



Briselē, 2025. gada 6. martā
(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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2025. gada 6. marts

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

K-jas dok. Nr.: COM(2025) 95 final

Temats: KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI,
EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN
REĢIONU KOMITEJAI
Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 95 final.

Pielikumā: COM(2025) 95 final



Briselē, 5.3.2025.
COM(2025) 95 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei

1. Ievads

Autobūve ir būtisks Eiropas labklājības dzinējspēks un svarīga Eiropas identitātes daļa. Kopš automobiļu izgudrošanas Eiropas ražotāji ir ieņēmuši pasaulē vadošās pozīcijas, ražojot ikoniskus zīmolus, kas nosaka augstus standartus inovācijas un izcilības jomā. Pašlaik šī nozare veido 1 triljonu eiro no IKP, nodrošina trešdaļu privāto investīciju pētniecībā un izstrādē ES, un tā tieši un netieši nodarbina 13 miljonus eiropiešu. Eiropas kravas automobiļu ražotāji veido vairāk nekā 40 % pasaules komerciālo transportlīdzekļu tirgus¹. Eiropas autobūves nozares vadošā pozīcija pasaulē ir apbrīnojama.

Pašlaik nozare tiek pārveidota līdz šim nepieredzētā ātrumā un apmērā. Paātrinās pāreja uz tīru mobilitāti. 2024. gadā jau katrs piektais pasaulē pārdotais automobilis bija elektrisks. Vienlaikus nozari ietekmē digitālo tehnoloģiju, piemēram, MI, programmatūras, sensoru un sakaru ierīču, straujā integrācija, kā arī digitālo pakalpojumu un savienotības pieaugošā nozīme. **Ir ļoti svarīgi, lai Eiropas autobūves nozare ne tikai piedalītos pārejā uz arvien vairāk satīklotiem un automatizētiem bezemisijas transportlīdzekļiem, bet to arī veidotu.**

Šajā pārejas procesā mūsu autobūves nozare saskaras arī ar nopietnām konkurētspējas problēmām. Tā piedzīvo pasaules mēroga piegādes ķēdes riskus un atkarību no izejvielu un akumulatoru importa, joprojām pārāk lielu atkarību no fosilajām degvielām, sīvu konkurenci par talantiem, galveno izejresursu izmaksu atšķirības un arvien nestabilāku ģeopolitisko situāciju. Eiropas uzņēmumi riskē atpalikt tādās svarīgās stratēģisko tehnoloģiju jomās kā akumulatori, programmatūra, informatīvi izklaidējošās sistēmas un autonoma transportlīdzekļa vadīšana, un bieži vien tie var mazākā mērā tieši kontrolēt daudzus izejresursus, savukārt ārvalstu konkurentus bieži vien atbalsta agresīvas rūpnieciskās stratēģijas un tie saņem dažādu veidu valsts atbalstu.

Šis ir izšķirošs brīdis Eiropas autobūves nozarei – ir vajadzīga izlēmīga rīcība, un Eiropas Savienība (ES) ir apņēmusies atbalstīt nozari tās pārejas procesā.

Tas ir šā rīcības plāna mērķis, kura pamatā ir Konkurētspējas kompass, tīras rūpniecības kurss un pēdējās nedēļās daudzas apspriešanās, ko vadīja Komisijas priekšsēdētāja un vairāki Komisijas locekļi un kurās aktīvi piedalījās vairāk nekā 100 organizācijas². Tajā ir izklāstīti konkrēti pasākumi, lai palīdzētu nodrošināt Eiropas autobūves nozares konkurētspēju pasaulē un saglabātu spēcīgu Eiropas ražošanas bāzi, **rīkojoties piecās galvenajās jomās**: 1) inovācija un digitalizācija, 2) tīra mobilitāte, 3) konkurētspēja un piegādes ķēžu noturība, 4) prasmes un sociālā dimensija un 5) vienlīdzīgi konkurences apstākļi un uzņēmējdarbības vide.

2. Autobūves nozares rīcības plāna pieci pīlāri

2.1 Inovācija un digitalizācija

Lai Eiropas autobūves nozare būtu konkurētspējīga pasaules mērogā, tai ir steidzami jāatgūst vadošā pozīcija pārejā uz satīklotiem un autonomiem transportlīdzekļiem, kurus darbina ar programmatūru un vada MI. Gan autovadītāju, gan pasažieru pieredzi automobilī arvien vairāk nosaka programmatūra, un arvien lielāka nozīme ir jaunām lietojumprogrammām, piemēram,

¹ Statista Market Insights, 2025. gada janvāris.

² Šīs apspriešanās notika laikposmā no 30. janvāra līdz 20. februārim, un tās papildināja atklāta sabiedriskā apspriešana, kurā tika saņemtas vairāk nekā 1900 atbildes.

automatizētai un autonomai transportlīdzekļa vadīšanai, saziņai un infoizklaidei. Šādi elementi ātri kļūst par svarīgiem stratēģiskajiem diferencējošajiem faktoriem, un to izstrādē transportlīdzekļu ražotājiem (oriģinālā aprīkojuma ražotājiem) ir jābūt pārākiem par konkurentiem, taču pašlaik pastāv risks, ka tie atpaliks no ārvalstu konkurentiem.

Veicināt autonomu transportlīdzekļa vadīšanu un stiprināt autonomo transportlīdzekļu vienoto tirgu

Autonomas transportlīdzekļa vadīšanas tehnoloģija būs izšķirošs konkurētspējas faktors, un tā veidos būtisku daļu no pievienotās vērtības nākotnē. Paredzams, ka līdz 2035. gadam visā pasaulē tā radīs pievienoto vērtību autobūves nozarei līdz 400 miljardu EUR apmērā.

Autonomas transportlīdzekļa vadīšanas izmēģinājuma platformas

ES nosacījumi pārbaudēm uz ceļiem un pilnīgi autonomu transportlīdzekļu komerciālai ekspluatācijai nav tik labvēlīgi kā ASV un Ķīnā. Tas dod ievērojamu priekšrocību konkurentiem šajās jurisdikcijās.

Lai uzlabotu autonomo transportlīdzekļu gatavību tirgum un komercializāciju, Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm, lai ātri izveidotu vismaz trīs **liela mēroga pārrobežu izmēģinājuma platformas, saistītās “regulatīvās smilškastēs” un Eiropas automatizētas transportlīdzekļa vadīšanas koridorus**. Varētu iekļaut arī vidēja lieluma pilsētas, kas vēlas kļūt pat celmlaužiem. Šīs izmēģinājuma platformas ļaus eksperimentāli izvērst autonomus transportlīdzekļus gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu vajadzībām. Komisija arī apņemas turpināt izvērtēt automatizētu transportlīdzekļu integrācijas potenciālu transporta sistēmā, izmantojot saziņu starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru.

Ceļā uz autonomas transportlīdzekļa vadīšanas vienoto tirgu

Pašlaik satīklotas un autonomas mobilitātes regulatīvā vide ir sadrumstalota. Tikai dažās dalībvalstīs ir valsts satiksmes noteikumi, kas ļauj izmantot autonomus transportlīdzekļus uz ceļiem, un tas bloķē autonomas transportlīdzekļa vadīšanas vienotā tirgus potenciālu. Izšķiroša nozīme ir sadarbībai starp visiem, kas izstrādā un būvē minētos transportlīdzekļus, kā arī starp autoceļu apsaimniekotājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Ir vajadzīga **saskaņotāka sistēma un ES līmeņa pārvaldība**, lai gūtu labumu no mūsu vienotā tirgus un veicinātu satīklotas un autonomas mobilitātes ātru izvēršanu. Komisija rīkosies, lai sasniegtu šo mērķi.

Komisija prioritārā kārtā turpinās izstrādāt **autonomu transportlīdzekļu tiesisko regulējumu**, sākot ar **atļauju 2025. gadā apstiprināt neierobežotu transportlīdzekļu sēriju ar automatizētām sistēmām automobiļa novietošanai stāvvietā un 2026. gadā vairāk lietošanas gadījumu** (piemēram, kravas pārvadājumiem no centra līdz centram), nodrošinot to drošību. Turklāt Komisija **izstrādās uzlabotus noteikumus, lai labāk atbalstītu ADS** (automatizētas transportlīdzekļa vadīšanas sistēmas) **un ADAS** (uzlabotas autovadītāja palīdzības sistēmas) **testēšanu uz koplietošanas ceļiem**. Inovatīvu ADAS un ADS tehnoloģiju testēšanai uz koplietošanas ceļiem Eiropā parasti ir vajadzīgas atļaujas, kuru pamatā ir atbrīvojumi no valsts noteikumiem, un šajā nolūkā ir jāsaņem vairāki apstiprinājumi dažādās dalībvalstīs. Komisija **2026. gada sākumā ierosinās saskaņotas ieviešanas apstiprināšanas procedūras, lai atvieglotu visu ADAS un ADS testēšanu uz koplietošanas ceļiem visā ES**.

Pamatdarbības

No 2026. gada veidot plaša mēroga pārrobežu izmēģinājuma platformas autonomiem transportlīdzekļiem.

