



Bruselj, 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor

1. Uvod

Avtomobilska industrija je ključno gonilo evropske blaginje in bistveni del evropske identitete. Evropski proizvajalci so že od izuma avtomobila vodilni v svetu ter proizvajajo ikonične blagovne znamke, ki postavljajo visoke standarde na področju inovacij in odličnosti. Ta sektor danes prispeva 1 bilijon EUR k BDP, tretjino zasebnih naložb v raziskave in razvoj v EU ter zagotavlja neposredno in posredno zaposlitev za 13 milijonov Evropejcev. Na področju gospodarskih vozil imajo evropski proizvajalci tovarnjakov več kot 40-odstotni delež svetovnega trga¹. Vodilni položaj evropske avtomobilske industrije je deležen občudovanja z vsega sveta.

V sektorju zdaj poteka doslej najhitrejša in najobsežnejša strukturna preobrazba. Prehod na čisto mobilnost se pospešuje. Leta 2024 je bil vsak peti prodan avtomobil na svetu električen. Hkrati na sektor močno vplivata hitro vključevanje digitalnih tehnologij, kot so umetna inteligenca, programska oprema, naprave za zaznavanje in komunikacijske naprave, ter vse večji pomen digitalnih storitev in povezljivosti. **Evropska avtomobilska industrija se ne sme zgolj prilagajati prehodu na brezemisijška, povezana in vse bolj avtomatizirana vozila, ampak ga mora oblikovati.**

Ob tem prehodu se naša avtomobilska industrija spopada tudi z resnimi izzivi na področju konkurenčnosti. Srečuje se s tveganji v svetovnih dobavnih verigah ter odvisnostjo od uvoza surovin in baterij, še vedno preveliko odvisnostjo od fosilnih goriv, veliko konkurenco za talente, razlikami v stroških pri ključnih vložkih in vse bolj nestabilnimi geopolitičnimi razmerami. Evropska podjetja tvegajo, da bodo zaostala na področju ključnih strateških tehnologij, kot so baterije, programska oprema, informacijsko-razvedrilni sistemi in avtonomna vožnja, pogosto imajo manj neposrednega nadzora nad številnimi surovinami, čezmorski konkurenti pa se pogosto lahko zanašajo na podporo odločnih industrijskih strategij in državno podporo v različnih oblikah.

Evropska avtomobilska industrija je na prelomnici – potrebni so odločni ukrepi, Evropska unija (EU) pa se je zavezala, da bo podprla ta sektor pri njegovem prehodu.

To je namen tega akcijskega načrta, ki temelji na kompasu za konkurenčnost, dogovoru o čisti industriji ter na številnih posvetovanjih, ki so bila opravljena v zadnjih tednih pod vodstvom predsednice Komisije in več članov Komisije ter pri katerih je dejavno sodelovalo več kot 100 organizacij². Določa konkretne ukrepe, ki naj bi pomagali zagotoviti svetovno konkurenčnost evropske avtomobilske industrije in ohraniti močno evropsko proizvodno bazo z **ukrepanjem na petih ključnih področjih**: (1) inovacije in digitalizacija, (2) čista mobilnost, (3) konkurenčnost in odpornost dobavne verige, (4) spretnosti in socialna razsežnost ter (5) enaki konkurenčni pogoji in poslovno okolje.

2. Pet stebrov akcijskega načrta za avtomobilsko industrijo

2.1 Inovacije in digitalizacija

Da bi bila evropska avtomobilska industrija konkurenčna na svetovni ravni, mora nujno ponovno prevzeti vodilni položaj pri prehodu na povezana in avtonomna vozila, ki temeljijo na programski opremi in umetni inteligenci. Programska oprema vse bolj oblikuje izkušnjo v vozilu za voznike in potnike, pri čemer imajo osrednjo vlogo nove aplikacije, kot so avtomatizirana in avtonomna

¹ Statista Market Insights, januar 2025.

² Ta posvetovanja, ki so potekala med 30. januarjem in 20. februarjem, so bila dopolnjena z odprtim javnim posvetovanjem, v okviru katerega je bilo zbranih več kot 1 900 odgovorov.

vožnja, komunikacija in informacijsko-razvedrilni sistemi. Taki elementi hitro postanejo ključne strateške razlikovalne lastnosti, zato morajo proizvajalci vozil (proizvajalci originalne opreme) v zvezi z njimi dosegati najvišje standarde, vendar jim zdaj grozi, da bodo na tem področju zaostali za čezmorskimi konkurenti.

Spodbujanje avtonomne vožnje in krepitev enotnega trga za avtonomna vozila

Tehnologija avtonomne vožnje bo v prihodnje ključni dejavnik konkurenčnosti in bo prispevala precejšen delež dodane vrednosti. Po pričakovanjih bo do leta 2035 na svetovni ravni ustvarila do 400 milijard EUR dodane vrednosti za avtomobilski sektor.

Preskusni poligoni za avtonomno vožnjo

V EU so pogoji za preskušanje na cesti in gospodarske dejavnosti popolnoma avtonomnih vozil manj ugodni kot v ZDA in na Kitajskem. Zato imajo konkurenti v teh jurisdikcijah pomembno prednost.

Da bi Komisija povečala pripravljenost trga in spodbudila komercializacijo avtonomnih vozil, bo sodelovala z državami članicami pri hitri vzpostavitvi vsaj treh **obsežnih čezmejnih preskusnih poligonov, povezanih regulativnih peskovnikov in evropskih koridorjev za avtomatizirano vožnjo**. Vključena bi lahko bila srednje velika mesta, ki so pripravljena prevzeti pionirsko vlogo. Ti preskusni poligoni bodo omogočili pilotno uvedbo avtonomnih vozil v velikem obsegu za prevoz potnikov in blaga. Komisija se tudi zavezuje, da bo nadalje ocenila možnosti za vključitev avtomatiziranih vozil v prometni sistem s komunikacijo med vozili in infrastrukturo.

Na poti k enotnemu trgu za avtonomno vožnjo

Regulativno okolje za povezano in avtonomno mobilnost je zdaj razdrobljeno. Le malo držav članic ima nacionalne prometne predpise, ki dovoljujejo avtonomna vozila na njihovih cestah, kar ovira potencial enotnega trga za avtonomno vožnjo. Sodelovanje med vsemi, ki razvijajo in izdelujejo ta vozila, ter upravljavci cest in infrastrukture je ključno. Da bi se izkoristile koristi notranjega trga ter olajšala hitra uvedba povezane in avtonomne mobilnosti, sta potrebna **bolj usklajen okvir in upravljanje na ravni EU**. Komisija bo sprejela ukrepe za doseg tega cilja.

Prednostna naloga Komisije bo, da dodatno razvije **regulativni okvir za avtonomna vozila**, pri čemer treba najprej **leta 2025 omogočiti odobritev neomejenih serij vozil z avtomatiziranimi parkirnimi sistemi, leta 2026 pa več primerov uporabe** (npr. tovorni promet med vozlišči) za zagotovitev njihove varnosti. Poleg tega bo **pripravila izpopolnjena pravila za boljšo podporo predhodnemu preskušanju ADS** (sistemov za avtomatizirano vožnjo) **in ADAS** (napredni sistemi za pomoč voznikom) **na javnih cestah**. Za preskušanje inovativnih tehnologij ADAS in ADS na javnih cestah v Evropi so običajno potrebna dovoljenja, ki temeljijo na izjemah od nacionalnih pravil, za to pa je potrebnih več odobritev v različnih državah članicah. Komisija bo **na začetku leta 2026 predlagala usklajene postopke za odobritev, da bi olajšala vse preskušanje sistemov ADAS in ADS na odprtih cestah po vsej EU**.

Vodilni ukrepi:

Vzpostavitev obsežnih čezmejnih preskusnih poligonov za avtonomna vozila z začetkom leta 2026.

Spodbujanje regulativnega okvira in povezovanja enotnega trga za evropsko avtonomno vožnjo s: (i) pravili o neomejenih serijah vozil s sistemi za avtomatizirano vožnjo do leta 2026; (ii) usklajenimi pravili za preskušanje sistemov ADAS in ADS na javnih cestah do leta 2026 ter (iii) usklajenimi pravili za uvedbo po vsej EU.

