



V Bruselu dne 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl

1. Úvod

Automobilový průmysl je hnacím motorem evropské prosperity a nezbytnou součástí evropské identity. Již od vynálezu automobilu jsou evropští výrobci světovými lídry a vyrábějí ikonické značky, které představují špičkovou úroveň v oblasti inovací a excelence. Toto odvětví dnes představuje HDP ve výši 1 bilionu EUR, třetinu soukromých investic do výzkumu a vývoje v EU a přímo a nepřímo poskytuje zaměstnání pro třináct milionů Evropanů. Pokud jde o užitková vozidla, mají evropští výrobci nákladních vozidel více než 40% podíl na světovém trhu¹. Vedoucí postavení evropského automobilového průmyslu obdivuje celý svět.

V současné době v tomto odvětví probíhá nebývale rychlá a rozsáhlá strukturální transformace. Zrychluje se přechod k čisté mobilitě. V roce 2024 byl již jeden z pěti automobilů prodaných na celém světě elektromobil. Zároveň dochází v tomto odvětví k převratným změnám v důsledku rychlé integrace digitálních technologií, jako je umělá inteligence, software, snímací a komunikační zařízení, společně s rostoucím významem digitálních služeb a konektivity. **Je naprosto nezbytné, aby se evropský automobilový průmysl na přechodu k bezemisním, propojeným a stále více automatizovaným vozidlům nejen podílel, nýbrž aby jej také utvářel.**

Tváří v tvář této transformaci čelí náš automobilový průmysl rovněž závažným výzvám v oblasti konkurenceschopnosti. Čelí rizikům globálního dodavatelského řetězce a závislosti na dovozu surovin a baterií, stále příliš velké závislosti na fosilních palivech, tvrdé soutěži o talenty, rozdílům v nákladech na klíčové vstupy a stále nestabilnější geopolitické situaci. Evropským podnikům hrozí, že zaostanou v klíčových strategických technologiích, jako jsou baterie, software, systémy infotainmentu a autonomní řízení, a často mají méně přímou kontrolu nad mnoha surovinovými vstupy, zatímco zahraniční konkurenti jsou často podporováni asertivními průmyslovými strategiemi a v různých formách jim je poskytována státní podpora.

Je to klíčový okamžik pro evropský automobilový průmysl – je třeba přijmout rozhodná opatření a Evropská unie (EU) je odhodlána toto odvětví při jeho transformaci podporovat.

To je účelem tohoto akčního plánu, který vychází z Kompasu konkurenceschopnosti, Dohody o čistém průmyslu a – v posledních týdnech – z celé řady konzultací vedených předsedkyní Komise a několika členy Komise, jichž se aktivně zúčastnilo více než 100 organizací². Plán stanoví konkrétní opatření, která pomohou zajistit globální konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a zachovat silnou evropskou výrobní základnu prostřednictvím **opatření v pěti klíčových oblastech**: 1) inovace a digitalizace, 2) čistá mobilita, 3) konkurenceschopnost a odolnost dodavatelského řetězce, 4) dovednosti a sociální rozměr a 5) rovné podmínky a podnikatelské prostředí.

2. Pět pilířů Akčního plánu pro automobilový průmysl

2.1 Inovace a digitalizace

Má-li být evropský automobilový průmysl globálně konkurenceschopný, musí urychleně znovu získat vedoucí postavení v oblasti přechodu k propojeným a autonomním vozidlům využívajícím

¹ Statista Market Insights, leden 2025.

² Tyto konzultace, které se konaly od 30. ledna do 20. února, doplňovala veřejná konzultace, během níž bylo obdrženo více než 1 900 odpovědí.

software a umělou inteligenci. Zkušenosti řidičů i cestujících ve vozidlech jsou stále více definovány softwarem, přičemž důležitější úlohu hrají nové aplikace, jako je automatizované a autonomní řízení, komunikace a infotainment. Tyto prvky se rychle stávají klíčovými strategickými rozlišovacími prvky, v nichž musí výrobci vozidel (výrobci původního zařízení – OEM) vyniknout, avšak v současnosti hrozí, že v této oblasti zaostanou za konkurenty ze zahraničí.

Podpora autonomního řízení a posílení jednotného trhu s autonomními vozidly

Technologie autonomního řízení bude klíčovým faktorem konkurenceschopnosti a bude představovat významný podíl na budoucí přidané hodnotě. Očekává se, že do roku 2035 vytvoří pro automobilový průmysl celosvětově přidanou hodnotu až 400 miliard EUR.

Zkušební prostředí pro autonomní řízení

V EU jsou podmínky pro silniční zkoušky a komerční provoz plně autonomních vozidel méně příznivé než v USA a Číně. Kvůli tomu má konkurence v těchto jurisdikcích významný náskok.

V zájmu zvýšení připravenosti trhu a komercializace autonomních vozidel bude Komise spolupracovat s členskými státy na rychlém zřízení nejméně tří **rozsáhlých přeshraničních zkušebních prostředí, souvisejících tzv. „regulačních pískovišť“ a evropských koridorů pro automatizované řízení**. Zapojit by se mohla i středně velká města, která chtějí být průkopníky v této oblasti. Tato zkušební prostředí umožní pilotní nasazení autonomních vozidel ve velkém měřítku, a to jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Komise se rovněž zavazuje dále posoudit potenciál integrace automatizovaných vozidel do dopravního systému prostřednictvím komunikace mezi vozidly a infrastrukturou.

Směrem k jednotnému trhu v oblasti autonomního řízení

V současné době je regulační prostředí pro propojenou a autonomní mobilitu roztržité. Vnitrostátní pravidla silničního provozu umožňující provoz autonomních vozidel na silnicích má jen málo členských států, což je překážkou pro potenciál jednotného trhu pro autonomní řízení. Zásadní význam má spolupráce mezi všemi subjekty, které tato vozidla vyvíjejí a vyrábějí, jakož i správci pozemních komunikací a provozovateli infrastruktury. Aby bylo možné využít výhod našeho jednotného trhu a usnadnit rychlé zavedení propojené a autonomní mobility, je zapotřebí **harmonizovanější rámec a správa na úrovni EU**. Komise přijme opatření k dosažení tohoto cíle.

Komise bude přednostně dále rozvíjet **regulační rámec pro autonomní vozidla**, počínaje tím, že **v roce 2025 umožní schvalování neomezených sérií vozidel s automatizovanými parkovacími systémy a v roce 2026 více případů použití** (např. nákladní dopravu v režimu „hub-to-hub“), přičemž a zajistí jejich bezpečnost. Kromě toho Komise vypracuje **zdokonalená pravidla s cílem lépe podpořit zkoušení ADS** (automatizovaných systémů řízení) **a ADAS** (pokročilých asistenčních systémů pro řidiče) **před zavedením na veřejných komunikacích**. Zkoušení inovativních technologií ADAS a ADS na veřejných komunikacích v Evropě obvykle vyžaduje povolení založená na výjimkách z vnitrostátních pravidel, k čemuž je zapotřebí více schválení v různých členských státech. Komise **počátkem roku 2026 navrhne harmonizované schvalovací postupy, aby se usnadnilo zkoušení všech systémů ADAS a ADS na veřejných komunikacích v celé EU**.

Stěžejní opatření:

Zřízení rozsáhlých přeshraničních zkušebních prostředí pro autonomní vozidla od roku 2026

Posílit regulační rámec a integraci jednotného trhu pro evropské autonomní řízení: i) do roku 2026 pravidly pro neomezené série vozidel s automatizovanými systémy řízení; ii) do roku 2026 harmonizovanými pravidly pro zkoušení systémů ADAS a ADS na veřejných komunikacích; iii) a harmonizovanými pravidly pro zavádění v celé EU.

