβατήριο μπαταρίας, καθώς και της πρόσβασης σε πληροφορίες για την επισκευή και τη συντήρηση των μπαταριών.

Ενίσχυση της χρηστικότητας των υποδομών φόρτισης

Είναι σημαντικό να επικρατεί διαφάνεια όσον αφορά τις τιμές φόρτισης ώστε το καταναλωτικό κοινό να είναι σε θέση να τις συγκρίνει έχοντας στη διάθεσή του πλήρεις πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες υποδομές. Επί του παρόντος, αυτό μπορεί να παραμένει δύσκολο, και οι τιμές

φόρτισης μπορεί να διαφέρουν σημαντικά από το ένα σημείο φόρτισης στο άλλο. Ο κανονισμός AFIR απαιτεί ήδη από τους διαχειριστές σημείων φόρτισης να ανταλλάσσουν όλα τα σχετικά δεδομένα χωρίς κόστος. **Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού AFIR που θα πραγματοποιηθεί το 2026, η Επιτροπή θα εξετάσει επιλογές για την περαιτέρω ενίσχυση της διαφάνειας των τιμών στα δημοσίως διαθέσιμα σημεία επαναφόρτισης, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές εξελίξεις της αγοράς.**

Εμβληματικές δράσεις:

Κανονιστικό μέτρο για τη διασφάλιση της πρόσβασης σε πληροφορίες για την κατάσταση υγείας των μπαταριών στο διαβατήριο μπαταρίας έως το 3ο τρίμηνο του 2026.

Κανονιστικό μέτρο για τη διασφάλιση της πρόσβασης σε πληροφορίες για την επισκευή και τη συντήρηση των μπαταριών το 3ο τρίμηνο του 2025.

Αναθεώρηση του κανονισμού AFIR με σκοπό την αξιολόγηση των επιλογών για την περαιτέρω ενίσχυση της διαφάνειας των τιμών στα δημοσίως διαθέσιμα σημεία επαναφόρτισης το 2026.

Άλλη δράση:

Αναθεώρηση της οδηγίας για τη σήμανση των αυτοκινήτων το 2026 με σκοπό την ενίσχυση της ενημέρωσης του καταναλωτικού κοινού.

2.3 Ανταγωνιστικότητα και ανθεκτικότητα της αλυσίδας εφοδιασμού

Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία κινδυνεύει να απολέσει σημαντικά μερίδια αγοράς λόγω της περιορισμένης ανταγωνιστικότητάς της όσον αφορά τις τεχνολογικές και παραγωγικές της ικανότητες στον τομέα των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς και λόγω του σημαντικού χάσματος κόστους σε κρίσιμα κατασκευαστικά στοιχεία, ιδίως στις μπαταρίες. Οι μπαταρίες, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 30-40 % της προστιθέμενης αξίας ενός μέσου ηλεκτρικού επιβατικού αυτοκινήτου, αποτελούν κρίσιμο πεδίο για την απασχόληση και τη δημιουργία αξίας στο μέλλον. Η Ευρώπη χρειάζεται μια ανταγωνιστική ως προς το κόστος εγχώρια αλυσίδα παραγωγής και προμήθειας κυψελών, μεταξύ άλλων προκειμένου να είναι προετοιμασμένη έναντι κλυδωνισμών και κρίσεων εφοδιασμού και να προστατεύσει την οικονομική της κυριαρχία. Το έργο αυτό θα καλύπτει μεγάλο μέρος της προμήθειας κυψελών μπαταριών και της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγικών ικανοτήτων της ΕΕ για ενεργά υλικά ανόδου και καθόδου και των πρόδρομων υλικών τους, καθώς και για άλλα σχετικά κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών. Προς τον σκοπό αυτό, απαιτούνται επίσης επενδύσεις ευρωπαϊκών παραγόντων σε δραστηριότητες εξόρυξης και εξευγενισμού υλικών μπαταριών εντός ή εκτός της Ευρώπης. Στόχος για το 2030 είναι η επίτευξη ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας άνω του 50 % κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας.

