

V Bruseli 6. marca 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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 6. marca 2025

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: COM(2025) 95 final

Predmet: OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV
Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 95 final.

Príloha: COM(2025) 95 final



V Bruseli 5. 3. 2025
COM(2025) 95 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel

1. Úvod

Automobilový priemysel je hlavnou hnacou silou európskej prosperity a dôležitou súčasťou európskej identity. Od vynájdenia automobilu sú európski výrobcovia svetovými lídrami a vyrábajú ikonické značky, ktoré v oblasti inovácií a excelentnosti predstavujú špičkovú úroveň. V súčasnosti tento priemysel predstavuje HDP vo výške 1 bilión EUR, tretinu súkromných investícií do výskumu a vývoja v EÚ a poskytuje priamu a nepriamu zamestnanosť 13 miliónom Európanov. Pokiaľ ide o úžitkové vozidlá, európski výrobcovia nákladných vozidiel predstavujú viac ako 40 % svetového trhu¹. Vedúce postavenie európskeho automobilového priemyslu vzbudzuje obdiv po celom svete.

V súčasnosti toto priemyselné odvetvie prechádza štrukturálnou transformáciou nevidanej rýchlosti a rozsahu. Prechod na čistú mobilitu sa zrýchľuje. V roku 2024 bolo už každé piate predané vozidlo na svete elektrické. Rýchla integrácia digitálnych technológií, ako sú umelá inteligencia, softvér, snímacie a komunikačné zariadenia, spolu s rastúcim významom digitálnych služieb a prepojenosti zároveň do tohto odvetvia prinášajú prevratné zmeny. **Je nevyhnutné, aby európsky automobilový priemysel nielen zvládol, ale aj usmerňoval prechod na prepojené a čoraz viac automatizované vozidlá s nulovými emisiami.**

Pri tomto prechode stojí náš automobilový priemysel aj pred vážnymi výzvami v oblasti konkurencieschopnosti. Čelí rizikám v globálnom dodávateľskom reťazci a závislosti od dovozu surovín a batérií, stále príliš veľkej závislosti od fosílnych palív, silnej konkurencii v boji o talenty, rozdielom v nákladoch na kľúčové vstupy a čoraz nestabilnejšej geopolitickej situácii. Európskym spoločnostiam hrozí zaostávanie v oblasti kľúčových strategických technológií, ako sú batérie, softvér, infotainmentové systémy a autonómna jazda, a často majú menšiu priamu kontrolu nad mnohými vstupnými surovinami, zatiaľ čo zahraniční konkurenti sú často podporovaní asertívnymi priemyselnými stratégiami a dostávajú štátnu podporu v rôznych formách.

Pre európsky automobilový priemysel je toto kľúčovým momentom – sú potrebné rozhodné kroky a Európska únia (EÚ) sa zaviazala podporovať toto odvetvie pri jeho prechode.

To je cieľom tohto akčného plánu, ktorý vychádza z Kompasu konkurencieschopnosti, Dohody o čistom priemysle a – v posledných týždňoch – z rozsiahlej série konzultácií pod vedením predsedníčky Komisie a niekoľkých členov Komisie, na ktorých sa aktívne zúčastnilo viac ako 100 organizácií². Stanovujú sa v ňom konkrétne opatrenia, ktoré majú pomôcť zabezpečiť globálnu konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu a zachovať silnú európsku výrobnú základňu prostredníctvom **opatrení v piatich kľúčových oblastiach**: 1. inovácie a digitalizácia; 2. čistá mobilita; 3. konkurencieschopnosť a odolnosť dodávateľského reťazca; 4. zručnosti a sociálny rozmer a 5. rovnaké podmienky a podnikateľské prostredie.

¹ Prehľad o trhoch platformy Statista, január 2025.

² Tieto konzultácie, ktoré sa uskutočnili od 30. januára do 20. februára, boli doplnené otvorenou verejnou konzultáciou, v ktorej bolo prijatých viac ako 1 900 vyplnených dotazníkov.

2. Päť pilierov akčného plánu pre automobilový priemysel

2.1. Inovácie a digitalizácia

Na to, aby bol európsky automobilový priemysel globálne konkurencieschopný, musí urýchlene opätovne zaujať vedúce postavenie v prechode na softvérovo riadené, prepojené a autonómne vozidlá využívajúce umelú inteligenciu (ďalej len „AI“). Vodiči aj spolujazdci vo vozidle čoraz viac využívajú softvérovo definované funkcie, pričom ústrednú úlohu zohrávajú nové aplikácie, ako je automatizovaná a autonómna jazda, komunikácia a infotainment. Takéto prvky sa rýchlo stávajú kľúčovými strategickými odlišujúcimi faktormi, v ktorých výrobcovia vozidiel (výrobcovia pôvodného zariadenia – VPZ) musia vyniknúť, ale v ktorých im v súčasnosti hrozí zaostávanie za zahraničnými konkurentmi.