Podpora rozvoje evropského propojeného a automatizovaného vozidla budoucnosti

Tři základní složky propojeného a automatizovaného vozidla budoucnosti jsou čipy, software a umělá inteligence. Přestože evropští výrobci a dodavatelé vozidel představují 45 % celosvětových investic do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu, čelí v této oblasti konkurenci ze strany technologických společností a nových „digitálních domorodců“ (tzv. digital natives) v automobilovém průmyslu ze zemí mimo Evropu. Aby se zabránilo novým závislostem, jakož i ztrátě přidané hodnoty a přesunu pracovních míst do zahraničí, musí **EU vybudovat vlastní průmyslové kapacity pro software a hardware IT potřebné pro čistá, propojená a automatizovaná vozidla**. Mimo jiné je potřeba zajistit, aby tento software a vybavení byly navrženy tak, aby využívaly data a služby založené na vesmírných technologiích pro navigaci, vysoce přesné určování polohy, pozorování Země a bezpečnou konektivitu, které poskytují systémy EU Galileo/EGNOS, Copernicus a které bude brzy poskytovat i systém IRIS.

Evropská aliance pro propojená a autonomní vozidla

V rámci pravidel hospodářské soutěže EU je nutná úzká spolupráce mezi evropskými aktéry, aby bylo možno vyvinout sdílené softwarové a digitální hardwarové stavební prvky. To by umožnilo dosáhnout významných úspor zdrojů. Výrobci automobilů by mohli urychlit společný technologický vývoj a zaměřit zdroje na ty prvky, které vedou k diferenciaci zákaznických zkušeností.

Komise proto neprodleně zahájí činnost ***Evropské aliance pro propojená a autonomní vozidla***, přičemž naváže na přípravné práce v rámci [evropské iniciativy Vozidlo budoucnosti](#) a [partnerství v oblasti automobilového průmyslu spadajících pod program Horizont Evropa](#), zejména 2Zero, CCAM a společný podnik pro čipy. Aliance bude sdružovat kritické množství evropských zúčastněných stran v oblasti automobilového průmyslu, včetně malých a středních podniků, s cílem utvářet vývoj nové generace vozidel se zaměřením na společné prvky architektury, sdílené evropské hardwarové a softwarové stavební prvky, jakož i na jejich standardizaci. Na základě společného plánu inovací bude aliance vyvíjet tyto klíčové činnosti:

- ***Vývoj softwarové platformy pro softwarově definovaná vozidla:*** Aliance na základě nejmodernějších stavebních prvků na bázi otevřeného softwaru, jakož i rozhraní, norem a nástrojů vypracuje celounijní otevřenou platformu pro softwarově definovaná vozidla.
- ***Vývoj výpočetní architektury ve vozidle pro softwarově definovaná vozidla:*** Autonomní řízení vyžaduje centralizovanou pokročilou výpočetní kapacitu ve vozidle. Aliance vyvine výpočetní platformu, která obstojí i v budoucnu a bude přizpůsobitelná, flexibilní, energeticky účinná a schopná výkonu v reálném čase a bude integrovat pokročilejší procesory, včetně čipů pro umělou inteligenci, a zároveň zajistí, aby softwarově definovaná vozidla byla stále škálovatelná a bylo snadné je modernizovat.

- **Vývoj inovativních řešení umělé inteligence pro automobilový průmysl:** Vyvinout odvětvově specifické modely a algoritmy generativní umělé inteligence, které umožňují např. autonomní řízení, optimalizaci provozu propojených vozidel v dopravní a dobíjecí infrastruktuře a účinnou správu baterií nebo prediktivní údržbu založenou na umělé inteligenci.
- **Vytvoření rozsáhlého, distribuovaného pilotního zařízení v letech 2026/2027:** Toto zařízení bude sloužit jako prostředí spolupráce pro odvětví zabývající se **softwarově definovanými vozidly a inženýrstvím AI** a jako zkušební prostředí pro inovace v aplikačních vrstvách.
- **Urychlení přechodu k autonomnímu řízení:** Vypracovat a realizovat ambiciózní technologický plán pro vývoj (softwarových a hardwarových) součástí sdíleného autonomního systému řízení.

Aliance je účinným mechanismem pro urychlení přeshraniční spolupráce evropského průmyslu v oblasti inovací, vývoje a prvního průmyslového využití propojených a autonomních technologií řízení. Komise je připravena poskytnout na žádost tohoto odvětví pokyny ohledně toho, jak lze v souladu s právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže kombinovat automobilová data s cílem umožnit pokrok v oblasti umělé inteligence v autonomním řízení. Komise bude rovněž podporovat probíhající technickou práci členských států s cílem určit možný významný projekt společného evropského zájmu (**IPCEI**) **pro čistá, propojená a autonomní vozidla** a zároveň zajistit, aby byl přístupný pro inovativní malé a střední podniky.

Technologie baterií nové generace

Zahraniční konkurenti investují do výzkumu a vývoje budoucích bateriových technologií značné finanční a lidské zdroje, a to s výraznou státní podporou. EU klade silný důraz na inovace v oblasti baterií prostřednictvím partnerství **BATT4EU** v rámci programu Horizont Evropa. Toto zaměření je i nadále důležité. Komise bude v úzké spolupráci s partnerstvími v oblasti pokročilé výroby a pokročilých materiálů podporovat **celý hodnotový řetězec EU v oblasti baterií nové generace, včetně recyklace**. Na období 2025–2027 bude vyhrazený rozpočet, jakožto součást celkového příspěvku programu Horizont Evropa pro automobilový průmysl, činit přibližně 350 milionů EUR.

Financování v rámci programu Horizont Evropa

Činnosti aliance jakož i technologie baterií nové generace budou podporovány společnými veřejnými a soukromými investicemi v rámci příslušných partnerství programu Horizont Evropa. Tento program poskytne automobilovému průmyslu 1 miliardu EUR na období 2025–2027, včetně příslušných činností financovaných prostřednictvím Evropské rady pro inovace. V budoucnu by mohla být specializovaná partnerství pro konkrétní činnosti sdružena v rámci zvláštního společného podniku pro automobilový průmysl. Tím není dotčen balíček návrhu příštího VFR.

Stimulace soukromých investic do zvyšování inovací v Evropě

Jak bylo oznámeno v Kompasu konkurenceschopnosti a Dohodě o čistém průmyslu, Komise bude spolupracovat se skupinou EIB a soukromými investory na zavedení **investičního programu TechEU** s cílem pomoci překlenout mezeru ve financování přelomových inovací, posílit průmyslovou kapacitu Evropy a rozšířit podniky, které investují do inovativních technologií v součinnosti s příslušným portfoliem projektů Evropské rady pro inovace. V automobilovém

průmyslu by TechEU mohl podporovat investice do výzkumu, vývoje a inovací pro budoucí strategické technologie, digitalizaci, využívání umělé inteligence, jakož i zavádění vyspělých průmyslových kapacit pro vyspělou výrobu a dodavatelský řetězec, rozšiřování strategických a konkurenceschopných technologií výrobci původního zařízení, dodavateli a inovativními technologickými společnostmi v automobilovém průmyslu, včetně budování dodavatelského řetězce pro technologie bateriových článků.