Κατασκευή μπαταριών – «Battery Booster»

Για να επιτευχθεί βραχυπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα κόστους των εγχώρια παραγόμενων κυψελών και κατασκευαστικών στοιχείων, το παρόν σχέδιο δράσης παρουσιάζει τη δέσμη μέτρων «Battery Booster». Η χρηματοδότηση αποτελεί σημαντική συνιστώσα της δέσμης μέτρων. Η Επιτροπή έχει ήδη εξαγγείλει τη χορήγηση έως και 3 δισ. EUR από το **Ταμείο Καινοτομίας** για την κατασκευή μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων. Η πρώτη πρόσκληση υποβολής προτάσεων ύψους 1 δισ. EUR προκηρύχθηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2024. Στον κλάδο θα χορηγηθεί επίσης συμπληρωματικό ποσό ύψους 200 εκατ. EUR στο πλαίσιο του InvestEU από το Ταμείο Καινοτομίας. Η χρηματοδότηση αυτή θα στηρίζει καινοτόμα έργα κατά μήκος της ευρωπαϊκής αξιακής αλυσίδας κατασκευής μπαταριών για την αντιμετώπιση των προβλημάτων χρηματοδότησης, καθιστώντας δυνατή τη χορήγηση πρόσθετων επιχειρηματικών δανείων από τον Όμιλο ΕΤΕπ κατά την περίοδο 2025-2027. Η Επιτροπή θα διαθέσει 1,8 δισ. EUR την επόμενη διετία για τη στήριξη εταιρειών που κατασκευάζουν μπαταρίες στην ΕΕ, κινητοποιώντας πόρους από το Ταμείο Καινοτομίας. Η Επιτροπή θα εξετάσει τις δυνατότητες αύξησης της χρηματοδότησης των ευρωπαϊκών γραμμών παραγωγής στο πλαίσιο αυτό.

Η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο **ενωσιακής άμεσης στήριξης της παραγωγής προς όφελος εταιρειών που κατασκευάζουν μπαταρίες στην ΕΕ**. Η ενωσιακή στήριξη θα μπορούσε

να συνδυαστεί με κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος ένα νέο πλαίσιο όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για καθαρή βιομηχανία, το οποίο θα απλουστεύσει τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, ιδίως για τη διασφάλιση επαρκούς ικανότητας κατασκευής εξοπλισμού καθαρής τεχνολογίας στην Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων των μπαταριών και των βασικών κατασκευαστικών στοιχείων τους. Το σχέδιο του εν λόγω πλαισίου τελεί επί του παρόντος υπό διαβούλευση από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Προκειμένου να αυξηθεί η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, η **στήριξη θα μπορούσε να παρέχεται σε παράγοντες εκτός ΕΕ, εάν ευρωπαϊκές εταιρείες έχουν συνάψει με αυτούς εταιρικές σχέσεις** οι οποίες διασφαλίζουν την ανταλλαγή δεξιοτήτων, τεχνογνωσίας, τεχνικής εμπειρογνωσίας και τεχνολογίας, καθώς και επαρκή προστιθέμενη αξία για την ΕΕ.

Κατά τη σύσταση των εν λόγω χρηματοδοτικών μέσων, **θα λαμβάνονται υπόψη μη τιμολογιακά κριτήρια, όπως οι απαιτήσεις ανθεκτικότητας, τόσο για τη χρηματοδότηση της ΕΕ όσο και για τη χρηματοδότηση των κρατών μελών.**

Οι ευρωπαϊκές απαιτήσεις περιεχομένου για τις κυψέλες και τα κατασκευαστικά στοιχεία μπαταριών σε ηλεκτρικά οχήματα που πωλούνται στην ΕΕ θα εξεταστούν στην επικείμενη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων της πράξης για την επιτάχυνση της απανθρακοποίησης της βιομηχανίας και της πράξης για την κυκλική οικονομία, σύμφωνα με τις διεθνείς νομικές δεσμεύσεις της Ένωσης. Οι απαιτήσεις αυτές θα αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη καμπύλη σταδιακής αύξησης της εγχώριας παραγωγικής ικανότητας.

Το νέο πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις θα παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προσφέρουν περαιτέρω κίνητρα σε ιδιώτες επενδυτές μέσω της ελαχιστοποίησης των κινδύνων των επενδύσεων σε χαρτοφυλάκια έργων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να θεσπίζουν φορολογικά κίνητρα με τη μορφή ταχύτερης απόσβεσης, συμπεριλαμβανομένων των άμεσων δαπανών, για την αγορά του εξοπλισμού καθαρής τεχνολογίας που απαιτείται για τη μετάβαση σε μια οικονομία μηδενικών καθαρών εκπομπών.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει πρόσθετους πρακτικούς τρόπους για τη στήριξη της ευρωπαϊκής κατασκευής μπαταριών κατά τη διάρκεια της κρίσιμης φάσης επέκτασης, μεταξύ άλλων με την παροχή, εφόσον της ζητηθεί, καθοδήγησης σχετικά με τις δυνατότητες στενότερης συνεργασίας μεταξύ των παραγόντων του κλάδου παραγωγής μπαταριών σύμφωνα με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τον τρόπο και τον βαθμό στον οποίο οι παρεμβάσεις τυποποίησης, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό των μπαταριών, θα μπορούσαν να είναι επωφελείς για το ευρωπαϊκό οικοσύστημα μπαταριών ώστε να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Η Επιτροπή θα παράσχει επίσης το συντομότερο δυνατόν σαφή καθοδήγηση σχετικά με μια απλή μέθοδο υπολογισμού του αποτυπώματος άνθρακα των μπαταριών.