Spodbujanje razvoja evropskega povezanega in avtomatiziranega vozila prihodnosti

Čipi, programska oprema in umetna inteligenca so tri osnovne sestavine povezanega in avtomatiziranega vozila prihodnosti. Čeprav evropski proizvajalci in dobavitelji vozil prispevajo 45 % svetovnih naložb v raziskave in razvoj na področju avtomobilizma, jih na tem področju ogrožajo tehnološka podjetja in nova „digitalna generacija“ akterjev v avtomobilskem sektorju iz držav zunaj Evrope. Da bi se EU izognila novim odvisnostim ter izgubi dodane vrednosti in premestitvi delovnih mest v tujino, **mora vzpostaviti lastne industrijske zmogljivosti za programsko in strojno opremo IT, potrebno za čista, povezana in avtomatizirana vozila.** To vključuje zagotavljanje, da sta taka programska oprema in oprema zasnovani za uporabo podatkov in storitev, ki temeljijo na vesoljski tehnologiji, za navigacijo, zelo natančno določanje položaja, opazovanje Zemlje in varno povezljivost, kot jih zagotavljajo sistemi EU Galileo/EGNOS, Copernicus oziroma kmalu IRIS.

Evropsko zavezništvo za povezana in avtonomna vozila

Za razvoj skupnih gradnikov programske in digitalne strojne opreme je potrebno tesno sodelovanje med evropskimi akterji v okviru pravil EU o konkurenci. Tako bi se lahko zagotovili znatni prihranki virov. Proizvajalci avtomobilov bi lahko pospešili skupni razvoj tehnologij in vire osredotočili na tiste elemente, ki spodbujajo razlikovalno uporabniško izkušnjo.

Komisija bo zato na podlagi pripravljalnega dela, opravljenega v okviru [evropske pobude za vozilo prihodnosti](#) in [partnerstev, povezanih z avtomobilsko industrijo, na podlagi programa Obzorje Evropa](#), zlasti 2Zero, evropskega partnerstva za povezano, kooperativno in avtomatizirano mobilnost ter Skupnega podjetja za čipe, nemudoma začela izvajati **evropsko zavezništvo za povezana in avtonomna vozila**. To bo združilo kritično maso evropskih deležnikov iz avtomobilskega sektorja, vključno z malimi in srednjimi podjetji (MSP), da bi oblikovali razvoj naslednje generacije vozil s poudarkom na skupnih arhitekturnih elementih, skupnih evropskih gradnikih strojne in programske opreme ter njihovi standardizaciji. Zavezništvo bo podlagi skupnega inovacijskega načrta izvajalo naslednje ključne dejavnosti:

- **razvoj programske platforme za programsko določena vozila:** zavezništvo bo razvilo vseevropsko odprto platformo za programsko določena vozila, ki bo temeljila na najsodobnejših gradnikih odprtokodne programske opreme ter vmesnikih, standardih in orodjih;
- **razvoj računalniške arhitekture v vozilu za programsko določena vozila:** za avtonomno vožnjo je potrebna centralizirana napredna računalniška zmogljivost v vozilu. Zavezništvo bo razvilo računalniško platformo, primerno za prihodnost, ki bo prilagodljiva, prožna, energijsko učinkovita in zmožna delovanja v realnem času ter bo vključevala naprednejše procesorje,

vključno s čipi za umetno inteligenco, hkrati pa zagotavljala, da bodo programsko določena vozila še naprej skalabilna in enostavno nadgradljiva;

- **razvoj inovativnih rešitev umetne inteligence za avtomobilsko industrijo:** razvoj sektorskih modelov in algoritmov generativne umetne inteligence, ki omogočajo na primer avtonomno vožnjo, optimizacijo delovanja povezanih vozil v prometni in polnilni infrastrukturi ter učinkovito upravljanje baterij ali napovedno vzdrževanje na podlagi umetne inteligence;
- **vzpostavitev obsežnega porazdeljenega pilotnega objekta v obdobju 2026/2027:** objekt se bo uporabljal kot sodelovalno okolje za industrijo za **programsko določena vozila in umetnointeligentno inženirstvo** ter kot preskusni poligon za inovacije na področju aplikacijskih plasti;
- **pospeševanje prehoda na avtonomno vožnjo:** razvoj in priprava ambicioznega tehnološkega načrta za razvoj skupnih komponent sistemov za avtonomno vožnjo (ADS) (programske in strojne opreme).

Zavezništvo je močan mehanizem za pospešitev čezmejnega sodelovanja evropske industrije na področju inovacij, razvoja in prve industrijske uvedbe tehnologij povezane in avtonomne vožnje. Komisija je pripravljena, da na zahtevo industrije zagotovi smernice za združevanje avtomobilskih podatkov v skladu s konkurenčnim pravom za spodbujanje napredka pri umetni inteligenci v zvezi z avtonomno vožnjo. Komisija bo podprla tudi tekoče tehnično delo držav članic za opredelitev morebitnega kandidata za pomembni projekt skupnega evropskega interesa (**IPCEI**) za **čista, povezana in avtonomna vozila**, hkrati pa bo zagotovila, da je dostopen inovativnim MSP.

Tehnologija baterij naslednje generacije

Čezmorski konkurenti ob veliki državni podpori vlagajo znatne finančne in človeške vire v raziskave in razvoj prihodnje tehnologije baterij. EU se prek partnerstva za baterije (**BATT4EU**) v okviru programa Obzorje Evropa odločno osredotoča na inovacije na področju baterij. Ta osredotočenost je še naprej pomembna. Komisija bo v tesnem sodelovanju s partnerstvi na področju napredne proizvodnje in naprednih materialov podprla **celotno vrednostno verigo baterij naslednje generacije v EU, vključno z recikliranjem**. V okviru celotnega prispevka programa Obzorje Evropa za avtomobilski sektor bo namenski proračun za obdobje 2025–2027 znašal približno 350 milijonov EUR.

Financiranje v okviru programa Obzorje Evropa

Dejavnosti zavezništva in tehnologija baterij naslednje generacije se bodo podpirale s skupnimi javnimi in zasebnimi naložbami v okviru ustreznih partnerstev programa Obzorje Evropa. V okviru programa bo za avtomobilski sektor, vključno z ustreznimi dejavnostmi, ki se financirajo prek Evropskega sveta za inovacije, za obdobje 2025–2027 na voljo 1 milijarda EUR. V prihodnosti bi se lahko namenska partnerstva za posebne dejavnosti združila v posebno skupno podjetje za avtomobilski sektor. To ne posega v sveženj naslednjega predloga večletnega finančnega okvira.

Spodbujanje zasebnih naložb za povečanje obsega inovacij v Evropi

Kot je bilo napovedano v kompasu za konkurenčnost in dogovoru o čisti industriji, bo Komisija sodelovala s skupino EIB in zasebnimi vlagatelji pri uvedbi **naložbenega programa TechEU**, s katerim bo pomagala premostiti vrzel v financiranju za prelomne inovacije, okrepite evropske

industrijske zmogljivosti in razširiti podjetja, ki vlagajo v inovativne tehnologije, v sinergiji z ustreznim portfeljem projektov Evropskega sveta za inovacije. V avtomobilskem sektorju bi lahko program TechEU podpiral proizvajalce originalne opreme, dobavitelje in inovativna tehnološka podjetja pri naložbah v raziskave, razvoj in inovacije za prihodnje strateške tehnologije, digitalizacijo, uporabo umetne inteligence, uvajanje zmogljivosti za napredno proizvodnjo in industrijskih zmogljivosti v dobavni verigi ter nadgradnjo strateških in konkurenčnih tehnologij, vključno z vzpostavitvijo dobavne verige tehnologij baterijskih členov.

Vodilni ukrepi:

Ustanovite evropskega zavezništva za povezana in avtonomna vozila leta 2025.

Podpora raziskavam in inovacijam za povezano in avtomatizirano mobilnost ter razvoj tehnologije baterij naslednje generacije prek programa Obzorje Evropa.

Drugi ukrepi:

Sodelovanje s skupino EIB in zasebnim sektorjem pri uvedbi naložbenega programa TechEU za podjetja v razširitveni fazi, tudi za vzpostavitev dobavne verige tehnologij baterijskih členov.