Stěžejní opatření:

Vytvořit Evropskou alianci pro propojená a autonomní vozidla v roce 2025

Podporovat výzkum a inovace v oblasti propojené a automatizované mobility a vývoj technologie baterií nové generace prostřednictvím programu Horizont Evropa

Další opatření:

Spolupracovat se skupinou EIB a soukromým sektorem na zavádění investičního programu TechEU zaměřeného na rozvíjející se podniky, včetně budování dodavatelského řetězce technologií bateriových článků

Kybernetická bezpečnost

Hardwarové a softwarové součásti propojených a automatizovaných vozidel mají významné bezpečnostní důsledky. Komise **naváže na probíhající posouzení kybernetických bezpečnostních rizik propojených vozidel podle směrnice NIS2 konkrétními opatřeními**, v případě potřeby včetně regulačního rámce pro motorová vozidla, a prozkoumá způsoby, jak vybudovat evropský průmyslový hodnotový řetězec pro kritické součásti. Souběžně se strategií hospodářské bezpečnosti EU vypracuje Komise v dialogu se svými mezinárodními partnery, a zejména se skupinou G7, společný pohled na kybernetická bezpečnostní rizika a možná zmírňující opatření související s propojenými vozidly. To je důležité k tomu, aby se zabránilo další roztržitésti světového trhu. Vypracuje rovněž normy hospodářské bezpečnosti pro řešení rizik v oblasti dodavatelského řetězce, jako jsou přílišná závislost, zneužívání jako zbraně, nadměrná kapacita, technologická rizika, kybernetická bezpečnost nebo bezpečnostní rizika.

Další opatření:

Pokračovat v úsilí o dostatečnou kybernetickou bezpečnost, aniž by byly potlačovány inovace a uvádění na trh

Vypracovat normy hospodářské bezpečnosti

Přístup k datům, funkcím a zdrojům vozidla

Propojená a digitální vozidla vytvoří významné nové zdroje příjmů a ekonomickou hodnotu z dat vozidel. Tento potenciál již do určité míry uvolnil akt o datech, který poskytuje přístup k datům z připojených zařízení, jako jsou vozidla, na žádost uživatele, jakož i směrnice o obnovitelných zdrojích energie, která stanoví přístup k datům souvisejícím s bateriemi.

Vzhledem k mnoha zvláštnostem propojených motorových vozidel a jejich potenciálu otevírat nové obchodní příležitosti, včetně obousměrného a inteligentního nabíjení, jsou však zapotřebí doplňující opatření. Komise proto přijme **odpovídající opatření**, která **celému** automobilovému ekosystému umožní **využívat výhod dat z propojených vozidel**, zejména uplatňováním aktu o datech a **pokynů týkajících se dat ve vozidle**, které budou zveřejněny na začátku uplatňování

aktu o datech. Komise na základě posouzení účinků aktu o datech zváží další opatření, včetně legislativního návrhu o přístupu k datům ve vozidle a možnosti zřídit Evropskou platformu pro automobilová data. V této souvislosti rovněž zohlední aspekty kybernetické bezpečnosti, a to i v souvislosti se vzdáleným přístupem k údajům.

Komise rovněž posuzuje, zda je stávající **rámec EU pro hospodářskou soutěž týkající se vertikálních dohod na poprodejních trzích automobilů** (nařízení o blokových výjimkách pro motorová vozidla) stále vhodný pro daný účel, a to i v kontextu digitalizace.

Stěžejní opatření:

Vhodná opatření týkající se přístupu k datům, funkcím a zdrojům vozidel, včetně pokynů k aktu o datech a v případě potřeby legislativního návrhu o přístupu k datům vozidel.

Přezkum nařízení o blokových výjimkách pro motorová vozidla a doplňující pokyny.

2.2 Čistá mobilita

Silniční doprava stále představuje přibližně čtvrtinu celkových emisí skleníkových plynů v EU. Aby bylo dosaženo cíle Evropy stát se do roku 2050 klimaticky neutrální, je třeba do tohoto data snížit emise z dopravy o 90 %. A pro zajištění trvalého obchodního úspěchu je rovněž zásadní, aby evropští výrobci původního zařízení, kteří již silně investují do technologií s nulovými emisemi, znovu získali vedoucí technologické a produktové postavení v oblasti bezemisních vozidel. Bezemisní vozidla již mají významný podíl na celosvětovém prodeji a nakonec se stanou dominantním segmentem trhu. Klíčovým faktorem, který to má umožnit, je silný domácí trh podporovaný odpovídající infrastrukturou na celém území EU.

Emisní normy

Přechod k čisté silniční mobilitě podporují emisní normy CO₂ pro nové osobní automobily, dodávková vozidla a pro nová těžká vozidla, kterými se pro výrobce postupně stanovují vyšší cíle snižování emisí. Tyto normy poskytují investorům v celém hodnotovém řetězci dlouhodobou jistotu a předvídatelnost a zároveň poskytují dostatek času na realizaci spravedlivé transformace. V současné době je na evropských silnicích téměř 6 milionů bezemisních vozidel, avšak pro dosažení cílů pro roky 2035 a 2040 je nutné jejich podíl výrazně navýšit.

Poptávka po bateriových elektrických vozidlech je v poslední době slabší, než se očekávalo. Po šestinasobném nárůstu od roku 2019 do roku 2023 se prodej bateriových elektrických vozidel v EU mezi lety 2023 a 2024 mírně snížil o 5,6 %, přičemž jejich podíl na trhu klesl z 14,6 % na 13,6 %, a zároveň se zpozdilo uvádění cenově dostupných modelů elektrických vozidel na trh.

Zatímco údaje z ledna 2025 vykazaly 15% podíl prodeje bateriových elektrických vozidel, ve srovnání s 10,9 % v lednu 2024, stále hrozí, že by emisní cíle pro osobní vozidla pro rok 2025 mohly vést k významným sankcím. Komise proto **urychleně představí další možnosti flexibility prostřednictvím cílené změny výkonnostních norem pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla**. V případě přijetí této změny by se dodržení norem posuzovalo společně za roky 2025, 2026 a 2027, aby tak výrobci automobilů mohli **kompenzovat překročení cíle v jednom nebo dvou z těchto let dosažením výrazně lepších výsledků ve zbývajících letech uvedeného období**. To přispěje k zachování investiční kapacity odvětví a k zachování celkových ambicí cílů pro rok 2025. Komise vyzývá spolunormotvůrce, aby se na této změně neprodleně shodli, neboť by to přineslo jistotu pro celé odvětví. Jak je uvedeno v politických směrech Komise,

nařízení o výkonnostních normách pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla vytváří předvídatelnost pro investory a výrobce. Evropská komise urychlí práci na přípravě plánovaného přezkumu nařízení. Přezkum bude vycházet z analýzy založené na faktech, která zohlední veškerý relevantní technologický vývoj a význam ekonomicky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na mobilitu s nulovými emisemi.

Stěžejní opatření:

Návrh změnit emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla tak, aby bylo možno překročit cíl v jednom roce nebo ve dvou letech a dosáhnout výrazně lepších výsledků ve zbývajících letech období 2025–2027

Urychlení příprav na plánovaný přezkum nařízení

Zvýšení poptávky po bezemisních vozidlech

Podpora uživatelů s nižšími příjmy prostřednictvím programů sociálního leasingu

Programy sociálního leasingu mohou podpořit cenově dostupnou čistou mobilitu pro méně zvýhodněné spotřebitele a zároveň přímo podpořit prodej bezemisních vozidel. Komise **v prvním čtvrtletí roku 2025 přijme doporučení o dopravní chudobě, v němž vyzve členské státy aby při provádění svých vnitrostátních plánů v rámci Sociálního klimatického fondu přijaly programy sociálního leasingu** pro nová a ojetá bezemisní vozidla **zaměřené na zranitelné uživatele dopravy**. Na sociální leasing (a zejména režimy pronájmu nebo leasingu bezemisních vozidel zaměřené na zranitelné skupiny) se rovněž vztahují **Pokyny k sociálním klimatickým plánům**, které Komise přijímá ve stejný den jako toto sdělení.

Rychlejší zavádění bezemisních vozidel do firemních vozových parků

Firemní vozové parky jsou důležitou součástí evropského trhu s vozidly. Vozidla zakoupená podniky v současné době představují přibližně 60 % registrací vozidel v EU. Rychlejší zavádění bezemisních vozidel do firemních vozových parků bude přínosné pro evropský automobilový průmysl a dále sníží emise z dopravy. K zajištění odpovídajícího využívání bezemisních vozidel v podnikových vozových parcích výrazně přispívá odstraňování narušujících dotací pro vozidla s pohonem na fosilní paliva.

