

Bruxelles, 6. ožujka 2025.
(OR. en)

6843/25

COMPET 126
IND 60
POLCOM 45
RECH 88
CLIMA 59
ENER 60
ENV 129
TELECOM 77
TRANS 57
EMPL 76
SOC 112
COH 16
ECOFIN 249
FISC 49
ENT 29

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	6. ožujka 2025.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2025) 95 final
Predmet:	KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2025) 95 final.

Priloženo: COM(2025) 95 final



Bruxelles, 5.3.2025.
COM(2025) 95 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor

1. Uvod

Automobilska industrija jedan je od temelja europskog blagostanja i neodvojivi dio europskog identiteta. Od izuma automobila europski proizvođači su svjetski predvodnici s prepoznatljivim markama i visokim standardima za inovacije i izvrsnost. Danas udio tog sektora u BDP-u iznosi 1 bilijun EUR, što je trećina privatnih ulaganja u istraživanje i razvoj u EU-u te izravno i neizravno zapošljava 13 milijuna Europljana. Kad je riječ o gospodarskim vozilima, europski proizvođači kamiona čine više od 40 % svjetskog tržišta¹. Vodeći položaj europske automobilske industrije predmet je divljenja cijelog svijeta.

Taj sektor trenutačno prolazi kroz strukturnu transformaciju dosad nezabilježene brzine i razmjera. Prelazak na čistu mobilnost se ubrzava. Već je 2024. na globalnoj razini svaki peti prodani automobil bio na električni pogon. S druge strane, brza integracija digitalnih tehnologija, kao što su umjetna inteligencija, softver, senzorski i komunikacijski uređaji, kao i sve veća važnost digitalnih usluga i povezivosti, ugrožavaju taj sektor. **Od presudne je važnosti da europska automobilska industrija ne samo dovrši, nego i da oblikuje prijelaz na povezana i sve automatiziranija vozila s nultim emisijama.**

U kontekstu te tranzicije naša automobilska industrija suočava se i s ozbiljnim izazovima u pogledu konkurentnosti. Operećuju je rizici u globalnom lancu opskrbe i ovisnost o uvozu sirovina i baterija, još uvijek prevelika ovisnost o fosilnim gorivima, žestoko natjecanje za talente, razlike u troškovima ključnih ulaznih materijala i sve nestabilniji geopolitički kontekst. Europskim poduzećima prijeti zaostajanje u ključnim strateškim tehnologijama kao što su baterije, softver, sustavi za informiranje i zabavu i autonomna vožnja te često imaju manju izravnu kontrolu nad mnogim sirovinama, dok inozemni konkurenti često imaju potporu u okviru odlučnih industrijskih strategija i primaju državnu potporu u različitim oblicima.

Ovo je odlučujući trenutak za europsku automobilsku industriju – potrebno je odlučno djelovanje, a Europska unija (EU) predana je podupiranju tog sektora u njegovoj tranziciji.

To je svrha ovog akcijskog plana, koji se temelji na Kompasu konkurentnosti, planu za čistu industriju i širokom nizu savjetovanja koja su posljednjih tjedana vodili predsjednica Komisije i nekoliko članova Komisije uz aktivno sudjelovanje više od 100 organizacija.² U njemu se utvrđuju konkretne mjere za osiguravanje globalne konkurentnosti europske automobilske industrije i održavanje snažne europske proizvodne baze **djelovanjem u pet ključnih područja**: 1. inovacije i digitalizacija, 2. čista mobilnost, 3. konkurentnost i otpornost lanca opskrbe, 4. vještine i socijalna dimenzija te 5. jednaki uvjeti i poslovno okruženje.

2. Pet stupova akcijskog plana za automobilsku industriju

2.1. Inovacije i digitalizacija

Kako bi bila globalno konkurentna, europska automobilska industrija mora hitno ponovno preuzeti vodeću poziciju u prijelazu na povezana i autonomna vozila čije se upravljanje temelji na softveru i umjetnoj inteligenciji. Iskustvo vožnje za vozače i putnike sve se više definira softverom, pri čemu sve važniju ulogu imaju nove aplikacije kao što su automatizirana i autonomna vožnja,

¹ Statista Market Insights, siječanj 2025.

² Savjetovanja, koja su održana od 30. siječnja do 20. veljače, dopunjena su otvorenim javnim savjetovanjem u kojem je zaprimljeno više od 1900 odgovora.

komunikacija i zabava. Takvi elementi ubrzano postaju ključni strateški razlikovatelji u kojima proizvođači vozila (proizvođači originalne opreme) moraju biti izvrsni, ali u kojima im trenutačno prijete opasnost zaostajanja za inozemnim konkurentima.

Promicanje autonomne vožnje i poticanje jedinstvenog tržišta autonomnih vozila

Tehnologija autonomne vožnje bit će presudna odrednica konkurentnosti i predstavljat će znatan dio buduće dodane vrijednosti. Očekuje se da će do 2035. stvoriti dodanu vrijednost za automobilski sektor u vrijednosti do 400 milijardi EUR na globalnoj razini.

Ispitne platforme za autonomnu vožnju

U EU-u su uvjeti za cestovno ispitivanje i komercijalni promet potpuno autonomnih vozila manje povoljni nego u SAD-u i Kini. To konkurentima u tim jurisdikcijama daje važnu prednost.

Kako bi se povećala pripremljenost za stavljanje na tržište i komercijalizacija autonomnih vozila, Komisija će s državama članicama raditi na brzom uspostavi najmanje triju **velikih prekograničnih ispitnih platformi, povezanih regulatornih izoliranih okruženja i europskih prometnih koridora za automatiziranu vožnju**. U to bi se mogli uključiti gradovi srednje veličine koji žele imati pionirsku ulogu. Te ispitne platforme omogućit će uvođenje autonomnih vozila na terenu, kako za prijevoz putnika tako i za prijevoz robe. Komisija se obvezuje i na daljnju procjenu potencijala za integraciju automatiziranih vozila u prometni sustav komunikacijom između vozila i infrastrukture.

Prema jedinstvenom tržištu za autonomnu vožnju

Danas je regulatorno okruženje za povezanu i autonomnu mobilnost rascjepkano. Mali broj država članica ima nacionalna prometna pravila kojima se dopuštaju autonomna vozila na njihovim cestama, čime se blokira potencijal jedinstvenog tržišta za autonomnu vožnju. Ključna je suradnja svih subjekata koji razvijaju i proizvode ta vozila, kao i operatora cestovnog prometa i upravitelja infrastrukture. Potrebni su **usklađeniji okvir i upravljanje na razini EU-a** kako bi se iskoristile prednosti našeg jedinstvenog tržišta i olakšalo brzo uvođenje povezane i autonomne mobilnosti. Komisija će poduzeti mjere za postizanje tog cilja.

Komisija će kao prioritet dodatno razviti **regulatorni okvir za autonomna vozila**, počevši od **dopuštanja homologacije neograničenih serija vozila s automatiziranim sustavima parkiranja 2025. i većeg broja slučajeva upotrebe** (npr. teretni prijevoz od čvorišta do čvorišta) 2026., čime će se zajamčiti njihova sigurnost. Nadalje, Komisija će **izraditi poboljšana pravila kako bi se bolje poduprlo ispitivanje prije uvođenja ADS-a** (sustavi automatizirane vožnje) i **ADAS-a** (napredni sustav za pomoć vozaču) **na javnim cestama**. Za ispitivanje inovativnih tehnologija ADAS-a i ADS-a na javnim cestama u Europi obično su potrebne dozvole na temelju izuzeća od nacionalnih pravila, za što je potrebno više odobrenja u različitim državama članicama. Komisija će **početkom 2026. predložiti usklađene postupke odobrenja kako bi se olakšalo cjelokupno ispitivanje ADAS-a i ADS-a na otvorenim cestama u cijelom EU-u**.

Glavne mjere:

Uspostava velikih prekograničnih ispitnih platformi za autonomna vozila počevši od 2026.