Uzlabot tiesisko regulējumu un vienotā tirgus integrāciju attiecībā uz autonomu braukšanu Eiropā: i) ar noteikumiem par neierobežotu transportlīdzekļu sēriju ar automatizētām braukšanas sistēmām līdz 2026. gadam; ii) ar saskaņotiem noteikumiem *ADAS* un *ADS* testēšanai uz koplietošanas ceļiem līdz 2026. gadam; iii) ar saskaņotiem noteikumiem par ieviešanu visā ES.

Eiropas satīklotu un automatizēto nākotnes transportlīdzekļu attīstības veicināšana

Mikroshēmas, programmatūra un MI ir satīklotā un automatizētā nākotnes transportlīdzekļa trīs pamatelementi. Lai gan Eiropas transportlīdzekļu ražotāji un piegādātāji veic 45 % no investīcijām automobiļu pētniecībā un izstrādē pasaulē, tos šajā jomā apdraud tehnoloģiju uzņēmumi un jauni “digitālās pasaules” autobūves nozares dalībnieki no valstīm ārpus Eiropas. Lai izvairītos no jaunas atkarības, arī pievienotās vērtības un nodarbinātības samazināšanās ārvalstu konkurences dēļ, **ES ir jāveido pašai savas rūpnieciskās spējas tādas programmatūras un IT aparatūras jomā, kas vajadzīgas tīriem, satīklotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem.** Tas nozīmē arī nodrošināt, ka šāda programmatūra un iekārtas ir izstrādātas, lai tajās varētu izmantot kosmosā balstītus datus un pakalpojumus navigācijai, augstas precizitātes pozicionēšanai, zemes novērošanai un drošai savienotībai, ko nodrošina attiecīgi tādas ES sistēmas kā *Galileo/EGNOS*, *Copernicus* un drīzumā *IRIS*.

Eiropas Satīklotu un autonomo transportlīdzekļu alianse

Lai izstrādātu kopīgus programmatūras un digitālās aparatūras pamatelementus, Eiropas tirgus dalībniekiem ir cieši jāsadarbjas saskaņā ar ES konkurences noteikumiem. Tas ļautu panākt būtiskus resursu ietaupījumus. Automobiļu ražotāji varētu paātrināt kopīgu tehnoloģiju izstrādi un koncentrēt resursus uz elementiem, kuri ir atšķirīgas klientu pieredzes pamatā.

Tāpēc Komisija nekavējoties izveidos ***Eiropas Satīklotu un autonomo transportlīdzekļu aliansi***, pamatojoties uz sagatavošanas darbu, kas veikts [Eiropas iniciatīvā “Nākotnes transportlīdzeklis”](#) un [ar “Apvārsni Eiropu” saistītās partnerībās](#), īpaši *2Zero*, *CCAM* un kopuzņēmumā “Mikroshēmas”. Tā apvienos Eiropas autobūves nozares ieinteresēto personu, to vidū MVU, kritisko masu, lai virzītu nākamās paaudzes transportlīdzekļu izstrādi, galveno uzmanību pievēršot kopīgiem arhitektūras elementiem, kopīgiem Eiropas aparatūras un programmatūras pamatelementiem, kā arī to standartizācijai. Pamatojoties uz kopīgu inovācijas ceļvedi, alianse veiks šādas būtiskas darbības:

- ***izstrādās programmatūras platformu programmvadāmiem transportlīdzekļiem.*** Alianse izstrādās atvērta ES mēroga platformu programmvadāmiem transportlīdzekļiem, pamatojoties uz mūsdienīgiem atvērtā pirmkoda programmatūras veidošanas moduļiem, kā arī saskarnēm, standartiem un rīkiem;
- ***izstrādās transportlīdzekļa datošanas arhitektūru programmvadāmiem transportlīdzekļiem.*** Autonomai transportlīdzekļa vadīšanai ir vajadzīga centralizēta uzlabota datošanas jauda transportlīdzeklī. Alianse izstrādās nākotnes prasībām atbilstošu datošanas platformu, kas būs pielāgojama, elastīga, energoefektīva un spēs nodrošināt reāllaika veiktspēju, kā arī integrēs

progresīvākus procesorus, arī MI mikroshēmas, vienlaikus nodrošinot, ka programmvadīti transportlīdzekļi aizvien būs pielāgojami un viegli modernizējami;

- **izstrādās inovatīvus MI risinājumus autobūves nozarei.** Izstrādāt nozarei paredzētus ģeneratīvos MI modeļus un algoritmus, kas nodrošina, piemēram, autonomu transportlīdzekļa vadīšanu, satīklotu transportlīdzekļu ekspluatēšanas optimizēšanu transporta un uzlādes infrastruktūrā un efektīvu akumulatoru pārvaldību vai MI vadītu prognozējošo apkopi;
- **2026./2027. gadā izveidos plaša mēroga izkliegtu izmēģinājuma mehānismu.** Šis mehānisms būs rūpniecības nozarei paredzēta sadarbīga vide **programmvadītiem transportlīdzekļiem un MI inženierijas nozarei** un kā izmēģinājuma platforma inovācijai lietoņslāņos;
- **paātrinās pāreju uz autonomu transportlīdzekļa vadīšanu.** Izstrādāt un īstenot vērienīgu tehnoloģiju ceļvedi kopīgu autonomas transportlīdzekļa vadīšanas sistēmu (*ADS*) komponentu (programmatūras un aparatūras) izstrādei.

Alianse ir spēcīgs mehānisms, kas paātrina Eiropas rūpniecības nozares pārrobežu sadarbību satīklotu tehnoloģiju un autonomas transportlīdzekļa vadīšanas tehnoloģiju inovācijā, izstrādē un pirmreizējā rūpnieciskajā izvēršanā. Komisija ir gatava pēc rūpniecības nozares pieprasījuma sniegt norādījumus par to, kā saskaņā ar konkurences tiesību aktiem var apvienot autobūves datus, lai nodrošinātu MI plašāku izmantošanu autonomas transportlīdzekļa vadīšanas jomā. Komisija arī atbalstīs pastāvīgo tehnisko darbu, ko dalībvalstis veic, lai apzinātu iespējamu **svarīgu projektu visas Eiropas interesēs (IPCEI) attiecībā uz tīriem, satīklotiem un autonomiem transportlīdzekļiem**, vienlaikus nodrošinot, ka tas ir pieejams inovatīviem MVU.

Nākamās paaudzes akumulatoru tehnoloģija

Ārvalstu konkurenti ar lielu valsts atbalstu iegulda ievērojamus finanšu resursus un cilvēkresursus nākotnes akumulatoru tehnoloģiju pētniecībā un izstrādē. ES lielu uzmanību pievērš inovācijai akumulatoru jomā, izmantojot pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” partnerību **BATT4EU**. Šī joma aizvien ir svarīga. Komisija ciešā sadarbībā ar partnerībām progresīvas ražošanas un progresīvo materiālu jomā **atbalstīs visu nākamās paaudzes akumulatoru ES vērtības ķēdi, arī reciklēšanu**. Atvēlētais budžets 2025.–2027. gadā būs aptuveni 350 miljoni EUR, kas ir daļa no pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” kopējā ieguldījuma autobūves nozarē.

Finansējums saskaņā ar pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”

Alianses veiktos pasākumus, kā arī nākamās paaudzes akumulatoru tehnoloģiju atbalstīs ar kopīgām publiskām un privātām investīcijām attiecīgajās pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” partnerībās. Programma laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam atvēlēs 1 miljardu EUR autobūves nozarei, arī attiecīgajiem pasākumiem, ko finansē ar Eiropas Inovācijas padomes starpniecību. Nākotnē īpašas partnerības konkrētu pasākumu veikšanai varētu apvienot īpašā autobūves nozares kopuzņēmumā. Tas neskar nākamā DFS priekšlikuma paketi.

Privāto investīciju piesaistīšana inovācijas izvēršanai Eiropā

Kā paziņots Konkurētspējas kompasā un tīras rūpniecības kursā, Komisija sadarbosies ar EIB grupu un privātajiem ieguldītājiem, lai izvērstu **TechEU investīciju programmu** nolūkā palīdzēt piesaistīt revolucionārai inovācijai trūkstošo finansējumu, stiprināt Eiropas rūpnieciskās spējas un palielināt to uzņēmumu skaitu, kas investē inovatīvās tehnoloģijās sinerģijā ar Eiropas Inovācijas

padomes attiecīgo projektu portfeli. Autobūves nozarē *TechEU* varētu atbalstīt investīcijas pētniecībā, izstrādē un inovācijā nākotnes stratēģiskajās tehnoloģijās, digitalizācijā, MI izmantošanā, kā arī progresīvu ražošanas un piegādes ķēdes rūpniecisko spēju ieviešanā un stratēģisko un konkurētspējīgo tehnoloģiju izvēršanā, ko veic autobūves nozares oriģinālā aprīkojuma ražotāji, piegādātāji un inovatīvi tehnoloģiju uzņēmumi, arī akumulatoru elementu tehnoloģiju piegādes ķēdes izveidē.

Pamatdarbības

2025. gadā izveidot Eiropas Satīkloto un autonomo transportlīdzekļu aliansi.

Atbalstīt pētniecību un inovāciju satīklotas un automatizētas mobilitātes jomā un izstrādāt nākamās paaudzes akumulatoru tehnoloģiju, izmantojot pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”.