Komise začala pracovat na **legislativním návrhu na dekarbonizaci podnikových vozových parků**, jehož cílem je stanovit opatření, která podpoří zavádění bezemisních vozidel v podnicích, bez zbytečné zátěže pro malé a střední podniky a s ohledem na kritéria týkající se mimo jiné udržitelnosti a odolnosti. V zájmu co nejrychlejšího vytvoření dynamiky zveřejňuje Komise spolu s tímto akčním plánem **sdělení o dekarbonizaci podnikových vozových parků**, které nastiňuje opatření, jež mohou vnitrostátní, regionální a obecní orgány již nyní přijmout, aby urychlily zavádění bezemisních vozidel.

Dopravci hrají důležitou úlohu při urychlování růstu podílu těžkých bezemisních vozidel. V rámci práce na podnikových vozových parcích se Komise bude rovněž zabývat opatřeními s cílem urychlit zavádění evropských nákladních bezemisních vozidel.

Urychlení zavádění těžkých bezemisních vozidel

V nadcházejících měsících přijme Komise **cílenou změnu směrnice o euroviněťě, kterou bude lhůta pro úplné osvobození těžkých bezemisních vozidel od silničních poplatků do 31. prosince 2025 dále prodloužena.**

Konkurenceschopnost a investice do bezemisních nákladních vozidel a dekarbonizace silniční dopravy lze dále stimulovat rychlým dokončením interinstitucionálních jednání a přijetím navrhované revize směrnice o hmotnostech a rozměrech. To by **zajistilo paritu užitečného zatížení s naftovými vozidly**. Kromě toho se navrhuje několik opatření³ na podporu investic do účinných přípojných vozidel prostřednictvím **příznivých změn mytného**.

A konečně, dovybavení konvenčních těžkých vozidel, zejména autobusů, elektrickým hnacím ústrojím může být nákladově efektivním příspěvkem k dekarbonizaci vozového parku. Komise podpoří **vypracování předpisu v rámci EHK OSN**, který by harmonizoval schvalování typu těchto dodatečně modernizovaných vozidel na celosvětové úrovni.

Komise rovněž zkoumá opatření na podporu zavádění **čistých autobusů vyrobených v Evropě**, mimo jiné prostřednictvím podpory na přeměnu vozového parku a dep a lepší agregace poptávky nebo pravidel amortizace pro místní správy.

Lepší koordinace systémů pobídek členských států pro nákupy spotřebitelů

Při nákupu nového automobilu jsou náklady na něj obecně jedním z hlavních hledisek, která zákazník zvažuje. V současné době si členské státy zvolily rozdílné přístupy, které motivují k zavádění bezemisních vozidel, a to i ve členských státech s podobnou úrovní vyspělosti trhu v oblasti čisté mobility. Tyto pobídky se také často mění, což snižuje jistotu pro spotřebitele, podniky a investory. Nyní však již máme cenné zkušenosti, pokud jde o účinnost těchto programů, a to nám umožňuje optimalizovat jejich podobu a podporovat environmentálně udržitelnější a strategicky odolnější evropskou výrobu. Je zapotřebí koordinovanější přístup na evropské úrovni. Komise začne neprodleně spolupracovat s **členskými státy** na výměně osvědčených postupů a získaných poznatků o **systémech pobídek** pro spotřebitele. V rámci této činnosti se určí soubor nástrojů s možnostmi pro systémy pobídek, které jsou navrženy tak, aby byly ekonomicky účinné, fiskálně udržitelné a přizpůsobené vyspělosti dotčených trhů, a budou zkoumány způsoby realizace možných systémů pobídek na úrovni EU. Tato jednání budou podkladem pro **doporučení Komise**, které rovněž určí zdroje financování EU, z nichž mohou členské státy tyto pobídky podpořit.

Stěžejní opatření:

Doporučení týkající se dopravní chudoby (1. čtvrtletí 2025), včetně programů sociálního leasingu
Sdělení (1. čtvrtletí 2025) a legislativní iniciativa pro dekarbonizaci podnikových vozových parků
(konec roku 2025)

Další opatření:

Cílená změna směrnice o euroviněťě, kterou bude prodloužena lhůta pro úplné osvobození těžkých bezemisních vozidel od silničních poplatků (2. čtvrtletí 2025)

Dokončit interinstitucionální jednání o revizi směrnice o hmotnostech a rozměrech

³ COM(2023)189, návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY kterou se mění směrnice 1999/62/ES, směrnice Rady 1999/37/ES a směrnice (EU) 2019/520, pokud jde o třídu emisí CO₂ těžkých vozidel s přípojnými vozidly.

Urychlit zavádění dobíjecí infrastruktury

Dostupnost infrastruktury elektrických dobíjecích stanic a infrastruktury pro čerpání vodíku je jedním z předpokladů pro zavádění bezemisních vozidel, a proto jsou investice do infrastruktury rovněž klíčové pro konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. Rozvoj dobíjecí infrastruktury však není v členských státech a jejich regionech rovnoměrný. To se musí změnit.

Plnění stávajících právních předpisů

Komise **zpřístupní členským státům cílenou technickou pomoc** prostřednictvím Nástroje pro technickou podporu pro provádění opatření stanovených v nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR) a ve směrnici o energetické náročnosti budov (EPBD).

Nástroj pro infrastrukturu pro alternativní paliva (AFIF) se ukázal být účinným a účelným nástrojem na podporu zavádění infrastruktury pro dobíjení a čerpání vodíku. V rámci Nástroje pro infrastrukturu pro alternativní paliva bude uvolněno celkem 570 milionů EUR na projekty pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v letech 2025 a 2026 se zvláštním zaměřením na těžká vozidla.

V **investičním plánu pro udržitelnou dopravu**, který má být přijat v průběhu roku 2025, předloží Komise další návrhy opatření k odstranění překážek bránících navýšení financování dobíjecí infrastruktury.

Přístup k elektrizační soustavě

Zpoždění při připojení k elektrizační soustavě jsou často velkou překážkou, která brání zavádění dobíjecí infrastruktury, zejména větších veřejných dobíjecích parků a vysokovýkonných nabíječek potřebných pro těžká vozidla. V akčním plánu EU pro elektrizační soustavy, balíčku opatření pro evropské rozvodné sítě a v akčním plánu elektrifikace, který byl oznámen na 1. čtvrtletí 2026, se již provádí nebo plánuje několik prioritních opatření týkajících se přístupu k elektrizační soustavě (včetně zajištění větší transparentnosti ohledně hostitelské kapacity elektrizační soustavy a podpory provozovatelů soustavy při předvídání poptávky po dobíjení).

Komise brzy vydá pokyny a doporučení pro členské státy ohledně zkrácení čekací doby na **připojení dobíjecích bodů k elektrizační soustavě a jejich přednostního řešení**, přičemž bude vycházet z osvědčených postupů členských států. Komise rovněž doporučuje, aby **členské státy vycházely z předpokladu, že dobíjecí stanice, jejich připojení k elektrizační soustavě, samotná příslušná soustava a skladovací zařízení jsou v rámci povolovacích řízení v převažujícím veřejném zájmu**. Komise posoudí, zda by tento předpoklad měl být povinný. Členské státy by měly podporovat upřednostnění projektů, které jsou přínosné pro přechod na čistou energii a účinnost elektrizační soustavy, včetně dobíjecích bodů.

Komise **do léta 2025 vydá hlavní zásady, v nichž určí podmínky, za nichž by měly být poskytovány preventivní investice na projekty elektrizační soustavy**. To umožní předvídat budoucí potřeby dobíjecí infrastruktury při plánování elektrizační soustavy.

