



Briuselis, 2025 m. kovo 6 d.
(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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. kovo 6 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2025) 95 final
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI Europos automobilių pramonės veiksmų planas

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 95 final.

Pridedama: COM(2025) 95 final



Briuselis, 2025 03 05
COM(2025) 95 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Europos automobilių pramonės veiksmų planas

1. Įvadas

Automobilių pramonė yra svarbus Europos gerovės variklis ir neatsiejama Europos tapatybės dalis. Europos gamintojai pirmavo pasaulyje nuo automobilio išradimo, kurdami plačiai žinomų markių automobilius, kuriais nustatomi aukšti inovacijų ir meistriškumo lyginamieji standartai. Šiuo metu sektoriui tenka 1 trln. EUR BVP, trečdalis privačių investicijų į mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą ES, ir jame tiesiogiai ir netiesiogiai dirba 13 mln. europiečių. Kalbant apie komercines transporto priemones, Europos sunkvežimių gamintojai užima daugiau kaip 40 proc. pasaulio rinkos¹. Europos automobilių pramonės lyderystė pelno pagarbą visame pasaulyje.

Šiuo metu sektoriuje vyksta struktūrinė transformacija, kurios sparta ir mastas neturi precedento. Perėjimas prie netaršaus judumo spartėja. 2024 m. jau vienas iš penkių visame pasaulyje parduotų automobilių buvo elektrinis. Kartu sektoriuje vyksta esminiai pokyčiai: sparčiai integruojamos skaitmeninės technologijos, kaip antai dirbtinis intelektas, programinė įranga, jutikliai ir ryšio prietaisai, kartu didėja skaitmeninių paslaugų ir junglumo svarba. **Būtina, kad Europos automobilių pramonė ne tik pati pereitų prie visai netaršių, susietųjų ir vis labiau automatizuotų transporto priemonių, bet ir nustatytų to perėjimo kryptį.**

Įgyvendindama šią pertvarką, mūsų automobilių pramonė patiria ir didelius konkurencingumo iššūkius. Ji susiduria su pasaulinės tiekimo grandinės rizika ir priklausomybe nuo žaliavų ir baterijų importo, vis dar pernelyg dideliu prisirišimu prie iškastinio kuro, aršia konkurencija dėl talentų, pagrindinių išteklių savikainos atotrūkiu ir vis nepastovesnėmis geopolitinėmis aplinkybėmis. Europos įmonės rizikuoja atsilikti pagrindinių strateginių technologijų, kaip antai baterijų, programinės įrangos, infopramoginių sistemų ir autonominio vairavimo, srityse ir dažnai mažiau tiesiogiai kontroliuoja daugelį žaliavų, o užsienio konkurentai dažnai remiami ryžtingomis pramonės strategijomis ir gauna įvairių formų valstybės paramą.

Tai lemiamas momentas Europos automobilių pramonei – reikia imtis ryžtingų veiksmų, o Europos Sąjunga yra įsipareigojusi remti šio sektoriaus pertvarką.

Toks yra šio veiksmų plano, grindžiamo Konkurencingumo kelrodžiu, švarios pramonės kursu ir – pastarosiomis savaitėmis – įvairiomis konsultacijomis, kurioms vadovavo Komisijos pirmininkė ir keli Komisijos nariai ir kuriose aktyviai dalyvavo daugiau kaip 100 organizacijų,² tikslas. Jame išvardytos konkrečios priemonės padės užtikrinti Europos automobilių pramonės konkurencingumą pasaulyje ir išlaikyti tvirtą Europos gamybos bazę, imantis **veiksmų penkiose pagrindinėse srityse**: 1) inovacijų ir skaitmenizacijos, 2) perėjimo prie netaršaus judumo, 3) konkurencingumo ir tiekimo grandinės atsparumo užtikrinimo, 4) įgūdžių tobulinimo ir socialinio aspekto, 5) vienodų sąlygų ir konkurencingos verslo aplinkos užtikrinimo.

2. Penki Automobilių pramonės veiksmų plano ramsčiai

2.1 Inovacijos ir skaitmenizacija

Kad Europos automobilių pramonė būtų konkurencinga pasauliniu mastu, ji turi skubiai atgauti pirmaujančią poziciją vykstant perėjimui prie programine įranga ir dirbtiniu intelektu (DI) grindžiamų, susietų ir autonominių transporto priemonių. Vairuotojo ir keleivių patirtį

¹ Statista Market Insights, 2025 m. sausio mėn.

² Šias konsultacijas, vykusias nuo sausio 30 d. iki vasario 20 d., papildė atviros viešos konsultacijos, per kurias gauta daugiau kaip 1 900 atsiliepimų.

automobilyje vis labiau lemia programinė įranga, o vis svarbesnis vaidmuo tenka naujoms prietaikoms, kaip antai automatizuotam ir autonominiam vairavimui, ryšiams ir infopramoginei sistemai. Tokie elementai greitai tampa pagrindiniais strateginiais diferenciatoriais, kuriais transporto priemonių gamintojai (pirminės įrangos gamintojai) turi pranokti kitus, tačiau šiuo metu rizikuoja atsilikti nuo užsienio konkurentų.

Autonominio vairavimo skatinimas ir autonominių transporto priemonių bendrosios rinkos stiprinimas

Autonominio vairavimo technologija bus esminis konkurencingumo veiksnys ir sudarys didelę būsimos pridėtinės vertės dalį. Tikimasi, kad iki 2035 m. ji visame pasaulyje kurs iki 400 mlrd. EUR automobilių sektoriaus pridėtinės vertės.

Autonominio vairavimo bandymų centrai

Europos Sąjungoje visiškai autonominių transporto priemonių bandymo keliuose ir komercinės veiklos sąlygos yra mažiau palankios nei JAV ir Kinijoje. Tai konkurentams šiose jurisdikcijose suteikia didelį pranašumą.

Siekdama paspartinti autonominių transporto priemonių parengimą rinkai ir komercializaciją, Komisija bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, kad būtų greitai sukurti bent trys **dideli tarpvalstybiniai bandymų centrai, susijusios apribotos bandomosios reglamentavimo aplinkos ir Europos automatizuoto vairavimo koridoriai**. Galėtų būti įtraukti vidutinio dydžio miestai, norintys būti pradininkais. Šie bandymų centrai sudarys sąlygas bandomajam autonominių tiek keleiviams, tiek kroviniams vežti skirtų transporto priemonių diegimui dideliu mastu. Komisija taip pat išipareigoja toliau vertinti, kokį potencialą turi ryšį su infrastruktūra palaikančių automatizuotų transporto priemonių integravimas į transporto sistemą.

Bendrosios autonominio vairavimo rinkos kūrimas

Šiandien susietojo ir autonominio judumo reglamentavimo aplinka yra fragmentiška. Nacionalinės eismo taisyklės, pagal kurias keliuose leidžiama naudoti autonomines transporto priemones, galioja vos keliuose valstybėse narėse, todėl negalima išnaudoti autonominio vairavimo bendrosios rinkos potencialo. Labai svarbus visų šias transporto priemones kuriančių ir gaminančių subjektų, taip pat kelių valdytojų ir infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas. Norint pasinaudoti mūsų bendrosios rinkos privalumais ir sudaryti palankesnes sąlygas sparčiai diegti susietąjį ir autonominį judumą, reikia **labiau suderintos sistemos ir ES lygmens valdymo**. Komisija imsis veiksmų šiam tikslui pasiekti.

Komisija pirmenybės tvarka toliau rengs **autonominių transporto priemonių reglamentavimo sistemą**, visų pirma leis **2025 m. patvirtinti neribotas transporto priemonių serijas su automatizuotomis automobilio statymo sistemomis**, o **2026 m. – daugiau naudojimo atvejų** (pvz., krovinių vežimą iš logistikos centro į logistikos centrą), užtikrinant jų saugą. Be to, Komisija **parengs patobulintas taisykles, kad geriau remtų ADS** (automatizuotų vairavimo sistemų) **ir ADAS** (pažangiųjų pagalbos vairuotojui sistemų) **bandymus viešuosiuose keliuose**. Norint išbandyti novatoriškas ADAS ir ADS technologijas viešuosiuose keliuose Europoje paprastai reikia leidimų, grindžiamų nacionalinių taisyklių išimtimis, o tai reikalauja daugybinio patvirtinimo įvairiose valstybėse narėse. **2026 m. pradžioje** Komisija pasiūlys **suderintas leidimo patvirtinimo procedūras, kad būtų lengviau atlikti visus ADAS ir ADS bandymus viešuosiuose keliuose visoje ES**.

Pavyzdiniai veiksmai

Didelių tarpvalstybinių autonominių transporto priemonių bandymo centrų steigimas nuo 2026 m. Europos autonominio vairavimo reglamentavimo sistemos stiprinimas ir bendrosios rinkos integracijos skatinimas: i) iki 2026 m. nustatyti taisykles dėl neribotų serijų transporto priemonių su automatizuoto vairavimo sistemomis; ii) iki 2026 m. nustatyti suderintas ADAS ir ADS bandymo viešuosiuose keliuose taisykles ir iii) nustatyti suderintas diegimo visoje ES taisykles.