Πρώτες ύλες μπαταριών και εξευγενισμός

Οι παράγοντες της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας χρειάζονται αξιόπιστη και ασφαλή πρόσβαση σε χαμηλού κόστους πρώτες ύλες και εξευγενισμένα υλικά. Ταυτόχρονα, σε αυτές τις δραστηριότητες η προστιθέμενη αξία πρέπει να εντοπίζεται εντός Ευρώπης.

Μέσω του κανονισμού για τις κρίσιμες πρώτες ύλες (CRMA), η Επιτροπή θα παρουσιάσει τον Μάρτιο του 2025 έναν κατάλογο στρατηγικών έργων που καλύπτουν, πρωτίστως, την παραγωγή πρώτων υλών μπαταριών σε όλα τα στάδια της αξιακής αλυσίδας. Τα έργα αυτά θα επωφεληθούν από εξορθολογισμένες διαδικασίες αδειοδότησης, θα διευκολυνθούν δε η πρόσβαση σε χρηματοδότηση και οι συμφωνίες αγοράς. Παράλληλα, μέσω των 14 στρατηγικών εταιρικών

σχέσεων της για τις πρώτες ύλες, που εκτείνονται από τη Χιλή έως τη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, η Επιτροπή στηρίζει τις κοινές επενδύσεις κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας κρίσιμων πρώτων υλών⁵. Η Επιτροπή προκηρύσσει τις πρώτες προσκλήσεις υποβολής προτάσεων το 2025, στο πλαίσιο της πλατφόρμας που συγκεντρώνει την προσφορά και τη ζήτηση για ορισμένες κρίσιμες πρώτες ύλες. Πρόκειται για κάτι που θα αυξήσει τη διαθεσιμότητα των κρίσιμων πρώτων υλών και τη διαφάνεια της αγοράς.

Απαιτούνται όμως περισσότερες προσπάθειες. Στο πλαίσιο της συμφωνίας για καθαρή βιομηχανία, η Επιτροπή ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός κέντρου κρίσιμων πρώτων υλών εντός του 2026 για τη συγκέντρωση της προσφοράς και της ζήτησης. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι έτοιμη να διευκολύνει τις **κοινές επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα στην ανάντη αξιακή αλυσίδα**, επιτρέποντας στους συμμετέχοντες παράγοντες της αυτοκινητοβιομηχανίας να επωφεληθούν από την προμήθεια υλικών με σημαντική ελαχιστοποίηση των κινδύνων και χαμηλότερο κόστος.

Η χρήση **εξορθολογισμένων διαδικασιών αδειοδότησης για πρώτες ύλες μπαταριών και έργα εξευγενισμού θα πρέπει να επεκταθεί** πέραν των ήδη προσδιορισμένων στρατηγικών έργων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη και τις περιφερειακές αρχές να εφαρμόζουν εξορθολογισμένες διαδικασίες σε όλα τα εγχώρια έργα κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού πρώτων υλών μπαταριών.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει σε ποιο βαθμό θα ήταν χρήσιμη η πρόσθετη στήριξη σε εγχώριες επιχειρήσεις εξευγενισμού και επεξεργασίας υλικών μπαταριών (π.χ. κατόντη από ανθρακικό λίθιο). Η Επιτροπή θα κινητοποιήσει τα δημόσια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ώστε να παρέχουν εγγυήσεις και συμφωνίες αγοράς για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων, καθώς και άλλες μακροπρόθεσμες συμβάσεις, κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού υλικών μπαταριών.

Ενίσχυση της κυκλικότητας της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας

Η μετάβαση στην κυκλική οικονομία είναι καίριας σημασίας για τη μείωση της εξάρτησης από πρώτες ύλες και την αύξηση της στρατηγικής αυτονομίας και της ανθεκτικότητας της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένου του ευρωπαϊκού οικοσυστήματος μπαταριών. Για τον σκοπό αυτό, ο κανονισμός για τις μπαταρίες παρέχει ένα πλαίσιο. Ωστόσο, το επιχειρηματικό ενδιαφέρον για μια ολοκληρωμένη αξιακή αλυσίδα ανακύκλωσης στην Ευρώπη πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω. Απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε ικανότητες ανακύκλωσης τόσο σε επίπεδο προεπεξεργασίας όσο και μετεπεξεργασίας, πρέπει να αναπτυχθούν πιο προηγμένες τεχνολογίες ανακύκλωσης, και θα πρέπει να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα πρώτων υλών ανακύκλωσης (δηλ. απόβλητα μπαταριών και υψηλής ποιότητας μεταλλικά απορρίμματα). Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα **εξετάσει το ενδεχόμενο ειδικής χρηματοδοτικής στήριξης εγκαταστάσεων για οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και εγκαταστάσεων ανακύκλωσης μπαταριών**.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει περαιτέρω δράσεις για την ενίσχυση της βιομηχανικής συνεργασίας στον τομέα της ανακύκλωσης πρώτων υλών, σε συμμόρφωση με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα δρομολογήσει σύντομα διερευνητική διαδικασία για τη συγκέντρωση στοιχείων από τους συμμετέχοντες στην αγορά.

⁵Για παράδειγμα, εξασφαλίστηκαν αλληλοενισχυόμενες επενδύσεις που ανέρχονται περίπου σε 10 δις. EUR μεταξύ της ΕΕ και του Καναδά, κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού μπαταριών, στο πλαίσιο της στρατηγικής εταιρικής σχέσης ΕΕ-Καναδά.

Για την προστασία του περιβάλλοντος από επικίνδυνα απόβλητα, η Επιτροπή εκδίδει, μαζί με το παρόν σχέδιο δράσης, απόφαση δυνάμει της οδηγίας-πλαίσιου για τα απόβλητα, στην οποία διευκρινίζεται ότι, από τη στιγμή που γίνεται απόβλητο, η μαύρη μάζα ταξινομείται ως επικίνδυνο απόβλητο. Αυτό θα οδηγήσει σε **καλύτερο έλεγχο των φορτίων μαύρης μάζας, και ιδίως στην απαγόρευση της εξαγωγής της σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ**. Η αυξημένη πρόσβαση σε μαύρη μάζα μπαταριών θα ενισχύσει επίσης την ανακύκλωση των μπαταριών. Θα εξεταστούν πρόσθετα μέτρα για να διευκολυνθούν οι ενδοενωσιακές αποστολές και για να επιβληθούν περαιτέρω περιορισμοί στην εξαγωγή.

Τέλος, η ταχεία ολοκλήρωση της **διαδικασίας συναπόφασης για τον κανονισμό σχετικά με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους** θα τονώσει την κυκλικότητα στην αυτοκινητοβιομηχανία και θα βελτιώσει τη διαθεσιμότητα δευτερογενών υλικών και οικονομικά προσιτών μεταχειρισμένων ανταλλακτικών.

Προώθηση της ευρωπαϊκής παραγωγής κατασκευαστικών στοιχείων

Για να τονωθεί η ευρωπαϊκή παραγωγή βασικών κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων, κάθε δημόσια στήριξη προς όφελος της αυτοκινητοβιομηχανίας θα εξαρτάται από κριτήρια ανθεκτικότητας και βιωσιμότητας, τα οποία θα προταθούν στο πλαίσιο της πράξης για την επιτάχυνση της απανθρακοποίησης της βιομηχανίας το τέταρτο τρίμηνο του 2025. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης κατά πόσον τα εν λόγω κριτήρια θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στις ιδιωτικές συμβάσεις. Αυτή η προσέγγιση είναι απαραίτητη και ενόψει της αυξανόμενης ζήτησης για κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από τον αμυντικό τομέα, όπου είναι απαραίτητος ο σταθερός και ασφαλής εφοδιασμός με κρίσιμα μέρη. Η αύξηση της ευρωπαϊκής παραγωγής κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων αναμένεται επίσης ότι θα μειώσει τον κίνδυνο δυνητικών τρωτών σημείων ασφάλειας και θα διασφαλίσει την ακεραιότητα των κρίσιμων συστημάτων. Για λόγους οικονομικής ασφάλειας, αυτό θα είναι επίσης σημαντικό για τα κατασκευαστικά στοιχεία ηλεκτρικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης, καθώς και για άλλα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία για συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα.

Εμβληματικές δράσεις:

Ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων «Battery Booster»: στήριξη για την κατασκευή μπαταριών στο πλαίσιο του Ταμείου Καινοτομίας, με τη διερεύνηση του ενδεχόμενου ενωσιακής άμεσης στήριξης της παραγωγής προς όφελος εταιρειών που παράγουν μπαταρίες στην ΕΕ, ενδεχομένως σε συνδυασμό με κρατικές ενισχύσεις, μη τιμολογιακά κριτήρια, ευρωπαϊκές απαιτήσεις περιεχομένου, σύμφωνα με τις διεθνείς νομικές δεσμεύσεις της Ένωσης.