Poticanje regulatornog okvira i integracije jedinstvenog tržišta za europsku autonomnu vožnju: i. pravilima o neograničenim serijama vozila sa sustavima za automatiziranu vožnju do 2026.; ii. usklađenim pravilima za ispitivanje ADAS-a i ADS-a na javnim cestama do 2026.; iii usklađenim pravilima za uvođenje u cijelom EU-u.

Poticanje razvoja europskog povezanog i automatiziranog vozila budućnosti

Čipovi, softver i umjetna inteligencija tri su temeljna elementa za povezano i automatizirano vozilo budućnosti. Iako europski proizvođači i dobavljači vozila čine 45 % globalnih ulaganja u istraživanje i razvoj u automobilske industriji, u tom ih području ugrožava konkurencija tehnoloških poduzeća i novih poduzetnika digitalnog doba u automobilske industriji izvan Europe. Kako bi se izbjegle nove ovisnosti te gubitak dodane vrijednosti i radnih mjesta zbog konkurencije izvan zajedničkog tržišta, **EU treba izgraditi vlastite industrijske kapacitete za softver i računalni hardver potrebne za čista, povezana i automatizirana vozila.** To uključuje osiguravanje da su takav softver i oprema osmišljeni za upotrebu svemirskih podataka i usluga za navigaciju, visoko precizno pozicioniranje, promatranje Zemlje i sigurnu povezivost kako je predviđeno EU-ovim sustavima Galileo/EGNOS i Copernicus, a uskoro i IRIS.

Europski savez za povezana i autonomna vozila

Za razvoj zajedničkih sastavnih dijelova softvera i digitalnog hardvera potrebna je bliska suradnja europskih aktera u okviru pravila EU-a o tržišnom natjecanju. Time bi se omogućile znatne uštede resursa. Proizvođači automobila mogli bi ubrzati zajednički tehnološki razvoj i usmjeriti resurse na one elemente koji čine razliku u iskustvu kupca.

Komisija će stoga bez odgode uspostaviti *Europski savez za povezana i autonomna vozila*, na temelju pripremnog rada u okviru [inicijative Vozilo budućnosti i partnerstva u okviru Obzora Europa povezana s automobilske sektorom](#), posebno 2Zero, CCAM i Zajedničko poduzeće za čipove. Okupit će kritičnu masu europskih automobilske dionika, uključujući MSP-ove, kako bi se oblikovao razvoj sljedeće generacije vozila s naglaskom na zajedničkim elementima arhitekture, zajedničkim dijelovima europskog hardvera i softvera te njihovoj normizaciji. Na temelju zajedničkog plana za inovacije Savez će provesti sljedeće glavne aktivnosti:

- **Razvoj softverske platforme za softverski definirana vozila:** Savez će na razini EU-a razviti otvorenu platformu za softverski definirana vozila na temelju najsuvremenijih sastavnih dijelova softvera otvorenog koda, kao i sučelja, normi i alata.
- **Razvoj računalne arhitekture u vozilu za softverski definirana vozila:** autonomna vožnja zahtijeva centralizirani napredni računalni kapacitet u vozilu. Savez će razviti računalnu platformu spremnu na buduće trendove koja je prilagodljiva, fleksibilna, energetske učinkovita i sposobna za rad u stvarnom vremenu te će uključivati naprednije procesore, među ostalim čipove za umjetnu inteligenciju, istodobno osiguravajući da softverske definirana vozila budu prilagodljiva i da se mogu lako nadograditi.
- **Razvoj inovativnih rješenja umjetne inteligencije za automobilske industriju:** razvoj sektorskih modela i algoritama generativne umjetne inteligencije koji omogućuju npr. autonomnu vožnju, optimizaciju rada povezanih vozila u prometnoj infrastrukturi i

infrastrukturi za punjenje te učinkovito upravljanje baterijom ili prediktivno održavanje temeljeno na umjetnoj inteligenciji.

- **Uspostava opsežnog distribuiranog pilot-postrojenja 2026./2027.:** Instrument će služiti kao suradničko okruženje za industriju **softverski definiranih vozila i inženjerstva umjetne inteligencije** te kao ispitna platforma za inovacije u aplikacijskim slojevima.
- **Ubrzati prelazak na autonomnu vožnju:** razvoj i izrada ambicioznog tehnološkog plana za razvoj komponenti zajedničkog sustava autonomne vožnje (ADS) (softvera i hardvera).

Savez je snažan mehanizam za ubrzavanje prekogranične suradnje europske industrije u području inovacija, razvoja i prve industrijske primjene tehnologija povezane i autonomne vožnje. Komisija je spremna na zahtjev industrije pružiti smjernice o tome kako se objedinjavanje podataka iz automobilske industrije može provesti u skladu s pravom tržišnog natjecanja kako bi se omogućio napredak umjetne inteligencije u području autonomne vožnje. Komisija će podupirati i trenutačni tehnički rad država članica na utvrđivanju mogućih važnih projekata od zajedničkog europskog interesa **za čista, povezana i autonomna vozila**, istodobno osiguravajući da budu dostupni inovativnim MSP-ovima.

Tehnologija baterija sljedeće generacije

Inozemni konkurenti ulažu znatne financijske i ljudske resurse u istraživanje i razvoj tehnologije baterija budućnosti, uz veliku državnu potporu. EU stavlja snažan naglasak na inovacije u području baterija u okviru partnerstva **BATT4EU** (europsko partnerstvo za vrijednosni lanac industrijskih baterija) programa Obzor Europa. Taj je naglasak i dalje važan. Komisija će podupirati **cijeli vrijednosni lanac baterija sljedeće generacije u EU-u, uključujući recikliranje**, u bliskoj suradnji s partnerstvima u području napredne proizvodnje i naprednih materijala. Za razdoblje od 2025. do 2027. namjenski proračun iznosit će oko 350 milijuna EUR kao dio ukupnog doprinosa programa Obzor Europa automobilskom sektoru.

Financiranje u okviru programa Obzor Europa

Aktivnosti Saveza i tehnologija baterija sljedeće generacije podupirat će se zajedničkim javnim i privatnim ulaganjima u okviru relevantnih partnerstava programa Obzor Europa. Iz programa će se staviti na raspolaganje 1 milijarda EUR za automobilski sektor za razdoblje 2025. – 2027., uključujući relevantne aktivnosti koje se financiraju u okviru Europskog vijeća za inovacije. U budućnosti bi se namjenska partnerstva za posebne aktivnosti mogla okupiti u posebnom zajedničkom poduzeću za automobilski sektor. Time se ne dovodi u pitanje paket sljedećeg prijedloga VFO-a.

Poticanje privatnih ulaganja za povećanje inovacija u Europi

Kako je najavljeno u Kompas za konkurentnost i planu za čistu industriju, Komisija će surađivati s Grupom EIB-a i privatnim ulagačima na uvođenju **programa ulaganja TechEU** kako bi se premostio manjak financijskih sredstava za disruptivne inovacije, ojačali industrijski kapaciteti Europe i proširila poduzeća koja ulažu u inovativne tehnologije u sinergiji s relevantnim portfeljem projekata Europskog vijeća za inovacije. U automobilskom sektoru TechEU bi mogao poduprijeti ulaganja u istraživanje, razvoj i inovacije za buduće strateške tehnologije, digitalizaciju, primjenu umjetne inteligencije, zajedno s uvođenjem naprednih industrijskih kapaciteta u proizvodnji i lancu opskrbe, te širenje strateških i konkurentnih tehnologija

proizvođača originalne opreme za automobilsku industriju, dobavljača i inovativnih tehnoloških poduzeća, uključujući izgradnju lanca opskrbe tehnologijama baterijskih ćelija.

Glavne mjere:

Uspostava Europskog saveza za povezana i autonomna vozila 2025.

Potporna za istraživanja i inovacije u području povezane i automatizirane mobilnosti te razvoj tehnologija baterija sljedeće generacije u okviru programa Obzor Europa.

Ostale mjere:

Suradnja s Grupom EIB-a i privatnim sektorom na uvođenju programa ulaganja TechEU za rastuća poduzeća, među ostalim za izgradnju lanca opskrbe tehnologijama baterijskih ćelija.