Kibernetska varnost

Komponente strojne in programske opreme za povezana in avtomatizirana vozila imajo pomembne varnostne posledice. Komisija **bo na podlagi tekoče ocene tveganja za kibernetsko varnost povezanih vozil v skladu z direktivo NIS 2 sprejela konkretne ukrepe**, po potrebi tudi v zvezi z regulativnim okvirom za motorna vozila, ter bo preučila načine za vzpostavitev evropske industrijske vrednostne verige za kritične sestavne dele. Vzporedno s tem bo v skladu s strategijo EU za gospodarsko varnost in v dialogu z mednarodnimi partnerji, zlasti s skupino G7, razvila skupno razumevanje tveganja za kibernetsko varnost in morebitne blažilne ukrepe, povezane s povezanimi vozili. To je pomembno za preprečitev nadaljnje razdrobljenosti svetovnega trga. Razvila bo tudi standarde gospodarske varnosti za obravnavanje tveganj v dobavni verigi, kot so prevelika odvisnost, uporaba kot orožje, presežna zmogljivost, tehnološka tveganja, kibernetska varnost ali varnostna tveganja.

Drugi ukrepi:

Nadaljevanje prizadevanj za zadostno kibernetsko varnost brez sočasnega oviranja inovacij in komercializacije.

Razvoj standardov gospodarske varnosti.

Dostop do podatkov, funkcij in virov vozila

Povezana in digitalna vozila bodo s podatki vozil ustvarila znatne nove tokove prihodkov in ekonomsko vrednost. Ta možnost se v določenem obsegu že izkorišča z aktom o podatkih, ki zagotavlja dostop do podatkov iz povezanih naprav, kot so vozila na, zahtevo uporabnika, in z direktivo o energiji iz obnovljivih virov, ki zagotavlja dostop do podatkov, povezanih z baterijami.

Vendar so zaradi številnih posebnosti povezanih motornih vozil in njihovega potenciala za odpiranje novih poslovnih priložnosti, vključno z dvosmernim in pametnim polnjenjem, potrebni dopolnilni ukrepi. Komisija bo zato **sprejela ustrezne ukrepe**, da bo lahko **celotni** avtomobilski ekosistem **užival koristi podatkov iz povezanih vozil**, zlasti z uporabo akta o podatkih in **smernic o podatkih v vozilu**, ki bodo objavljene na začetku uporabe akta o podatkih. Po oceni

učinkov akta o podatkih bo preučila nadaljnje ukrepe, vključno z zakonodajnim predlogom o dostopu do podatkov v vozilu in možnostjo vzpostavitve evropske platforme za avtomobilske podatke. V okviru tega bo upoštevala tudi vidike kibernetске varnosti, med drugim za oddaljeni dostop do podatkov.

Komisija ocenjuje tudi, ali je obstoječi **okvir EU za konkurencu v zvezi z vertikalnimi sporazumi na avtomobilskih** prodajnih trgih (uredba o skupinskih izjemah za motorna vozila) še vedno primeren za namen, med drugim ob upoštevanju digitalizacije.

Vodilni ukrepi:

Ustrezni ukrepi za dostop do podatkov, funkcij in virov vozila, vključno s smernicami o aktu o podatkih in po potrebi zakonodajnim predlogom o dostopu do podatkov vozila.

Pregled uredbe o skupinskih izjemah za motorna vozila in dopolnilnih smernic.

2.2 Čista mobilnost

Cestni promet še vedno prispeva približno četrtno vseh emisij toplogrednih plinov v EU. Da bi Evropa izpolnila svoj cilj in postala podnebno nevtralna do leta 2050, je treba emisije iz prometa do takrat zmanjšati za 90 %. Za zagotovitev nadaljnjega poslovnega uspeha je ključno tudi, da evropski proizvajalci originalne opreme, ki že veliko vlagajo v brezemisijske tehnologije, ponovno prevzamejo vodilni položaj na področju tehnologije in izdelkov v zvezi z brezemisijskimi vozili. Takšna vozila že zdaj predstavljajo znaten delež svetovne prodaje in bodo sčasoma postala prevladujoči tržni segment. Močan domači trg, podprt z ustrezno infrastrukturo na vseh ozemljih, je ključni omogočiteljni dejavnik za to.

Emisijski standardi

Prehod na čisto cestno mobilnost podpirajo standardi emisij CO₂ za nove avtomobile in kombinirana vozila ter nova težka vozila, ki določajo čedalje višje cilje za zmanjšanje emisij za proizvajalce. Ti standardi zagotavljajo dolgoročno gotovost in predvidljivost za vlagatelje vzdolž vrednostne verige, hkrati pa omogočajo dovolj časa za pravičen prehod. Zdaj je na evropskih cestah skoraj 6 milijonov brezemisijskih vozil, to število pa je še vedno treba znatno povečati, da bi dosegli cilje za leti 2035 in 2040.

Povpraševanje po akumulatorskih električnih vozilih je bilo v zadnjem času manjše od pričakovanega. Prodaja akumulatorskih električnih vozil v EU se je med letoma 2019 in 2023 povečala šestkratno, med letoma 2023 in 2024 pa se je nekoliko zmanjšala, in sicer za 5,6 %, pri čemer so se tržni deleži zmanjšali s 14,6 % na 13,6 %, pojavile pa so se tudi zamude pri uvajanju cenovno dostopnih modelov električnih vozil na trg.

Čeprav so podatki za januar 2025 pokazali, da je delež prodaje akumulatorskih električnih vozil znašal 15 % v primerjavi z 10,9 % januarja 2024, še vedno obstaja tveganje, da bodo cilji za emisije osebnih vozil za leto 2025 privedli do znatnih kazni. Komisija bo zato **hitro uvedla dodatne prožnosti s ciljno usmerjeno spremembo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila**. Če bo sprememba sprejeta, se bo v skladu z njo skladnost ocenila za leta 2025, 2026 in 2027 skupaj, da bodo lahko proizvajalci avtomobilov **prekoračitev cilja v enem ali dveh od teh let izravnali z nadstandardno uspešnostjo v drugem letu oziroma letih**. To bo prispevalo k zaščiti zmogljivosti industrije za naložbe, splošne ambicije ciljev za leto 2025 pa se bodo ohranile. Komisija poziva sozakonodajalca, naj nemudoma dosežeta dogovor

o tej spremembi, saj bi to sektorju zagotovilo gotovost. Kot je navedeno v političnih usmeritvah Komisije, uredba o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila zagotavlja predvidljivost za vlagatelje in proizvajalce. Evropska komisija bo pospešila delo za pripravo predvidenega pregleda navedene uredbe. Ta bo temeljil na analizi na podlagi dejstev, pri čemer se bodo upoštevali vsi ustrezni tehnološki dosežki ter pomen ekonomsko izvedljivega in socialno pravičnega prehoda na brezemisijsko mobilnost.

Vodilni ukrepi:

Predlog za spremembo standardov emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila, da bo v obdobju 2025–2027 mogoče izravnati prekoračitev cilja v enem ali dveh letih z nadstandardno uspešnostjo v drugem letu oziroma letih.

Pospešitev priprav za predvideni pregled zadevne uredbe.

Spodbujanje povpraševanja po brezemisijskih vozilih

Podpora uporabnikom z nižjimi dohodki prek shem socialnega zakupa

Sheme socialnega zakupa lahko podpirajo cenovno dostopno čisto mobilnost za manj privilegirane potrošnike, hkrati pa neposredno spodbujajo prodajo brezemisijskih vozil. Komisija bo **v prvem četrtnem letu 2025 sprejela priporočilo o mobilnostni revščini, s katerim bo države članice spodbujala k sprejemanju shem socialnega zakupa** za nova in rabljena brezemisijska vozila, **usmerjenih v ranljive uporabnike prevoza**, v okviru izvajanja njihovih nacionalnih načrtov **na podlagi Socialnega sklada za podnebje**. Socialni zakup (in zlasti sheme za najem ali zakup brezemisijskih vozil, usmerjene v ranljive skupine) je zajet tudi v **smernicah o socialnih načrtih za podnebje**, ki jih Komisija sprejme na isti dan kot to sporočilo.