Cita darbība

Sadarboties ar EIB grupu un privāto sektoru, lai izvērstu *TechEU* investīciju programmu augošiem uzņēmumiem, arī akumulatoru elementu tehnoloģiju piegādes ķēdes izveidei.

Kiberdrošība

Satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu aparatūras un programmatūras komponentiem ir būtiska ietekme uz drošību. Komisija **veiks turpmākus konkrētus pasākumus saistībā ar pašlaik notiekošo kiberdrošības riska novērtējumu par satīklotiem transportlīdzekļiem saskaņā ar TID2 direktīvu**, vajadzības gadījumā arī mehānisko transportlīdzekļu tiesiskajā regulējumā, un pētīs veidus, kā izveidot Eiropas rūpnieciskās vērtības ķēdi kritiski svarīgiem komponentiem. Vienlaikus saskaņā ar ES ekonomiskās drošības stratēģiju Komisija dialogā ar saviem starptautiskajiem partneriem un jo īpaši ar G7 izstrādās vienotu viedokli par kiberdrošības riskiem un iespējamiem ietekmes mazināšanas pasākumiem, kas saistīti ar satīklotiem transportlīdzekļiem. Tas ir svarīgi, lai izvairītos no turpmākas pasaules tirgus sadrumstalotības. Tā arī izstrādās ekonomiskās drošības standartus, lai novērstu piegādes ķēdes riskus, piemēram, pārmērīgu atkarību, izmantošanu par ietekmes sviru, jaudas pārpalikumu, tehnoloģiju riskus, kiberdrošības vai drošības riskus.

Citas darbības

Turpināt strādāt, lai panāktu pietiekamu kiberdrošību, nekavējot inovāciju un komercializāciju.

Izstrādāt ekonomiskās drošības standartus.

Piekļuve transportlīdzekļa datiem, funkcijām un resursiem

Satīkloti un digitāli transportlīdzekļi radīs būtiskas jaunas ienākumu plūsmas un ekonomisko vērtību no transportlīdzekļa datiem. Šis potenciāls zināmā mērā jau ir atrisīts ar Datu aktu, kas nodrošina piekļuvi satīklotu ierīču, piemēram, transportlīdzekļu, datiem pēc lietotāja pieprasījuma, kā arī ar Atjaunojamo energoresursu direktīvu (AED), kas paredz piekļuvi ar akumulatoru saistītiem datiem.

Tomēr, ņemot vērā satīklotu mehānisko transportlīdzekļu daudzās īpatnības un to potenciālu pārvērt jaunas uzņēmējdarbības iespējas, arī attiecībā uz divvirzienu un viedo uzlādi, ir vajadzīgi papildu pasākumi. Tāpēc Komisija **veiks atbilstīgus pasākumus**, lai **visa autobūves ekosistēma gūtu labumu no satīklotu transportlīdzekļu datiem**, jo īpaši piemērojot Datu aktu un **norādījumus par transportlīdzekļa ģenerētiem datiem**, kas tiks publicēti Datu akta

piemērošanas sākumā. Pēc Datu akta ietekmes novērtējuma Komisija apsvērs turpmāku rīcību, arī tiesību akta priekšlikumu par piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētiem datiem un iespēju izveidot Eiropas autobūves nozares datu platformu. Šajā saistībā tā ņems vērā arī kibernetikas apsvērumus, arī attiecībā uz attālinātu piekļuvi datiem.

Komisija arī izvērtē, vai spēkā esošais **ES konkurences regulējums attiecībā uz vertikāliem nolīgumiem automobiļu** pēcpārdošanas tirgos (Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regula) joprojām atbilst paredzētajam mērķim, arī digitalizācijas situācijā.

Pamatdarbības

Pienācīgi pasākumi attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa datiem, funkcijām un resursiem, arī norādījumi par Datu aktu un vajadzības gadījumā tiesību akta priekšlikums par piekļuvi transportlīdzekļa datiem.

Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulas (MTGAR) un papildu pamatnostādņu pārskatīšana.

2.2 Tīra mobilitāte

Autotransports joprojām rada aptuveni ceturto daļu no ES kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Lai sasniegtu Eiropas vērienīgo mērķi līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai, līdz minētajam datumam transporta radītā emisija ir jāsamazina par 90 %. Un, lai nodrošinātu nepārtrauktus komerciālos panākumus, ir arī ļoti svarīgi, lai Eiropas oriģinālā aprīkojuma ražotāji, kas jau veic lielas investīcijas bezemisijas tehnoloģijās, atgūtu vadošās pozīcijas bezemisijas transportlīdzekļu tehnoloģiju un produktu jomā. Bezemisijas transportlīdzekļi jau veido būtisku daļu no pārdošanas apjoma pasaulē un galu galā būs dominējošais tirgus segments. Šajā ziņā izšķiroša nozīme ir spēcīgam vietējam tirgum, ko atbalsta atbilstoša infrastruktūra visās teritorijās.

Emisijas standarti

Pāreju uz tīru autotransporta mobilitāti atbalsta CO₂ emisiju standarti jauniem vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem, kā arī jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ar ko ražotājiem nosaka pakāpeniski augstākus emisiju samazināšanas mērķrādītājus. Šie standarti nodrošina noteiktību un paredzamību ieguldītājiem visā vērtības ķēdē, vienlaikus nodrošinot pietiekamu sagatavošanās laiku taisnīgai pārejai. Pašlaik uz Eiropas ceļiem ir gandrīz 6 miljoni bezemisijas transportlīdzekļu, taču, lai sasniegtu 2035. un 2040. gada mērķrādītājus, šis rādītājs aizvien ir būtiski jāpalielina.

Pieprasījums pēc baterijas elektrotransportlīdzekļiem pēdējā laikā ir bijis mazāks, nekā gaidīts. Pēc seškārtīga pieauguma laikposmā no 2019. līdz 2023. gadam baterijas elektrotransportlīdzekļu pārdošanas apjoms ES laikposmā no 2023. līdz 2024. gadam nedaudz samazinājās par 5,6 %, tirgus daļai samazinoties no 14,6 % līdz 13,6 %, kā arī kavējās cenas ziņā pieejamu elektrotransportlīdzekļu modeļu laišana tirgū.

Lai gan 2025. gada janvāra dati liecināja, ka baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvars kopējā pārdošanas apjomā bija 15 % salīdzinājumā ar 10,9 % 2024. gada janvārī, joprojām pastāv risks, ka 2025. gadam noteikto vieglo pasažieru transportlīdzekļu emisiju mērķrādītāju dēļ var tikt piemērotas ievērojamas sankcijas. Tāpēc Komisija **drīzumā nāks klajā ar papildu elastības iespējām, veicot mērķorientētus grozījumus CO₂ emisiju standartos automobiļiem un autofurgoniem**. Ja grozījumi tiks pieņemti, tie noteiks, ka atbilstība tiek novērtēta 2025., 2026.

un 2027. gadā kopā, lai automobiļu ražotāji **varētu kompensēt mērķrādītāja nesasniedzšanu vienā vai divos no šiem gadiem ar pārsniegumiem citā(-os) gadā(-os)**. Tas palīdzēs aizsargāt nozares spēju veikt investīcijas, saglabājot 2025. gada mērķrādītāju vispārējo vērienīgumu. Komisija aicina likumdevējus nekavējoties panākt vienošanos par šiem grozījumiem, jo tas sniegtu noteiktību nozarei. Kā minēts Komisijas politikas pamatnostādņēs, CO₂ emisiju standartu regula automobiļiem un autofurģoniem nodrošina paredzamību ieguldītājiem un ražotājiem. Eiropas Komisija paātrinās darbu pie paredzētās regulas pārskatīšanas. Pārskatīšanas pamatā būs uz faktiem balstīta analīze, kurā tiks ņemtas vērā visas attiecīgās tehnoloģiju izmaiņas un tas, cik svarīga ir ekonomiski dzīvotspējīga un sociāli taisnīga pāreja uz bezemisijas mobilitāti.

Pamatdarbības

Priekšlikums grozīt CO₂ emisiju standartus automobiļiem un autofurģoniem, lai laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam **varētu kompensēt mērķrādītāja nesasniedzšanu vienā vai divos no šiem gadiem ar pārsniegumiem citā(-os) gadā(-os)**.

Paātrināt sagatavošanās darbus paredzētajai regulas pārskatīšanai.

Palielināt pieprasījumu pēc bezemisijas transportlīdzekļiem

Atbalsts lietotājiem ar zemākiem ienākumiem, izmantojot sociālā līzīngā shēmas

Sociālā līzīngā shēmas var atbalstīt cenas ziņā pieejamu tīru mobilitāti patērētājiem, kuriem ir mazāk iespēju, vienlaikus tieši veicinot bezemisijas transportlīdzekļu pārdošanu. **2025. gada 1. ceturksnī Komisija pieņems ieteikumu par transporta nabadzību, mudinot dalībvalstis pieņemt sociālā līzīngā shēmas jauniem un lietotiem bezemisijas transportlīdzekļiem, kas paredzētas neaizsargātiem transporta lietotājiem, īstenojot savus valsts plānus saskaņā ar Sociālo klimata fondu.** Uz sociālo līzīngu (sevišķi bezemisijas transportlīdzekļu nomas vai līzīngā shēmām, kas paredzētas mazaizsargātām grupām) attiecas arī **norādījumi par sociālajiem klimata plāniem**, kurus Komisija pieņem tajā pašā dienā, kad šo paziņojumu.

Bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanas paātrināšana uzņēmumu autoparkos

Uzņēmumu autoparki ir svarīga Eiropas transportlīdzekļu tirgus daļa. Uzņēmumu iegādātie transportlīdzekļi pašlaik veido aptuveni 60 % no visiem ES reģistrētajiem automobiļiem. Bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanas paātrināšana uzņēmumu autoparkos dos labumu Eiropas autobūves nozarei un vēl vairāk samazinās transporta radītās emisijas. Lai nodrošinātu bezemisijas transportlīdzekļu pienācīgu ieviešanu uzņēmumu autoparkos, ir būtiski likvidēt kropļojošas subsīdijas ar fosilo degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem.

Komisija ir sākusi darbu pie **tiesību akta priekšlikuma par uzņēmumu autoparku dekarbonizāciju**, lai noteiktu pasākumus, kas palīdzētu uzņēmumiem iegādāties bezemisijas transportlīdzekļus, neradot nevajadzīgu slogu MVU un citu starpā ņemot vērā arī ilgtspējas un noturības kritērijus. Lai pēc iespējas ātrāk radītu stimulu, Komisija līdztekus šim rīcības plānam publicē **paziņojumu par uzņēmumu autoparku dekarbonizāciju**, kurā izklāstītas darbības, ko valstu, reģionu un pašvaldību iestādes jau var veikt, lai paātrinātu bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanu.

Nosūtītājiem ir svarīga loma lielas noslodzes bezemisijas transportlīdzekļu īpatsvara pieauguma paātrināšanā. Strādājot pie uzņēmumu autoparkiem, Komisija arī izskatīs pasākumus, lai paātrinātu bezemisijas kravas automobiļu ieviešanu Eiropā.

Lielas noslodzes bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanas paātrināšana

Turpmākajos mēnešos Komisija pieņems **mērķorientētus grozījumus “Eirovinjetes” direktīvā, lai pagarinātu līdz 2025. gada 31. decembrim noteikto periodu**, kurā lielas noslodzes bezemisijas transportlīdzekļus var pilnīgi atbrīvot no ceļu lietošanas maksas.

Konkurētspēju un investīcijas bezemisijas kravas automobiļos un autotransporta dekarbonizācijā var vēl vairāk stimulēt, ātri noslēdzot iestāžu sarunas un pieņemot ierosinātos Masu un gabarītu direktīvas grozījumus. Tas **nodrošinātu lietderīgās slodzes paritāti ar dīzeļdzinēja transportlīdzekļiem**. Turklāt ir ierosināti vairāki pasākumi³, lai stimulētu investīcijas efektīvās piekabēs, izmantojot **labvēlīgas ceļu lietošanas maksas izmaiņas**.

Visbeidzot, tradicionālo lielas noslodzes transportlīdzekļu, īpaši autobusu, modernizācija ar elektrisko spēka pārvalu var būt izmaksu ziņā lietderīgs ieguldījums autoparka dekarbonizācijā. Komisija atbalstīs **regulas izstrādi ANO EEK satvarā**, ar kuru šādu modernizētu transportlīdzekļu tipa apstiprināšana tiks saskaņota pasaules mērogā.

Komisija arī pēta, kā atbalstīt **Eiropā ražotu tīru autobusu** ieviešanu, arī ar transportlīdzekļu parka un depo pārveides atbalstu un labāku pieprasījuma apkopošanu vai amortizācijas noteikumiem vietējām pašvaldībām.

Labāka dalībvalstu stimulu shēmu koordinēšana attiecībā uz patērētāju pirkumiem

Iegādājoties jaunu automobili, tā izmaksas parasti ir viens no primārajiem klienta apsvērumiem. Pašlaik dalībvalstis ir izvēlējušās dažādas pieejas, lai stimulētu bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanu, un pieejas atšķiras pat dalībvalstīs, kurās tirgu gatavība tīrai mobilitātei ir līdzīga. Turklāt šie stimuli bieži tiek mainīti, tādējādi mazinot noteiktību patērētājiem, uzņēmumiem un ieguldītājiem. Līdz šim ir gūtas svarīgas atziņas par šādu shēmu lietderību, kas ļauj optimalizēt to izstrādi un atbalstīt vides ziņā ilgtspējīgāku un stratēģiski noturīgāku ražošanu Eiropā. Ir vajadzīga saskaņotāka pieeja Eiropas līmenī. Komisija nekavējoties sāks sadarboties ar **dalībvalstīm**, lai apmainītos ar paraugpraksi un pieredzi, kas gūta saistībā ar patērētāju **stimulu shēmām**. Šajā procesā tiks apzināta rīkkopa ar stimulu shēmām, kas izstrādātas tā, lai būtu ekonomiski efektīvas un fiskāli ilgtspējīgas un pielāgotas attiecīgo tirgu briedumam, un tiks meklētas iespējas iespējamām ES līmeņa stimulu shēmām. Šīs diskusijas būs pamats **Komisijas ieteikumam**, kurā tiks noteikti arī ES finansējuma avoti, no kuriem dalībvalstis var atbalstīt šādus stimulus.

Pamatdarbības

Ieteikums par transporta nabadzību (2025. gada 1. ceturksnis), arī sociālā līzinga shēmas.

Paziņojums (2025. gada 1. ceturksnis) un likumdošanas iniciatīva par uzņēmumu autoparku dekarbonizāciju (2025. gada beigas).

Citas darbības

Mērķorientēti grozījumi “Eirovinjetes” direktīvā, lai pagarinātu termiņu lielas noslodzes bezemisijas transportlīdzekļu pilnīgai atbrīvošanai no ceļu lietošanas maksas (2025. gada 2. ceturksnis).

³ COM(2023) 189, Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK, Padomes Direktīvu 1999/37/EK un Direktīvu (ES) 2019/520 attiecībā uz CO₂ emisijas klasi lielas noslodzes transportlīdzekļiem ar piekabēm.

Pabeigt iestāžu sarunas par Masu un gabarītu direktīvas pārskatīšanu.

Ieteikums par fiskālajiem un nefiskālajiem pieprasījuma puses stimuliem (2026. gads).

Paātrināt uzlādes infrastruktūras izvēršanu

Elektrouzlādes un ūdeņraža uzpildes infrastruktūras pieejamība ir viens no priekšnoteikumiem bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanai, un tāpēc investīcijas infrastruktūrā ir būtiskas arī Eiropas autobūves nozares konkurētspējai. Tomēr uzlādes infrastruktūras ieviešana dalībvalstīs un to reģionos nav vienlīdz attīstīta. Tas tā nevar palikt.

Īstenot spēkā esošos tiesību aktus

Komisija **darīs pieejamu mērķorientētu tehnisko palīdzību dalībvalstīm**, izmantojot tehniskā atbalsta instrumentu, lai īstenotu darbības, kas paredzētas Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā (*AFIR*) un Ēku energoefektivitātes direktīvā (*ĒESD*).

Alternatīvo degvielu infrastruktūras mehānisms (*AFIF*) ir izrādījies lietderīgs un efektīvs instruments, ar ko atbalstīt uzlādes un ūdeņraža uzpildes infrastruktūras izvēršanu. 2025. un 2026. gadā alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanas projektiem jau būs pieejami 570 miljoni EUR no Alternatīvo degvielu infrastruktūras mehānisma, īpašu uzmanību pievēršot lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Ilgspējīga transporta investīciju plānā, ko paredzēts pieņemt 2025. gadā, Komisija nāks klajā ar papildu priekšlikumiem darbībām, kuru mērķis ir novērst šķēršļus uzlādes infrastruktūras finansējuma palielināšanai.

Piekļuve tīklam

Kavēšanās tīkla savienojumos bieži vien ir būtisks šķērslis, kas kavē uzlādes infrastruktūras, jo īpaši lielāku publisko uzlādes parku un lielas noslodzes transportlīdzekļiem nepieciešamo lieljaudas lādētāju, izvēršanu. Vairākas prioritāras darbības attiecībā uz piekļuvi tīklam jau tiek īstenotas vai ir plānotas saskaņā ar ES Tīklu rīcības plānu (arī lielākas pārredzamības nodrošināšana attiecībā uz tīkla mitināšanas jaudu un atbalsts tīkla operatoriem uzlādes pieprasījuma prognozēšanā), paredzētas Tīklu paketē un Elektrifikācijas rīcības plānā, ko plānots pieņemt 2026. gada 1. ceturksnī.