Διευκόλυνση των κοινών επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα στην ανάντη αξιακή αλυσίδα.

Άλλες δράσεις:

Ταχεία ολοκλήρωση της διαδικασίας συναπόφασης σχετικά με τον κανονισμό σχετικά με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Εξέταση του ενδεχόμενου ειδικής χρηματοδοτικής στήριξης εγκαταστάσεων για οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και εγκαταστάσεων ανακύκλωσης μπαταριών.

Περαιτέρω στήριξη προκειμένου να ενισχυθεί η ανακύκλωση.

Κριτήρια ανθεκτικότητας και βιωσιμότητας για βασικά κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων.

2.4 Δεξιότητες και κοινωνική διάσταση

Οι πρόσφατες μεταβολές της παραγωγής και της ζήτησης στην παγκόσμια οικονομία, καθώς και οι οικονομικοί κλυδωνισμοί, οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι και η αβεβαιότητα επηρέασαν σημαντικά την απασχόληση στην αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, και αναμένονται περαιτέρω απώλειες θέσεων εργασίας κατά τα επόμενα έτη. Επιπλέον, οι ελλείψεις και οι αναντιστοιχίες δεξιοτήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας συνιστούν μείζονα ανησυχία, σε συνδυασμό με τη γήρανση του εργατικού δυναμικού και την επιτακτική ανάγκη κατάρτισης και προσέλκυσης εργαζομένων με νέα προφίλ και επαρκείς δεξιότητες. Οι κοινωνικοί εταίροι διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο όσον αφορά την πρόβλεψη και τη διαχείριση των αλλαγών, και οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας μπορούν να προσφέρουν λύσεις στις εργασιακές και κοινωνικές συνέπειες των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η αυτοκινητοβιομηχανία.

Επί του παρόντος, υπάρχουν διάφορες πρωτοβουλίες σε επίπεδο ΕΕ που μπορούν να αντιμετωπίσουν αυτά τα ζητήματα, ιδίως η χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+ (ΕΚΤ+) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση (ΕΤΠΠ). Οι πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη δεξιοτήτων, όπως το σύμφωνο για τις δεξιότητες και η Συμμαχία δεξιοτήτων για την αυτοκινητοβιομηχανία, προετοιμάζουν τους εργαζομένους και τις εργαζόμενες όσο εξελίσσονται οι τρέχουσες ριζικές μεταβάσεις. Απαιτούνται όμως περισσότερες προσπάθειες.

Η Επιτροπή θα δημιουργήσει ένα **Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Δίκαιης Μετάβασης** για την ανάπτυξη και τη συγκέντρωση σχετικών δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της προβολής των τάσεων στην απασχόληση σε όλο το εύρος της αξιακής αλυσίδας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και σε τομεακό και περιφερειακό επίπεδο. Σε συνδυασμό με τα δεδομένα σχετικά με τη δημογραφική διάρθρωση του εργατικού δυναμικού, θα καταστεί δυνατός ο εντοπισμός αναμενόμενων μελλοντικών περιοχών με υψηλή συγκέντρωση απωλειών θέσεων απασχόλησης και θα τεκμηριωθούν μακρόπνοες παρεμβάσεις για την αντιμετώπισή τους.

Για να εξασφαλιστεί καλύτερη στήριξη των εργαζομένων που επηρεάζονται από τις μεταβάσεις, η Επιτροπή, την άνοιξη του 2025, θα προτείνει μια **στοχευμένη τροποποίηση του κανονισμού για το ΕΤΠΠ, ώστε να καταστεί ταχύτερο και πιο ευρύ**. Το πεδίο εφαρμογής του ΕΤΠΠ θα επεκταθεί, προκειμένου να στηρίξει τις επιχειρήσεις σε διαδικασία αναδιάρθρωσης, για την προστασία των εργαζομένων από τον κίνδυνο της ανεργίας, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε ταχύτερη κινητοποίηση των διαθέσιμων πόρων. Παράλληλα, η Επιτροπή προετοιμάζει, σε διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, χάρτη πορείας για την ποιότητα των θέσεων εργασίας, ο οποίος θα δημοσιευθεί προς το τέλος του έτους.