Būsimų Europos susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių kūrimo skatinimas

Lustai, programinė įranga ir DI yra trys pagrindinės būsimos susietosios ir automatizuotos transporto priemonės sudedamosios dalys. Nors Europos transporto priemonių gamintojams ir tiekėjams tenka 45 proc. pasaulinių investicijų į automobilių mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą, šioje srityje jiems iššūkių kelia technologijų įmonės ir nauji nuo pat pradžių skaitmenizuoti automobilių pramonės subjektai iš ne Europos šalių. Kad būtų išvengta naujos priklausomybės, taip pat pridėtinės vertės ir užimtumo praradimo užsienio konkurentų naudai, **ES turi sukurti savo švarioms, susietosioms ir automatizuotoms transporto priemonėms būtinos programinės ir IT aparatinės įrangos pramonės pajėgumus**. Reikia užtikrinti, kad, be kita ko, tokia programinė ir techninė įranga būtų suprojektuota taip, kad navigacijai, tiksliam padėties nustatymui, Žemės stebėjimui ir saugiam junglumui būtų galima naudoti ES kosminių sistemų teikiamus duomenis ir paslaugas, atitinkamai GALILEO/EGNOS, „Copernicus“ ir netrukus IRIS.

Europos susietųjų ir autonominių transporto priemonių aljansas

Siekiant sukurti bendros programinės ir skaitmeninės aparatinės įrangos sudedamąsias dalis, būtinas glaudus Europos subjektų bendradarbiavimas pagal ES konkurencijos taisykles. Taip būtų galima sutaupyti daug išteklių. Automobilių gamintojai galėtų paspartinti bendros technologijos kūrimą ir sutelkti išteklius tiems elementams, kurie lemia skirtingą vartotojų patirtį.

Todėl Komisija nedelsdama sukurs ***Europos susietųjų ir autonominių transporto priemonių aljansą***, remdamasi [Europos ateities automobilių iniciatyvos](#) parengiamuoju darbu [ir programos „Europos horizontas“ su automobilių sektoriumi susijusiomis partnerystėmis](#), konkrečiai, Nulinės taršos kelių transporto partneryste, Sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo partneryste ir Lustų bendrąja įmone. Jame bus sutelkta kritinė Europos automobilių pramonės suinteresuotųjų subjektų, įskaitant MVL, masė, kad būtų galima formuoti naujos kartos transporto priemonių kūrimą, daugiausia dėmesio skiriant bendriems architektūros elementams, bendroms Europos aparatinės ir programinės įrangos sudedamosioms dalims ir jų standartizavimui. Remdamasis bendru inovacijų veiksmų planu, aljansas vykdys šią pagrindinę veiklą:

- ***Programine įranga grindžiamų transporto priemonių programinės įrangos platformos sukūrimas.*** Aljansas sukurs ES masto atvirą programine įranga grindžiamų transporto priemonių platformą, grindžiamą pažangiausiomis atvirojo kodo programinės įrangos sudedamosiomis dalimis, taip pat sąsajomis, standartais ir priemonėmis.
- ***Programine įranga grindžiamų transporto priemonių kompiuterių architektūros sukūrimas.*** Autonominiam vairavimui transporto priemonėje būtini centralizuoti pažangiosios kompiuterijos pajėgumai. Aljansas sukurs perspektyvią kompiuterinę platformą, kuri bus pritaikoma, lanksti, efektyviai energiją vartojanti ir galinti veikti tikroju laiku, ir integruos

pažangesnius procesorius, įskaitant DI lustus, kartu užtikrindamas, kad programine įranga grindžiamos transporto priemonės išliktų pritaikomos ir lengvai atnaujinamos.

- **Novatoriškų DI sprendimų automobilių pramonei kūrimas.** Bus sukurti sektoriai generatyvinio DI modeliai ir algoritmai, kurie sudarys sąlygas, pvz., autonominiam vairavimui, susietųjų transporto priemonių naudojimo transporto ir įkrovimo infrastruktūroje optimizavimui ir veiksmingam baterijų valdymui ar prognozuojamajai priežiūrai.
- **Didelio masto paskirstytosios bandomosios priemonės sukūrimas 2026 / 2027 m.** Priemonė bus naudojama kaip **programine įranga grindžiamų transporto priemonių ir DI inžinerijos** pramonės bendradarbiavimo aplinka ir kaip bandymų platforma inovacijoms taikomųjų programų lygmenyse.
- **Perėjimo prie autonominio vairavimo spartinimas.** Bus parengtos ir pateiktos plataus užmojo technologijų veiksmų gairės, skirtos bendros autonominės vairavimo sistemos (ADS) komponentų (programinės ir aparatinės įrangos) kūrimui.

Aljansas bus galingas mechanizmas, kuriuo galima paspartinti Europos pramonės tarpvalstybinį bendradarbiavimą inovacijų, plėtros ir pirmojo susietojo ir autonominio vairavimo technologijų diegimo pramonėje srityse. Komisija yra pasirengusi pramonės prašymu pateikti gaires, kaip būtų galima sutelkti automobilių duomenis siekiant sudaryti sąlygas DI pažangai autonominio vairavimo srityje laikantis konkurencijos teisės. Komisija taip pat remia valstybių narių vykdomą techninį darbą siekiant nustatyti **galimus** bendriems Europos interesams svarbius projektus **(BEISP) netaršių, susietųjų ir autonominių transporto priemonių** srityje, kartu užtikrinant, kad jie būtų prieinami novatoriškoms MVĮ.

Naujos kartos baterijų technologija

Užsienio konkurentai, pasinaudodami didele valstybės parama, investuoja daug finansinių ir žmogiškųjų išteklių į būsimų baterijų technologijų mokslinius tyrimus ir plėtrą. Įgyvendindama programos „Europos horizontas“ partnerystę **BATT4EU**, ES daug dėmesio skiria baterijų inovacijoms. Toks kryptingumas išlieka svarbus. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su partnerystėmis pažangiosios gamybos ir pažangiųjų medžiagų srityje, remia **visą naujos kartos baterijų ES vertės grandinę, įskaitant perdirbimą**. 2025–2027 m. atskirai tam bus skirta apie 350 mln. EUR kaip bendro programos „Europos horizontas“ įnašo į automobilių sektorių dalis.

Finansavimas pagal programą „Europos horizontas“

Aljanso ir naujos kartos baterijų technologijos kūrimo veikla bus remiama bendromis viešosiomis ir privačiomis investicijomis pagal atitinkamas programos „Europos horizontas“ partnerystes. Pagal programą 2025–2027 m. automobilių sektoriui bus skirta 1 mlrd. EUR, įskaitant Europos inovacijų tarybos finansavimą atitinkamai veiklai. Ateityje konkrečioms veikloms skirtos atskiros partnerystės galėtų būti sujungtos į specialią automobilių sektoriaus bendrąją įmonę. Tai nedaro poveikio kitos DFP pasiūlymo dokumentų rinkiniui.

Privačių investicijų skatinimas inovacijoms Europoje plėsti

Kaip paskelbta Konkurencingumo kelrodžio ir švarios pramonės kurso dokumentuose, Komisija bendradarbiaus su EIB grupe ir privačiais investuotojais, kad įgyvendintų **investicijų programą „TechEU“**, kuri padėtų užpildyti perversminių inovacijų finansavimo spragą, stiprinti Europos pramonės pajėgumus ir plėsti į novatoriškas technologijas investuojančias įmones, užtikrindama

sinergiją su Europos inovacijų tarybos projektų portfeliu. Automobilių sektoriuje pagal programą „TechEU“ galėtų būti remiamos investicijos į mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą ir inovacijas, skirtus būsimums strateginėms technologijoms, skaitmenizacijai, DI taikymui, taip pat pažangios gamybos ir tiekimo grandinės pramonės pajėgumų diegimui ir automobilių pirminės įrangos gamintojų, tiekėjų ir novatoriškų technologijų įmonių vykdomai strateginių ir konkurencingų technologijų plėtrai, įskaitant baterijų elementų technologijų tiekimo grandinės plėtojimą.

Pavyzdiniai veiksmai

2025 m. įsteigti Europos susietųjų ir autonominių transporto priemonių aljansą.

Pagal programą „Europos horizontas“ remti susietojo ir automatizuoto judumo mokslinius tyrimus ir inovacijas ir plėtoti naujos kartos baterijų technologijas.

Kiti veiksmai

Bendradarbiauti su EIB grupe ir privačiuoju sektoriumi, kad investicijų programa „TechEU“ būtų naudojama veiklą plečiančioms įmonėms, be kita ko, baterijų elementų technologijų tiekimo grandinei plėtoti.