Směrnice o obnovitelných zdrojích energie již členským státům povoluje plánovat vyhrazené oblasti pro elektrizační soustavy spojené s projekty v oblasti obnovitelných zdrojů energie, což umožňuje rychlejší povolovací a plánovací postupy. V této souvislosti **by členské státy měly**

považovat elektrizační soustavy související s oblastmi, které jsou důležité pro iniciativu Evropské koridory pro čistou dopravu, za podobné oblasti pro zrychlené zavádění, jako jsou oblasti navržené pro infrastrukturu související s plány pro obnovitelné zdroje energie. Komise vydá v této věci další doporučení.

Infrastruktura pro dobíjení užitkových vozidel

Oblastí kritické činnosti je dobíjecí infrastruktura pro těžká vozidla v depech a podél klíčových dálničních koridorů. Investice do infrastruktury urychlí využívání čistých těžkých vozidel i ze strany zákazníků nákladní dopravy.

Komise bude spolupracovat s členskými státy na **iniciativě Evropské koridory pro čistou dopravu**, která urychlí zavádění dobíjecích hubů pro těžká vozidla podél klíčových logistických koridorů v síti TEN-T jako kritické infrastruktury, a to i v souvisejících městských uzlech a jejich multimodálních nákladních terminálech. Tato iniciativa bude realizována v rámci nástroje pro koordinaci konkurenceschopnosti, který byl představen v Kompasův konkurenceschopnosti⁴, a bude zaměřena na zefektivnění povolování, mobilizaci finančních prostředků ke snížení rizika investic a propojení s ustanoveními pro konkrétní prioritní oblasti elektrizační soustavy podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Cílem je dosáhnout prvních výsledků v roce 2025. Komise se bude rovněž zabývat způsoby, jak **urychlit povolování (mimo elektrizační soustavy)** pro dobíjecí stanice pro těžká vozidla, například změnou předpisů o územním plánování s cílem jasně podpořit nabíjení těžkých vozidel podél koridorů sítě TEN-T. Je rovněž důležité určit správný typ podpory – jako je financování nebo technická pomoc – pro provozovatele dep a veřejných dobíjecích bodů pro instalaci místních zařízení pro uchovávání elektřiny.

Inteligentní a obousměrné nabíjení

S rozšiřováním energie z obnovitelných zdrojů a zvýšenou elektrifikací konečného použití se výrazně zvýší potřeba flexibility. Inteligentní a obousměrné nabíjení může pomoci zmírnit zatížení elektrizační soustavy a podpořit účinnou integraci elektrických vozidel do elektroenergetické soustavy a zároveň ušetřit náklady na energii pro uživatele vozidel.

Členské státy by proto měly zavést příznivý rámec pro inteligentní a obousměrné nabíjení. Směrnice o uspořádání trhu s elektřinou již poskytuje členským státům soubor nástrojů na podporu inteligentního a obousměrného nabíjení. Členské státy by měly zajistit, aby provozovatelé distribučních soustav nabízeli spravedlivé síťové poplatky, a zabránit dvojímu zdanění uložené energie, a to i u baterií elektrických vozidel. Obecněji řečeno, členské státy mohou vhodným zdaněním elektřiny vytvořit ekonomické opodstatnění pro obousměrné nabíjení. **Komise usnadní výměnu osvědčených postupů mezi členskými státy a předloží nový kodex sítě týkající se odezvy strany poptávky (1. čtvrtletí 2026)**, který zajistí plnou účast různých služeb flexibility na trhu, včetně obousměrného nabíjení.

Kromě toho Komise posoudí potřeby připravenosti elektrických vozidel na inteligentní a obousměrné nabíjení v souvislosti se schvalováním typu. Zřídí „regulační pískoviště“ pro pilotní projekty V2G s cílem řešit regulační, technické a tržní výzvy před zaváděním ve velkém měřítku.

⁴Nástroj pro koordinaci konkurenceschopnosti bude koordinovat investice a politiky v oblasti konkurenceschopnosti na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni a navrhopvat pilotní projekty pro přeshraniční projekty ve vybraných klíčových oblastech s jasnou přidanou hodnotou pro konkurenceschopnost Evropy.

Stěžejní opatření:

Iniciativa Evropské koridory pro čistou dopravu (3. čtvrtletí 2025)

Uvolnit 570 milionů EUR v rámci Nástroje pro infrastrukturu pro alternativní paliva v letech 2025 a 2026

Pokyny a doporučení Komise o zkrácení postupů pro připojení k elektrizační soustavě a stanovení priorit pro připojení k elektrizační soustavě

Hlavní zásady týkající se preventivních investic do elektrizační soustavy (2. čtvrtletí 2025)

Další opatření:

Podpora členských států při provádění AFIR a EPBD prostřednictvím Nástroje pro technickou podporu

Podporovat členské státy při zavádění rámců podporujících inteligentní/obousměrné nabíjení a usnadňovat výměnu osvědčených postupů

Mobilizace soukromého financování

Jak bylo oznámeno v Dohodě o čistém průmyslu, budou v rámci Programu **InvestEU** na podporu klíčových politik EU uvolněny dodatečné investice ve výši přibližně 50 miliard EUR, přičemž v tomto úsilí sehraje významnou úlohu skupina EIB. To by mohlo zahrnovat další podporu čistých technologií a čisté mobility, a to i ve prospěch automobilového průmyslu v celém hodnotovém řetězci, aby se přispělo k rozšíření nezbytných rozsáhlých investic nebo k jejich posílení.

Posílení důvěry spotřebitelů

V návaznosti na hodnocení, které má být zveřejněno v první polovině roku 2025, Komise v roce 2026 přezkoumá **směrnici o označování automobilů** s cílem podpořit spotřebitele v tom, aby činili udržitelná rozhodnutí, a přispět k dosažení cíle zvýšit zavádění bezemisních vozidel. To lze provést např. zahrnutím **informací o obsahu uhlíku v klíčových materiálech používaných ve vozidle**.

Je třeba poznamenat, že 75–90 % spotřebitelů (v závislosti na zemi) nakupuje pouze ojetá vozidla. Pokud jde o ojetá bezemisní vozidla, spotřebitelé mají obavy týkající se **technického stavu baterií a jejich opravitelnosti**. V zájmu posílení důvěry spotřebitelů v **bateriová elektrická vozidla Komise posoudí širší otázku opravitelnosti baterií a přijme regulační opatření** k zajištění přístupu k informacím o technickém stavu baterie v pasu baterie a přístupu k informacím o opravách a údržbě baterie.

Posílení použitelnosti dobíjecí infrastruktury

Je důležité, aby spotřebitelé mohli transparentně porovnávat ceny za dobíjení a měli k dispozici úplné informace o dostupné infrastruktuře. V současné době to může být stále obtížné a ceny za dobíjení v jednotlivých dobíjecích bodech se mohou podstatně lišit. Nařízení AFIR již vyžaduje, aby si provozovatelé dobíjecích bodů bezplatně vyměňovali veškeré příslušné údaje. **V rámci přezkumu nařízení AFIR v roce 2026 Komise prozkoumá možnosti dalšího posílení transparentnosti cen ve veřejně dostupných dobíjecích bodech**, přičemž zohlední příslušný vývoj na trhu.