Για να βοηθήσει τα κράτη μέλη και τους τομεακούς εταίρους να αξιοποιήσουν ακόμη καλύτερα τις ευκαιρίες που προσφέρει το **EKT+**, η Επιτροπή θα συνεργαστεί ενεργά με τους κοινωνικούς εταίρους και με τα κράτη μέλη για να επιστήσει την προσοχή στις ευκαιρίες που προσφέρει το EKT+, καθώς και να φέρει σε επαφή τους φορείς. Αυτό θα περιλαμβάνει τη στήριξη των εργαζομένων που αναζητούν ευκαιρίες απασχόλησης σε άλλους τομείς εκτός της αυτοκινητοβιομηχανίας και επιδιώκουν να αποκτήσουν νέες δεξιότητες. Επιπλέον, η ενδιάμεση επανεξέταση του EKT+ θα χρησιμοποιηθεί για την παροχή κινήτρων στα κράτη μέλη ώστε να αναπρογραμματίσουν περισσότερα κονδύλια για την αυτοκινητοβιομηχανία, μεταξύ άλλων μέσω πιθανής αλλαγής του κανονισμού για το EKT+.

Σε ευθυγράμμιση με την Ένωση Δεξιοτήτων, **θα ενισχυθεί το πλαίσιο για τομεακές πρωτοβουλίες δεξιοτήτων σε στρατηγικούς κλάδους που καθιστούν δυνατή τη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία**. Το 2026, θα διατεθεί στοχευμένη στήριξη μέσω επιχορηγήσεων Erasmus+ ύψους έως 90 εκατ. EUR για τις σχετικές μεγάλης κλίμακας συμπράξεις δεξιοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της μεγάλης κλίμακας σύμπραξης δεξιοτήτων για την αυτοκινητοβιομηχανία στο πλαίσιο του συμφώνου για τις δεξιότητες.

Εμβληματικές δράσεις:

Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Δίκαιης Μετάβασης.

Νομικές τροποποιήσεις των κανονισμών για το ΕΤΠΠ και για το EKT+.

2.5 Τόνωση της πρόσβασής μας στην αγορά, εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και εγγύηση της οικονομικής μας ασφάλειας

Η αυτοκινητοβιομηχανία διαθέτει παγκόσμια διάσταση. Οι εξαγωγές, οι εισαγωγές και οι επενδύσεις διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ΕΕ. Η πρόσβαση σε αγορές του εξωτερικού, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού έναντι των ανταγωνιστών από το εξωτερικό και ένα επιχειρηματικό και κανονιστικό περιβάλλον το οποίο είναι κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό, είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του κλάδου. Προς τον σκοπό αυτό, η ΕΕ θα επιδιώξει διάφορες εξειδικευμένες δράσεις προτεραιότητας για την αυτοκινητοβιομηχανία.

Διαφοροποίηση των πηγών προμήθειας, διασφάλιση της πρόσβασης στις αγορές τρίτων χωρών και ενίσχυση της οικονομικής ασφάλειας

Η Επιτροπή είναι αποφασισμένη να συνεχίσει τις οικείες συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών και τις αμοιβαία επωφελείς διεθνείς εταιρικές σχέσεις για την ενίσχυση της πρόσβασης στην αγορά, καθώς και των ευκαιριών προμήθειας, ιδίως όσον αφορά κρίσιμα υλικά για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα των σχετικών με τα

αυτοκίνητα κανόνων στις εμπορικές συμφωνίες και, όπου απαιτείται, θα συνεργαστεί με τους εμπορικούς εταίρους για την περαιτέρω επιδίωξη κανονιστικής σύγκλισης με βάση τα διεθνή πρότυπα. Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει όλες τις δυνατότητες, από κοινού με τα ενδιαφερόμενα μέρη, για την καλύτερη στήριξη του τομέα μέσω άλλων μορφών συνεργασίας, όπως οι συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης, οι στρατηγικές εταιρικές σχέσεις για τις κρίσιμες πρώτες ύλες ή οι εταιρικές σχέσεις καθαρού εμπορίου και επενδύσεων. Όπως συνιστάται στην έκθεση Draghi, η Επιτροπή θα συνεχίσει να προωθεί την εναρμόνιση των τεχνικών κανονισμών για τα οχήματα σε παγκόσμιο επίπεδο (OEE/HE), καθώς και στις διμερείς εμπορικές συμφωνίες.

Δέσμη μέτρων για τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού

Η Επιτροπή θα διασφαλίσει συνεχείς βελτιώσεις όσον αφορά τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού μέσω μιας ενισχυμένης εργαλειοθήκης, η οποία θα αποτελείται από τα στοιχεία που ακολουθούν.