Kibernetinis saugumas

Susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių aparatinės ir programinės įrangos komponentai turi didelį poveikį saugumui. **Baigusi susietųjų transporto priemonių kibernetinio saugumo rizikos vertinimą pagal TIS 2 direktyvą, Komisija pagal jį imsis tolesnių konkrečių priemonių**, be kita ko, variklinių transporto priemonių reglamentavimo sistemoje, jei to reikės, ir išnagrinės būdus, kaip sukurti Europos ypatingos svarbos komponentų pramonės vertės grandinę. Kartu, laikydamasi ES ekonominio saugumo strategijos ir palaikydama dialogą su tarptautiniais partneriais, visų pirma G7, Komisija suformuluos bendrą požiūrį į kibernetinio saugumo riziką ir galimas su susietosiomis transporto priemonėmis susijusias rizikos mažinimo priemones. Tai svarbu siekiant išvengti tolesnio pasaulinės rinkos susiskaidymo. Ji taip pat parengs ekonominio saugumo standartus, kad būtų sprendžiami tiekimo grandinės rizikos, pavyzdžiui, pernelyg didelės priklausomybės naudojimo kaip ginklo, perteklinių pajėgumų, techninės rizikos, kibernetinio saugumo ar saugumo rizikos klausimai.

Kiti veiksmai

Toliau siekti pakankamo kibernetinio saugumo, nestabdant inovacijų ir komercializacijos.

Parengti ekonominio saugumo standartus.

Prieiga prie transporto priemonių duomenų, funkcijų ir išteklių

Susietosios ir skaitmenizuotos transporto priemonės sudarys sąlygas iš transporto priemonės renkamų duomenų gauti didelius naujus pajamų srautus ir ekonominę vertę. Šis potencialas tam tikru mastu jau gali būti išnaudojamas remiantis Duomenų aktu, kuriuo suteikiama prieiga prie susietųjų įrenginių, kaip antai transporto priemonių, duomenų naudotojo prašymu, taip pat Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva, kurioje numatyta prieiga prie su baterijomis susijusių duomenų.

Tačiau dėl daugelio susietųjų variklinių transporto priemonių ypatumų ir jų potencialo atverti naujų verslo galimybių, be kita ko, susijusių su abikrypčiu ir išmaniuoju įkrovimu, reikia

papildomų priemonių. Todėl Komisija **imsis tinkamų priemonių**, kad **visa** automobilių ekosistema galėtų **pasinaudoti susietųjų transporto priemonių duomenų nauda**, konkrečiai, taikant Duomenų aktą ir **gaires dėl transporto priemonės renkamų duomenų**, kurios bus paskelbtos pradėdant jį taikyti. Komisija, įvertinusi Duomenų akto poveikį, apsvarstys tolesnius veiksmus, įskaitant pasiūlymą dėl teisės akto dėl prieigos prie transporto priemonės renkamų duomenų ir galimybę sukurti Europos automobilių duomenų platformą. Šiame kontekste ji taip pat atsižvelgs į kibernetinio saugumo aspektus, be kita ko, susijusius su nuotoline prieiga prie duomenų.

Komisija taip pat vertina, ar esama **ES konkurencijos sistema, susijusi su vertikaliais susitarimais automobilių** antrinėse rinkose (Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamentas), vis dar atitinka paskirtį, be kita ko, atsižvelgdama į skaitmenizaciją.

Pavyzdiniai veiksmai

Tinkamos priemonės dėl prieigos prie transporto priemonės duomenų, funkcijų ir išteklių, įskaitant Duomenų akto gaires ir, jei reikia, pasiūlymą dėl teisės akto dėl prieigos prie transporto priemonės duomenų.

Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento (MVBBER) ir Papildomų gairių peržiūra.

2.2 Netaršus judumas

Kelių transportui vis dar tenka apie ketvirtadalį viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio. Kad būtų pasiektas Europos užmojis iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui, transporto sektoriuje išmetamą teršalų kiekį iki tada reikia sumažinti 90 proc. Be to, siekiant užtikrinti nuolatinę komercinę sėkmę, taip pat labai svarbu, kad Europos pirminės įrangos gamintojai, kurie jau daug investuoja į netaršias technologijas, atgautų pirmaujančias pozicijas netaršių transporto priemonių technologijų ir produktų srityje. Netaršios transporto priemonės jau sudaro didelę pasaulinės prekybos dalį ir galiausiai bus dominuojantis rinkos segmentas. To neįmanoma pasiekti neturint stiprios šalių rinkos ir ją palaikančios tinkamos infrastruktūros visoje jų teritorijoje.

Išmetamųjų teršalų kiekio standartai

Pereiti prie netaršaus judumo kelių transporto srityje padeda lengvųjų automobilių ir furgonų, taip pat naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai, kuriais gamintojams nustatomi vis didesni išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslai. Investuotojams visoje vertės grandinėje šie standartai užtikrina tikrumą ir nuspėjamumą ilguoju laikotarpiu, o kartu suteikia pakankamai laiko teisingai pertvarkai. Šiuo metu Europos keliuose yra beveik 6 mln. visai netaršių transporto priemonių, tačiau 2035 m. ir 2040 m. tikslams pasiekti jų dalį vis dar reikia gerokai padidinti.

Pastaruosiu metu elektrinių transporto priemonių su baterijomis paklausa buvo mažesnė, nei tikėtasi. 2019–2023 m. šešiskart išaugęs elektrinių transporto priemonių su baterijomis pardavimas ES 2023–2024 m. šiek tiek (5,6 proc.) sumažėjo, rinkos dalis sumažėjo nuo 14,6 iki 13,6 proc., be to, vėluojama pateikti rinkai įperkamus elektra varomų transporto priemonių modelius.

Nors iš 2025 m. sausio mėn. duomenų matyti, kad parduotų elektra varomų transporto priemonių su baterijomis dalis sudaro 15 proc., palyginti su 10,9 proc. 2024 m. sausio mėn., vis yra rizika, kad dėl nepasiektų 2025 m. keleivinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio mažinimo tikslų gali būti taikomos didelės baudos. Todėl Komisija **skubiai pasiūlys papildomo lankstumo, tikslingai iš dalies pakeisdama lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normas**. Jei pakeitimas būtų priimtas, 2025, 2026 ir 2027 m. atitiktis būtų vertinama kartu, kad automobilių gamintojai **vienų ar dvejų šių metų normos viršijimą galėtų kompensuoti pasiektais aukštesniais likusių metų rezultatais**. Tai padės išsaugoti pramonės pajėgumą investuoti, išlaikant bendrą 2025 m. tikslų užmojį. Komisija ragina teisėkūros institucijas nedelsiant susitarti dėl šio pakeitimo, nes tai suteiktų tikrumo sektoriui. Kaip nurodyta Komisijos politinėse gairėse, lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normų reglamentas investuotojams ir gamintojams užtikrina nuspėjamumą. Europos Komisija paspartins parengiamąjį numatytos reglamento peržiūros darbą. Peržiūra bus grindžiama faktais pagrįsta analize ir vykdoma atsižvelgiant į visus susijusius technologinius pokyčius ir ekonomiškai perspektyvaus ir socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus judumo svarbą.

Pavyzdiniai veiksmai

Pasiūlymas iš dalies pakeisti lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normas, kad 2025–2027 m. normą būtų galima vienus ar dvejus metus viršyti, kitais to laikotarpio metais pasiekiant aukštesnius nei reikalaujama rezultatus.

Paspartinti pasirengimą numatyta reglamento peržiūrai.

Netaršių transporto priemonių paklausos didinimas

Parama mažesnes pajamas gaunantiems naudotojams per socialines išperkamosios nuomos sistemas

Socialinės išperkamosios nuomos sistemomis gali būti remiamas mažiau palankias sąlygas turintiems vartotojams įperkamas netaršus judumas, kartu tiesiogiai skatinant visai netaršių transporto priemonių pardavimą. Komisija **2025 m. I ketvirtį priims Rekomendaciją dėl transporto nepritekliaus, kuria valstybės narės bus skatinamos** įgyvendinant nacionalinius **Socialinio klimato fondo planus patvirtinti pažeidžiamiesiems transporto naudotojams skirtas socialinės išperkamosios nuomos sistemas** naujoms ir dėvėtoms visai netaršioms transporto priemonėms įsigyti. Socialinė išperkamoji nuoma (visų pirma visai netaršių transporto priemonių nuomos arba išperkamosios nuomos sistemos, skirtos pažeidžiamoms grupėms) taip pat aptariama **Socialinių klimato planų gairėse**, kurias Komisija priima tą pačią dieną kaip ir šį komunikatą.