Pospeševanje uporabe brezemisijskih vozil v voznih parkih podjetij

Vozni parki podjetij so pomemben del evropskega trga vozil. Vozila, ki jih kupijo podjetja, zdaj predstavljajo približno 60 % registracij avtomobilov v EU. Pospeševanje uporabe brezemisijskih vozil v voznih parkih podjetij bo koristilo evropski avtomobilski industriji in dodatno zmanjšalo emisije iz prometa. Za zagotovitev ustrezne uporabe brezemisijskih vozil v voznih parkih podjetij je ključno, da se odpravijo izkrivljajoče subvencije za vozila na fosilna goriva.

Komisija je začela delo v zvezi z **zakonodajnim predlogom za razogljičenje voznih parkov podjetij**, da bi določila ukrepe za podporo uporabi brezemisijskih vozil med podjetniškimi kupci brez nepotrebnega obremenjevanja MSP in ob upoštevanju meril, med drugim glede trajnostnosti in odpornosti. Da bi čim prej dosegli zagon, je skupaj s tem akcijskim načrtom objavila **sporočilo o razogljičenju voznih parkov podjetij**, v katerem so opisani ukrepi, ki jih lahko nacionalni, regionalni in občinski organi že sprejmejo za pospešitev uporabe brezemisijskih vozil.

Pomembno vlogo pri pospeševanju deleža brezemisijskih težkih tovornih vozil imajo pošiljatelji. Komisija bo v okviru dela v zvezi z voznimi parki podjetij preučila tudi ukrepe za pospešitev uporabe evropskih brezemisijskih tovornjakov.

Pospeševanje uporabe brezemisijskih težkih vozil

Komisija bo v prihodnjih mesecih sprejela **ciljno usmerjeno spremembo direktive o evrovinjeti, da bi podaljšala rok po 31. decembru 2025** in brezemisijska težka vozila v celoti oprostila plačila cestnih pristojbin.

Konkurenčnost ter naložbe v brezemisijske tovornjake in razogljichenje cestnega prometa je mogoče dodatno spodbuditi s hitrim zaključkom medinstitucionalnih pogajanj ter sprejetjem predlagane revizije direktive o težah in merah. S tem bi se **zagotovila enakovrednost koristnega tovora z dizelskimi vozili**. Poleg tega je predlaganih več ukrepov³ za spodbujanje naložb v učinkovite priklopnike z **ugodnimi razlikami v cestninah**.

Nazadnje, k razogljichenju voznega parka lahko stroškovno učinkovito prispeva naknadno opremljanje konvencionalnih težkih vozil, zlasti avtobusov, z električnim pogonskim sistemom. Komisija bo podprla **pripravo pravilnika v okviru UN/ECE**, s katerim se bo uskladila homologacija takšnih naknadno opremljenih vozil na svetovni ravni.

Komisija preučuje tudi ukrepe za podporo uporabi **čistih avtobusov, izdelanih v Evropi**, vključno s podporo za preoblikovanje voznega parka in skladišč ter boljšim združevanjem povpraševanja ali pravili o amortizaciji za lokalne občine.

Boljše usklajevanje sistemov spodbud držav članic za nakupe potrošnikov

Pri nakupu novega avtomobila je njegova cena običajno eden od glavnih dejavnikov, ki jih upoštevajo stranke. Države članice uporabljajo različne pristope za spodbujanje uporabe brezemisijskih vozil, tudi tiste s podobnimi stopnjami zrelosti trga za čisto mobilnost. Te spodbude se pogosto spreminjajo, kar zmanjšuje gotovost za potrošnike, podjetja in vlagatelje. V zvezi z učinkovitostjo takih shem so bila doslej pridobljena pomembna spoznanja, na podlagi katerih je mogoče optimizirati njihovo zasnovano ter podpreti bolj okoljsko trajnostno in strateško odporno evropsko proizvodnjo. Potreben je bolj usklajen pristop na evropski ravni. Komisija bo nemudoma začela sodelovati z **državami članicami**, da bi si izmenjali dobre prakse in pridobljena spoznanja o **shemah spodbud** za potrošnike. V okviru tega dela bo opredeljen nabor orodij z možnostmi za sheme spodbud, ki so zasnovane tako, da so ekonomsko učinkovite in fiskalno vzdržne, ter prilagojene zrelosti zadevnih trgov, poleg tega pa se bodo preučile možnosti za morebitne sheme spodbud na ravni EU. Te razprave se bodo upoštevale v **priporočilu Komisije**, v katerem bodo opredeljeni tudi viri financiranja EU, s katerimi lahko države članice podprejo take spodbude.

Vodilni ukrepi:

Priporočilo o mobilnosti revščini (prvo četrletje 2025), vključno s shemami socialnega zakupa.

Sporočilo (prvo četrletje 2025) in zakonodajna pobuda za razogljichenje voznih parkov podjetij (konec leta 2025).

Drugi ukrepi:

Ciljno usmerjena sprememba direktive o evrovinjeti za podaljšanje roka za popolno oprostitev plačila cestnih pristojbin za brezemisijska težka vozila (drugo četrletje 2025).

Dokončanje medinstitucionalnih pogajanj za revizijo direktive o težah in merah.

³ Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES, Direktive Sveta 1999/37/ES in Direktive (EU) 2019/520 glede emisijskega razreda CO₂ za težka vozila s priklopniki, COM(2023) 189 final.

Pospešitev uvajanja polnilne infrastrukture

Razpoložljivost električne polnilne infrastrukture in oskrbovalne infrastrukture za vodik je eden od osnovnih pogojev za uporabo brezemisijevih vozil, zato so za konkurenčnost evropskega avtomobilskega sektorja ključne tudi naložbe v infrastrukturo. Vendar polnilna infrastruktura ni enako razvita v vseh državah članicah in njihovih regijah. To je treba spremeniti.

Izvajanje veljavne zakonodaje

Komisija bo prek instrumenta za tehnično podporo **dala na voljo ciljno usmerjeno tehnično pomoč državam članicam** za izvajanje ukrepov, predvidenih v uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva in direktivi o energetske učinkovitosti stavb.

Instrument za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva (AFIF) se je izkazal za učinkovit in uspešen instrument za podporo uvajanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture za vodik. V okviru instrumenta bo v letih 2025 in 2026 že zagotovljenih 570 milijonov EUR za projekte za uvedbo infrastrukture za alternativna goriva s posebnim poudarkom na težkih vozilih.

Komisija bo v **naložbenem načrtu za trajnostni promet**, ki bo sprejet leta 2025, predložila dodatne predloge ukrepov za odpravo ovir za povečanje financiranja polnilne infrastrukture.

Dostop do omrežja

Zamude pri priključitvi na omrežje so pogosto pomembno ozko grlo, ki ovira vzpostavitev polnilne infrastrukture, zlasti večjih javnih polnilnih parkov in polnilnikov visoke moči, potrebnih za težka vozila. V okviru akcijskega načrta EU za omrežja, svežnja za omrežja in akcijskega načrta za elektrifikacijo, napovedanega za prvo četrtletje 2026, se že izvaja ali pa je načrtovanih več prednostnih ukrepov v zvezi z dostopom do omrežja (vključno z zagotavljanjem večje preglednosti glede zmogljivosti gostovanja v omrežju in podpiranjem upravljavcev omrežij pri predvidevanju odjema za polnjenje).

Komisija bo **kmalu izdala smernice in priporočila za države članice o skrajšanju čakalne dobe za priključitev polnilnih mest na omrežja in njihovi prednostni obravnavi**, pri čemer se bo oprla na dobre prakse držav članic. Poleg tega priporoča, da **države članice v okviru postopkov izdaje dovoljenj predpostavijo, da so polnilne postaje, njihova priključitev na omrežje, povezana omrežje samo in sredstva za shranjevanje v prevladujočem javnem interesu**. Komisija bo ocenila, ali bi morala ta predpostavka postati obvezna. Države članice bi morale prednostno obravnavati projekte, ki koristijo prehodu na čisto energijo in učinkovitosti elektroenergetskega sistema, vključno s polnilnimi mesti.