Kibernetička sigurnost

Hardverske i softverske komponente povezanih i automatiziranih vozila imaju velike sigurnosne implikacije. Komisija će **na temelju tekuće procjene kibernetičkih rizika povezanih vozila u skladu s Direktivom NIS 2 poduzeti konkretne mjere**, među ostalim, prema potrebi, u regulatornom okviru za motorna vozila, te će istražiti načine za izgradnju europskog industrijskog vrijednosnog lanca za najvažnije komponente. Usporedno s time, u skladu sa strategijom gospodarske sigurnosti EU-a, Komisija će u dijalogu sa svojim međunarodnim partnerima, a posebno sa skupinom G7, razviti zajednički pregled kibernetičkih rizika i potencijalnih mjera ublažavanja koje se odnose na povezana vozila. To je važno kako bi se izbjegla daljnja fragmentacija globalnog tržišta. Razvit će i standarde gospodarske sigurnosti kako bi se uklonili rizici u lancu opskrbe, kao što su prekomjerna ovisnost, instrumentalizacija, višak kapaciteta, tehnološki rizici, kibernetički ili sigurnosni rizici.

Ostala djelovanja:

Nastavak rada na dostatnoj kibernetičkoj sigurnosti bez gušenja inovacija i komercijalizacije.

Razvoj standarda gospodarske sigurnosti.

Pristup podacima o vozilu, funkcijama i resursima

Povezana i digitalna vozila stvorit će znatne nove tokove prihoda i gospodarsku vrijednost iz podataka o vozilima. Taj je potencijal u određenoj mjeri već oslobođen Aktom o podacima, kojim se omogućuje pristup podacima iz povezanih uređaja, kao što su vozila, na zahtjev korisnika, kao i Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora kojom se omogućuje pristup podacima povezanim s baterijom.

Međutim, zbog brojnih posebnosti povezanih motornih vozila i njihova potencijala za otvaranje novih poslovnih prilika, uključujući dvosmjerno i pametno punjenje, potrebne su dopunske mjere. Komisija će stoga **poduzeti odgovarajuće mjere** kako bi se **cijelom** automobilskom ekosustavu omogućilo da **iskoristi prednosti podataka iz povezanih vozila**, posebno primjenom Akta o podacima i **smjernica o podacima u vozilu** koje će se objaviti na početku primjene Akta o podacima. Komisija će nakon procjene učinaka Akta o podacima razmotriti daljnje mjere, uključujući zakonodavni prijedlog o pristupu podacima u vozilu i mogućnosti uspostave europske platforme za automobilske podatke. U tom će se kontekstu u obzir uzeti i pitanja kibernetičke sigurnosti, među ostalim za daljinski pristup podacima.

Komisija procjenjuje i je li postojeći **okvir EU-a za tržišno natjecanje u pogledu vertikalnih sporazuma na poslijeprodajnom tržištu automobila** (Uredba o skupnom izuzeću za motorna vozila) i dalje svrsishodan, među ostalim u kontekstu digitalizacije.

Glavne mjere:

Odgovarajuće mjere za pristup podacima o vozilu, funkcijama i resursima, uključujući smjernice o Aktu o podacima i, prema potrebi, zakonodavni prijedlog o pristupu podacima o vozilu.

Revizija Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila i dodatnih smjernica.

2.2. Čista mobilnost

Cestovni promet i dalje čini otprilike četvrtinu ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u. Kako bi se ostvarila ambicija Europe da do 2050. postane klimatski neutralna, emisije iz prometa moraju se do tog datuma smanjiti za 90 %. Kako bi se osigurao kontinuiran komercijalni uspjeh, ključno je i da europski proizvođači originalne opreme, koji već snažno ulažu u tehnologije s nultim emisijama, ponovo preuzmu vodstvo u području tehnologije i proizvoda u vozilima s nultim emisijama. Vozila s nultim emisijama već imaju znatan udio u svjetskoj prodaji i s vremenom će postati dominantan segment tržišta. Zbog toga je od presudne važnosti snažno domaće tržište uz potporu odgovarajuće infrastrukture na svim područjima.

Emisijske norme

Prelazak na čistu cestovnu mobilnost oslanja se na emisijske norme za CO₂ za nove automobile i kombije te za nova teška vozila, koje uvode progresivno veće ciljeve smanjenja emisija za proizvođače. Tim se normama ulagačima u cijelom lancu vrijednosti pruža dugoročna sigurnost i predvidljivost, a istodobno se osigurava dovoljno vremena za pravednu tranziciju. Trenutačno je na europskim cestama gotovo 6 milijuna vozila s nultim emisijama, ali i dalje je potrebno znatno povećanje kako bi se postigli ciljevi za 2035. i 2040.

Potražnja za električnim vozilima na baterije u posljednje je vrijeme slabija nego što se očekivalo. Nakon šesterostrukog povećanja od 2019. do 2023. prodaja električnih vozila na baterije u EU-u blago se smanjila za 5,6 % od 2023. do 2024., pri čemu su se tržišni udjeli smanjili s 14,6 % na 13,6 %, a došlo je i do kašnjenja u stavljanju na tržište cjenovno pristupačnih modela električnih vozila.

Iako su podaci iz siječnja 2025. pokazali da je udio električnih vozila na baterije u prodaji bio 15 %, u usporedbi s 10,9 % u siječnju 2024., i dalje postoji rizik da bi ciljne vrijednosti emisija osobnih vozila za 2025. mogle dovesti do znatnih kazni. Komisija će stoga **brzo predstaviti dodatne fleksibilnosti ciljanom izmjenom standardnih vrijednosti emisija CO₂ za automobile i kombije**. Izmjenom bi se, ako se donese, utvrdilo da se ispunjavanje ciljeva za 2025., 2026. i 2027. procjenjuje skupno kako bi se proizvođačima automobila omogućilo da **prekoračenje ciljne vrijednosti u jednoj ili dvije predmetne godine nadoknade premašivanjem ciljeva u drugoj godini ili u drugim godinama**. Time će se pridonijeti očuvanju kapaciteta industrije za ulaganja i zadržati ukupna razina ambicija za 2025. Komisija poziva suzakonodavce da bez odgode postignu dogovor o toj izmjeni jer bi se time postigla sigurnost za sektor. Kako je navedeno u političkim smjernicama Komisije, Uredbom o standardnim vrijednostima emisija CO₂ za automobile i kombije stvara se predvidljivost za ulagače i proizvođače. Europska komisija ubrzat će rad na pripremi predviđenog preispitivanja Uredbe. Preispitivanje će se oslanjati na analizu utemeljenu na činjenicama, uzimajući u obzir sva

relevantna tehnološka dostignuća i važnost gospodarski održivog i socijalno pravednog prijelaza na mobilnost s nultom stopom emisija.

Glavne mjere:

Prijedlog izmjene emisijskih normi za CO₂ za automobile i kombije kako bi se dopustilo da se prekoračivanje cilja u jednoj ili dvije godine nadoknadi premašivanjem ciljeva u drugoj godini ili u drugim godinama u razdoblju od 2025. do 2027.

Ubrzanje priprema za predviđeno preispitivanje Uredbe.

Povećanje potražnje za vozilima s nultim emisijama

Potpora korisnicima s nižim dohotkom putem programa socijalnog leasinga

Programima socijalnog leasinga može se poduprijeti cjenovno pristupačna čista mobilnost za potrošače u nepovoljnijem položaju, uz istodobno izravno poticanje prodaje vozila s nultim emisijama. Komisija će u **prvom tromjesečju 2025. donijeti Preporuku o siromaštvu u pogledu prijevoza u kojoj će poticati države članice da donose programe socijalnog leasinga** za nova i rabljena vozila s nultim emisijama, **usmjerene na ranjive korisnike prijevoza**, kao dio provedbe nacionalnih planova **u okviru Socijalnog fonda za klimatsku politiku**. Socijalni leasing (a posebno programi najma ili leasinga vozila s nultim emisijama usmjereni na ranjive skupine) obuhvaćen je i **Smjernicama za socijalne planove za klimatsku politiku**, koje Komisija donosi istog dana kao i u ovoj Komunikaciju.