Κανόνες καταγωγής

Οι προτιμησιακοί κανόνες καταγωγής καθορίζουν τους όρους υπό τους οποίους τα προϊόντα επωφελούνται από μηδενικό ή μειωμένο δασμολογικό συντελεστή στις εμπορικές συμφωνίες και στα αυτόνομα προτιμησιακά καθεστώτα. Επιδιώκουν την επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ των στόχων εξαγωγής και εισαγωγής, οι οποίοι πρέπει επίσης να αναλύονται σωρευτικά όσον αφορά την αλυσίδα εφοδιασμού. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τον κλάδο και τα κράτη μέλη σχετικά με την **προσέγγιση που εφαρμόζεται στους προτιμησιακούς κανόνες καταγωγής**, ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτοί ενισχύουν και στηρίζουν τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ενωσιακής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο **καθορισμού ειδικών κανόνων καταγωγής στο πλαίσιο των μέτρων εμπορικής άμυνας** για το οικοσύστημα ηλεκτρικών οχημάτων, ως ένα εργαλείο για την αποθάρρυνση των παραγόντων που εμπλέκονται σε αθέμιτες πρακτικές από το να δημιουργούν εγκαταστάσεις σε τρίτες χώρες και ιδίως σε χώρες που διαθέτουν προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της ΕΕ.

Μέσα εμπορικής άμυνας

Η Επιτροπή επέβαλε αντισταθμιστικούς δασμούς στις εισαγωγές κινεζικών ηλεκτρικών οχημάτων για να αντιμετωπίσει αθέμιτες εμπορικές πρακτικές και παραμένει σε ετοιμότητα να κινήσει έρευνα κατά της καταστρατήγησης, εάν λάβει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για πρακτικές καταστρατήγησης οι οποίες υπονομεύουν την αποτελεσματικότητα του μέτρου. Επιπλέον, η Επιτροπή είναι πρόθυμη να συνεχίσει τη συνεργασία της με μεμονωμένους παραγωγούς όσον αφορά τις αναλήψεις υποχρεώσεων ως προς τις τιμές για τα αντισταθμιστικά μέτρα που αφορούν ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας από την Κίνα, σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό κατά των επιδοτήσεων.

Η Επιτροπή δεσμεύεται επίσης να κάνει χρήση των **μέσων εμπορικής άμυνας και του κανονισμού για τις ξένες επιδοτήσεις** για τη διερεύνηση αθέμιτων πρακτικών σε προηγούμενο στάδιο της αλυσίδας εφοδιασμού, μεταξύ άλλων στο τμήμα των μπαταριών και των μερών, όπου αρμόζει.

Ενίσχυση της συμβολής των ξένων επενδύσεων στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα

Η Επιτροπή θα καταβάλει προσπάθειες για να διασφαλίσει ότι οι ξένες επενδύσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλουν περισσότερο στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ΕΕ, στο τεχνολογικό της πλεονέκτημα και στην οικονομική ανθεκτικότητά της, καθώς και στη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας εντός ΕΕ. Ως εκ τούτου, **η Επιτροπή θα προτείνει, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία, όρους για εισερχόμενες ξένες επενδύσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, προκειμένου να αυξηθεί περαιτέρω η προστιθέμενη αξία τους για την ΕΕ.** Οι όροι θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, απαιτήσεις για τις κοινοπραξίες, απαιτήσεις για τα ανώτερα διοικητικά στελέχη, τη διευκόλυνση συμφωνιών που στηρίζουν τις ανάγκες της βιομηχανίας της ΕΕ (όπως οι συμφωνίες αγοράς ή οι υπηρεσίες αδειοδότησης και οι συμφωνίες για δικαιώματα εκμετάλλευσης με ξένους εταίρους), την αδειοδότηση τεχνολογίας ή διανοητικής ιδιοκτησίας, δεσμεύσεις για την προμήθεια κρίσιμων εισροών. Ένας από τους τομείς προτεραιότητας για τον σκοπό αυτό θα είναι η αλυσίδα εφοδιασμού μπαταριών.

Ενώ οι εργασίες για τις ξένες επενδύσεις βρίσκονται σε εξέλιξη, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα διασφαλίσουν ότι οι άμεσες ξένες επενδύσεις χρησιμοποιούνται για να δημιουργήσουν προστιθέμενη αξία στην Ευρώπη, ιδίως όταν πρόκειται για δημόσια χρηματοδότηση, και θα απαιτήσουν σαφείς όρους που θα συμβάλουν στη γεφύρωση του χάσματος τεχνογνωσίας και εμπειρογνωσίας στην παραγωγή, μεταξύ άλλων μέσω αποτελεσματικών μηχανισμών για τη διανοητική ιδιοκτησία και τη μεταφορά δεξιοτήτων, καθώς και την πρόσληψη προσωπικού με έδρα την ΕΕ και τις τοπικές αλυσίδες εφοδιασμού.