Komisija bo **do poletja 2025 izdala vodilna načela, v katerih bodo opredeljeni pogoji, pod katerimi bi bilo treba odobriti predhodne naložbe v projekte na področju omrežij**. Tako bo mogoče pri načrtovanju omrežja predvideti prihodnje potrebe polnilne infrastrukture.

Države članice že lahko načrtujejo namenska območja za omrežja, povezana s projekti na področju energije iz obnovljivih virov, v skladu z direktivo o energiji iz obnovljivih virov, ki omogoča hitrejšo postopke izdaje dovoljenj in načrtovanja. Glede na to ozadje **bi morale države članice omrežja, povezana z območji, ki so pomembna za pobudo za evropske čiste prometne**

koridorje, obravnavati kot območja pospeševana, podobna tistim za infrastrukturo, povezano z načrti za obnovljive vire energije. Komisija bo v zvezi s tem izdala dodatna priporočila.

Polnilna infrastruktura za gospodarska vozila

Ključno področje ukrepanja je polnilna infrastruktura za težka vozila v skladiščih in vzdolž ključnih avtocestnih koridorjev. Z naložbami v infrastrukturo se bo pospešila uporaba čistih težkih vozil tudi med uporabniki tovornega prometa.

Komisija bo sodelovala z državami članicami pri **pobudi za evropski čisti prometni koridor**, v okviru katere se bo pospešila vzpostavitev polnilnih vozlišč za težka vozila kot kritične infrastrukture vzdolž ključnih logističnih koridorjev v omrežju TEN-T, tudi v povezanih urbanih vozliščih in njihovih multimodalnih tovornih terminalih. Ta pobuda bo izvedena v okviru orodja za usklajevanje konkurenčnosti, ki je bilo predstavljeno v kompasu za konkurenčnost⁴, osredotočena pa bo na racionalizacijo izdaje dovoljenj, uporabo financiranja za zmanjšanje tveganja naložb in povezovanje z določbami za specifična prednostna območja za omrežja v skladu z direktivo o energiji iz obnovljivih virov. Cilj je doseči prvi učinek leta 2025. Komisija bo proučila tudi načine, kako **pospešiti izdajo dovoljenj, ki niso povezana z omrežjem**, za polnilne postaje za težka vozila, na primer s spremembo predpisov o določanju območij, da bi se izrecno podprlo polnjenje težkih vozil vzdolž koridorjev TEN-T. Pomembno je tudi, da se opredeli ustrezna vrsta podpore upravljavcem skladišč in javnih polnilnih mest za namestitvev lokalnih sredstev za shranjevanje električne energije, kot je financiranje ali tehnična pomoč.

Pametno in dvosmerno polnjenje

Z uvajanjem obnovljivih virov energije in večjo elektrifikacijo končnih uporab se bodo potrebe po prožnosti znatno povečale. Pametno in dvosmerno polnjenje lahko pomaga zmanjšati obremenitev omrežja in podpre učinkovito vključevanje električnih vozil v elektroenergetski sistem, hkrati pa lahko uporabnikom vozil zagotovi prihranke pri stroških energije.

Države članice bi zato morale vzpostaviti ugoden okvir za pametno in dvosmerno polnjenje. Direktiva o zasnovi trga električne energije državam članicam že zagotavlja nabor orodij za podporo pametnemu in dvosmernemu polnjenju. Države članice bi morale zagotoviti, da operaterji distribucijskih sistemov ponujajo pravične omrežnine, in se izogibati dvojnemu obdavčevanju shranjene energije, tudi v baterijah za električna vozila. Na splošno lahko z ustrezno obdavčitvijo električne energije zagotovijo poslovno upravičenost za dvosmerno polnjenje. **Komisija bo olajšala izmenjavo dobrih praks med državami članicami in pripravila nov omrežni kodeks za prilagajanje odjema (prvo četrletje 2026)**, s čimer bo zagotovila polno udeležbo različnih storitev prožnosti na trgu, vključno z dvosmernim polnjenjem.

Komisija bo poleg tega ocenila potrebe po pripravljenosti električnih vozil za pametno in dvosmerno polnjenje v povezavi s homologacijo. Začela bo izvajati regulativni peskovnik za pilotne projekte na področju tehnologije vozilo-omrežje (V2G), da bi obravnavala regulativne, tehnične in tržne izzive pred uvedbo v velikem obsegu.

⁴ Orodje za usklajevanje konkurenčnosti se bo uporabljalo za usklajevanje naložb in politik na področju konkurenčnosti na ravni EU in nacionalni ravni ter načrtovanje pilotnih primerov za čezmejne projekte na izbranih ključnih področjih z jasno dodano vrednostjo za konkurenčnost Evrope.

Vodilni ukrepi:

Pobuda za evropski čisti prometni koridor (tretje četrletje 2025).

Zagotovitev 570 milijonov EUR v okviru instrumenta za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v letih 2025 in 2026.

Smernice in priporočilo Komisije o skrajšanju postopkov priključitve na omrežje in prednostnem obravnavanju priključitve na omrežje.

Vodilna načela v zvezi s predhodnimi naložbami v omrežja (drugo četrletje 2025).

Drugi ukrepi:

Podpiranje držav članic pri izvajanju uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva in direktive o energetske učinkovitosti stavb v okviru Instrumenta za tehnično podporo.

Podpiranje držav članic pri vzpostavljanju ugodnih okvirov za pametno/dvosmerno polnjenje in olajšanje izmenjave dobrih praks.

Mobilizacija zasebnega financiranja

Kot je bilo napovedano v dogovoru o čisti industriji, bo v okviru programa **InvestEU** mobiliziranih približno 50 milijard EUR dodatnih naložb za podporo ključnim politikam EU, pri čemer bo imela pomembno vlogo skupina EIB. To bi lahko vključevalo nadaljnjo podporo čisti tehnologiji in čisti mobilnosti, tudi v korist avtomobilske industrije vzdolž celotne vrednostne verige, da bi se podprlo povečanje obsega potrebnih obsežnih naložb ali okrepila upravičenost zanje.

Krepitev zaupanja potrošnikov

Komisija bo po oceni, ki bo objavljena v prvi polovici leta 2025, leta 2026 pregledala **direktivo o označevanju vozil**, da bi podprla potrošnike pri sprejemanju trajnostnih odločitev in prispevala k cilju povečanja uvajanja brezemisijских vozil. To je mogoče doseči npr. z vključitvijo **informacij o vsebnosti ogljika v ključnih materialih, uporabljenih v vozilu**.

Opozoriti je treba, da v nekaterih državah 75–90 % potrošnikov kupuje samo rabljena vozila. Kar zadeva rabljena brezemisijška vozila, potrošnike skrbita **staranje baterije in popravljivost**. **Da bi Komisija okrepila zaupanje potrošnikov v akumulatorska električna vozila, bo ocenila širše vprašanje popravljivosti baterij in sprejela regulativne ukrepe**, da zagotovi dostop do informacij o staranju baterije v potnem listu baterije ter do informacij o popravilu in vzdrževanju baterije.

Krepitev uporabnosti polnilne infrastrukture

Pomembno je, da lahko potrošniki pregledno primerjajo cene polnjenja in imajo na voljo popolne informacije o razpoložljivi infrastrukturi. To je lahko še vedno težko, cene polnjenja na posameznih polnilnih mestih pa so lahko precej različne. Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva že določa, da si morajo upravljavci polnilnih mest brezplačno izmenjevati vse ustrezne podatke. **Komisija bo v okviru pregleda navedene uredbe leta 2026 preučila možnosti za nadaljnjo krepitev preglednosti cen na javnih polnilnih mestih**, pri čemer bo upoštevala ustrezni razvoj trga.

Vodilni ukrepi:

Regulativni ukrep za zagotovitev dostopa do informacij o staranju baterije v potnem listu baterije do tretjega četrletja 2026.

Regulativni ukrep za zagotovitev dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju baterije v tretjem četrletju 2025.

Pregled uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva, da se ocenijo možnosti za nadaljnjo krepitev preglednosti cen na javnih polnilnih mestih leta 2026.

Drugi ukrepi:

Pregled direktive o označevanju vozil leta 2026 za izboljšanje obveščanja potrošnikov.