Komisija **drīzumā izdos norādījumus un ieteikumus dalībvalstīm par gaidīšanas laika saīsināšanu attiecībā uz uzlādes punktu pieslēgumiem tīkliem un prioritātes piešķiršanu tiem**, pamatojoties uz dalībvalstu paraugpraksi. Komisija arī iesaka **dalībvalstīm pieņemt, ka saistībā ar atļauju piešķiršanas procedūrām uzlādes stacijas, to pieslēgums tīklam, pats saistītais tīkls un uzkrāšanas iespējas ir sevišķi svarīgas sabiedrības intereses**. Komisija izvērtēs, vai šādam pieņemumam būtu jāklūst obligātam. Dalībvalstīm būtu jāveicina tādu projektu noteikšana par prioritāti, kas ir labvēlīgi pārejai uz tīru enerģiju un energosistēmas efektivitātei, ieskaitot uzlādes punktus.

Komisija **līdz 2025. gada vasarai izdos pamatprincipus, paredzot nosacījumus, saskaņā ar kuriem būtu jāpiešķir apstieidzošas investīcijas tīkla projektos**. Plānojot tīklu, tas ļaus paredzēt uzlādes infrastruktūras turpmākās vajadzības.

Atjaunojamo energoresursu direktīvā dalībvalstīm jau ir atļauts plānot īpašas teritorijas tīkliem, kas saistīti ar atjaunīgo energoresursu projektiem, tādējādi nodrošinot ātrākas atļauju piešķiršanas un plānošanas procedūras. Ņemot vērā iepriekš minēto, **dalībvalstīm būtu jāuzskata, ka tīkli, kas saistīti ar jomām, kuras attiecas uz Eiropas tīra transporta koridoru iniciatīvu, ir paātrinātas rīcības teritorijas, kas līdzīgas tām, kas paredzētas ar atjaunīgo energoresursu plāniem saistītai infrastruktūrai.** Komisija sniegs turpmākus ieteikumus par šo jautājumu.

Komerčiālo transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra

Kritiski svarīga rīcības joma ir uzlādes infrastruktūra lielas noslodzes transportlīdzekļiem depo un galvenajos autostrāžu koridoros. Investīcijas infrastruktūrā paātrinās tīru lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu arī kravu pārvadājumu klientu vidū.

Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm, strādājot pie **Eiropas tīra transporta koridoru iniciatīvas**, kas paātrinās lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes centru kā kritiski svarīgas infrastruktūras izvēšanu galvenajos *TEN-T* loģistikas koridoros, arī saistītajos pilsētu centros un to multimodālajos kravas termināļos. Šī iniciatīva tiks īstenota saskaņā ar Konkurētspējas koordinācijas rīku, kas tika ierosināts Konkurētspējas kompasā⁴, un tā būs vērsta uz atļauju piešķiršanas racionalizēšanu, finansējuma piesaistīšanu, lai mazinātu investīciju risku, un sasaisti ar noteikumiem par konkrētām tīkla prioritārajām jomām saskaņā ar Atjaunojamo energoresursu direktīvu. Mērķis ir panākt pirmo ietekmi 2025. gadā. Komisija arī izskatīs veidus, kā **paātrināt ārpus tīkla atļauju piešķiršanu** lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes stacijām, piemēram, mainot zonējuma noteikumus, lai sniegtu tiešu atbalstu lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei *TEN-T* koridoros. Ir svarīgi arī noteikt pareizo atbalsta veidu noliktavu un publisko uzlādes punktu operatoriem vietēju elektroenerģijas uzkrāšanas iekārtu uzstādīšanai, piemēram, finansējumu vai tehnisko palīdzību.

Viedā un divvirzienu uzlāde

Līdz ar atjaunīgās enerģijas izbūvi un tiešo lietojumu lielāku elektrifikāciju ievērojami palielināsies elastības vajadzības. Viedā un divvirzienu uzlāde var palīdzēt mazināt tīkla noslodzi un atbalstīt elektrotransportlīdzekļu efektīvu integrāciju elektroenerģijas sistēmā, vienlaikus mazinot transportlīdzekļu lietotāju enerģijas izmaksas.

Tāpēc dalībvalstīm būtu jāievieš sistēma, kas stimulē viedo un divvirzienu uzlādi. Elektroenerģijas tirgus modeļa direktīva jau nodrošina dalībvalstīm rīkkopu viedas un divvirzienu uzlādes atbalstam. Tām būtu jānodrošina, ka sadales sistēmu operatori piedāvā taisnīgu tīkla maksu un novērš nodokļu dubultu uzlikšanu uzkrātajai enerģijai, arī elektrotransportlīdzekļu akumulatoros. Vispārīgāk runājot, dalībvalstis, pareizā veidā piemērojot nodokļus elektroenerģijai, var radīt ekonomisko pamatojumu divvirzienu uzlādei. **Komisija veicinās paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm un izstrādās jaunu tīkla kodeksu par pieprasījumu reakciju (2026. gada 1. ceturksnis)**, kas nodrošinās dažādu elastības pakalpojumu, arī divvirzienu uzlādes, pilnīgu dalību tirgū.

Turklāt Komisija izvērtēs vajadzību pēc elektrotransportlīdzekļu viedas un divvirzienu uzlādes gatavības tipa apstiprināšanas kontekstā. Tā izveidos “regulatīvo smilškausi” *V2G* izmēģinājuma projektiem, lai risinātu regulatīvas, tehniskas un tirgus problēmas pirms ieviešanas plašā mērogā.

⁴ Konkurētspējas koordinācijas rīks koordinēs investīcijas konkurētspējas jomā un politiku ES un valstu līmenī un izstrādās pārrobežu izmēģinājuma projektus atlasītās nozīmīgajās jomās ar skaidru pievienoto vērtību Eiropas konkurētspējai.

Pamatdarbības

Eiropas tīra transporta koridora iniciatīva (2025. gada 3. ceturksnis).

Darīt pieejamus 2025. un 2026. gadā 570 miljonus EUR no Alternatīvo degvielu infrastruktūras mehānisma.

Norādījumi un Komisijas ieteikums par tīkla pieslēguma procedūru saīsināšanu un tīkla pieslēguma prioritāšu noteikšanu.

Pamatprincipi attiecībā uz apsteidzošām investīcijām tīklā (2025. gada 2. ceturksnis).

Citas darbības

Atbalsts dalībvalstīm *AFIR* un ĒESD īstenošanā, izmantojot tehniskā atbalsta instrumentu.

Atbalstīt dalībvalstis tādu sistēmu ieviešanā, kas veicina viedo/divvirzienu uzlādi, un veicināt paraugprakses apmaiņu.

Privātā finansējuma piesaistīšana

Kā paziņots tīras rūpniecības kursā, *InvestEU* ietvaros tiks piesaistītas ap 50 miljardu EUR papildu investīcijas, lai atbalstītu būtiskas ES politikas jomas, un EIB grupai būs nozīmīga loma šajos centienos. Tas varētu ietvert turpmāku atbalstu tīrām tehnoloģijām un tīrai mobilitātei, arī autobūves nozarei visā vērtības ķēdē, lai palīdzētu izvērst tehnoloģijas vai uzlabot pamatojumu nepieciešamajām liela mēroga investīcijām.

Patērētāju uzticēšanās vairošana

Pēc izvērtēšanas, kuras rezultāti jāpublicē 2025. gada pirmajā pusē, Komisija 2026. gadā pārskatīs **Automobiļu marķēšanas direktīvu**, lai atbalstītu patērētājus ilgtspējīgas izvēles izdarīšanā un palīdzētu sasniegt mērķi paātrināt bezemisijas transportlīdzekļu ieviešanu. To var izdarīt, piemēram, iekļaujot **informāciju par transportlīdzekļi izmantoto būtisko materiālu oglekļa saturu**.

Jāatzīmē, ka 75–90 % patērētāju, kā kurā valstī, iegādājas tikai lietotus transportlīdzekļus. Lietotu bezemisijas transportlīdzekļu gadījumā patērētāji bažijas par **akumulatoru stāvokli un remontējamību**. Lai palielinātu patērētāju uzticēšanos akumulatoru elektrotransportlīdzekļiem, **Komisija izvērtēs plašāku jautājumu par akumulatoru remontējamību un veiks regulatīvus pasākumus**, lai nodrošinātu piekļuvi informācijai par akumulatora stāvokli akumulatora pasē un piekļuvi informācijai par akumulatora remontu un tehnisko apkopi.

Uzlādes infrastruktūras izmantojamības uzlabošana

Ir svarīgi, lai patērētāji varētu pārredzami salīdzināt uzlādes cenas un saņemt pilnīgu informāciju par pieejamo infrastruktūru. Pašlaik tas joprojām var būt sarežģīti, un uzlādes cenas dažādos uzlādes punktos var būtiski atšķirties. *AFIR* jau paredz, ka uzlādes punktu operatori ir bez maksas jāapmainās ar visiem attiecīgajiem datiem. **Pārskatot *AFIR* 2026. gadā, Komisija izskatīs iespējas vēl vairāk palielināt cenu pārredzamību publiski pieejamos uzlādes punktos, ņemot vērā attiecīgās tirgus norises.**

Pamatdarbības

Līdz 2026. gada 3. ceturksnim regulatīvs pasākums, kas akumulatora pasē nodrošina piekļuvi informācijai par akumulatora stāvokli.

2025. gada 3. ceturksnī regulatīvs pasākums, lai nodrošinātu piekļuvi informācijai par akumulatora remontu un tehnisko apkopi.

2026. gadā *AFIR* pārskatīšana, lai izvērtētu iespējas palielināt cenu pārredzamību publiski pieejamos uzlādes punktos.