Stěžejní opatření:

Regulační opatření k zajištění přístupu k informacím o technickém stavu baterie v pasu baterie do 3. čtvrtletí 2026

Regulační opatření k zajištění přístupu k informacím o opravách a údržbě baterie ve 3. čtvrtletí 2025

Přezkum nařízení AFIR s cílem posoudit možnosti dalšího posílení transparentnosti cen ve veřejně dostupných dobíjecích bodech v roce 2026

Další opatření:

Přezkum směrnice o označování automobilů v roce 2026, který zlepší informovanost spotřebitelů

2.3 Konkurenceschopnost a odolnost dodavatelského řetězce

Evropskému automobilovému průmyslu hrozí, že ztratí významné podíly na trhu z důvodu své omezené konkurenceschopnosti v oblasti technologií a výrobních kapacit pro bezemisní vozidla a značného rozdílu v nákladech na kritické součásti, zejména baterie. Baterie, které představují 30–40 % přidané hodnoty typického elektrického osobního automobilu, jsou rozhodujícím bitevním polem pro budoucí zaměstnanost a tvorbu hodnot. Evropa potřebuje domácí výrobu článků a dodavatelský řetězec, které budou cenově konkurenceschopné, a to i proto, aby byla připravena na otřesy a krize v oblasti dodávek a ochránila hospodářskou suverenitu. To by zahrnovalo velkou část dodávek bateriových článků a evropskou přidanou hodnotu v celém dodavatelském řetězci, včetně výrobních kapacit EU v oblasti anodových aktivních materiálů, katodového aktivního materiálu a jeho prekursoru a dalších příslušných součástí baterií. To rovněž vyžaduje investice evropských aktérů do těžby a rafinace surovin pro baterie v Evropě nebo v zámoří. Cílem pro rok 2030 je dosáhnout evropské přidané hodnoty ve výši více než 50 % v celém hodnotovém řetězci.

Výroba baterií – „Battery Booster“

Aby byla domácí výroba článků a součástí brzy nákladově konkurenceschopná, předkládá se v rámci tohoto akčního plánu balíček Battery Booster. Důležitou součástí balíčku jsou finance. Komise již oznámila až 3 miliardy EUR z **Inovačního fondu** pro výrobu baterií elektrických vozidel. První výzva v hodnotě 1 miliardy EUR byla vyhlášena dne 3. prosince 2024. Dané odvětví rovněž získává navýšení prostředků programu InvestEU o 200 milionů EUR financovaných z Inovačního fondu. To podpoří inovativní projekty v celém evropském hodnotovém řetězci výroby baterií zaměřené na řešení problémů s financováním tím, že umožní další rizikové dluhové operace skupiny EIB v období 2025–2027. Komise v příštích dvou letech uvolní 1,8 miliardy EUR na podporu společností vyrábějících baterie v EU, a to mobilizací zdrojů z Inovačního fondu. Komise v této souvislosti prozkoumá možnosti financování intenzivnějšího zavádění evropských výrobních linek.

Komise zváží **přímou podporu výroby ze strany EU pro společnosti vyrábějící baterie v EU**. Podpora EU by mohla být kombinována se státní podporou. V této souvislosti Komise pracuje na novém rámci státní podpory pro čistý průmysl, který zjednoduší pravidla státní podpory, zejména s cílem zajistit dostatečnou výrobní kapacitu zařízení čistých technologií v Evropě, včetně baterií a jejich klíčových součástí. Komise v současné době konzultuje návrh tohoto rámce s členskými státy a zúčastněnými stranami.

V zájmu zvýšení evropské přidané hodnoty by **podpora mohla být k dispozici zahraničním aktérům, pokud by s nimi evropské společnosti navázaly partnerství**, která zajistí sdílení

dovedností, know-how, technických odborných znalostí a technologií, jakož i dostatečnou přidanou hodnotu pro EU.

Při vytváření těchto nástrojů financování budou zvažena **necenová kritéria, jako jsou požadavky na odolnost, a to jak pro financování z EU, tak pro financování z členských států.**

Evropské požadavky na obsah bateriových článků a součástí elektrických vozidel prodáváných v EU budou řešeny v připravovaných právních předpisech, včetně aktu o akceleratoru dekarbonizace průmyslu a aktu o oběhovém hospodářství, v souladu s mezinárodními právními závazky Unie. Tyto požadavky budou odrážet očekávanou křivku postupného zvyšování domácí výrobní kapacity.

Nový rámec státní podpory poskytne členským státům možnost dále motivovat soukromé investory snížením rizika investic do portfolií projektů. Členské státy mohou rovněž zavést daňové pobídky ve formě zrychlených odpisů, včetně okamžitého zaúčtování nákladů, pro nákup zařízení na bázi čistých technologií potřebného pro přechod na klimaticky neutrální hospodářství.

Komise prozkoumá další praktické způsoby podpory evropské výroby baterií v kritické fázi rozvoje, mimo jiné tím, že na požádání poskytne pokyny týkající se možností užší spolupráce mezi aktéry v odvětví baterií v souladu s pravidly EU v oblasti hospodářské soutěže. Komise posoudí, jak a do jaké míry by mohly být intervence v oblasti normalizace, zejména pokud jde o návrh baterií, přínosné k tomu, aby evropský ekosystém baterií dosáhl úspor z rozsahu. Komise rovněž co nejdříve objasní jednoduchou metodu výpočtu uhlíkové stopy baterií.

Suroviny pro baterie a rafinace

Evropské subjekty v automobilového průmyslu potřebují spolehlivý a bezpečný přístup k levným surovinám a rafinovaným materiálům. Zároveň je třeba, aby přidaná hodnota těchto činností vznikala v Evropě.

Prostřednictvím aktu o kritických surovinách předloží Komise v březnu 2025 seznam strategických projektů, který zahrnuje především výrobu surovin pro baterie ve všech fázích hodnotového řetězce. Na tyto projekty se budou vztahovat zjednodušené povolovací postupy, usnadní se přístup k financování a dohodám o odběru. Souběžně s tím Komise prostřednictvím svých čtrnácti strategických partnerství v oblasti surovin, od Chile po Demokratickou republiku Kongo, podporuje společné investice v celém hodnotovém řetězci kritických surovin⁵. Komise v roce 2025 vyhláší první výzvy v rámci platformy agregující poptávku po některých kritických surovinách a jejich nabídku. Tím se zvýší dostupnost kritických surovin a transparentnost trhu.

Je však třeba učinit více. V Dohodě o čistém průmyslu Komise oznámila, že v roce 2026 bude zřízeno Centrum pro kritické suroviny, které bude agregovat nabídku a poptávku. Kromě toho je Komise EU připravena usnadnit **společné investice soukromého sektoru do upstreamového hodnotového řetězce**, což zúčastněným subjektům v automobilovém průmyslu umožní získat dodávky materiálů s výrazně nižším rizikem a nižšími náklady.

Používání **zjednodušených povolovacích postupů použitelných na suroviny pro baterie a projekty rafinace by mělo být rozšířeno nad rámec již určených strategických projektů.** Komise

⁵ Například v rámci dodavatelského řetězce baterií bylo v rámci našeho strategického partnerství mezi EU a Kanadou zajištěno přibližně 10 miliard EUR vzájemně se posilujících investic mezi EU a Kanadou.

proto vybízí členské státy a regionální orgány, aby uplatňovaly zjednodušené postupy u všech domácích projektů v celém dodavatelském řetězci surovin pro baterie.

Komise prozkoumá, do jaké míry by byla užitečná další podpora pro domácí podniky pro rafinaci a zpracování materiálů pro baterie (např. v návaznosti na uhlíčitan lithný). Komise bude usilovat o mobilizaci veřejných finančních institucí, aby v rámci dodavatelského řetězce materiálů pro baterie poskytly záruky a snížily rizikovost dohod o odběru a ostatních dlouhodobých smluv.

Posílení oběhovosti dodavatelského řetězce automobilového průmyslu

Přechod na oběhové hospodářství je klíčem ke snížení závislosti na surovinách a ke zvýšení strategické autonomie a odolnosti dodavatelského řetězce automobilového průmyslu, včetně evropského ekosystému baterií. Rámec pro tento účel poskytuje nařízení o bateriích. Je však třeba dále posílit ekonomické opodstatnění pro komplexní hodnotový řetězec recyklace v Evropě. Jsou zapotřebí značné investice do kapacit pro recyklaci před zpracováním i po zpracování, je třeba vyvinout pokročilejší recyklační technologie a zajistit dostupnost vstupních surovin pro recyklaci (tj. odpadních baterií a vysoce kvalitního kovového šrotu). Za tímto účelem Komise **prozkoumá finanční podporu pro vozidla s ukončenou životností a závody pro recyklaci baterií**.