2.3 Konkurenčnost in odpornost dobavne verige

Evropska avtomobilska industrija bi lahko zaradi svoje omejene konkurenčnosti na področju tehnologije brezemisijских vozil in proizvodnih zmogljivosti ter precejšnjih razlik v stroških pri kritičnih sestavnih delih, zlasti baterijah, izgubila precejšnje tržne deleže. Baterije, ki prispevajo 30–40 % dodane vrednosti tipičnega električnega osebne avtomobila, so ključno področje za prihodnje zaposlovanje in ustvarjanje vrednosti. Evropa potrebuje stroškovno konkurenčno domačo proizvodnjo in dobavno verigo členov, tudi zato, da bi se pripravila na pretrese in krize na strani ponudbe ter zaščitila gospodarsko suverenost. To bi zajemalo velik del dobave baterijskih členov in evropske dodane vrednosti vzdolž dobavne verige, vključno s proizvodnimi zmogljivostmi EU za anodne aktivne materiale, katodne aktivne materiale in njihove prekursorje ter druge ustrezne sestavne dele baterij. Za to so potrebne tudi naložbe evropskih akterjev v dejavnosti pridobivanja in rafiniranja materialnih snovi za baterije v Evropi ali v tujini. Cilj je do leta 2030 doseči več kot 50-odstotno evropsko dodano vrednost vzdolž vrednostne verige.

Proizvodnja baterij – sveženj za spodbujanje baterij (Battery Booster)

Ta akcijski načrt vključuje sveženj za spodbujanje baterij, s katerim naj bi dosegli kratkoročno stroškovno konkurenčnost doma proizvedenih členov in sestavnih delov. Pomemben sestavni del svežnja je financiranje. Komisija je že napovedala, da bodo v okviru **sklada za inovacije** za proizvodnjo baterij za električna vozila namenjene 3 milijarde EUR. Prvi razpis za 1 milijardo EUR je bil objavljen 3. decembra 2024. Sektor je upravičen tudi do dodatka v okviru programa InvestEU v vrednosti 200 milijonov EUR iz sklada za inovacije. To bo omogočilo dodatne dejavnosti tvegane dolga skupine EIB v obdobju 2025–2027, s čimer bo prispevalo k reševanju izzivov pri financiranju in podprlo inovativne projekte vzdolž evropske vrednostne verige proizvodnje baterij. Komisija bo v naslednjih dveh letih z mobilizacijo sredstev iz sklada za inovacije zagotovila 1,8 milijarde EUR za podporo podjetjem, ki proizvajajo baterije v EU. V zvezi s tem bo preučila možnosti za financiranje povečanja obsega evropskih proizvodnih linij.

Komisija bo preučila **neposredno podporo EU za proizvodnjo za podjetja, ki proizvajajo baterije v EU**. Podpora EU bi se lahko združila z državno pomočjo. V zvezi s tem Komisija pripravlja nov okvir za državno pomoč v okviru dogovora o čisti industriji, s katerim bo poenostavila pravila o državni pomoči, zlasti za zagotovitev zadostne proizvodne zmogljivosti za opremo za čisto tehnologijo v Evropi, vključno z baterijami in njihovimi ključnimi sestavnimi deli. Zdaj se posvetuje z državami članicami in deležniki o osnutku tega okvira.

Za večjo evropsko dodano vrednost **bi lahko bila podpora na voljo čezmorskim akterjem, s katerimi evropska podjetja sklenejo partnerstva**, ki zagotavljajo izmenjavo spretnosti,

strokovnega znanja, tehničnega strokovnega znanja in tehnologije ter zadostno dodano vrednost za EU.

Pri vzpostavljanju takšnih instrumentov financiranja za EU in države članice se bodo upoštevala necenovna merila, kot so zahteve glede odpornosti.

V prihodnji zakonodaji, vključno z aktom o pospeševanju razogljčenja industrije ter aktom o krožnem gospodarstvu, se bodo v skladu z mednarodnimi pravnimi zavezami Unije obravnavale **zahteve glede evropske vsebine baterijskih členov in sestavnih delov v električnih vozilih, ki se prodajajo v EU**. Te zahteve bodo odražale pričakovano krivuljo postopnega povečevanja domače proizvodne zmogljivosti.

Novi okvir za državno pomoč bo državam članicam zagotovil možnosti za nadaljnje spodbujanje zasebnih vlagateljev z zmanjševanjem tveganja naložb v portfelje projektov. Države članice lahko uvedejo tudi davčne spodbude v obliki pospešene amortizacije, vključno s takojšnjim priznavanjem stroškov za odhodke, za nakup opreme za čisto tehnologijo, potrebne za prehod na podnebno nevtravno gospodarstvo.

Komisija bo preučila dodatne praktične načine za podporo evropski proizvodnji baterij v kritični fazi širitve, med drugim z zagotavljanjem smernic na zahtevo o možnostih za tesnejše sodelovanje med akterji v industriji baterij v skladu s pravili EU o konkurenci. Ocenila bo, kako in koliko bi lahko ukrepi za standardizacijo, zlasti v zvezi z zasnovo baterij, koristili evropskemu ekosistemu baterij pri doseganju ekonomije obsega. Poleg tega bo čim prej zagotovila jasnost glede preproste metode izračuna ogljičnega odtisa baterij.

Surovine za baterije in rafiniranje

Evropski akterji v avtomobilskem sektorju potrebujejo zanesljiv in varen dostop do poceni surovin in rafiniranih materialov. Hkrati je treba dodano vrednost teh dejavnosti lokalizirati v Evropi.

Komisija bo marca 2025 z aktom o kritičnih surovinah predstavila seznam strateških projektov, ki zajemajo predvsem proizvodnjo surovin za baterije v vseh fazah vrednostne verige. Takšni projekti bodo upravičeni do racionaliziranih postopkov izdaje dovoljenj, olajšana bosta dostop do financiranja in sklepanje sporazumov o odjemu. Hkrati Komisija podpira skupne naložbe vzdolž vrednostne verige kritičnih surovin prek 14 strateških partnerstev na področju surovin, sklenjenih z državami, kot sta Čile in Demokratična republika Kongo⁵. Komisija bo leta 2025 objavila prve razpise v okviru platforme za združevanje ponudbe in povpraševanja po nekaterih kritičnih surovinah. S tem se bosta povečali razpoložljivost kritičnih surovin in preglednost trga.

Vendar je treba storiti še več. Komisija je v dogovoru o čisti industriji napovedala, da bo leta 2026 ustanovila center za kritične surovine, ki bo združeval ponudbo in povpraševanje. Poleg tega je Evropska komisija pripravljena olajšati **skupne naložbe zasebnega sektorja v zgornji del vrednostne verige**, da bi lahko sodelujoči akterji v avtomobilskem sektorju izkoristili cenejšo dobavo materialov s precej manjšim tveganjem.

Vlogo za racionalizirane postopke izdaje dovoljenj za surovine za baterije in projekte rafiniranja bi bilo treba razširiti, tako da bo poleg že opredeljenih strateških projektov na voljo

⁵ Na primer, EU in Kanada sta v okviru strateškega partnerstva vzdolž dobavne verige baterij zagotovile naložbe, ki se vzajemno krepijo, v vrednosti približno 10 milijard EUR.

tudi za druge. Komisija zato države članice in regionalne organe spodbuja k uporabi racionaliziranih postopkov za vse domače projekte v dobavni verigi surovin za baterije.

Komisija bo preučila, koliko bi lahko koristila dodatna podpora domačim podjetjem za rafiniranje in predelavo materialov za baterije (npr. nižje v verigi od litijevega karbonata). Prizadevala si bo javne finančne institucije spodbuditi k zagotavljanju jamstev ter zmanjšanju tveganja pri sporazumih o odjemu in drugih dolgoročnih pogodbah vzdolž dobavne verige materialov za baterije.