Cita darbība

Automobiļu marķēšanas direktīvas pārskatīšana 2026. gadā, lai uzlabotu patērētājiem paredzēto informāciju.

2.3 Konkurētspēja un piegādes ķēdes noturība

Pastāv risks, ka Eiropas autobūves nozare zaudēs ievērojamas tirgus daļas, jo tai ir ierobežota konkurētspēja bezemisijas transportlīdzekļu tehnoloģiju un ražošanas spēju ziņā, kā arī pastāv būtiska izmaksu atšķirība kritiski svarīgo komponentu, it īpaši akumulatoru, jomā. Akumulatori, kas veido 30–40 % no tipiska elektriskā vieglā pasažieru automobiļa pievienotās vērtības, ir kritiski svarīgs lauks nodarbinātībai un vērtības radīšanai nākotnē. Eiropai ir vajadzīga izmaksu ziņā konkurētspējīga iekšzemes elementu ražošanas un piegādes ķēde, arī lai sagatavotos piegādes traucējumiem un krīzēm un lai aizsargātu ekonomisko suverenitāti. Tas aptvertu lielu daļu no akumulatoru elementu piegādes un Eiropas pievienotās vērtības visā piegādes ķēdē, arī no anoda aktīvo materiālu, katoda aktīvo materiālu un tā prekursoru un citu būtisku akumulatoru komponentu ražošanas jaudas ES. Lai to panāktu, ir vajadzīgas arī Eiropas dalībnieku investīcijas akumulatoru materiālu ieguves un attīrīšanas darbībās Eiropā vai ārvalstīs. 2030. gadam noteiktais mērķis ir panākt Eiropas pievienoto vērtību vairāk nekā 50 % apmērā visā vērtības ķēdē.

Akumulatoru ražošana. Akumulatoru ražošanas veicināšana

Lai panāktu iekšzemē ražotu elementu un komponentu izmaksu konkurētspēju īstermiņā, šajā rīcības plānā ir izklāstīts akumulatoru ražošanas veicināšanas pasākumu kopums. Finansējums ir svarīgs pasākumu kopuma elements. Komisija jau ir paziņojusi par **Inovāciju fonda** finansējumu līdz 3 miljardu EUR apmērā elektrotransportlīdzekļu akumulatoru ražošanai. Pirmais uzaicinājums piešķirt 1 miljardu EUR tika izsludināts 2024. gada 3. decembrī. Nozare saņem arī 200 miljonu EUR papildinājumu no Inovācijas fonda *InvestEU*. Tas atbalstīs inovatīvus projektus Eiropas akumulatoru ražošanas vērtības ķēdē, lai risinātu finansēšanas problēmas, ļaujot 2025.–2027. gadā veikt papildu EIB grupas riska parāda darījumus. Nākamajos divos gados Komisija atvēlēs 1,8 miljardus EUR akumulatoru ražošanas uzņēmumu atbalstam ES, piesaistot Inovāciju fonda resursus. Šajā saistībā Komisija izskatīs iespējas finansēt Eiropas ražošanas līniju paplašināšanu.

Komisija izskatīs **ES tiešo ražošanas atbalstu uzņēmumiem, kas ES ražo akumulatorus**. ES atbalstu varētu kombinēt ar valsts atbalstu. Šajā saistībā Komisija strādā pie jaunas tīras rūpniecības valsts atbalsta sistēmas, kas vienkāršos valsts atbalsta noteikumus, it īpaši, lai Eiropā nodrošinātu pietiekamu tīro tehnoloģiju iekārtu, arī akumulatoru un to galveno komponentu, ražošanas jaudu. Pašlaik Komisija apspriež ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām šīs sistēmas projektu.

Lai palielinātu Eiropas pievienoto vērtību, **atbalsts varētu būt pieejams dalībniekiem no ārvalstīm, ja Eiropas uzņēmumi ir iesaistījušies partnerībās ar tiem**, kas nodrošina prasmju, zinātnības, tehnisko zināšanu un tehnoloģiju apmaiņu, kā arī pietiekamu pievienoto vērtību ES.

Izveidojot šādus finansēšanas instrumentus, tiks ņemti vērā ar cenu nesaistīti kritēriji, piemēram, noturības prasības attiecībā gan uz ES, gan dalībvalstu finansējumu.

Eiropas satura prasībām attiecībā uz akumulatoru elementiem un sastāvdaļām elektrotransportlīdzekļos, ko pārdod ES, tiks pievērsta uzmanība gaidāmajos tiesību aktos, to vidū Rūpniecības dekarbonizācijas paātrināšanas aktā un Aprites ekonomikas aktā, saskaņā ar Savienības starptautiskajām juridiskajām saistībām. Šīs prasības atspoguļos gaidāmo iekšzemes ražošanas jaudas pakāpenisko pieaugumu.

Jaunais valsts atbalsta regulējums sniegs dalībvalstīm iespējas vēl vairāk stimulēt privātās investīcijas, samazinot investīciju riskus projektu portfeļos. Dalībvalstis var arī ieviest nodokļu stimulus paātrinātas amortizācijas, arī tūlītējas izdevumu segšanas, veidā, lai veicinātu pārejai uz neto nulles emisiju ekonomiku nepieciešamā tīru tehnoloģiju aprīkojuma iegādi.

Komisija pētīs arī citus praktiskus veidus, kā atbalstīt Eiropas akumulatoru ražošanu kritiskajā izvēšanas posmā, arī pēc pieprasījuma sniedzot norādījumus par iespējām ciešākai sadarbībai starp akumulatoru nozares dalībniekiem saskaņā ar ES konkurences noteikumiem. Komisija izvērtēs, kā un cik lielā mērā standartizācijas pasākumi, it īpaši attiecībā uz akumulatoru konstrukciju, varētu būt noderīgi Eiropas akumulatoru ekosistēmai, lai panāktu apjomradītus ietaupījumus. Komisija pēc iespējas drīzāk arī sniegs skaidrību par vienkāršu metodi akumulatoru oglekļa pēdas aprēķināšanai.

Akumulatoru izejvielas un attīrīšana

Eiropas autobūves nozares dalībniekiem ir vajadzīga uzticama un droša piekļuve lētām izejvielām un attīrītiem materiāliem. Vienlaikus šo pasākumu pievienotā vērtība ir jālokalizē Eiropā.

Ar Kritisko izejvielu aktu (*CRMA*) Komisija 2025. gada martā nāks klajā ar stratēģisko projektu sarakstu, kas pirmām kārtām aptver akumulatoru izejvielu ražošanu visos vērtības ķēdes posmos. Šādos projektos varēs izmantot racionalizētas atļauju piešķiršanas procedūras, tiks atvieglota piekļuve finansējumam un varēs slēgt līgumus par garantētu pārdošanu. Vienlaikus, izmantojot 14 stratēģiskās partnerības izejvielu jomā no Čīles līdz Kongo Demokrātiskajai Republikai, Komisija atbalsta kopīgas investīcijas kritisko izejvielu vērtības ķēdē⁵. Komisija 2025. gadā izsludina pirmos uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus platformā, kurā apkopots dažu kritisko izejvielu piedāvājums un pieprasījums. Tas palielinās kritisko izejvielu pieejamību un tirgus pārredzamību.

Taču ir jādara vairāk. Tīras rūpniecības kursā Komisija paziņoja par Kritisko izejvielu centra izveidi 2026. gadā, lai apkopotu piedāvājumu un pieprasījumu. Turklāt ES Komisija ir gatava veicināt **kopīgas privātā sektora investīcijas augšposma vērtības ķēdē**, ļaujot iesaistītajiem autobūves nozares dalībniekiem gūt labumu no ievērojami samazināta riska un lētākas materiālu piegādes.

Pieteikums **racionalizēt atļauju piešķiršanas procedūras akumulatoru izejvielām un attīrīšanas projektiem būtu jāpaplašina** papildus jau apzinātajiem stratēģiskajiem projektiem.

⁵ Piemēram, ar mūsu ES un Kanādas stratēģisko partnerību ES un Kanāda akumulatoru piegādes ķēdē nodrošināja aptuveni 10 miljardus EUR savstarpēji pastiprinošu investīciju.

Tāpēc Komisija mudina dalībvalstis un reģionu varas iestādes piemērot racionalizētas procedūras visiem iekšzemes projektiem akumulatoru izejvielu piegādes ķēdē.

Komisija izpētīs, cik noderīgs būtu papildu atbalsts iekšzemes akumulatoru materiālu attīrīšanas un pārstrādes uzņēmumiem (piemēram, litija karbonāta lejasposma pārstrādē). Komisija strādās pie tā, lai piesaistītu publiskās finanšu iestādes nolūkā nodrošināt garantijas un samazināt risku saistībā ar garantētas pārdošanas līgumiem un citiem ilgtermiņa līgumiem visā akumulatoru materiālu piegādes ķēdē.