Perėjimo prie visai netaršių transporto priemonių įmonių transporto priemonių parkuose spartinimas

Įmonių transporto priemonių parkai sudaro svarbią Europos transporto priemonių rinkos dalį. Šiuo metu įmonių perkamos transporto priemonės sudaro apie 60 proc. ES užregistruojamų automobilių. Spartesnis perėjimas prie visai netaršių transporto priemonių įmonių transporto priemonių parkuose bus naudingas Europos automobilių pramonei ir padės dar labiau sumažinti transporto išmetamų teršalų kiekį. Siekiant užtikrinti tinkamą įmonių parkų persiorientavimą į netaršias transporto priemones, labai svarbu panaikinti iškreipiančias subsidijas iškastiniu kuru varomoms transporto priemonėms.

Komisija pradėjo rengti **pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl įmonių transporto priemonių parkų dekarbonizacijos**, siekdama nustatyti priemones, kuriomis būtų remiamas įmonių pirkėjų persiorientavimas į netaršias transporto priemones, neužkraunant nereikalingos naštos MVĮ ir atsižvelgiant, be kita ko, į tvarumo ir atsparumo kriterijus. Siekdama kuo greičiau suteikti pagreitį, Komisija kartu su šiuo veiksmy planu skelbia **Komunikatą dėl įmonių transporto priemonių parkų dekarbonizacijos**, kuriame išdėstomi veiksmai, kurių nacionalinės, regioninės ir savivaldybių valdžios institucijos jau gali imtis, kad paspartintų persiorientavimą į visai netaršias transporto priemones.

Svarbus vaidmuo spartinant visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių dalies didėjimą tenka krovinių siuntėjams. Vykdydama su įmonių transporto priemonių parkais susijusį darbą, Komisija taip pat išnagrinės priemones, kuriomis būtų galima paspartinti persiorientavimą į visai netaršius Europos sunkvežimius.

Persiorientavimo į visai netaršias sunkiąsias transporto priemones spartinimas

Artimiausiais mėnesiais Komisija priims **tikslinį Eurovinjetės direktyvos pakeitimą, kuriuo siekiama pratęsti terminą po 2025 m. gruodžio 31 d.**, kad visai netaršios sunkiosios transporto priemonės būtų visiškai atleistos nuo kelių mokesčių.

Konkurencingumą ir investicijas į visai netaršius sunkvežimius ir kelių transporto dekarbonizaciją galima toliau skatinti greitai užbaigiant tarpinstitucines derybas ir priimant siūlomą persvarstytą Masės ir matmenų direktyvą. Taip būtų **užtikrintas naudingosios apkrovos lygiavertiškumas su dyzelinėmis transporto priemonėmis**. Be to, siūlomos kelios priemonės³, kuriomis investicijos į veiksmingas priekabas skatinamos joms **palankiais kelių rinkliavos sąlygų pakeitimais**.

Galiausiai, ekonomiškai efektyviai prisidėti prie transporto priemonių parko dekarbonizacijos gali tradicinių sunkiųjų transporto priemonių, ypač autobusų, modifikavimas įtaisant elektrinę galią pavarą. Komisija remia **UNECE sistemos taisyklės**, kuria būtų suderintas tokių modifikuotų transporto priemonių tipo patvirtinimas pasauliniu lygmeniu, **rengimą**.

Komisija taip pat nagrinėja veiksmus, kuriais būtų remiamas persiorientavimas į **Europoje pagamintus netaršius autobusus**, be kita ko, vietos savivaldybėms teikiant paramą transporto priemonių parko ir bazių konversijai, geriau telkiant jų paklausą ar joms taikant amortizacijos taisykles.

Geresnis valstybių narių vartotojams skirtų paskatų sistemų koordinavimas

Naujo automobilio kaina paprastai yra vienas iš pagrindinių veiksnių, į kuriuos pirkdamas atsižvelgia klientas. Šiuo metu valstybės narės – net ir tos, kurių netaršaus judumo srities rinkos brandos lygis panašus – persiorientavimui į visai netaršias transporto priemones skatinti pasirinko skirtingus metodus. Be to, šios paskatos dažnai keičiamos, o tai mažina tikrumą vartotojams, įmonėms ir investuotojams. Jau yra įgyta svarbi patirtis, susijusi su tokių sistemų veiksmingumu, todėl galima optimizuoti jų sandarą ir remti aplinkos atžvilgiu tvaresnę ir strategiškai atsparesnę Europos gamybą. Metodus reikia labiau suderinti Europos lygmeniu. Komisija nedelsdama pradės dirbti su **valstybėmis narėmis**, kad būtų keičiamasi geriausia praktika ir įgyta patirtimi, susijusia

³ COM(2023) 189, Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria dėl sunkiųjų transporto priemonių su priekabomis CO₂ taršos klasės iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB, Tarybos direktyva 1999/37/EB ir Direktyva (ES) 2019/520.

su vartotojams skirtų **paskatų sistemomis**. Atliekant šį darbą bus parengtas sąrašas galimybių parengti paskatų sistemas taip, kad jos būtų ekonomiškai efektyvios, fiskaliniu požiūriu tvarios ir pritaikytos prie atitinkamų rinkų brandos, taip pat bus išnagrinėtos galimų ES lygmens paskatų sistemų galimybės. Šiomis diskusijomis bus remiamasi rengiant **Komisijos rekomendaciją**, kurioje bus nustatyti ir ES finansavimo šaltiniai, iš kurių valstybės narės gali remti tokias paskatas.

Pavyzdiniai veiksmai

Rekomendacija dėl transporto nepritekliaus (2025 m. I ketv.), be kita ko, dėl socialinės išperkamosios nuomos programų.

Komunikatas (2025 m. I ketv.) ir teisėkūros iniciatyva, kuria siekiama dekarbonizuoti įmonių transporto priemonių parkus (2025 m. pabaiga).

Kiti veiksmai

Tikslinis Eurovinjetės direktyvos pakeitimas siekiant pratęsti terminą, kad visai netaršios sunkiosios transporto priemonės būtų visiškai atleistos nuo kelių mokesčių (2025 m. II ketv.).

Tarpinstitucinių derybų dėl persvarstytos Masės ir matmenų direktyvos užbaigimas.

Rekomendacija dėl fiskalinių ir nefiskalinių paklausos paskatų (2026 m.).

Įkrovimo infrastruktūros diegimo spartinimas

Elektros įkrovimo ir vandenilio degalų pildymo infrastruktūros prieinamumas yra viena iš būtinų persiorientavimo į visai netaršias transporto priemones sąlygų, todėl investicijos į infrastruktūrą yra labai svarbios ir Europos automobilių sektoriaus konkurencingumui. Tačiau įkrovimo infrastruktūra valstybėse narėse ir jų regionuose diegiama nevienodai. Tai turi pasikeisti.

Galiojančių teisės aktų įgyvendinimas

Komisija pagal techninės paramos priemonę **valstybėms narėms teiks tikslinę techninę pagalbą** veiksams, numatytiems Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamente (ADI reglamentas) ir Pastatų energinio naudingumo direktyvoje (PEN direktyva), įgyvendinti.

Patirtis rodo, kad Alternatyviųjų degalų infrastruktūros priemonė yra veiksminga ir efektyvi priemonė įkrovimo ir vandenilio degalų pildymo infrastruktūros diegimui remti. Pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros priemonę 2025 ir 2026 m. alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo projektams, ypač sunkiosioms transporto priemonėms, jau bus skirta 570 mln. EUR.

Investicijų į darnųjį transportą plane, kuris turi būti priimtas 2025 m., Komisija pateiks papildomų pasiūlymų dėl veiksmų, kuriais būtų pašalintos kliūtys, trukdančios didinti įkrovimo infrastruktūros finansavimą.

Prieiga prie elektros tinklo

Delsimas prijungti prie elektros tinklo dažnai labai trukdo diegti įkrovimo infrastruktūrą, ypač didesnius viešuosius įkrovimo parkus ir sunkiosioms transporto priemonėms būtinus didelės galios įkroviklius. Keletas prioritetinių ES tinklų veiksmų plano veiksmų, susijusių su prieiga prie elektros tinklo, jau įgyvendinami arba planuojami (be kita ko, didinamas tinklo prieglobos pajėgumų skaidrumas ir elektros tinklo operatoriams padedama numatyti įkrovimo paklausą), jų

taip pat yra Elektros tinklų dokumentų rinkinyje ir bus Elektrifikavimo veiksmų plane, kurį numatyta priimti 2026 m. I ketvirtį.

Komisija **netrukus paskelbs valstybėms narėms skirtas gaires ir rekomendacijas dėl įkrovimo priegų prijungimo prie elektros tinklų laukimo laiko sutrumpinimo ir pirmenybės** remiantis valstybių narių geriausia praktika. Komisija taip pat rekomenduoja **valstybėms narėms preziumuoti, kad leidimų išdavimo procedūrose įkrovimo stotelės, jų prijungimas prie elektros tinklo, pats atitinkamas elektros tinklas ir kaupimo įrenginiai yra viršesnis viešasis interesas**. Komisija įvertins, ar ta prezumpcija turėtų tapti privaloma. Valstybės narės turėtų teikti pirmenybę projektams, kurie yra naudingi perėjimui prie švarios energijos ir elektros energijos sistemos, įskaitant įkrovimo priegas, efektyvumui.