Komise **prozkoumá další opatření k posílení spolupráce průmyslu při recyklaci surovin** v souladu s pravidly EU v oblasti hospodářské soutěže. Za tímto účelem Komise brzy zahájí zjišťování potřebných údajů s cílem shromáždit podněty od účastníků trhu.

Za účelem ochrany životního prostředí před nebezpečnými odpady přijímá Komise spolu s tímto akčním plánem rozhodnutí podle rámcové směrnice o odpadech, které objasňuje, že pokud se černá hmota stane odpadem, musí být klasifikována jako nebezpečný odpad. To povede k **lepší kontrole přepravy černé hmoty, a zejména k zákazu jejího vývozu do zemí, které nejsou členy OECD**. Lepší přístup k černé hmotě baterií rovněž podpoří recyklaci baterií. Budou zvažena další opatření, která usnadní přepravu uvnitř EU a zavedou další omezení týkající se vývozu.

V neposlední řadě rychlé dokončení **postupu spolurozhodování o nařízení o vozidlech s ukončenou životností** podpoří oběhovost v automobilovém průmyslu a zlepší dostupnost druhotných surovin a cenově dostupných použitých náhradních dílů.

Podpora evropské výroby součástí

V zájmu posílení evropské výroby klíčových součástí vozidel bude veškerá veřejná podpora ve prospěch automobilového průmyslu podmíněna kritérii odolnosti a udržitelnosti, která budou navržena v rámci aktu o akcelérátoru dekarbonizace průmyslu ve 4. čtvrtletí 2025. Komise rovněž posoudí, zda by tato kritéria mohla být použita i při zadávání soukromých zakázek. Takový přístup je rovněž nezbytný vzhledem k rostoucí poptávce po součástech vozidel z odvětví obrany, kde jsou stabilní a bezpečné dodávky kritických součástí nezbytné. Zvýšení evropské výroby součástí vozidel by mělo rovněž snížit riziko možných bezpečnostních zranitelností, a zajistit tak integritu kritických systémů. Z důvodů hospodářské bezpečnosti to bude důležité i pro součásti elektrického hnacího ústrojí, jakož i pro další klíčové součásti pro propojená a automatizovaná vozidla.

Stěžejní opatření:

Komplexní balíček „Battery Booster“: podpora výroby baterií v rámci Inovačního fondu, zkoumání přímé podpory výroby ze strany EU pro podniky vyrábějící baterie v EU, případně v kombinaci se státní podporou, necenovými kritérii a evropskými požadavky na obsah, v souladu s mezinárodními právními závazky Unie

Uspadnit společné investice soukromého sektoru do upstreamového hodnotového řetězce

Další opatření:

Rychlé dokončení spolurozhodování o nařízení o vozidlech s ukončenou životností

Zvážit finanční podporu pro vozidla s ukončenou životností a závody pro recyklaci baterií

Další podpora na posílení recyklace

Kritéria odolnosti a udržitelnosti pro klíčové součásti vozidel.

2.4 Dovednosti a sociální rozměr

Zaměstnanost v automobilovém průmyslu EU významně ovlivnily nedávné změny v oblasti výroby a poptávky ve světové ekonomice, jakož i hospodářské otřesy a geopolitická rizika a nejistoty. V nadcházejících letech se očekávají další ztráty pracovních míst. Kromě toho je velkým problémem nedostatek dovedností a nesoulad mezi nabízenými a požadovanými dovednostmi v automobilovém průmyslu společně se stárnutím pracovní síly a naléhavou potřebou vyškolit a přilákat nové profily pracovníků s odpovídajícími dovednostmi. Sociální partneři hrají ústřední úlohu při předvídání a řízení změn a kolektivní smlouvy mohou přinést řešení pro zaměstnanost a sociální důsledky výzev, kterým automobilový průmysl čelí.

V současné době existuje na úrovni EU několik iniciativ, které mohou tyto otázky řešit, zejména financování z Evropského sociálního fondu plus (ESF+) a Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci (EFG). Iniciativy v oblasti rozvoje dovedností, jako je Pakt pro dovednosti a Aliance pro dovednosti v automobilovém průmyslu, připravují pracovníky během probíhající hluboké transformace. Je však třeba učinit více.

Komise zřídí **Evropskou observatoř pro spravedlivou transformaci**, aby rozvíjela a shromažďovala relevantní údaje, včetně promítnutí trendů v oblasti zaměstnanosti v celém evropském hodnotovém řetězci automobilového průmyslu a na odvětvové a regionální úrovni. V kombinaci s údaji o demografické struktuře pracovní síly to umožní určit očekávané budoucí „hotspoty“ dislokací pracovních míst a poskytnout informace pro intervence zaměřené na jejich řešení v budoucnosti.

V zájmu zajištění lepší podpory pracovníků postižených touto transformací navrhne Komise na jaře 2025 **cílenou změnu nařízení o EFG, která tuto podporu urychlí a rozšíří**. Oblast působnosti EFG bude rozšířena tak, aby fond podporoval podniky v procesech restrukturalizace za účelem ochrany zaměstnanců před rizikem nezaměstnanosti. To může vést k časnější mobilizaci dostupných finančních prostředků. Souběžně s tím Komise v konzultaci se sociálními partnery připravuje plán pro kvalitní pracovní místa, který má být zveřejněn koncem tohoto roku.

S cílem pomoci členským státům a odvětvovým partnerům ještě lépe využívat příležitostí, které **ESF+** nabízí, bude Komise aktivně spolupracovat se sociálními partnery a s členskými státy, aby

upozornila na příležitosti, které ESF+ nabízí a aby spojila různé aktéry. To bude zahrnovat podporu pracovníků, kteří hledají pracovní příležitosti v jiných oblastech, než je automobilový průmysl, a usilují o rekvalifikaci. Kromě toho bude přezkum ESF+ v polovině období využit k tomu, aby členské státy motivoval k přesměrování více finančních prostředků do automobilového průmyslu, mimo jiné prostřednictvím případné změny nařízení o ESF+.

V souladu s unií dovedností **bude posílen rámec pro iniciativy v oblasti odvětvových dovedností ve strategických odvětvích, které umožňují dohodu o čistém průmyslu.** V roce 2026 bude prostřednictvím grantů programu Erasmus+ poskytnuta cílená podpora ve výši až 90 milionů EUR pro příslušná rozsáhlá partnerství v oblasti dovedností, včetně rozsáhlého partnerství v oblasti dovedností v automobilovém průmyslu v rámci Paktu pro dovednosti.

Stěžejní opatření:

Evropská observatoř pro spravedlivou transformaci

Právní změny nařízení o EFG a nařízení o ESF+

2.5 Posílení přístupu na trh, zajištění rovných podmínek a zaručení naší hospodářské bezpečnosti

Automobilový průmysl je globální záležitostí. Vývoz, dovoz a investice mají zásadní význam pro konkurenceschopnost průmyslu EU. Pro úspěch tohoto odvětví má zásadní význam přístup na zahraniční trh, rovné podmínky vůči zahraničním konkurentům a vhodné podnikatelské a regulační prostředí. Za tímto účelem bude EU provádět několik prioritních opatření specifických pro automobilový průmysl.