Autobūves piegādes ķēdes apritīguma veicināšana

Pāreja uz aprites ekonomiku ir būtiska, lai samazinātu atkarību no izejvielām un palielinātu autobūves piegādes ķēdes, arī Eiropas akumulatoru ekosistēmas, stratēģisko autonomiju un noturību. Akumulatoru regulā tam ir regulējums. Tomēr ir vēl vairāk jāstiprina visaptverošas reciklēšanas vērtības ķēdes ekonomiskais pamatojums Eiropā. Ir vajadzīgas būtiskas investīcijas gan priekšapstrādes, gan pēcapstrādes reciklēšanas spējās, ir jāizstrādā progresīvākas reciklēšanas tehnoloģijas un jānodrošina reciklēšanas izejvielu (t. i., akumulatoru atkritumu un kvalitatīvu metāllūžņu) pieejamība. Šajā nolūkā Komisija **izskatīs iespēju finansēt atbalstu nolietotu transportlīdzekļu un akumulatoru reciklēšanas kompleksiem.**

Komisija izpētīs turpmākas darbības, lai uzlabotu nozares sadarbību izejvielu reciklēšanas jomā saskaņā ar ES konkurences noteikumiem. Šajā nolūkā Komisija drīzumā sāks faktu vākšanu, lai apkopotu tirgus dalībnieku viedokļus.

Lai aizsargātu vidi no bīstamiem atkritumiem, saskaņā ar Atkritumu pamatdirektīvu Komisija kopā ar šo rīcības plānu pieņem lēmumu, precizējot, ka melnā masa ir klasificējama kā bīstami atkritumi, tiklīdz tā kļūst par atkritumiem. Tas ļaus **labāk kontrolēt melnās masas sūtījumus un īpaši aizliegt to eksportu uz valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis.** Plašāka piekļuve akumulatoru melnajai masai arī veicinās akumulatoru reciklēšanu. Tiks apsvērti papildu pasākumi, lai atvieglotu sūtījumus ES iekšienē un noteiktu turpmākus eksporta ierobežojumus.

Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir tas, ka ātra **koplēmuma procesa** pabeigšana **attiecībā uz regulu par nolietotiem transportlīdzekļiem** veicinās apritīgumu autobūves nozarē un uzlabos otreizējo materiālu un cenas ziņā pieejamu lietotu rezerves daļu pieejamību.

Veicināt sastāvdaļu ražošanu Eiropā

Lai Eiropā veicinātu galveno transportlīdzekļu sastāvdaļu ražošanu, jebkāds publiskais atbalsts autobūves nozarei būs atkarīgs no noturības un ilgtspējas kritērijiem, kas tiks ierosināti saskaņā ar Rūpniecības dekarbonizācijas paātrināšanas aktu 2025. gada 4. ceturksnī. Komisija novērtēs, vai šādus kritērijus varētu piemērot arī privātajā iepirkumā. Šāda pieeja ir būtiska arī, ņemot vērā augošo pieprasījumu pēc transportlīdzekļu sastāvdaļām aizsardzības nozarē, kur būtiska nozīme ir stabilai un drošai kritisko detaļu piegādei. Palielinot transportlīdzekļu sastāvdaļu ražošanu Eiropā, būtu arī jāsamazina iespējamo drošības nepilnību risks, nodrošinot kritisko sistēmu veselumu. Ekonomiskās drošības apsvērumu dēļ tas būs svarīgi arī attiecībā uz elektriskā spēka pārvada sastāvdaļām, kā arī citām būtiskām satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu sastāvdaļām.

Pamatdarbības

Vispusīga “akumulatoru ražošanas veicināšanas” pakete: atbalsts akumulatoru ražošanai no Inovāciju fonda, apsverot iespējas ES tiešam ražošanas atbalstam uzņēmumiem, kas ražo akumulatorus ES, iespējams, apvienojumā ar valsts atbalstu, ar cenu nesaistītiem kritērijiem, Eiropas satura prasībām saskaņā ar Savienības starptautiskajām juridiskajām saistībām.

Veicināt kopīgas privātā sektora investīcijas augšupējā vērtības ķēdē.

Citas darbības

Ātri pabeigt koplēmuma procedūru par regulu par nolietotiem transportlīdzekļiem.

Apsvērt iespēju finansēt atbalstu nolietotu transportlīdzekļu un akumulatoru reciklēšanas kompleksiem.

Turpmāks atbalsts reciklēšanas uzlabošanai.

Noturības un ilgtspējas kritēriji būtiskām transportlīdzekļu sastāvdaļām.

2.4 Prasmes un sociālā dimensija

Nesenās ražošanas un pieprasījuma pārmaiņas pasaules ekonomikā, kā arī ekonomikas satricinājumi, ģeopolitiskie riski un nenoteiktība būtiski ietekmēja nodarbinātību ES autobūves nozarē. Paredzams, ka turpmākajos gados darbu zaudēs vēl vairāk cilvēku. Turklāt lielas bažas rada prasmju trūkums, piedāvājuma un pieprasījuma neatbilstība autobūves nozarē, kā arī darbaspēka novecošana un neatliekama vajadzība apmācīt un piesaistīt jaunus darba ņēmējus ar atbilstošām prasmēm. Sociālajiem partneriem ir būtiska loma pārmaiņu prognozēšanā un pārvaldībā, un darba koplīgumi var sniegt risinājumus to problēmu sekām nodarbinātības un sociālajā jomā, ar kurām saskaras autobūves nozare.

Pašlaik ES līmenī ir vairākas iniciatīvas, ar kurām var risināt šīs problēmas, it īpaši finansējums no Eiropas Sociālā fonda Plus (ESF+) un Eiropas Globalizācijas fonda (EGF). Prasmju pilnveides iniciatīvas, piemēram, Prasmju pilnveides pakts un Autobūves prasmju alianse, sagatavo darba ņēmējus notiekošās pamatīgās pārkārtošanās laikā. Taču ir jādara vairāk.

Komisija izveidos **Eiropas Taisnīgas pārkārtošanās observatoriju**, kas izstrādās un apkopos attiecīgos datus, tajā skaitā prognozēs nodarbinātības tendences visā Eiropas autobūves vērtības ķēdē, kā arī nozaru un reģionu līmenī. Kopā ar datiem par darbaspēka demogrāfisko struktūru tas ļaus precīzi noteikt nākotnē gaidāmos darba zaudēšanas “karstos punktus” un veidot tālredzīgus pasākumus to novēršanai.

Lai nodrošinātu labāku atbalstu pārkārtošanās skartajiem darba ņēmējiem, Komisija 2025. gada pavasarī ierosinās **mērķorientētus EGF regulas grozījumus, lai to padarītu ātrāku un plašāku**. EGF darbības joma tiks paplašināta, lai atbalstītu uzņēmumus pārstrukturēšanas procesos nolūkā aizsargāt darbiniekus pret bezdarba risku. Tā rezultātā pieejamie līdzekļi var tikt piesaistīti agrāk. Vienlaikus Komisija, apspriežoties ar sociālajiem partneriem, gatavo kvalitatīvu darba vietu ceļvedi, ko paredzēts publicēt gada beigās.

Lai palīdzētu dalībvalstīm un nozaru partneriem vēl labāk izmantot **ESF+** piedāvātās iespējas, Komisija aktīvi sadarbosies ar sociālajiem partneriem un dalībvalstīm, lai pievērstu uzmanību **ESF+** piedāvātajām iespējām un sasauktu kopā dalībniekus. Tas ietvers atbalstu darba ņēmējiem,

kuri meklē darba iespējas jomās, kas nav autobūves nozare, un vēlas pārkvalificēties. Turklāt ESF+ vidusposma pārskats tiks izmantots, lai stimulētu dalībvalstis pārplānot vairāk naudas autobūves nozarei, tajā skaitā, iespējams, grozot ESF+ regulu.

Saskaņā ar prasmju savienību tiks stiprināts nozaru prasmju iniciatīvu regulējums stratēģiskās nozarēs, kas ļauj īstenot tīras rūpniecības kursu. 2026. gadā saskaņā ar Prasmju pilnveides paktu attiecīgajām plaša mēroga prasmju partnerībām, arī Autobūves plaša mēroga prasmju partnerībai, tiks darīts pieejams mērķorientēts atbalsts, izmantojot “Erasmus+” dotācijas līdz 90 miljoniem EUR apmērā.

Pamatdarbības

Eiropas Taisnīgas pārkārtošanās observatorija.

Juridiski grozījumi EGF un ESF+ regulās.

2.5 Uzlabot mūsu piekļuvi tirgum, nodrošināt vienlīdzīgu konkurences apstākļus un garantēt mūsu ekonomisko drošību

Uzņēmējdarbība autobūves nozarē ir globāla. ES rūpniecības konkurētspējai ir būtisks eksports, imports un investīcijas. Lai nozare gūtu panākumus, izšķiroša nozīme ir piekļuvei ārvalstu tirgum, vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem salīdzinājumā ar ārvalstu konkurentiem un mērķim atbilstoši uzņēmējdarbības un normatīvajai videi. Šajā nolūkā ES īsteno vairākas prioritāras darbības attiecībā uz autobūves nozari.