Δέσμη μέτρων απλούστευσης

Το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο προσφέρει προβλεψιμότητα και συμβάλλει στην επίτευξη των κοινών μας στόχων δημόσιας πολιτικής. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να συνεπάγεται αδικαιολόγητες επιβαρύνσεις και κόστος για τον κλάδο, ιδίως για τις ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού και στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων. Στο πλαίσιο του θεματολογίου για την απλούστευση των κανονιστικών ρυθμίσεων, η Επιτροπή, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, θα αναλάβει δράση για μια **δέσμη κανονιστικών απλουστεύσεων για την αυτοκινητοβιομηχανία**, βελτιώνοντας τη συνοχή και τη συνέπεια των διαφόρων κανονιστικών απαιτήσεων. Επιπλέον, η Επιτροπή δεσμεύεται, κατά την υποβολή νέων νομοθετικών προτάσεων, να προβλέπει επαρκή χρόνο ώστε να μπορεί ο κλάδος να ενσωματώνει αυτές τις νέες κανονιστικές απαιτήσεις για τα μηχανοκίνητα οχήματα στη διαδικασία ανάπτυξης προϊόντων. Το 2026, η αξιολόγηση του κανονισμού για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων (δηλαδή της νομοθεσίας για την έγκριση τύπου) θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση στις δυνατότητες απλούστευσης.

Η επιβολή του κανονιστικού πλαισίου για τα μηχανοκίνητα οχήματα είναι σημαντική, προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και να αποφευχθεί η καταστρατήγηση των εφαρμοστέων ενωσιακών κανόνων συνολικά. Αυτό αποτελεί πρωτίστως αρμοδιότητα των εθνικών αρχών έγκρισης τύπου, ωστόσο η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση πιθανών κενών στο κανονιστικό πλαίσιο, λ.χ. σε επιμέρους συστήματα έγκρισης οχημάτων.

Εμβληματικές δράσεις:

Διερεύνηση του ενδεχόμενου επιβολής όρων σε εισερχόμενες ξένες επενδύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία, μεταξύ άλλων όταν πρόκειται για δημόσια χρηματοδότηση.

Απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου.

Άλλες δράσεις:

Συνέχιση των διαπραγματεύσεων για συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών και αμοιβαία επωφελείς διεθνείς εταιρικές σχέσεις με σκοπό την ενίσχυση της πρόσβασης στην αγορά και των ευκαιριών προμήθειας για την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ.

Ανάπτυξη περαιτέρω συνεργασίας μέσω εταιρικών σχέσεων καθαρού εμπορίου και επενδύσεων και στρατηγικών εταιρικών σχέσεων για να διασφαλιστεί καλύτερη πρόσβαση σε ορυκτά μπαταριών.

Συνεργασία με τον κλάδο και τα κράτη μέλη όσον αφορά την προσέγγιση που εφαρμόζεται στους προτιμησιακούς κανόνες καταγωγής στο πλαίσιο συμφωνιών ελεύθερων συναλλαγών.

Εξέταση του ενδεχόμενου να καθοριστούν ειδικοί κανόνες καταγωγής στα μέτρα εμπορικής άμυνας για το οικοσύστημα ηλεκτρικών οχημάτων.

Παρακολούθηση της εφαρμογής του μέτρου κατά των επιδοτήσεων για την αντιμετώπιση των εισαγωγών κινεζικών ηλεκτρικών οχημάτων και διεξαγωγή έρευνας κατά της καταστρατήγησης, όταν αυτό δικαιολογείται.

Αξιοποίηση των μέσων εμπορικής άμυνας και του κανονισμού για τις ξένες επιδοτήσεις για να αντιμετωπιστούν οι αθέμιτες πρακτικές στο τμήμα των μπαταριών και των μερών, όπου είναι αναγκαίο.

3. Συμπεράσματα και επόμενα βήματα

Η Επιτροπή θα ενημερώσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το παρόν σχέδιο δράσης και τις προτεινόμενες δράσεις και τους ζητεί να επιτρέψουν την ταχεία εφαρμογή των προτεινόμενων στοχευμένων τροποποιήσεων.

Το παρόν σχέδιο δράσης βασίζεται σε πολύτιμες πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν από εταιρείες της αυτοκινητοβιομηχανίας, ενώσεις επιχειρήσεων, εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών, καθώς και ερευνήτριες και ερευνητές κατά τη διάρκεια των διαλόγων και των συζητήσεων στρογγυλής τραπέζης, καθώς και από την ανοικτή δημόσια διαβούλευση⁶. Η προσεκτική παρακολούθηση και η ταχεία εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων καθίσταται πλέον υψίστης σημασίας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη συγκαλώντας τακτικούς διαλόγους, με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων σχετικά με την εφαρμογή των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μέτρων τα οποία περιγράφονται στο σχέδιο, και τη συλλογή παρατηρήσεων και πληροφοριών σχετικά με τις πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά.

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