Diverzifikace zdrojů a zajištění přístupu na trhy třetích zemí a posílení hospodářské bezpečnosti

Komise je odhodlána pokračovat ve svých dohodách o volném obchodu a vzájemně prospěšných mezinárodních partnerstvích za účelem zlepšení přístupu na trh a možností získávání zdrojů, zejména pokud jde o kritické materiály pro evropský automobilový průmysl. Vyhodnotí účinnost pravidel týkajících se automobilů v obchodních dohodách a v případě potřeby bude spolupracovat s obchodními partnery s cílem dále usilovat o sbližování právních předpisů na základě mezinárodních norem. Společně se zúčastněnými stranami využije Komise všech možností k lepší podpoře odvětví prostřednictvím dalších forem zapojení, jako jsou dohody o vzájemném uznávání, strategická partnerství v oblasti kritických surovin nebo partnerství v oblasti čistého obchodu a investic. V souladu s doporučením v Draghiho zprávě o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti bude Komise i nadále podporovat harmonizaci technických předpisů týkajících se vozidel na celosvětové úrovni (EHK OSN) a v dvoustranných obchodních dohodách.

Balíček týkající se rovných podmínek

Komise zajistí pokračující zlepšování rovných podmínek prostřednictvím posíleného souboru nástrojů, který se skládá z následujících prvků.

Pravidla původu

Preferenční pravidla původu určují podmínky, za nichž mohou výrobky využívat nulové nebo snížené celní sazby stanovené v obchodních dohodách a v autonomních preferenčních režimech. Jejich cílem je dosáhnout rovnováhy mezi cíli vývozu a dovozu, které je rovněž třeba analyzovat z hlediska kumulace dodavatelského řetězce. Komise bude s průmyslem a členskými státy spolupracovat na **přístupu uplatňovaném na preferenční pravidla původu** s cílem zajistit, aby přispívala a podporovala dlouhodobou konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU.

Komise prozkoumá vymezení **zvláštních pravidel původu v rámci opatření na ochranu obchodu** pro ekosystém elektrických vozidel jako nástroj, který má subjekty zapojené do nekalých praktik odradit od zřizování zařízení ve třetích zemích, a zejména v zemích, které mají preferenční přístup na trh EU.

Nástroje na ochranu obchodu

Komise uložila vyrovnávací cla na dovoz čínských elektrických vozidel s cílem řešit nekalé obchodní praktiky a je i nadále připravena zahájit šetření zaměřené proti obcházení opatření, pokud obdrží dostatečné důkazy o praktikách obcházení, které narušují účinnost opatření. Kromě toho je Komise i nadále připravena pokračovat ve spolupráci s jednotlivými výrobci ohledně cenových závazků v souvislosti s vyrovnávacími opatřeními vztahujícími se na bateriová elektrická vozidla z Číny, a to v souladu se základním antisubvenčním nařízením.

Komise je rovněž odhodlána využívat **nástroje na ochranu obchodu a nařízení o zahraničních subvencích** k šetření nekalých praktik dále v dodavatelském řetězci, v případě potřeby i v segmentu baterií a součástí.

Posílit příspěvek zahraničních investic k evropské konkurenceschopnosti

Komise bude usilovat o to, aby zahraniční investice do automobilového průmyslu více přispívaly k dlouhodobé konkurenceschopnosti průmyslu EU, jeho technologickému náskoku a hospodářské odolnosti a k vytváření kvalitních pracovních míst v EU. **Komise proto ve spolupráci s členskými státy a průmyslem navrhne podmínky pro příchozí zahraniční investice do automobilového průmyslu, aby se dále zvýšila jejich přidaná hodnota pro EU.** Podmínky mohou zahrnovat například požadavky na společné podniky, požadavky na vyšší management, usnadnění dohod, které podporují potřeby průmyslu EU (jako jsou služby týkající se odběru nebo licencí a dohody o licenčních poplatcích se zahraničními partnery), udělování licencí na technologie nebo duševní vlastnictví a závazky dodávat kritické vstupy. Jednou z prioritních oblastí v tomto ohledu bude dodavatelský řetězec baterií.

Zatímco práce na zahraničních investicích probíhá, Komise a členské státy zajistí, aby přímé zahraniční investice byly využívány k vytváření přidané hodnoty v Evropě, zejména v případě zapojení veřejného financování, a budou vyžadovat jasné podmínky, které pomohou překonat rozdíly ve výrobním know-how a odborných znalostech, mimo jiné prostřednictvím účinných mechanismů pro přenos duševního vlastnictví a dovedností, jakož i prostřednictvím nábory zaměstnanců v EU a místních dodavatelských řetězců.

Balíček zjednodušujících opatření

Stávající regulační rámec přináší předvídatelnost a pomáhá dosáhnout našich společných cílů veřejné politiky. Neměl by však pro odvětví, zejména pro malé a střední podniky v dodavatelském řetězci a na následném trhu, představovat nepřiměřenou zátěž a náklady. V souvislosti s

programem zjednodušení právních předpisů podnikne Komise po konzultaci se zúčastněnými stranami kroky týkající se **balíčku opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl**, které zlepší soudržnost a provázanost mezi různými regulačními požadavky. Kromě toho se Komise zavázala, že při předkládání nových legislativních návrhů poskytne průmyslu dostatek času na to, aby tyto nové regulační požadavky na motorová vozidla zohlednil v procesu vývoje výrobků. Hodnocení nařízení o schvalování motorových vozidel a dozoru nad trhem s nimi (tj. právních předpisů o schvalování typu) v roce 2026 bude zaměřeno zejména na potenciál pro zjednodušení.

Prosazování regulačního rámce pro motorová vozidla je důležité pro zajištění rovných podmínek a zamezení obcházení platných pravidel EU ve všech oblastech. Za to v první řadě odpovídají vnitrostátní schvalovací orgány, avšak Komise bude spolupracovat s členskými státy na řešení případných nedostatků v regulačním rámci, např. v systémech schvalování jednotlivých vozidel.

Stěžejní opatření:

Prozkoumat podmínky pro příchozí zahraniční investice do automobilového průmyslu, včetně případů, kdy se využívá veřejné financování

Zjednodušení právních předpisů

Další opatření:

Pokračovat v jednáních o dohodě o volném obchodu a vzájemně prospěšných mezinárodních partnerstvích za účelem zlepšení přístupu na trh a možností získávání zdrojů pro automobilový průmysl EU

Rozvíjet další spolupráci prostřednictvím partnerství v oblasti čistého obchodu a investic a strategických partnerství pro zajištění lepšího přístupu k nerostným surovinám pro baterie

Spolupracovat s průmyslem a členskými státy na přístupu uplatňovaném na preferenční pravidla původu v souvislosti s dohodami o volném obchodu

Prozkoumat vymezení konkrétních pravidel původu v rámci opatření na ochranu obchodu pro ekosystém elektrických vozidel

Sledovat uplatňování antisubvenčního opatření zaměřeného na dovoz elektrických vozidel z Číny a v odůvodněných případech provést šetření zaměřené proti obcházení opatření

V případě potřeby využívat nástroje na ochranu obchodu a nařízení o zahraničních subvencích k řešení nekalých praktik v odvětví baterií a součástí

3. Závěr – následující kroky

Komise bude o tomto akčním plánu a navrhovaných opatřeních informovat Evropský parlament a Radu a vyzývá je, aby umožnily rychlé provedení navrhovaných cílených změn.

Tento akční plán vychází z cenných podnětů získaných od podniků v automobilovém průmyslu, podnikatelských sdružení, zástupců občanské společnosti a výzkumných pracovníků během dialogů a kulatých stolů, jakož i veřejné konzultace⁶. Nyní je nanejvýš důležité pečlivě sledovat a

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

rychle provádět navrhovaná opatření. Komise bude nadále spolupracovat se zúčastněnými stranami prostřednictvím pravidelných dialogů za účelem výměny informací o provádění krátkodobých a střednědobých opatření uvedených ve zmíněném plánu a shromažďováním zpětné vazby a informací o nejnovějším vývoji na trhu.