Dažādot sagādes avotus, nodrošināt piekļuvi trešo valstu tirgiem un uzlabot ekonomisko drošību

Komisija ir apņēmusies turpināt brīvās tirdzniecības nolīgumus un savstarpēji izdevīgas starptautiskās partnerības, lai uzlabotu piekļuvi tirgum un sagādes iespējas, jo īpaši attiecībā uz Eiropas autobūves nozarei kritiskiem materiāliem. Komisija izvērtēs ar automobiļiem saistīto tirdzniecības nolīgumu aspektu lietderību un vajadzības gadījumā sadarbosies ar tirdzniecības partneriem, lai turpinātu īstenot regulējuma konvergenci, pamatojoties uz starptautiskiem standartiem. Komisija kopā ar ieinteresētajām personām izmantos visas iespējas, lai labāk atbalstītu nozari, izmantojot citus iesaistes veidus, piemēram, savstarpējas atzīšanas nolīgumus, stratēģiskās partnerības kritisko izejvielu jomā vai tīras tirdzniecības un investīciju partnerības. Kā ieteikts M. Dragi ziņojumā, Komisija turpinās veicināt transportlīdzekļu tehnisko noteikumu saskaņošanu globālā līmenī (ANO EEK) un divpusējos tirdzniecības nolīgumus.

Vienlīdzīgu konkurences apstākļu pakete

Komisija nodrošinās vienlīdzīgu konkurences apstākļu pastāvīgus uzlabojumus, izmantojot pastiprinātu rīkkopu, ko veido turpmāk minētie elementi.

Izcelsmes noteikumi

Preferenciālie izcelsmes noteikumi paredz nosacījumus, ar kādiem ražojumiem tirdzniecības nolīgumos un autonomos preferenciālos režīmos piemēro nulles vai samazinātu nodokļa likmi. To mērķis ir panākt līdzsvaru starp eksporta un importa mērķiem, kas jāanalizē arī attiecībā uz piegādes ķēdes kumulāciju. Komisija sadarbosies ar nozari un dalībvalstīm saistībā ar **pieeju, ko**

piemēro preferenciāliem izcelsmes noteikumiem, lai nodrošinātu, ka tie veicina un atbalsta ES autobūves nozares konkurētspēju ilgtermiņā.

Komisija izskatīs iespēju paredzēt **īpašus izcelsmes noteikumus** elektrotransportlīdzekļu ekosistēmas **tirdzniecības aizsardzības pasākumos** kā rīku, ar ko atturēt negodīgas prakses dalībniekus no ražotņu izveides trešās valstīs un jo īpaši valstīs, kurām ir preferenciāla piekļuve ES tirgum.

Tirdzniecības aizsardzības instrumenti

Komisija noteica kompensācijas maksājumus Ķīnas elektrotransportlīdzekļu importam, lai novērstu negodīgu tirdzniecības praksi, un joprojām ir gatava sākt izmeklēšanu par pasākumu apiešanu, ja tā saņems pietiekamus pierādījumus par pasākumu apiešanas praksi, kas mazina pasākuma iedarbīgumu. Turklāt saskaņā ar Antisubsidēšanas pamatregulu Komisija joprojām ir gatava turpināt sadarbību ar atsevišķiem ražotājiem attiecībā uz cenu saistībām kompensācijas pasākumos, kas attiecas uz Ķīnas baterijas elektrotransportlīdzekļiem.

Komisija ir arī apņēmusies izmantot **tirdzniecības aizsardzības instrumentus** un **Ārvalstu subsīdiju regulu**, lai izmeklētu negodīgu praksi tālāk piegādes ķēdē, vajadzības gadījumā arī akumulatoru un detaļu segmentā.

Stiprināt ārvalstu investīciju ieguldījumu Eiropas konkurētspējā

Komisija strādās tā, lai nodrošinātu, ka ārvalstu investīcijas autobūves nozarē sniedz lielāku ieguldījumu ES rūpniecības konkurētspējā ilgtermiņā, tās tehnoloģiskajā attīstībā un ekonomikas noturībā, kā arī kvalitatīvu darba vietu radīšanā ES. Attiecīgi **Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un nozari ierosinās nosacījumus attiecībā uz saņemtajām ārvalstu investīcijām autobūves nozarē, lai vēl vairāk palielinātu to pievienoto vērtību ES**. Nosacījumi varētu ietvert, piemēram, prasības attiecībā uz kopuzņēmumiem, augstāko vadību, tādu nolīgumu veicināšanu, kas atbalsta ES rūpniecības vajadzības (piemēram, produkcijas iegādes vai licencēšanas pakalpojumi un autoratlīdzības līgumi ar ārvalstu partneriem), tehnoloģiju vai intelektuālā īpašuma licencēšanu, saistības piegādāt kritiskos resursus. Viena no prioritārajām jomām šajā ziņā būs akumulatoru piegādes ķēde.

Kamēr turpinās darbs pie ārvalstu investīcijām, Komisija un dalībvalstis nodrošinās, ka ārvalstu tiešās investīcijas tiek izmantotas, lai radītu pievienoto vērtību Eiropā, jo īpaši gadījumos, kad ir iesaistīts publiskais finansējums, un ir vajadzīgi skaidri nosacījumi, kas novērstu ražošanas zinātības un speciālo zināšanu trūkumu, arī izmantojot iedarbīgus intelektuālā īpašuma un prasmju nodošanas mehānismus, kā arī ES bāzētu darbinieku pieņemšanu darbā un vietējās piegādes ķēdes.

Vienkāršošanas pakete

Pašreizējais tiesiskais regulējums nodrošina paredzamību un palīdz sasniegt mūsu kopīgos publiskās politikas mērķus. Tomēr tam nevajadzētu radīt nevajadzīgu slogu un izmaksas nozarei, jo īpaši MVU piegādes ķēdē un pēcpārdošanas tirgū. Saistībā ar regulējuma vienkāršošanas programmu Komisija, apspriežoties ar ieinteresētajām personām, rīkosies saistībā ar **autobūves nozares tiesību aktu vienkāršošanas paketi**, uzlabojot dažādu regulatīvo prasību saskaņotību un konsekveni. Turklāt, iesniedzot jaunus tiesību aktu priekšlikumus, Komisija ir apņēmusies dot nozarei pietiekamu sagatavošanās laiku, lai šīs jaunās normatīvās prasības attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem atspoguļotu ražojumu izstrādes procesā. Regulas par

mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (t. i., tipa apstiprināšanas tiesību akta) izvērtējumā 2026. gadā īpaša uzmanība tiks pievērsta vienkāršošanas potenciālam.

Mehānisko transportlīdzekļu tiesiskā regulējuma izpilde ir svarīga, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un novērstu piemērojamo ES noteikumu apiešanu visās jomās. Tas galvenokārt ir par tipa apstiprināšanu atbildīgo valsts iestāžu pienākums, taču Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm, lai novērstu iespējamās nepilnības tiesiskajā regulējumā, piemēram, transportlīdzekļu individuālo apstiprināšanas shēmu jomā.

Pamatdarbības

Izpētīt nosacījumus attiecībā uz saņemtajām ārvalstu investīcijām autobūves nozarē, arī gadījumos, kad ir iesaistīts publiskais finansējums.

Regulējuma vienkāršošana.

Citas darbības

Turpināt sarunas par BTN un savstarpēji izdevīgām starptautiskām partnerībām, lai uzlabotu ES autobūves nozares piekļuvi tirgum un sagādes iespējas.

Attīstīt turpmāku sadarbību, izmantojot tīras tirdzniecības un investīciju partnerības un stratēģiskās partnerības, lai nodrošinātu labāku piekļuvi akumulatoros izmantotajiem derīgajiem izrakteņiem.

Sadarboties ar nozari un dalībvalstīm attiecībā uz pieeju, ko saistībā ar brīvās tirdzniecības nolīgumiem piemēro preferenciāliem izcelsmes noteikumiem

Apsvērt iespēju paredzēt īpašus izcelsmes noteikumus tirdzniecības aizsardzības pasākumos, lai aizsargātu elektrotransportlīdzekļu ekosistēmu.

Uzraudzīt, kā tiek piemērots antisubsidēšanas pasākums attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu importu no Ķīnas, un vajadzības gadījumā sākt izmeklēšanu par pasākuma apiešanu.

Vajadzības gadījumā izmantot tirdzniecības aizsardzības instrumentus un Ārvalstu subsīdiu regulu, lai novērstu negodīgu praksi akumulatoru un detaļu segmentā.

3. Secinājumi. Turpmākie pasākumi

Komisija informēs Eiropas Parlamentu un Padomi par šo rīcības plānu un ierosinātajām darbībām un aicina tos nodrošināt ierosināto mērķorientēto grozījumu ātru īstenošanu.

Šā rīcības plāna pamatā ir vērtīgas atsauksmes, ko dialogos un apaļā galda sanāksmēs, kā arī atklātajā sabiedriskajā apspriešanā sniedza autobūves nozares uzņēmumi, uzņēmumu apvienības, pilsoniskās sabiedrības pārstāvji un pētnieki⁶. Tagad ir ārkārtīgi svarīgi rūpīgi uzraudzīt un ātri īstenot ierosinātos pasākumus. Komisija turpinās sadarboties ar ieinteresētajām personām, organizējot regulārus dialogus, lai apmainītos ar informāciju par plānā izklāstīto īstermiņa un vidēja termiņa pasākumu īstenošanu un apkopotu atsauksmes un informāciju par jaunākajām norisēm tirgū.

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