Ubrzavanje uvođenja vozila s nultim emisijama u vozne parkove poduzeća

Vozni parkovi poduzeća važan su dio europskog tržišta vozila. Vozila koja kupuju poduzeća trenutačno čine oko 60 % ukupnog broja registriranih automobila u EU-u. Ubrzavanje uvođenja vozila s nultim emisijama u vozne parkove poduzeća koristit će europskoj automobilskoj industriji i dodatno smanjiti emisije iz prometa. Kako bi se osiguralo odgovarajuće uvođenje vozila s nultim emisijama u vozne parkove poduzeća, ključno je ukloniti subvencije za vozila na fosilna goriva koje narušavaju tržište.

Komisija je započela s radom na **zakonodavnom prijedlogu za dekarbonizaciju voznih parkova poduzeća** s ciljem utvrđivanja mjera za potporu poduzećima koja kupuju vozila s nultim emisijama, uz izbjegavanje nepotrebnog opterećivanja MSP-ova i uzimajući u obzir kriterije kao što su održivost i otpornost. Kako bi se što brže iskoristio taj zamah, Komisija uz taj akcijski plan objavljuje **Komunikaciju o dekarbonizaciji voznih parkova poduzeća** u kojoj se navode mjere koje nacionalna, regionalna i lokalna tijela već mogu poduzimati kako bi ubrzala uvođenje vozila s nultim emisijama.

Otpremnici imaju važnu ulogu u ubrzanju povećanja udjela teških vozila s nultim emisijama. Komisija će u okviru rada na voznim parkovima poduzeća razmotriti i mjere za ubrzanje uvođenja europskih kamiona s nultim emisijama.

Ubrzavanje uvođenja teških vozila s nultim emisijama

Komisija će sljedećim mjesecima donijeti **ciljanu izmjenu Direktive o eurovinjeti kako bi se rok za potpuno izuzeće teških vozila s nultim emisijama od cestovnih naknada produljio nakon 31. prosinca 2025.**

Konkurentnost i ulaganja u kamione s nultim emisijama i dekarbonizaciju cestovnog prometa mogu se dodatno potaknuti brzim zaključenjem međuinstitucijskih pregovora i donošenjem predložene revizije Direktive o masama i dimenzijama. Time bi se **osigurao paritet korisnog tereta takvih vozila s korisnim teretom dizelskih vozila**. Uz to, predlaže se nekoliko mjera³ za poticanje ulaganja u učinkovite prikolice **povoljnim varijacijama cestarine**.

Naposljetku, naknadno opremanje konvencionalnih teških vozila električnim pogonskim sklopom, posebno autobusa, može biti troškovno učinkovit doprinos dekarbonizaciji voznog parka. Komisija će podupirati **izradu uredbe u okviru UNECE-a**, kojom će se uskladiti homologacija tipa takvih naknadno opremljenih vozila na globalnoj razini.

Komisija istražuje i mjere za potporu uvođenju **čistih autobusa proizvedenih u Europi**, među ostalim s pomoću potpore za konverziju voznog parka i spremišta te boljeg agregiranja potražnje ili pravila o amortizaciji za lokalnu upravu.

Bolja koordinacija programa poticaja država članica za potrošače

Pri kupnji novog automobila njegova cijena općenito je jedno od glavnih pitanja za kupca. Države članice trenutačno imaju različite pristupe za poticanje uvođenja vozila s nultim emisijama čak i u državama članicama sa sličnim razinama zrelosti tržišta za čistu mobilnost. Ti poticaji također često podliježu promjenama, čime se smanjuje sigurnost za potrošače, poduzeća i ulagače. Dosad su izvučene važne pouke u pogledu djelotvornosti takvih programa, čime se omogućuje njihovo bolje osmišljavanje i potpora okolišno održivijoj i strateški otpornijoj europskoj proizvodnji. Potreban je koordiniraniji pristup na europskoj razini. Komisija će bez odgode početi surađivati s **državama članicama** na razmjeni najboljih praksi i stečenih iskustava u **programima poticaja** za potrošače. U okviru tog rada utvrdit će se paket instrumenata s opcijama za programe poticaja koji su osmišljeni tako da budu gospodarski učinkoviti i fiskalno održivi te prilagođeni zrelosti predmetnih tržišta te će se razmotriti mogućnosti za programe poticaja na razini EU-a. Te će se rasprave uzeti u obzir u **preporuci Komisije**, u kojoj će se utvrditi i izvori financiranja EU-a iz kojih države članice mogu poduprijeti takve poticaje.

Glavne mjere:

Preporuka o siromaštvu u pogledu prijevoza (prvo tromjesečje 2025.), uključujući programe socijalnog leasinga.

Komunikacija (prvo tromjesečje 2025.) i zakonodavna inicijativa za dekarbonizaciju voznih parkova poduzeća (kraj 2025.).

Ostala djelovanja:

Ciljana izmjena Direktive o eurovinjeti kako bi se produljio rok za potpuno izuzeće teških vozila s nultim emisijama od cestovnih naknada (drugo tromjesečje 2025.).

Dovršenje međuinstitucijskih pregovora o reviziji Direktive o masama i dimenzijama.

Preporuka o fiskalnim i nefiskalnim poticajima na strani potražnje (2026.).

Ubrzanje uvođenja infrastrukture za punjenje

³ COM(2023) 189, Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ, Direktive Vijeća 1999/37/EZ i Direktive (EU) 2019/520 u pogledu emisijskog razreda CO₂ teških vozila s prikolicama.

Dostupnost infrastrukture za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom jedan je od preduvjeta za uvođenje vozila s nultim emisijama pa su stoga ulaganja u infrastrukturu ključna i za konkurentnost europskog automobilskeg sektora. Međutim, uvođenje infrastrukture za punjenje nije jednako odmaklo u svim državama članicama i njihovim regijama. To se mora promijeniti.

Provedba postojećeg zakonodavstva

Komisija će putem Instrumenta za tehničku potporu **državama članicama staviti na raspolaganje ciljanu tehničku pomoć** za provedbu mjera predviđenih Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva i Direktivom o energetskeim svojstvima zgrada.

Mehanizam za infrastrukturu za alternativna goriva pokazao se kao djelotvoran i učinkovit instrument za potporu uvođenju infrastrukture za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom. U okviru mehanizma za infrastrukturu za alternativna goriva već će se 2025. i 2026. staviti na raspolaganje 570 milijuna EUR za projekte za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva, s posebnim naglaskom na teška vozila.

Komisija će u **planu ulaganja u održivi promet** koji će se donijeti tijekom 2025. iznijeti dodatne prijedloge mjera za uklanjanje prepreka povećanju financiranja infrastrukture za punjenje.

Pristup mreži

Kašnjenja u priključivanju na mrežu često su velika prepreka uvođenju infrastrukture za punjenje, posebno većih javnih parkova za punjenje i punjača visoke snage potrebnih za teška vozila. Već postoji nekoliko prioriteta mjera za pristup mreži u provedbi ili planiranih u okviru Akcijskog plana EU-a za mreže (uključujući pružanje veće transparentnosti u pogledu kapaciteta za smještaj na poslužitelju mreže i podupiranje mrežnih operatora u predviđanju potražnje za punjenjem) te u paketu o mreži i akcijskom planu za elektrifikaciju najavljenima za prvo tromjesečje 2026.

Komisija će **uskoro izdati smjernice i preporuke državama članicama o skraćivanju razdoblja čekanja za priključivanje mjesta za punjenje na mreže i njihovu prioritetnom tretmanu**, oslanjajući se na najbolje primjere prakse država članica. Komisija preporučuje i da **države članice polaze od pretpostavke da su stanice za punjenje, njihovo priključenje na mrežu, sama povezana mreža i sredstva za skladištenje u prevladavajućem javnom interesu u kontekstu postupaka izdavanja dozvola**. Komisija će procijeniti treba li ta pretpostavka postati obvezna. Države članice trebale bi dati prednost projektima koji su korisni za prelazak na čistu energiju i za učinkovitost elektroenergetskog sustava, uključujući mjesta za punjenje.

Komisija će **do ljeta 2025. donijeti smjernice za utvrđivanje uvjeta pod kojima bi trebalo odobravati anticipativna ulaganja u projekte za mreže**. Time će se omogućiti predviđanje budućih potreba infrastrukture za punjenje pri planiranju mreže.

Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora države članice već su ovlaštene za planiranje namjenskih područja za mreže povezane s projektima u području energije iz obnovljivih izvora, čime se omogućuju brži postupci izdavanja dozvola i planiranja. U tom kontekstu **države članice trebale bi mreže povezane s područjima relevantnima za inicijativu za europske čiste prometne koridore smatrati područjima za brži razvoj** sličnima onima koja su osmišljena za infrastrukturu povezanu s planovima za energiju iz obnovljivih izvora. Komisija će izdati daljnje preporuke o tom pitanju.

Komercijalna infrastruktura za punjenje vozila

Ključno područje djelovanja je infrastruktura za punjenje teških vozila, u spremištima i duž ključnih koridora autocesta. Ulaganjima u infrastrukturu ubrzat će se uvođenje čistih teških vozila i među korisnicima teretnog prijevoza.

Komisija će surađivati s državama članicama na **inicijativi za europski koridor za čisti promet** kojom će se ubrzati uvođenje skupnih mjesta za punjenje za teška vozila duž ključnih logističkih koridora u mreži TEN-T kao kritične infrastrukture, među ostalim u povezanim gradskim čvorovima i njihovim multimodalnim teretnim terminalima. Ta će se inicijativa provesti u okviru instrumenta za koordinaciju konkurentnosti koji je predstavljen u kompasu konkurentnosti⁴, a bit će usmjerena na pojednostavnjenje izdavanja dozvola, poticanje financiranja za smanjenje rizika ulaganja i povezivanje s odredbama za posebna prioriteta područja mreže u skladu s Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora. Cilj je ostvariti prve rezultate 2025. Komisija će razmotriti i načine za **ubrzavanje izdavanja dozvola za mjesta za punjenje teških vozila koja nisu povezana s mrežom**, primjerice izmjenom propisa o prostornom planiranju, kako bi se pružila izričita potpora za mjesta za punjenje teških vozila duž koridora mreže TEN-T. Ujedno je važno utvrditi odgovarajuću vrstu potpore za spremišta i operatore javnih mjesta za punjenje za postavljanje lokalnih postrojenja za skladištenje električne energije, kao što su financiranje ili tehnička pomoć.

Pametno i dvosmjerno punjenje

S izgradnjom obnovljivih izvora energije i povećanom elektrifikacijom krajnjih uporaba znatno će se povećati potrebe za fleksibilnošću. Pametno i dvosmjerno punjenje može pomoći u smanjenju opterećenja mreže i poduprijeti učinkovitu integraciju električnih vozila u elektroenergetski sustav uz uštedu troškova energije za korisnike vozila.

Države članice stoga bi trebale uspostaviti poticajni okvir za pametno i dvosmjerno punjenje. Direktivom o modelu tržišta električne energije državama članicama već se pruža paket instrumenata za potporu pametnom i dvosmjernom punjenju. Trebale bi osigurati da operatori distribucijskih sustava nude pravedne naknade za upotrebu mreže i da se izbjegne dvostruko oporezivanje pohranjene energije, uključujući energiju pohranjenu u baterijama električnih vozila. Općenitije, države članice mogu odgovarajućim oporezivanjem električne energije stvoriti poslovni model za dvosmjerno punjenje. **Komisija će olakšati razmjenu najboljih praksi među državama članicama i izraditi novi mrežni kodeks za upravljanje potrošnjom (prvo tromjesečje 2026.)** kojim će se osigurati potpuna prisutnost različitih usluga fleksibilnosti na tržištu, uključujući dvosmjerno punjenje.

Uz to, Komisija će procijeniti potrebe za pripremljenošću električnih vozila za pametno i dvosmjerno punjenje u kontekstu homologacije. Uspostavit će regulatorno sigurno testno okruženje za pilot-projekte sučelja vozilo-mreža kako bi se prije uvođenja velikih razmjera riješili regulatorni, tehnički i tržišni izazovi.

⁴ Alatom za koordinaciju konkurentnosti koordinirat će se ulaganja i politike u području konkurentnosti na razini EU-a i na nacionalnoj razini te će se osmisлити pilot-projekti za prekogranične projekte u odabranim ključnim područjima s jasnom dodanom vrijednošću za europsku konkurentnost.

Glavne mjere:

Inicijativa za europski čisti prometni koridor (treće tromjesečje 2025.).

2025. i 2026. staviti na raspolaganje 570 milijuna EUR u okviru mehanizma za infrastrukturu za alternativna goriva.

Smjernice i Preporuka Komisije o skraćivanju postupaka priključenja na mrežu i određivanju prioriteta pri priključenju na mrežu.

Vodeća načela za anticipativna ulaganja u mrežu (drugo tromjesečje 2025.).

Ostala djelovanja:

potpora državama članicama za provedbu Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva i Direktive o energetske svojstvima zgrada u okviru Instrumenta za tehničku potporu.

Potpora državama članicama u uspostavi poticajnih okvira za pametno/dvosmjerno punjenje i olakšavanje razmjene najboljih praksi.

Mobiliziranje privatnih financijskih sredstava

Kako je najavljeno u planu za čistu industriju, u okviru fonda **InvestEU** mobilizirat će se dodatna ulaganja u iznosu od oko 50 milijardi EUR za potporu ključnim politikama EU-a, pri čemu će Grupa EIB-a imati istaknutu ulogu. To bi moglo uključivati daljnju potporu čistoj tehnologiji i čistoj mobilnosti, među ostalim u korist automobilske industrije duž cijelog lanca vrijednosti kako bi se pomoglo u širenju ili povećanju plana ulaganja za potrebna velika ulaganja.

Jačanje povjerenja potrošača

Komisija će 2026. preispitati **Direktivu o označivanju automobila**, nakon evaluacije koja će biti objavljena u prvoj polovini 2025., kako bi pomogla potrošačima u donošenju održivih odluka i postizanju većeg uvođenja vozila s nultim emisijama. To se može učiniti npr. uključivanjem **informacija o sadržaju ugljika u ključnim materijalima koji se upotrebljavaju u vozilu**.

Treba napomenuti da, ovisno o zemlji, od 75 % do 90 % potrošača kupuje samo rabljena vozila. Kad je riječ o rabljenim vozilima s nultim emisijama, potrošači su zabrinuti zbog **očuvanosti baterija i mogućnosti popravka**. **Kako bi se ojačalo povjerenje potrošača u električna vozila na baterije, Komisija će procijeniti šire pitanje mogućnosti popravka baterija i poduzeti regulatorne mjere** kako bi osigurala pristup informacijama o očuvanosti baterija u putovnici za baterije i pristup informacijama o popravku i održavanju baterija.

Povećanje upotrebljivosti infrastrukture za punjenje

Važno je da potrošači mogu transparentno uspoređivati cijene punjenja i na zaslonu imati potpune informacije o dostupnoj infrastrukturi. Trenutačno to i dalje može biti otežano, a cijene punjenja mogu se znatno razlikovati od jednog mjesta za punjenje do drugog. Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva već se od operatora mjesta za punjenje zahtijeva da besplatno razmjenjuju sve relevantne podatke. **Komisija će u okviru preispitivanja Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva 2026. razmotriti mogućnosti za daljnje povećanje transparentnosti cijena na javno dostupnim mjestima za punjenje**, uzimajući u obzir relevantna tržišna kretanja.

Glavne mjere:

regulatorna mjera za osiguravanje pristupa informacijama o očuvanosti baterija u putovnici za baterije do trećeg tromjesečja 2026.

Regulatorna mjera za osiguravanje pristupa informacijama o popravku i održavanju baterija u trećem tromjesečju 2025.

Preispitivanje Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva 2026. kako bi se procijenile mogućnosti za daljnje povećanje transparentnosti cijena na javno dostupnim mjestima za punjenje.