Spodbujanje krožnosti avtomobilske dobavne verige

Prehod na krožno gospodarstvo je ključen za zmanjšanje odvisnosti od surovin ter povečanje strateške avtonomije in odpornosti avtomobilske dobavne verige, vključno z evropskim ekosistemom baterij. Uredba o baterijah zagotavlja okvir za to. Okrepiti pa je treba poslovno upravičenost za celovito vrednostno verigo recikliranja v Evropi. Potrebne so znatne naložbe v zmogljivosti za recikliranje pred obdelavo in po njej, razviti je treba naprednejše tehnologije recikliranja ter zagotoviti razpoložljivost surovin za recikliranje (tj. odpadnih baterij in visokokakovostnih kovinskih odpadkov). V ta namen bo Komisija **preučila podporo pri financiranju za obrate za recikliranje izrabljenih vozil in baterij**.

Komisija bo preučila nadaljnje ukrepe za okrepitev sodelovanja industrije pri recikliranju surovin v skladu s pravili EU o konkurenci. V ta namen bo kmalu začela postopek za ugotavljanje dejstev, da bi zbrala prispevke udeležencev na trgu.

Da bi Komisija zaščitila okolje pred nevarnimi odpadki, skupaj s tem akcijskim načrtom sprejme odločbo v skladu z okvirno direktivo o odpadkih, v kateri je pojasnjeno, da se črna masa, ki postane odpadek, razvrsti kot nevarni odpadek. S tem bo zagotovila **boljši nadzor nad pošiljkami črne mase in zlasti prepoved njenega izvoza v države, ki niso članice OECD**. Večji dostop do črne mase baterij bo spodbudil tudi recikliranje baterij. Preučeni bodo dodatni ukrepi za olajšanje pošiljk znotraj EU in uvedbo nadaljnjih omejitev izvoza.

Nazadnje, s hitrim dokončanjem **postopka soodločanja o uredbi o izrabljenih vozilih se bo** spodbudila krožnost v avtomobilski industriji ter izboljšala razpoložljivost sekundarnih materialov in cenovno dostopnih rabljenih nadomestnih delov.

Spodbujanje evropske proizvodnje sestavnih delov

Za povečanje evropske proizvodnje ključnih sestavnih delov vozil bo vsaka javna podpora v korist avtomobilski industriji pogojena z merili glede odpornosti in trajnostnosti, ki bodo predlagana v četrtem četrtletju 2025 na podlagi akta o pospeševanju razogljičenja industrije. Komisija bo ocenila še, ali bi se taka merila lahko uporabljala tudi pri zasebnih naročilih. Tak pristop je bistven tudi glede na vse večje povpraševanje po sestavnih delih vozil v obrambnem sektorju, v katerem je stabilna in zanesljiva oskrba s kritičnimi deli bistvena. S povečanjem evropske proizvodnje sestavnih delov vozil bi se morale zmanjšati tudi tveganje morebitnih varnostnih ranljivosti in zagotovila celovitost kritičnih sistemov. Zaradi gospodarske varnosti bo to pomembno tudi za sestavne dele električnih pogonskih sistemov ter druge ključne sestavne dele za povezana in avtomatizirana vozila.

Vodilni ukrepi:

Celovit sveženj za spodbujanje baterij: podpora za proizvodnjo baterij v okviru sklada za inovacije, preučitev neposredne podpore EU za proizvodnjo za podjetja, ki proizvajajo baterije v EU, po možnosti v kombinaciji z državno pomočjo, necenovnimi merili in zahtevami glede evropske vsebine v skladu z mednarodnimi pravnimi zavezami Unije.

Olajševanje skupnih naložb zasebnega sektorja v zgornji del vrednostne verige.

Drugi ukrepi:

Hitro dokončanje soodločanja o uredbi o izrabljenih vozilih.

Preučitev podpore pri financiranju za obrate za recikliranje izrabljenih vozil in baterij.

Nadaljnja podpora za povečanje recikliranja.

Merila glede odpornosti in trajnostnosti za ključne sestavne dele vozil.

2.4 Spretnosti in socialna razsežnost

Nedavne spremembe proizvodnje in povpraševanja v svetovnem gospodarstvu, gospodarski šoki ter geopolitična tveganja in negotovosti so močno vplivali na zaposlovanje v avtomobilskem sektorju EU. V prihodnjih letih se pričakujejo dodatne izgube delovnih mest. Poleg tega veliko skrbi povzročajo pomanjkanje spretnosti ter neskladje med ponudbo spretnosti in povpraševanjem po njih v avtomobilski industriji, staranje delovne sile in nujna potreba po usposabljanju in privabljanju novih profilov delavcev z ustreznimi spretnostmi. Socialni partnerji imajo osrednjo vlogo pri predvidevanju in obvladovanju sprememb, zaposlitvene in socialne posledice izzivov, s katerimi se spopada avtomobilski sektor, pa se lahko rešujejo s kolektivnimi pogodbami.

Trenutno je na ravni EU več pobud, s katerimi se lahko obravnavajo ta vprašanja, zlasti financiranje iz Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) in Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji (ESPG). Pobude za razvoj spretnosti, kot sta Pakt za spretnosti ter Zveza za znanja in spretnosti v avtomobilski industriji, delavce pripravljajo na sedanje globoke prehode. Vendar je treba storiti še več.

Komisija bo ustanovila **evropski observatorij za pravični prehod**, ki bo pripravil in primerjal ustrezne podatke, vključno z napovedovanjem trendov zaposlovanja v celotni evropski avtomobilski vrednostni verigi ter na sektorski in regionalni ravni. S temi podatki, združenimi s podatki o demografski strukturi delovne sile, bo mogoče opredeliti pričakovana prihodnja „žarišča“ izgub zaposlitve presežnih delavcev in podpreti v prihodnost usmerjene ukrepe za njihovo obravnavanje.

Da bi Komisija zagotovila boljšo podporo delavcem, ki jih prizadenejo prehodi, bo spomladi leta 2025 predlagala **ciljno usmerjeno spremembo uredbe o ESPG za njeno pospešitev in razširitev**. Področje uporabe ESPG bo razširjeno na podporo podjetjem v postopkih prestrukturiranja za zaščito zaposlenih pred tveganjem brezposelnosti. Tako bo morda zagotovljena zgodnejša mobilizacija razpoložljivih sredstev. Vzporedno s tem Komisija v posvetovanju s socialnimi partnerji pripravlja načrt za kakovostna delovna mesta, ki bo objavljen proti koncu leta.

Da bi Komisija državam članicam in sektorskim partnerjem pomagala še boljše izkoristiti priložnosti, ki jih zagotavlja ESS+, bo dejavno sodelovala s socialnimi partnerji in državami članicami, pri čemer bo opozorila na navedene priložnosti in povezala akterje. To bo vključevalo podporo delavcem, ki iščejo zaposlitvene možnosti na področjih zunaj avtomobilskega sektorja in se želijo prekvalificirati. Poleg tega se bo vmesni pregled ESS+ uporabil za spodbujanje držav članic k namenjanju več denarja za avtomobilski sektor, tudi z morebitno spremembo uredbe o ESS+.

V skladu z unijo spretnosti **bo okrepljen okvir za pobude za sektorske spretnosti v strateških industrijah, na kateri temelji dogovor o čisti industriji**. Leta 2026 bo za ustrezna obsežna partnerstva za spretnosti, vključno z obsežnim partnerstvom za spretnosti v avtomobilski industriji v okviru Pakta za spretnosti, na voljo ciljno usmerjena podpora z nepovratnimi sredstvi iz programa Erasmus+ v višini do 90 milijonov EUR.

Vodilni ukrepi:

Evropski observatorij za pravičen prehod.

Pravne spremembe uredb o ESPG in ESS+.

2.5 Izboljšanje našega dostopa do trga ter zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev in naše gospodarske varnosti

Avtomobilska industrija je svetovna panoga. Izvoz, uvoz in naložbe so ključni za konkurenčnost industrije EU. Dostop do tujih trgov, enaki konkurenčni pogoji v primerjavi s tujimi konkurenti ter poslovno in regulativno okolje, primerno za namen, so ključni za uspeh industrije. V ta namen bo EU izvajala več specifičnih prednostnih ukrepov za avtomobilski sektor.