Komisija **iki 2025 m. vasaros pasiūlys pagrindinius principus dėl sąlygų, kuriomis turėtų būti skiriamos išankstinės perspektyvos investicijos į elektros tinklų projektus**. Tai leis planuojant elektros tinklą numatyti būsimus įkrovimo infrastruktūros poreikius.

Pagal Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą valstybėms narėms jau leidžiama planuoti specialias zonas elektros tinklams, susijusiems su atsinaujinančiųjų išteklių energijos projektais, taigi yra sąlygos greitesnėms leidimų išdavimo ir planavimo procedūroms. Atsižvelgdamos į tai, **valstybės narės elektros tinklus, susijusius su Europos netaršių transporto koridorių iniciatyvai svarbiomis zonomis, turėtų traktuoti panašiai kaip paspartintos plėtros zonas**, kurios yra skirtos su atsinaujinančiųjų išteklių energijos planais susijusiai infrastruktūrai. Komisija pateiks papildomų rekomendacijų šiuo klausimu.

Komercinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra

Labai svarbi veikslių sritis – sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra bazėse ir pagrindiniuose greitkelių koridoriuose. Investicijos į infrastruktūrą paspartins ir krovinių vežimo klientų naudojimosi netaršiomis sunkiosiomis transporto priemonėmis didinimą.

Dirbdama su valstybėmis narėmis Komisija rengs **Europos netaršaus transporto koridoriaus iniciatyvą**, kuria bus paspartintas sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo centrų, kaip ypatingos svarbos infrastruktūros objektų, diegimas pagrindiniuose TEN-T logistikos koridoriuose, be kita ko, susijusiuose miestų transporto mazguose ir jų daugiarūšio krovinių transporto terminaluose. Ši iniciatyva bus įgyvendinama pagal Konkurencingumo kelrodyje⁴ pateiktą konkurencingumo koordinavimo priemonę ir joje daugiausia dėmesio bus skiriama leidimų išdavimo supaprastinimui, finansavimo pritraukimui investicijų rizikai mažinti ir susiejimui su nuostatomis dėl konkrečių elektros tinklo prioritetinių sričių pagal Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą. Tikslas – kad pirmasis poveikis būtų pasiektas 2025 m. Komisija taip pat išnagrinės būdus, kaip **paspartinti su elektros tinklu nesusijusių leidimų išdavimą** sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelėms, pvz., pakeičiant skirstymo į zonas reglamentus, kad būtų aiškiai remiamas sunkiųjų transporto priemonių įkrovimas TEN-T koridoriuose. Taip pat svarbu nustatyti tinkamą paramą, pvz., finansavimą ar techninę pagalbą, bazėse įrengtų ir viešųjų įkrovimo prieigų operatoriams vietos elektros energijos kaupikliams įrengti.

Išmanysis ir abikryptis įkrovimas

Plėtojant atsinaujinančiųjų išteklių energiją ir didinant galutinio naudojimo elektrifikavimą, smarkiai didės lankstumo poreikiai. Išmanysis ir abikryptis įkrovimas gali padėti sumažinti elektros tinklui tenkančią našą ir padėti efektyviai integruoti elektrines transporto priemones į elektros energijos sistemą, kartu taupant transporto priemonių naudotojų išlaidas energijai.

Todėl valstybės narės turėtų sukurti išmaniajam ir abikrypčiam įkrovimui palankią sistemą. Elektros energijos rinkos modelio direktyvoje valstybėms narėms jau suteiktas priemonių rinkinys išmaniajam ir abikrypčiam įkrovimui remti. Jos turėtų užtikrinti, kad skirstymo sistemos operatoriai siūlytų sąžiningus tinklo mokesčius ir išvengtų dvigubo energijos, sukauptos, be kita ko, elektrinių transporto priemonių baterijose, apmokestinimo. Apskritai valstybės narės, tinkamai apmokestindamos elektros energiją, gali suteikti ekonominius argumentus už abikryptį įkrovimą. **Komisija sudarys palankesnes sąlygas valstybėms narėms keisti geriausia praktika ir parengs naują reguliavimo apkrova tinklo kodeksą (2026 m. I ketv.),** kuriuo bus užtikrintas visapusiškas įvairių lankstumo paslaugų, įskaitant abikryptį įkrovimą, dalyvavimas rinkoje.

Be to, Komisija įvertins, ar patvirtinant elektrinių transporto priemonių tipą jos turėtų būti parengtos išmaniajam ir abikrypčiam įkrovimui. Ji sukurs apribotą bandomąją reglamentavimo aplinką V2G bandomiesiems projektams, kad prieš diegiant didelio masto projektus būtų išspręsti reguliavimo, techniniai ir rinkos uždaviniai.

⁴ Konkurencingumo koordinavimo priemonė bus ES ir nacionaliniu lygmenimis koordinuojamos investicijos į konkurencingumą ir konkurencingumo politika, ja naudojantis bus rengiami bandomieji tarpvalstybiniai projektai atrinktose pagrindinėse srityse, turintys aiškią pridėtinę vertę Europos konkurencingumui.

Pavyzdiniai veiksmai

Europos švaraus transporto koridoriaus iniciatyva (2025 m. III ketv.).

2025 ir 2026 m. 570 mln. EUR pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros priemonę.

Gairės ir Komisijos rekomendacija dėl prijungimo prie elektros tinklo procedūrų sutrumpinimo ir prijungimo pirmenybės.

Pagrindiniai išankstinių investicijų į elektros tinklus principai (2025 m. II ketv.).

Kiti veiksmai

Parama valstybėms narėms įgyvendinant ADI reglamentą ir PEN direktyvą pagal techninės paramos priemonę.

Parama valstybėms narėms kuriant išmaniajam ir (arba) abikrypčiam įkrovimui palankias sistemas ir palankesnių sąlygų keistis geriausia praktika sudarymas.

Privačiojo finansavimo pritraukimas

Kaip paskelbta švarios pramonės kurso dokumente, pagal **programą „InvestEU“** bus sutelkta apie 50 mlrd. EUR papildomų investicijų pagrindinėms ES politikos sritims remti, o svarbus vaidmuo šioje srityje teks EIB grupei. Tai galėtų apimti papildomą paramą švarioms technologijoms ir netaršiam judumui, be kita ko, būtų padedama automobilių pramonei visoje vertės grandinėje plėsti veiklą arba gerinamos sąlygos vykdyti būtinas didelio masto investicijas.

Vartotojų pasitikėjimo didinimas

Atlikusi vertinimą, kuris turi būti paskelbtas 2025 m. pirmąjį pusmetį, 2026 m. Komisija peržiūrės **Automobilių ženklinimo direktyvą**, kad padėtų vartotojams priimti tvarius sprendimus ir artintų tikslą naudoti daugiau visai netaršių transporto priemonių. Tai galima padaryti, pvz., įtraukiant **informaciją apie su pagrindinėmis transporto priemonėje naudojamomis medžiagomis susijusį išmetamo anglies dioksido kiekį**.

Reikėtų pažymėti, kad, priklausomai nuo šalies, 75–90 proc. vartotojų perka tik naudotus automobilius. Kalbant apie visai netaršias naudotas transporto priemones, vartotojai nerimauja dėl **likusios baterijų talpos ir taisymo galimybių. Siekdama padidinti vartotojų pasitikėjimą elektrinėmis transporto priemonėmis su baterijomis, Komisija įvertins platesnį baterijų taisomumo klausimą ir imsis reguliavimo priemonių**, kad baterijos pase būtų užtikrinta galimybė gauti informaciją apie likusią baterijos talpą, taip pat galimybė gauti baterijos remonto ir techninės priežiūros informaciją.

Įkrovimo infrastruktūros tinkamumo naudoti didinimas

Svarbu, kad vartotojai galėtų skaidriai palyginti įkrovimo kainas ir turėti visą informaciją apie esamą infrastruktūrą. Šiuo metu tai vis dar gali būti sudėtinga, o įkrovimo kainos įvairiose įkrovimo priegose gali labai skirtis. ADI reglamentu jau reikalaujama, kad įkrovimo priegų operatoriai nemokamai keistųsi visais aktualiais duomenimis. **2026 m. peržiūrdama ADI reglamentą Komisija išnagrinės galimybes toliau didinti viešųjų įkrovimo priegų kainų skaidrumą**, atsižvelgdama į atitinkamus rinkos pokyčius.

Pavyzdiniai veiksmai

Iki 2026 m. III ketv. – reguliavimo priemonė, kuria būtų užtikrinama galimybė baterijos pase gauti informaciją apie likusią baterijos talpą.

2025 m. III ketv. – reguliavimo priemonė, kuria užtikrinama galimybė gauti baterijų remonto ir techninės priežiūros informaciją.

2026 m. – ADI reglamento peržiūra siekiant įvertinti galimybes toliau didinti viešųjų įkrovimo prieigų kainų skaidrumą.