Ostale mjere:

Preispitivanje Direktive o označivanju automobila 2026. radi boljeg informiranja potrošača

2.3. Konkurentnost i otpornost lanca opskrbe

Europska automobilska industrija izložena je riziku od gubitka znatnih tržišnih udjela zbog svoje ograničene konkurentnosti u području tehnologije vozila s nultim emisijama i proizvodnih kapaciteta te zbog znatnih razlika u troškovima ključnih komponenti, posebno baterija. Baterije, koje čine od 30 do 40 % cijene tipičnog električnog osobnog automobila, ključno su područje borbe za buduća radna mjesta i stvaranje vrijednosti. Europi je potrebna troškovno konkurentna domaća proizvodnja ćelija i lanac opskrbe, među ostalim radi pripreme na šokove i krize u opskrbi te zaštite gospodarskog suvereniteta. Time bi se obuhvatio velik dio opskrbe baterijskim ćelijama i stvorila europska dodana vrijednost duž lanca opskrbe, uključujući proizvodne kapacitete EU-a za anodne aktivne materijale, aktivni katodni materijal i njegov prekursor te druge relevantne baterijske komponente. Za to su potrebna i ulaganja europskih aktera u djelatnosti rudarenja i rafiniranja baterijskog materijala u Europi ili izvan nje. Cilj je do 2030. postići europsku dodanu vrijednost od više od 50 % duž lanca vrijednosti.

Proizvodnja baterija – paket „Battery Booster”

Kako bi se postigla kratkoročna troškovna konkurentnost ćelija i komponenti proizvedenih na domaćem tržištu, u ovom akcijskom planu predstavljen je paket „Battery Booster”. Financiranje je važna sastavnica paketa. Komisija je već najavila do 3 milijarde EUR iz **Inovacijskog fonda** za proizvodnju baterijskih ćelija za električna vozila. Prvi poziv na podnošenje prijedloga u iznosu od 1 milijarde EUR objavljen je 3. prosinca 2024. Ovaj sektor ostvaruje korist i od dodatnih 200 milijuna EUR iz Inovacijskog fonda. Time će se poduprijeti inovativni projekti duž europskog vrijednosnog lanca proizvodnje baterija kako bi se riješili financijski izazovi omogućivanjem dodatnih operacija Grupe EIB-a na temelju poduzetničkog duga u razdoblju 2025. – 2027. Komisija će u sljedeće dvije godine staviti na raspolaganje 1,8 milijardi EUR za potporu poduzećima koja proizvode baterije u EU-u mobiliziranjem sredstava iz Inovacijskog fonda. U tom će kontekstu Komisija razmotriti mogućnosti financiranja povećanja europskih proizvodnih linija.

Ujedno će razmotriti **izravnu potporu EU-a poduzećima koja proizvode baterije u EU-u**. Potpora EU-a mogla bi se kombinirati s državnim potporama. U tom kontekstu Komisija radi na novom okviru za državne potpore za čistu industriju kojim će se pojednostavniti pravila o državnim potporama, posebno kako bi se osigurali dostatni proizvodni kapaciteti za čistu tehnološku opremu u Europi, uključujući baterije i njihove ključne komponente. Komisija se trenutačno savjetuje s državama članicama i dionicima o nacrtu tog okvira.

Kako bi se povećala europska dodana vrijednost, **potpora bi mogla biti dostupna inozemnim sudionicima ako su europska poduzeća s njima sklopila partnerstva** koja osiguravaju razmjenu vještina, znanja, tehničkog stručnog znanja i tehnologije te dovoljnu dodanu vrijednost za EU.

Pri uspostavi takvih instrumenata financiranja, **i za financiranje sredstvima EU-a i za financiranje sredstvima država članica uzimat će se u obzir necjenovni kriteriji kao što su zahtjevi u pogledu otpornosti.**

Europski zahtjevi u pogledu sadržaja baterijskih ćelija i komponenti električnih vozila koji se prodaju u EU-u razmotrit će se u predstojećem zakonodavstvu, uključujući Akt o ubrzavanju industrijske dekarbonizacije i Akt o kružnom gospodarstvu, u skladu s međunarodnim pravnim obvezama Unije. Ti će zahtjevi odražavati očekivanu krivulju postupnog povećanja domaćeg proizvodnog kapaciteta.

Novim okvirom za državne potpore omogućit će se državama članicama da dodatno potiču privatne ulagače smanjenjem rizika ulaganja u portfelje projekata. Države članice mogu uvesti i porezne poticaje u obliku ubrzane amortizacije, uključujući neposredne izdatke, za nabavu opreme za čistu tehnologiju potrebne za prelazak na gospodarstvo s nultom neto stopom emisija.

Komisija će istražiti dodatne praktične načine za potporu europskoj proizvodnji baterija tijekom kritične faze rasta, među ostalim pružanjem, na zahtjev, smjernica o mogućnostima bliže suradnje sudionika u industriji baterija u skladu s pravilima EU-a o tržišnom natjecanju. Isto tako, Komisija će procijeniti kako bi i u kojoj mjeri intervencije u području normizacije, posebno u pogledu dizajna baterija, mogle omogućiti postizanje ekonomije razmjera u europskom ekosustavu proizvodnje baterija. Komisija će u najkraćem mogućem roku pojasniti i jednostavnu metodu izračuna ugljičnog otiska baterija.

Sirovine za baterije i rafiniranje

Europskim sudionicima u automobilskoj industriji potreban je pouzdan i siguran pristup jeftinim sirovinama i rafiniranim materijalima. Istodobno, dodana vrijednost u lancu vrijednosti mora se lokalizirati u Europi.

Komisija će u okviru Akta o kritičnim sirovinama (CRMA) u ožujku 2025. najaviti popis strateških projekata koji će obuhvaćati proizvodnju sirovina za baterije u svim fazama lanca vrijednosti. Tim će projektima pogodovati pojednostavnjeni postupci izdavanja dozvola i pristup financiranju, a olakšat će se i sporazumi o otkupu. Komisija istodobno putem 14 strateških partnerstava za sirovine, od Čilea do Demokratske Republike Kongo, podupire zajednička ulaganja duž vrijednosnog lanca kritičnih sirovina.⁵ Komisija 2025. objavljuje prve pozive u okviru platforme u kojima se objedinjuju ponuda i potražnja nekih kritičnih sirovina. Time će se povećati dostupnost kritičnih sirovina i transparentnost tržišta.

Međutim, potrebno je učiniti više. U planu za čistu industriju Komisija je najavila osnivanje Centra za kritične sirovine 2026. kako bi se objedinila ponuda i potražnja. Osim toga, Europska komisija spremna je olakšati **zajednička ulaganja privatnog sektora u uzlazni lanac vrijednosti**, čime bi se sudionicima u automobilskoj industriji omogućilo da ostvare korist od opskrbe materijalima uz znatno manji rizik i uz niže cijene.

⁵ Na primjer, oko 10 milijardi EUR ulaganja koja se međusobno nadopunjuju osigurano je između EU-a i Kanade duž lanca opskrbe baterijama u okviru našeg strateškog partnerstva.

Zahtjev za **pojednostavnjene postupke izdavanja dozvola za projekte sirovina za baterije i rafiniranje trebalo bi proširiti** izvan već utvrđenih strateških projekata. Stoga Komisija potiče države članice i regionalna tijela da primjenjuju pojednostavnjene postupke na sve domaće projekte duž lanca opskrbe sirovinama za baterije.

Komisija će istražiti u kojoj bi mjeri bila korisna dodatna potpora za domaće operacije rafiniranja i obrade materijala (npr. silazno u lancu od litijeva karbonata). Komisija će raditi na mobilizaciji javnih financijskih institucija kako bi osigurala sporazume o jamstvu i otkupu uz smanjenje rizika te druge dugoročne ugovore u lancu opskrbe materijalima za baterije.

Poticanje kružnosti automobilskeg lanca opskrbe

Prelazak na kružno gospodarstvo presudan je za smanjenje ovisnosti o sirovinama i povećanje strateške autonomije i otpornosti automobilskeg lanca opskrbe, uključujući europski ekosustav baterija. Uredba o baterijama pruža okvir za to. Međutim, potrebno je dodatno ojačati poslovni model sveobuhvatnog vrijednosnog lanca recikliranja u Europi. Potrebna su znatna ulaganja u kapacitete za recikliranje za prethodnu i daljnju obradu, potrebno je razviti naprednije tehnologije recikliranja i osigurati dostupnost sirovina za recikliranje (tj. otpadnih baterija i visokokvalitetnog metalnog otpada). U tu će svrhu Komisija **razmotriti financijsku potporu za otpadna vozila i postrojenja za recikliranje baterija**.