Diverzifikacija nabave, zagotavljanje dostopa do trgov tretjih držav in krepitev gospodarske varnosti

Komisija je odločena, da si bo prizadevala za sporazume o prosti trgovini in vzajemno koristna mednarodna partnerstva, da bi izboljšala dostop do trga in možnosti za pridobivanje, zlasti za kritične materiale za evropsko avtomobilsko industrijo. Ocenila bo učinkovitost pravil, pomembnih za avtomobile, v trgovinskih sporazumih in po potrebi sodelovala s trgovinskimi partnerji, da bi si še naprej prizadevala za regulativno zблиževanje na podlagi mednarodnih standardov. Skupaj z deležniki bo izkoristila vse možnosti za boljšo podporo sektorju z drugimi oblikami sodelovanja, kot so sporazumi o vzajemnem priznavanju, strateška partnerstva za kritične surovine ali partnerstva za čisto trgovino in naložbe. V skladu s priporočilom iz Draghijevega poročila bo še naprej spodbujala usklajevanje tehničnih predpisov o vozilih na svetovni ravni (UN/ECE) in v dvostranskih trgovinskih sporazumih.

Sveženj za enake konkurenčne pogoje

Komisija bo zagotovila stalno izboljševanje enakih konkurenčnih pogojev z okrepljenim naborom orodij, ki ga sestavljajo elementi, navedeni v nadaljevanju.

Pravila o poreklu

Preferencialna pravila o poreklu v trgovinskih sporazumih in avtonomnih preferencialnih režimih določajo pogoje, pod katerimi so izdelki upravičeni do ničelne ali znižane stopnje dajatve. Njihov namen je vzpostaviti ravnovesje med izvoznimi in uvoznimi cilji, ki jih je treba analizirati tudi v smislu kumulacije dobavnih verig. Komisija bo z industrijo in državami članicami sodelovala v zvezi s **pristopom, ki se uporablja za preferencialna pravila o poreklu**, da bi zagotovila, da prispevajo k dolgoročni konkurenčnosti avtomobilskega sektorja EU in jo podpirajo.

Preučila bo možnost opredelitve **posebnih pravil o poreklu v okviru ukrepov trgovinske zaščite** za ekosistem električnih vozil kot orodje za odvrčanje akterjev, ki se ukvarjajo z nepoštenimi praksami, od ustanavljanja obratov v tretjih državah, zlasti v državah s prednostnim dostopom do trga EU.

Instrumenti trgovinske zaščite

Komisija je uvedla izravnalne dajatve na uvoz kitajskih električnih vozil, da bi obravnavala nepoštene trgovinske prakse, in je še naprej pripravljena začeti preiskavo proti izogibanju, če bo prejela zadostne dokaze o praksah izogibanja, ki ogrožajo učinkovitost ukrepa. Poleg tega je Komisija še naprej odprta za sodelovanje s posameznimi proizvajalci v zvezi s cenovnimi zavezami za izravnalne ukrepe za akumulatorska električna vozila iz Kitajske v skladu z osnovno protisubvencijsko uredbo.

Komisija je enako zavezana uporabi **instrumentov trgovinske zaščite in uredbe o tujih subvencijah** za preiskovanje nepoštenih praks višje v dobavni verigi, po potrebi tudi v segmentu baterij in delov.

Okrepitev prispevka tujih naložb k evropski konkurenčnosti

Komisija si bo prizadevala zagotoviti, da bodo tuje naložbe v avtomobilski sektor bolj prispevale k dolgoročni konkurenčnosti industrije EU, njeni tehnološki prednosti in gospodarski odpornosti ter ustvarjanju kakovostnih delovnih mest v EU. V skladu s tem **bo v sodelovanju z državami članicami in industrijo predlagala pogoje za vhodne tuje naložbe v avtomobilski sektor, da bi dodatno povečala njihovo dodano vrednost za EU**. Pogoji lahko vključujejo na primer zahteve glede skupnih podjetij, zahteve glede višjega vodstva, sporazume o spodbujanju, ki podpirajo potrebe industrije EU (kot so sporazumi o odjemu ali licenčnih storitvah in o licenčninah s tujimi partnerji), licenciranje tehnologije ali intelektualne lastnine, zaveze za dobavo kritičnih vložkov. Eno od prednostnih področij za to bo dobavna veriga baterij.

Medtem ko poteka delo v zvezi s tujimi naložbami, bodo Komisija in države članice zagotovile, da se bodo neposredne tuje naložbe uporabljale za ustvarjanje dodane vrednosti v Evropi, zlasti kadar je vključeno javno financiranje, in zahtevale jasne pogoje, ki bodo pomagali zapolniti vrzel v proizvodnem znanju in strokovnem znanju, med drugim z učinkovitimi mehanizmi za prenos intelektualne lastnine in spretnosti ter zaposlovanjem osebja v EU in lokalnimi dobavnimi verigami.

Sveženj za poenostavitev

Obstoječi regulativni okvir zagotavlja predvidljivost in prispeva k doseganju naših skupnih ciljev javne politike. Ne bi pa smel povzročiti neupravičenega bremena in stroškov za industrijo, zlasti za MSP v dobavni verigi in na prodajnem trgu. Komisija bo v okviru agende za poenostavitev ureditve v posvetovanju z deležniki sprejela ukrepe v zvezi s **svežnjem za poenostavitev ureditve**

za avtomobilsko industrijo, pri čemer bo izboljšala skladnost in doslednost med različnimi regulativnimi zahtevami. Poleg tega je zavezana, da bo v primeru novih zakonodajnih predlogov industriji zagotovila dovolj časa, da bo lahko te nove regulativne zahteve za motorna vozila upoštevala v procesu razvoja izdelkov. Ocena uredbe o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil (tj. zakonodaje o homologaciji) leta 2026 bo osredotočena zlasti na možnosti za poenostavitev.

Izvrševanje regulativnega okvira za motorna vozila je pomembno za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev in preprečevanje izogibanja pravilom EU, ki se uporabljajo, na vseh področjih. Za to so odgovorni predvsem nacionalni homologacijski organi, vendar bo Komisija sodelovala z državami članicami, da bi odpravila morebitne vrzeli v regulativnem okviru, npr. v shemah posamičnih odobritev vozil.

Vodilni ukrepi:

Preučitev pogojev za vhodne tuje naložbe v avtomobilski sektor, tudi kadar je vključeno javno financiranje.

Poenostavitev ureditve.

Drugi ukrepi:

Nadaljevanje pogajanj o sporazumih o prosti trgovini in vzajemno koristnih mednarodnih partnerstvih za izboljšanje dostopa do trga in priložnosti za pridobivanje za avtomobilsko industrijo EU.

Razvoj nadaljnjega sodelovanja v okviru partnerstev za čisto trgovino in naložbe ter strateških partnerstev za zagotovitev boljšega dostopa do mineralov za baterije.

Sodelovanje z industrijo in državami članicami v zvezi s pristopom, ki se uporablja za preferencialna pravila o poreklu v okviru sporazumov o prosti trgovini

Preučitev možnosti opredelitve posebnih pravil o poreklu v okviru ukrepov trgovinske zaščite za ekosistem električnih vozil.

Spremljanje uporabe protisubvencijskega ukrepa za obravnavo uvoza kitajskih električnih vozil in po potrebi uvedba preiskava proti izogibanju.

Po potrebi uporaba instrumentov trgovinske zaščite in uredbe o tujih subvencijah za obravnavanje nepoštenih praks v segmentu baterij in segmentih delov.

3. Zaključek – naslednji koraki

Komisija bo Evropski parlament in Svet obvestila o tem akcijskem načrtu in predlaganih ukrepih ter ju poziva, naj omogočita hitro izvajanje predlaganih ciljno usmerjenih sprememb.

Ta akcijski načrt temelji na dragocenih prispevkih, ki so jih v okviru dialogov in okroglih miz ter odprtega javnega posvetovanja zagotovili podjetja v avtomobilskem sektorju, poslovna združenja ter predstavniki civilne družbe in raziskovalci⁶. Zdaj sta najpomembnejša skrbno spremljanje in hitro izvajanje predlaganih ukrepov. Komisija bo še naprej sodelovala z deležniki, tako da bo sklicala redne dialoge za izmenjavo informacij o izvajanju kratkoročnih in srednjeročnih ukrepov,

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

opisanih v načrtu, ter zbiranje povratnih informacij in informacij o nedavnem razvoju dogodkov na trgu.