Kiti veiksmai

Automobilių ženklinimo direktyvos peržiūra 2026 m. siekiant užtikrinti geresnį vartotojų informavimą.

2.3 Konkurencingumas ir tiekimo grandinės atsparumas

Kyla pavojus, kad Europos automobilių pramonė praras didelę rinkos dalį, nes jos konkurencingumas netaršių transporto priemonių technologijų ir gamybos pajėgumų srityje yra ribotas, o svarbiausių komponentų, visų pirma baterijų, savikainos atotrūkis yra didelis. Baterijos sudaro 30–40 proc. tipinio elektromobilio pridėtinės vertės ir nuo jų labai priklauso, kur ateityje bus darbo vietos ir kur bus kuriama vertė. Europai reikia kaštų prasme konkurencingos baterijų elementų gamybos ir tiekimo vidaus grandinės, be kita ko, siekiant pasirengti tiekimo sukrėtimams ir krizėms ir apsaugoti ekonominį suverenumą. Ji turėtų užtikrinti didelę dalį baterijų elementų tiekimo ir Europos pridėtinę vertę tiekimo grandinėje, įskaitant anodų ir katodų aktyviųjų medžiagų ir jų pirmtakų, taip pat kitų atitinkamų baterijų sudedamųjų dalių ES gamybos pajėgumus. Tam taip pat reikia Europos subjektų investicijų į baterijų medžiagų kasybos ir gryninimo operacijas Europoje ar už jos ribų. 2030 m. tikslas – visoje vertės grandinėje pasiekti daugiau kaip 50 proc. Europos pridėtinę vertę.

Baterijų gamyba – „Battery Booster“

Siekiant artimiausiu metu užtikrinti viduje pagamintų elementų ir komponentų kaštų konkurencingumą, šiame veiksnių plane pateikiamas priemonių rinkinys „Battery Booster“. Svarbi rinkinio dalis yra finansai. Komisija jau paskelbė apie iki 3 mlrd. EUR iš **Inovacijų fondo** elektrinių transporto priemonių baterijų gamybai. Pirmasis kvietimas teikti paraiškas dėl 1 mlrd. EUR buvo paskelbtas 2024 m. gruodžio 3 d. Sektoriumi taip pat skiriama papildoma 200 mln. EUR suma iš Inovacijų fondo pagal programą „InvestEU“. Taip bus remiami novatoriški projektai visoje Europos baterijų gamybos vertės grandinėje, kad sudarant sąlygas 2025–2027 m. vykdyti papildomas EIB grupės rizikos skolos operacijas būtų sprendžiamos finansavimo problemos. Per ateinančius dvejus metus baterijų gamybos įmonėms Europos Sąjungoje remti Komisija skirs 1,8 mlrd. EUR, sutelkdama Inovacijų fondo išteklius. Šiame kontekste Komisija išnagrinės galimybes finansuoti Europos gamybos linijų plėtrą.

Komisija išnagrinės **ES tiesioginės gamybos paramos baterijas Europos Sąjungoje gaminančioms įmonėms** galimybes. ES parama galėtų būti derinama su valstybės pagalba. Šiame kontekste Komisija rengia naują valstybės pagalbos švariai pramonei sistemą, kuria bus supaprastintos valstybės pagalbos taisyklės, konkrečiai, siekiant užtikrinti pakankamus švarių technologijų įrangos, įskaitant baterijas ir jų pagrindinius komponentus, gamybos pajėgumus Europoje. Šiuo metu Komisija konsultuojasi su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais dėl šios sistemos projekto.

Siekiant padidinti Europos pridėtinę vertę, **parama galėtų būti teikiama užsienio subjektams, jei Europos įmonės su jais užmegztų partnerystės ryšius**, kuriais būtų užtikrintas dalijimasis įgūdžiais, praktine patirtimi, technine kompetencija ir technologijomis, taip pat pakankama pridėtinė vertė Europos Sąjungai.

Kuriant tokias finansavimo priemones **bus atsižvelgiama į nuo kainos atsietus kriterijus, pvz., atsparumo reikalavimus, tiek ES, tiek valstybių narių finansavimo atveju.**

Europos turinio reikalavimai ES parduodamų elektrinių transporto priemonių baterijų elementams ir komponentams bus aptariami būsimuose teisės aktuose, įskaitant spartesnio pramonės dekarbonizavimo aktą ir žiedinės ekonomikos aktą, laikantis Sąjungos tarptautinių teisinių įsipareigojimų. Šie reikalavimai atspindės numatomo laipsniško vidaus gamybos pajėgumų didinimo kryptį.

Naujoji valstybės pagalbos sistema suteiks valstybėms narėms galimybių toliau skatinti privačius investuotojus mažinant investicijų į projektų portfelius riziką. Valstybės narės taip pat gali nustatyti mokestines paskatas paspartinto nusidėvėjimo forma, įskaitant neatidėliotiną išlaidų apmokėjimą, kai įsigyjama švarių technologijų įranga, reikalinga pereinant prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos.

Komisija išnagrinės papildomus praktinius būdus, kaip remti Europos baterijų gamybą itin svarbiu plėtos etapu, be kita ko, paprašyta pateiks gaires dėl glaudesnio baterijų pramonės subjektų bendradarbiavimo galimybių laikantis ES konkurencijos taisyklių. Komisija įvertins, kaip ir koku mastu standartizacijos priemonės, ypač dėl baterijų konstrukcijos, galėtų būti naudingos Europos baterijų ekosistemai siekiant masto ekonomijos. Komisija taip pat kuo greičiau suteiks aiškumo dėl paprasto baterijų anglies pėdsako apskaičiavimo metodo.

Baterijų žaliavos ir rafinavimas

Europos automobilių pramonės subjektams reikia patikimos ir saugios prieigos prie pigių žaliavų ir rafinuotų medžiagų. Kartu šios veiklos pridėtinė vertė turi būti kuriama Europoje.

Ypatingos svarbos žaliavų akte 2025 m. kovo mėn. Komisija pateiks sąrašą strateginių projektų, daugiausia skirtų baterijų žaliavų gamybai visais vertės grandinės etapais. Tokiems projektams bus taikomos supaprastintos leidimų išdavimo procedūros ir palengvintos sąlygos gauti finansavimą ir sudaryti įsipareigojimo pirkti sutartis. Be to, pasitelkdama 14 strateginių partnerystės žaliavų srityje (su Čile, Kongo Demokratine Respublika ir kt.), Komisija remia bendras investicijas ypatingos svarbos žaliavų vertės grandinėje⁵. 2025 m. Komisija skelbia pirmuosius kvietimus teikti pasiūlymus per platformą, kurioje sutelkiama kai kurių ypatingos svarbos žaliavų pasiūla ir paklausa. Tai padidins ypatingos svarbos žaliavų prieinamumą ir rinkos skaidrumą.

Tačiau to nepakanka. Švarios pramonės kurso dokumente Komisija paskelbė, kad 2026 m. pradės veikti Ypatingos svarbos žaliavų centras, kurio tikslas – telkti pasiūlą ir paklausą. Be to, ES Komisija yra pasirengusi sudaryti palankesnes sąlygas **bendroms privačiojo sektoriaus investicijoms į pradines vertės grandinės grandis**, kad dalyvaujantys automobilių sektoriaus subjektai galėtų pasinaudoti daug mažiau rizikingu ir pigesniu medžiagų tiekimu.

⁵Pavyzdžiui, pagal ES ir Kanados strateginę partnerystę visoje baterijų tiekimo grandinėje ES ir Kanada užtikrino apie 10 mlrd. EUR viena kitą papildančių investicijų.

Prašyti **supaprastinti leidimų išdavimo procedūras baterijų žaliavų ir rafinavimo projektams turėtų būti galima plačiau**, ne vien jau nustatytiems strateginiam projektams. Todėl Komisija ragina valstybes nares ir regionų valdžios institucijas taikyti supaprastintas procedūras visiems vidaus projektams baterijų žaliavų tiekimo grandinėje.

Komisija išnagrinės, kokių mastu būtų naudinga papildoma parama vietos baterijų medžiagų rafinavimo ir perdirbimo įmonėms (pvz., grandžių po ličio karbonato etapo įmonėms). Komisija sieks sutelkti viešąsias finansų įstaigas, kad visoje baterijų medžiagų tiekimo grandinėje būtų teikiamos garantijos ir sudaromi riziką mažinantys įsipareigojimo pirkti susitarimai ir kitos ilgalaikės sutartys.