Komisija će istražiti daljnje mjere za poboljšanje industrijske suradnje u recikliranju sirovina, u skladu s pravilima EU-a o tržišnom natjecanju. U tu će svrhu Komisija uskoro pokrenuti postupak utvrđivanja činjenica kako bi prikupila informacije od sudionika na tržištu.

Kako bi se okoliš zaštitio od opasnog otpada, Komisija zajedno s ovim Akcijskim planom donosi Odluku na temelju Okvirne direktive o otpadu u kojoj se pojašnjava da se, nakon što postane otpad, crna masa klasificira kao opasni otpad. To će omogućiti **bolju kontrolu pošiljaka crne mase, a posebno zabranu njihova izvoza u zemlje koje nisu članice OECD-a**. Povećanim pristupom crnoj masi baterija potaknut će se i recikliranje baterija. Razmotrit će se dodatne mjere za olakšavanje pošiljaka unutar EU-a i uvođenje dodatnih ograničenja izvoza.

Naposljetku, brzim dovršetkom **postupka suodlučivanja o Uredbi o otpadnim vozilima** potaknut će se kružnost u automobilskeg industriji i poboljšati dostupnost sekundarnih materijala i cjenovno pristupačnih rabljenih rezervnih dijelova.

Promicanje europske proizvodnje komponenti

Kako bi se potakla europska proizvodnja ključnih komponenti vozila, svaka javna potpora u korist automobilske industrije bit će uvjetovana kriterijima otpornosti i održivosti, koji će se u četvrtom tromjesečju 2025. predložiti u okviru predstojećeg Akta o ubrzanju industrijske dekarbonizacije. Komisija će procijeniti i mogu li se takvi kriteriji primijeniti i u privatnoj nabavi. Takav je pristup ključan i s obzirom na sve veću potražnju obrambenog sektora za komponentama vozila, u kojem je od presudne važnosti stabilna i sigurna opskrba kritičnim dijelovima. Povećanjem europske proizvodnje komponenti vozila trebao bi se smanjiti i rizik od mogućih sigurnosnih ranjivosti, čime bi se osigurao integritet kritičnih sustava. To će zbog gospodarske sigurnosti biti važno i za komponente električnog pogonskog sklopa, kao i za druge ključne komponente za povezana i automatizirana vozila.

Glavne mjere:

Sveobuhvatni paket „Battery Booster”: potpora za proizvodnju baterija u okviru Inovacijskog fonda, uz razmatranje izravne potpore EU-a poduzećima koja proizvode baterije u EU-u, po mogućnosti u kombinaciji s državnim potporama, necjenovnim kriterijima i europskim zahtjevima u pogledu sadržaja, u skladu s međunarodnim pravnim obvezama Unije.

Olakšati zajednička ulaganja privatnog sektora u uzlazni lanac vrijednosti.

Ostala djelovanja:

Brza finalizacija Zajedničke odluke o Uredbi o otpadnim vozilima.

Razmatranje financijske potpore za otpadna vozila i postrojenja za recikliranje baterija.

Daljnja potpora za poboljšanje recikliranja.

Kriteriji otpornosti i održivosti za ključne komponente dijelove vozila.

2.4. Vještine i socijalna dimenzija

Nedavne promjene u proizvodnji i potražnji u globalnom gospodarstvu te gospodarski šokovi geopolitički rizici i nesigurnosti znatno su utjecali na zapošljavanje u automobilskom sektoru EU-a. U sljedećim godinama očekuje se daljnji gubitak radnih mjesta. Nadalje, nedostatak i neusklađenost vještina u automobilskoj industriji velik su problem, uz starenje radne snage i hitnu potrebu za osposobljavanjem i privlačenjem novih profila radnika s odgovarajućim vještinama. Socijalni partneri imaju središnju ulogu u predviđanju promjena i upravljanju promjenama, a kolektivni ugovori mogu donijeti rješenja za zapošljavanje i društvene posljedice poteškoća s kojima se suočava automobilski sektor.

Trenutačno postoji nekoliko inicijativa na razini EU-a za rješavanje tih pitanja, posebno financiranje iz Europskog socijalnog fonda plus (ESF+) i Europskog fonda za prilagodbu globalizaciji (EGF). Inicijative za razvoj vještina, kao što su Pakt za vještine i Savez za automobilske vještine, pripremaju radnike u razdoblju velikih tranzicija koje su u tijeku. Međutim, potrebno je učiniti više.

Komisija će osnovati **Europski opservatorij za pravednu tranziciju** kako bi izrađivala i prikupljala relevantne podatke, uključujući projekciju trendova zapošljavanja u cijelom europskom vrijednosnom lancu automobilske industrije te na sektorskoj i regionalnoj razini. U kombinaciji s podacima o demografskoj strukturi radne snage, to će omogućiti utvrđivanje očekivanih budućih „žarišnih točaka” premještanja radnih mjesta i pružanje informacija o budućim intervencijama za njihovo rješavanje.

Kako bi se osigurala bolja potpora radnicima pogođenima tranzicijama, Komisija će u proljeće 2025. predložiti **ciljanu izmjenу Uredbe o Europskom fondu za prilagodbu globalizaciji kako bi je učinila bržom i širom**. Područje primjene Europskog fonda za prilagodbu globalizaciji proširit će se na potporu poduzećima u postupcima restrukturiranja radi zaštite zaposlenika od rizika od nezaposlenosti. To može dovesti do ranije mobilizacije dostupnih sredstava. Komisija istodobno uz savjetovanje sa socijalnim partnerima priprema plan za kvalitetna radna mjesta koji će biti objavljen krajem godine.

Kako bi pomogla državama članicama i sektorskim partnerima da još bolje iskoriste mogućnosti koje nudi ESF+, Komisija će aktivno surađivati sa socijalnim partnerima i državama članicama kako bi skrenula pozornost na mogućnosti koje nudi ESF+ i okupila aktere. To će uključivati potporu radnicima koji traže mogućnosti zapošljavanja u područjima izvan automobilske sektora i žele se prekvalificirati. Uz to, preispitivanje fonda ESF+ u sredini programskog razdoblja iskoristit će se za poticanje država članica da reprogramiraju više sredstava za automobilske sektor, među ostalim mogućom izmjenom Uredbe o fondu ESF+.

U skladu s Unijom vještina **ojačat će se okvir za sektorske inicijative za vještine u strateškim industrijama koje omogućuju plan za čistu industriju**. Ciljana potpora u obliku bespovratnih sredstava iz programa Erasmus+ u iznosu do 90 milijuna EUR stavit će se 2026. na raspolaganje relevantnim velikim partnerstvima za vještine, uključujući veliko automobilske partnerstvo za vještine u okviru Pakta za vještine.

Glavne mjere:

Europski opservatorij za pravednu tranziciju

Pravne izmjene uredbi o fondovima EGF i ESF+.

2.5. Jačanje pristupa tržištu, osiguravanje jednakih uvjeta i jamčenje gospodarske sigurnosti

Automobilska industrija globalna je poslovna djelatnost. Izvoz, uvoz i ulaganja imaju ključnu ulogu za konkurentnost industrije EU-a. Za uspjeh te industrije presudni su pristup inozemnom tržištu, jednaki uvjeti u odnosu na inozemne konkurente te poslovno i regulatorno okruženje prilagođeno svrsi. U tu će svrhu EU provoditi nekoliko prioritarnih mjera specifičnih za automobilske sektor.