Automobilių tiekimo grandinės žiediško skatinimas

Siekiant sumažinti priklausomybę nuo žaliavų ir padidinti automobilių tiekimo grandinės, įskaitant Europos baterijų ekosistemą, strateginį savarankiškumą ir atsparumą, labai svarbu pereiti prie žiedinės ekonomikos. Baterijų reglamentas suteikia tam pagrindą. Tačiau reikia toliau stiprinti ekonominius argumentus už visapusišką perdirbimo vertės grandinę Europoje. Reikia daugiau investuoti tiek į pirminio apdorojimo, tiek į perdirbimo po apdorojimo pajėgumus, sukurti pažangesnes perdirbimo technologijas ir užtikrinti perdirbimo žaliavų (t. y. baterijų atliekų ir aukštos kokybės metalo laužo) prieinamumą. Šiuo tikslu Komisija **išnagrinės finansinę paramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir baterijų gražinamojo perdirbimo gamykloms**.

Komisija išnagrinės tolesnius veiksmus, kuriais būtų stiprinamas pramonės bendradarbiavimas žaliavų perdirbimo srityje, laikantis ES konkurencijos taisyklių. Šiuo tikslu Komisija netrukus pradės faktų nustatymo procedūrą, kad surinktų informacijos iš rinkos dalyvių.

Siekdama apsaugoti aplinką nuo pavojingųjų atliekų, Komisija kartu su šiuo veiksmų planu priima sprendimą pagal Atliekų pagrindų direktyvą, kuriame paaiškinama, kad juodoji masė, kai tampa atliekomis, turi būti klasifikuojama kaip pavojingosios atliekos. Tai padės **geriau kontroliuoti juodosios masės siuntas ir ypač uždrausti jos eksportą į EBPO nepriklausančias šalis**. Prieiga prie daugiau baterijų juodosios masės paskatins ir baterijų perdirbimą. Bus svarstomos papildomos priemonės, kaip palengvinti vežimą ES viduje ir nustatyti papildomus eksporto apribojimus.

Galiausiai, greitai užbaigiant **bendro sprendimo procedūrą dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių reglamento** bus paskatintas automobilių pramonės žiediško skatinimas ir pagerintas antrinių medžiagų ir įperkamu naudotų atsarginių dalių prieinamumas.

Europinės komponentų gamybos skatinimas

Siekiant paskatinti pagrindinių transporto priemonių sudedamųjų dalių gamybą Europoje, bet kokia viešoji parama automobilių pramonei priklausys nuo atsparumo ir tvarumo kriterijų, kurie bus pasiūlyti pagal spartesnio pramonės dekarbonizavimo aktą 2025 m. IV ketv. Komisija taip pat įvertins, ar tokie kriterijai galėtų būti taikomi ir vykdant pirkimus privačiosioms įmonėms. Toks požiūris labai svarbus atsižvelgiant ir į didėjančią transporto priemonių komponentų paklausą gynybos sektoriuje, kuriame būtina užtikrinti stabilų ir saugų svarbiausių dalių tiekimą. Didinant transporto priemonių komponentų gamybą Europoje turėtų sumažėti ir galimo saugumo pažeidžiamumo rizika, nes bus užtikrintas ypatingos svarbos sistemų vientisumas. Ekonominio

saugumo sumetimais šis požiūris bus svarbus ir e. galios pavaros komponentams bei kitiems pagrindiniams susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių komponentams.

Pavyzdiniai veiksmai

Išsamus dokumentų rinkinys „Battery Booster“: parama baterijų gamybai iš Inovacijų fondo ir svarstymai, ar skirti ES tiesioginę gamybos paramą baterijas Europos Sąjungoje gaminančioms įmonėms, galbūt derinant su valstybės pagalba, nuo kainos atsietais kriterijais, Europos turinio reikalavimais, laikantis Sąjungos tarptautinių teisinių įsipareigojimų.

Palankesnės sąlygos bendroms privačiojo sektoriaus investicijoms į vertės grandinės pradines grandis.

Kiti veiksmai

Greitas bendro sprendimo dėl netinkamų eksploatuoti transporto priemonių reglamento priėmimas.

Finansinės paramos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir baterijų grąžinamojo perdirbimo gamykloms svarstymas.

Tolesnė parama perdirbimui didinti.

Pagrindinių transporto priemonių komponentų atsparumo ir tvarumo kriterijai.

2.4 Įgūdžiai ir socialinis aspektas

Pastarojo meto gamybos ir paklausos pokyčiai pasaulio ekonomikoje, taip pat ekonominiai sukrėtimai ir geopolitinė rizika bei netikrumas labai paveikė užimtumą ES automobilių sektoriuje. Numatoma, kad artimiausiais metais darbo vietų bus prarasta dar daugiau. Be to, didelį susirūpinimą kelia įgūdžių trūkumas ir neatitiktis automobilių pramonėje, taip pat senėjanti darbo jėga ir neatidėliotinas poreikis mokyti darbuotojus ir pritraukti naujų tinkamų įgūdžių turinčių darbuotojų. Socialiniams partneriams tenka pagrindinis vaidmuo numatyti pokyčius ir juos valdyti, o kolektyvinėse derybose galima rasti sprendimų, kaip įveikti automobilių pramonės sektoriaus problemų pasekmes užimtumo ir socialinėje srityse.

Šiuos uždavinius dabar galima spręsti keletu ES lygmens iniciatyvų, visų pirma finansavimu iš „Europos socialinio fondo +“ (ESF+) ir Europos prisitaikymo prie globalizacijos padarinių fondo (EGF). Rengti darbuotojus vykstant esminėms pertvarkoms padeda įgūdžių ugdymo iniciatyvos, pvz., Įgūdžių paktas ir Automobilių pramonės įgūdžių aljansas. Tačiau to nepakanka.

Komisija įsteigs **Europos teisingos pertvarkos observatoriją**, kuri rengs ir tvarkys aktualius duomenis, be kita ko, prognozuos užimtumo tendencijas visoje Europos automobilių pramonės vertės grandinėje ir sektorių bei regionų lygmenimis. Kartu su duomenimis apie demografinę darbo jėgos struktūrą tai leis nustatyti numatomas būsimas darbo vietų praradimo problemas ir gauti informacijos rengiant į ateitį orientuotas intervencines jų sprendimo priemones.

Siekdama užtikrinti geresnę paramą pertvarkos paveiktiems darbuotojams, 2025 m. pavasarį Komisija pasiūlys **tikslinį EGF reglamento pakeitimą, kad parama būtų sparčiau skiriama ir plačiau taikoma**. EGF taikymo sritis bus išplėsta, kad būtų galima remti restruktūrizavimo procesus vykdančias įmones, o darbuotojai būtų apsaugoti nuo nedarbo rizikos. Dėl to turimos lėšos galės būti mobilizuotos anksčiau. Kartu Komisija, konsultuodamasi su socialiniais partneriais, rengia Kokybiškų darbo vietų kūrimo gaires – jos bus paskelbtos metų pabaigoje.

Siekdama padėti valstybėms narėms ir sektoriaus partneriams dar geriau pasinaudoti ESF+ teikiamomis galimybėmis, Komisija aktyviai bendraus su socialiniais partneriais ir valstybėmis narėmis, kad atkreiptų dėmesį į ESF+ teikiamas galimybes ir suburtų proceso subjektus. Tarp tų galimybių bus parama persikvalifikuoti siekiantiems darbuotojams, ieškantiems darbo galimybių kitose srityse nei automobilių sektorius. Be to, pasinaudojant ESF+ laikotarpio vidurio peržiūra valstybės narės bus paskatintos perskirti daugiau lėšų automobilių sektoriui, be kita ko, galbūt pakeičiant ESF+ reglamentą.

Bus sustiprinta su Įgūdžių sąjunga suderinta sektorių įgūdžių iniciatyvų strateginėse pramonės šakose, kurios sudaro sąlygas įgyvendinti švarios pramonės kursą, sistema. 2026 m. atitinkamoms didelio masto įgūdžių partnerystėms, įskaitant automobilių pramonės didelio masto įgūdžių partnerystę pagal Įgūdžių paką, bus skirta tikslinė iki 90 mln. EUR parama programos „Erasmus+“ dotacijomis.

Pavyzdiniai veiksmai

Europos teisingos pertvarkos observatorija.

Teisiniai EGF ir ESF+ reglamentų pakeitimai.

2.5 Mūsų prieigos prie rinkų gerinimas, vienodų sąlygų užtikrinimas ir mūsų ekonominio saugumo užtikrinimas

Automobilių pramonė yra pasaulinis verslas. Eksportas, importas ir investicijos yra labai svarbūs ES pramonės konkurencingumui. Pramonės sėkmei labai svarbus patekimas į užsienio rinkas, vienodos sąlygos užsienio konkurentų atžvilgiu ir paskirtį atitinkanti verslo ir reglamentavimo aplinka. Šiuo tikslu ES imsis kelių konkrečiai automobilių sektoriui skirtų prioritetinių veiksmų.

Tiekimo įvairinimas, patekimo į trečiųjų šalių rinkas užtikrinimas ir ekonominio saugumo didinimas

Komisija pasiryžusi siekti laisvosios prekybos susitarimų ir abipusiškai naudingų tarptautinių partnerysčių, kad padidintų patekimo į rinką ir tiekimo, visų pirma Europos automobilių pramonei ypač svarbių medžiagų, galimybes. Komisija įvertins su automobiliais susijusių prekybos susitarimų nuostatų veiksmingumą ir prireikus kalbės su prekybos partneriais, kad būtų toliau siekiama tarptautiniais standartais grindžiamos reguliavimo konvergencijos. Komisija kartu su suinteresuotaisiais subjektais pasinaudos visomis galimybėmis, kad geriau paremtų sektorių kitomis bendravimo formomis, pvz., tarpusavio pripažinimo susitarimais, strateginėmis partnerystėmis dėl ypatingos svarbos žaliavų arba švarios prekybos ir investicijų partnerystėmis. Kaip rekomenduojama Draghi pranešime, Komisija toliau skatins transporto priemonių techninių reglamentų derinimą pasauliniu lygmeniu (UNECE) ir per dvišalius prekybos susitarimus.

Vienodų sąlygų užtikrinimo dokumentų rinkinys

Komisija užtikrins, kad būtų toliau vienodinamos sąlygos, pasitelkdama sustiprintą priemonių rinkinį, kurį sudaro toliau nurodyti elementai.

Kilmės taisyklės

Lengvatinėmis kilmės taisyklėmis nustatomos sąlygos, kuriomis prekybos susitarimuose ir autonominiuose lengvatiniuose režimuose gaminiams gali būti taikoma nulinė arba sumažinta muitų norma. Jų paskirtis yra rasti pusiausvyrą tarp eksporto ir importo tikslų, kurią taip pat reikia analizuoti atsižvelgiant į tiekimo grandinės kumuliaciją. Komisija tarsis su pramonės atstovais ir valstybėmis narėmis dėl **požiūrio į lengvatines kilmės taisykles**, siekdama užtikrinti, kad jos padėtų didinti ilgalaikį ES automobilių sektoriaus konkurencingumą ir jį remti.

Komisija svarstys galimybę nustatyti **specialias kilmės taisykles** elektrinių transporto priemonių ekosistemai skirtose **prekybos apsaugos priemonėse** kaip nesąžiningos prekybos praktika užsiimančių subjektų atgrasymo nuo gamyklų steigimo trečiojoje šalyje, ypač šalyje, kurioms taikomos lengvatinės patekimo į ES rinką sąlygos, priemonę.

Prekybos apsaugos priemonės

Siekdama kovoti su nesąžiningos prekybos praktika, Komisija nustatė antisubsidinius muitus importuojamoms Kinijos elektrinėms transporto priemonėms ir yra toliau pasirengusi pradėti priemonių apėjimo tyrimą, jei gaus pakankamai įrodymų, kad apėjimo praktika kenkia priemonės veiksmingumui. Be to, Komisija išlieka pasirengusi ir toliau kalbėtis su atskirais gamintojais dėl kainos įsipareigojimų, susijusių su antisubsidinėmis priemonėmis Kinijos kilmės elektromobiliams su baterijomis, vadovaujantis pagrindiniu antisubsidijų reglamentu.

Komisija taip pat pasiryžusi naudotis **prekybos apsaugos priemonėmis** ir **Užsienio subsidijų reglamentu** tiriant nesąžiningą praktiką tolesnėse tiekimo grandinės dalyse, be kita ko, baterijų ir dalių segmente, jei to reikės.

Užsienio investicijų poveikio Europos konkurencingumo didinimui stiprinimas

Komisija sieks užtikrinti, kad užsienio investicijomis į automobilių sektorių būtų didinamas ilgalaikis ES pramonės konkurencingumas, jos technologinis pranašumas, ekonominis atsparumas ir kuriamos kokybiškos darbo vietos ES. Todėl **Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir pramonės atstovais, pasiūlys užsienio investicijų į automobilių sektorių sąlygas, kad būtų dar labiau padidinta jų pridėtinė vertė ES**. Tokios sąlygos galėtų būti, pvz., reikalavimai dėl bendrųjų įmonių steigimo ir aukščiausiųjų vadovų, palankesnės sąlygos susitarimams, tenkinantiems ES pramonės poreikius (pvz., prekių pirkimo ar licencijavimo paslaugų ir autorinių atlyginimų susitarimai su užsienio partneriais), technologijų ar intelektinės nuosavybės licencijavimas, įsipareigojimai tiekti ypatingos svarbos žaliavas. Viena iš prioritetinių sričių bus baterijų tiekimo grandinė.

Kol vyksta darbas užsienio investicijų srityje, Komisija ir valstybės narės užtikrins, kad tiesioginės užsienio investicijos, ypač kai jos siejamos su viešosiomis investicijomis, būtų naudojamos pridėtinei vertei Europoje kurti, ir reikalaus aiškių sąlygų, kurios padėtų panaikinti gamybos praktinės patirties ir ekspertinių žinių spragą, be kita ko, taikant veiksmingus intelektinės nuosavybės ir įgūdžių perdavimo mechanizmus, taip pat ES gyvenančių darbuotojų įdarbinimą ir vietos tiekimo grandines.

Supaprastinimo dokumentų rinkinys

Esama reglamentavimo sistema užtikrina nuspėjamumą ir padeda siekti mūsų bendrų viešosios politikos tikslų. Tačiau ji neturėtų užkrauti nereikalingos naštos ir išlaidų pramonei, visų pirma tiekimo grandinėje ir antrinėje rinkoje veikiančioms MVĮ. Pagal reglamentavimo supaprastinimo

darbotvarkę Komisija, konsultuodamasi su suinteresuotaisiais subjektais, imsis veiksmų dėl **automobilių pramonės reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinio** – didins skirtingų reglamentavimo reikalavimų suderinamumą ir nuoseklumą. Be to, Komisija yra įsipareigojusi priimamuose naujuose pasiūlymuose dėl teisės aktų suteikti pramonei pakankamai laiko atsizvelgti į šiuos naujus variklinių transporto priemonių reglamentavimo reikalavimus produktų kūrimo procese. 2026 m. vertinant reglamentą dėl variklinių transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (t. y. tipo patvirtinimo teisės aktus) ypač daug dėmesio bus skiriama supaprastinimo galimybėms.

Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas ir visose srityse išvengti taikytinų ES taisyklių apėjimo svarbu užtikrinti variklinių transporto priemonių reglamentavimo sistemos vykdymą. Už tai visų pirma atsakingos nacionalinės tipo patvirtinimo institucijos, tačiau Komisija dirbs su valstybėmis narėmis, kad pašalintų galimas reglamentavimo sistemos spragas, pvz., individualaus transporto priemonių patvirtinimo schemose.

Pavyzdiniai veiksmai

Sąlygų užsienio investicijoms į automobilių sektorių nagrinėjimas, be kita ko, kai jos siejamos su viešuoju finansavimu.

Reglamentavimo supaprastinimas.

Kiti veiksmai

Tolesnės derybos dėl LPS ir abipusiai naudingų tarptautinių partnerystių, kad ES automobilių pramonei būtų užtikrinta daugiau galimybių patekti į rinką ir daugiau tiekimo galimybių.

Tolesnis bendradarbiavimo plėtojimas pasitelkiant švarios prekybos ir investicijų partnerystes ir strategines partnerystes, kad būtų užtikrinta geresnė prieiga prie baterijų mineralų.

Tarimasis su pramonės atstovais ir valstybėmis narėmis dėl požiūrio į lengvatines kilmės taisykles pagal laisvosios prekybos susitarimus.

Galimybės nustatyti specialias kilmės taisykles elektrinių transporto priemonių ekosistemai skirtose prekybos apsaugos priemonėse apsvarstymas.

Stebėjimas, kaip taikoma importuojamų Kinijos elektrinių transporto priemonių antisubsidijų priemonė, ir pagrįstais atvejais priemonių apėjimo tyrimo inicijavimas.

Prekybos apsaugos priemonių ir Užsienio subsidijų reglamento naudojimas, kai to reikia, kad būtų kovojama su nesąžininga praktika baterijų ir dalių segmentuose.

3. Išvada ir tolesni veiksmai

Komisija informuos Europos Parlamentą ir Tarybą apie šį veiksmų planą ir siūlomus veiksmus ir ragina juos sudaryti sąlygas greitai įgyvendinti siūlomus tikslinius pakeitimus.

Šis veiksmų planas grindžiamas vertinga informacija, gauta iš automobilių sektoriaus įmonių, verslo asociacijų ir pilietinės visuomenės atstovų bei tyrėjų per dialogus ir apskritojo stalo

diskusijas, taip pat per atviras viešas konsultacijas⁶. Dabar itin svarbu atidžiai stebėti ir sparčiai įgyvendinti siūlomas priemones. Komisija toliau dirbs su suinteresuotaisiais subjektais surengdama reguliarius dialogus, kad būtų keičiamasi informacija apie plane išdėstytą trumpojo ir vidutinės trukmės laikotarpio priemonių įgyvendinimą ir būtų renkama grįžtamoji informacija, taip pat informacija apie naujausius pokyčius rinkoje.

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