Diversifikacija nabave i osiguravanje pristupa tržištima trećih zemalja te jačanje gospodarske sigurnosti

Komisija je odlučna u namjeri da nastavi sa sklapanjem sporazuma o slobodnoj trgovini i uzajamno korisnih međunarodnih partnerstava kako bi poboljšala pristup tržištu i mogućnosti nabave, posebno za kritične materijale za europsku automobilske industriju. Komisija će ocijeniti djelotvornost propisa relevantnih za automobile u trgovinskim sporazumima i, prema potrebi, surađivati s trgovinskim partnerima kako bi se nastavilo s regulatornom konvergencijom na temelju međunarodnih standarda. Komisija će zajedno s dionicima iskoristiti sve mogućnosti za bolju potporu tom sektoru drugim oblicima angažmana, kao što su sporazumi o uzajamnom priznavanju, strateška partnerstva za kritične sirovine ili partnerstva za čistu trgovinu i ulaganja. Kako je preporučeno u Draghijevom izvješću, Komisija će nastaviti promicati usklađivanje propisa o tehničkim vozilima na globalnoj razini (UNECE) i u bilateralnim trgovinskim sporazumima.

Paket o jednakim uvjetima

Komisija će pojačanim paketom instrumenata koji se sastoji od sljedećih elemenata osigurati kontinuirana poboljšanja jednakih uvjeta.

Pravila podrijetla

Povlaštenim pravilima o podrijetlu utvrđuju se uvjeti pod kojima se na proizvode primjenjuje nulta ili snižena carinska stopa u trgovinskim sporazumima i autonomnim povlaštenim režimima. Na taj se način želi postići ravnotežu između ciljeva izvoza i uvoza, koje treba analizirati i u smislu kumulacije u lancu opskrbe. Komisija će surađivati s industrijom i državama članicama na **pristupu koji se primjenjuje na povlaštena pravila o podrijetlu** kako bi se osiguralo da se njima doprinosi i daje potpora dugoročnoj konkurentnosti automobilskeg sektora EU-a.

Komisija će razmotriti utvrđivanje **posebnih pravila o podrijetlu u mjerama trgovinske zaštite** za ekosustav električnih vozila kao alata za odvracanje aktera uključenih u nepoštene prakse od izgradnje postrojenja u trećim zemljama, a posebno u zemljama koje imaju povlaštenu pristup tržištu EU-a.

Instrumenti trgovinske zaštite

Komisija je uvela kompenzacijske pristojbe na uvoz kineskih električnih vozila kako bi riješila problem nepoštenih trgovačkih praksi te je i dalje spremna pokrenuti ispitni postupak za sprečavanje izbjegavanja mjera ako primi dostatne dokaze o praksama izbjegavanja mjera kojima se narušava njihova djelotvornost. Osim toga, Komisija je i dalje otvorena za nastavak suradnje s pojedinačnim proizvođačima u pogledu preuzimanja obveza u pogledu kompenzacijskih mjera za električna vozila na baterije iz Kine, u skladu s osnovnom antismubvencijskom uredbom.

Komisija je jednako tako predana primjeni **instrumenata trgovinske zaštite i Uredbe o stranim subvencijama** kako bi istražila nepoštene prakse uzlazno u lancu opskrbe, među ostalim u segmentu baterija i dijelova, prema potrebi.

Jačanje doprinosa stranih ulaganja europskoj konkurentnosti

Komisija će osigurati da strana ulaganja u automobilsku industriju više doprinose dugoročnoj konkurentnosti industrije EU-a, njezinoj tehnološkoj prednosti i gospodarskoj otpornosti te otvaranju kvalitetnih radnih mjesta u EU-u. U skladu s tim **Komisija će u suradnji s državama članicama i industrijom predložiti uvjete za dolazna strana ulaganja u automobilske sektor kako bi se dodatno povećala njihova dodana vrijednost za EU**. Ti bi uvjeti mogli, na primjer, uključivati zahtjeve za zajedničke pothvate, zahtjeve višeg rukovodstva, olakšavanje sporazuma kojima se podupiru potrebe industrije EU-a (kao što su ugovori o otkupu ili licenciranju usluga i licencijskim pravima sa stranim partnerima), licenciranje tehnologije ili intelektualnog vlasništva i obveze opskrbe ključnim inputima. Jedno od prioritarnih područja za to bit će lanac opskrbe baterijama.

Istodobno s radom na privlačenju stranih ulaganja, Komisija i države članice osigurat će da se izravna strana ulaganja upotrebljavaju za stvaranje dodane vrijednosti u Europi, posebno kad je riječ o javnom financiranju, te će zahtijevati jasne uvjete kako bi se pomoglo u premošćivanju nedostataka u proizvodnom znanju i stručnom znanju, među ostalim učinkovitim mehanizmima za intelektualno vlasništvo i prijenos vještina, kao i zapošljavanjem osoblja iz EU-a i lokalnim lancima opskrbe.

Paket za pojednostavnjenja

Postojeći regulatorni okvir donosi predvidljivost i pomaže u postizanju naših zajedničkih ciljeva javne politike. Međutim, ne bi trebao nepotrebno opteretiti industriju i povećati troškove, posebno za MSP-ove u lancu opskrbe i na poslijeprodajnom tržištu. U kontekstu plana regulatornog

pojednostavnjenja Komisija će uz savjetovanje s dionicima poduzeti mjere u vezi s **paketom regulatornog pojednostavnjenja za automobilsku industriju** poboljšanjem usklađenosti i dosljednosti različitih regulatornih zahtjeva. Komisija se ujedno obvezala da će pri izradi novih zakonodavnih prijedloga industriji dati dovoljno vremena da te nove regulatorne zahtjeve za motorna vozila uzme u obzir u procesu razvoja proizvoda. Evaluacija Uredbe o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila (tj. zakonodavstvo o homologaciji) predviđena za 2026. bit će posebno usmjerena na potencijal za pojednostavnjenje.

Provedba regulatornog okvira za motorna vozila važna je kako bi se osigurali jednaki uvjeti i izbjeglo sveobuhvatno zaobilaženje primjenjivih pravila EU-a. To je prvenstveno odgovornost nacionalnih homologacijskih tijela, ali će Komisija surađivati s državama članicama na uklanjanju mogućih nedostataka u regulatornom okviru, npr. u programima homologacije pojedinačnih vozila.

Glavne mjere:

Razmatranje uvjeta za dolazna strana ulaganja u automobilski sektor, među ostalim kad je riječ o javnom financiranju.

Pojednostavnjenje regulative

Ostala djelovanja:

Nastavak pregovora o sporazumima o slobodnoj trgovini i uzajamno korisnim međunarodnim partnerstvima kako bi se poboljšao pristup tržištu i mogućnosti nabave za automobilsku industriju EU-a.

Razvoj daljnje suradnje u okviru partnerstava za čistu trgovinu i ulaganja i strateških partnerstava kako bi se osigurao bolji pristup mineralima za baterije.

Suradnja s industrijom i državama članicama na pristupu koji se primjenjuje na povlaštena pravila o podrijetlu u kontekstu sporazuma o slobodnoj trgovini.

Razmatranje posebnih pravila o podrijetlu u mjerama trgovinske zaštite za ekosustav električnih vozila.

Praćenje primjene antisubvencijske mjere koja se odnosi na uvoz kineskih električnih vozila i provedba ispitnog postupka za sprečavanje izbjegavanja mjera ako je to opravdano.

Primjena instrumenata trgovinske zaštite i Uredbe o stranim subvencijama za rješavanje problema nepoštenih praksi u segmentu baterija i segmentima dijelova, prema potrebi.

3. Zaključak i sljedeći koraci

Komisija će obavijestiti Europski parlament i Vijeće o ovom akcijskom planu i predloženim mjerama te ih poziva da omoguće brzu provedbu predloženih ciljanih izmjena.

Ovaj akcijski plan temelji se na vrijednim informacijama prikupljenima od poduzeća iz automobilske sektora, poslovnih udruženja te predstavnika civilnog društva i istraživača tijekom dijaloga i okruglih stolova te otvorenog javnog savjetovanja⁶. Sada su iznimno važni pažljivo

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

praćenje i brza provedba predloženih mjera. Komisija će nastaviti surađivati s dionicima sazivanjem redovitih dijaloga s ciljem razmjene mišljenja o provedbi kratkoročnih i srednjoročnih mjera navedenih u planu te prikupljanja povratnih informacija i informacija o novim kretanjima na tržištu.