Podporovanie autonómnej jazdy a posilnenie jednotného trhu s autonómnymi vozidlami

Technológia autonómnej jazdy bude rozhodujúcim faktorom konkurencieschopnosti a v budúcnosti bude predstavovať významný podiel pridanej hodnoty. Očakáva sa, že do roku 2035 prinesie automobilovému priemyslu pridanú hodnotu v celkovej výške až 400 miliárd EUR.

Skúšobné zariadenia pre autonómnú jazdu

V EÚ sú podmienky pre testovanie plne autonómnych vozidiel na cestách a ich komerčnú prevádzku menej priaznivé ako v USA a Číne. To poskytuje konkurentom v týchto jurisdikciách značný náskok.

S cieľom podporiť pripravenosť trhu a komercializáciu autonómnych vozidiel bude Komisia spolupracovať s členskými štátmi na urýchlennom vytvorení aspoň troch **rozsiahlych cezhraničných skúšobných zariadení, súvisiacich experimentálnych regulačných prostredí a európskych koridorov automatizovanej jazdy**. Do tohto úsilia by sa mohli zapojiť aj stredne veľké mestá, ktoré chcú zohrávať priekopnícku úlohu. Tieto skúšobné zariadenia umožnia rozsiahle pilotné zavedenie autonómnych vozidiel na prepravu osôb aj tovaru. Komisia sa takisto zaväzuje ďalej posudzovať potenciál integrácie automatizovaných vozidiel do dopravného systému prostredníctvom komunikácie medzi vozidlami a infraštruktúrou.

Smerom k jednotnému trhu v oblasti autonómnej jazdy

Regulačné prostredie v oblasti prepojenej a autonómnej mobility je v súčasnosti roztrieštené. Len málo členských štátov má zavedené vnútroštátne pravidlá cestnej premávky, ktoré umožňujú používanie autonómnych vozidiel na ich cestách, čo blokuje potenciál jednotného trhu v oblasti autonómnej jazdy. Kľúčová je spolupráca medzi všetkými, ktorí vyvíjajú a vyrábajú tieto vozidlá, ako aj medzi prevádzkovateľmi ciest a manažérmi infraštruktúry. Na využívanie výhod nášho jednotného trhu a uľahčenie rýchleho zavádzania prepojenej a autonómnej mobility je potrebný **harmonizovanejší rámec a riadenie na úrovni EÚ**. Komisia prijme opatrenia na dosiahnutie tohto cieľa.

Komisia bude ďalej prioritne rozvíjať **regulačný rámec pre autonómne vozidlá, počnúc umožnením schválenia neobmedzených sérií vozidiel s automatizovanými parkovacími systémami v roku 2025 i viac prípadov použitia v roku 2026** (napr. nákladná doprava hub-to-hub), pričom sa zaisťujú ich bezpečnosť. Komisia okrem toho **vypracuje podrobnejšie pravidlá s cieľom zlepšiť podporu testovania systémov automatizovanej jazdy (ďalej len „ADS“) a pokročilých asistenčných systémov vodiča (ďalej len „ADAS“) pred ich zavedením na**

verejných pozemných komunikáciách. Na testovanie inovatívnych technológií ADAS a ADS na verejných pozemných komunikáciách v Európe sa zvyčajne vyžadujú povolenia na základe výnimiek z vnútroštátnych pravidiel, čo si vyžaduje niekoľko schválení v rôznych členských štátoch. Komisia **začiatkom roka 2026 navrhne harmonizované postupy schvaľovania vstupu na územie, aby sa uľahčilo testovanie všetkých systémov ADAS a ADS na otvorených cestách v celej EÚ.**

Hlavné opatrenia:

Zriadenie rozsiahlych cezhraničných skúšobných zariadení pre autonómne vozidlá od roku 2026.

Posilnenie regulačného rámca a integrácie jednotného trhu v oblasti európskej autonómnej jazdy:

- i) s pravidlami pre neobmedzené série vozidiel so systémami automatizovanej jazdy do roku 2026;
- ii) harmonizované pravidlá testovania systémov ADAS a ADS na verejných pozemných komunikáciách do roku 2026 a iii) harmonizované pravidlá zavádzania v celej EÚ.

Podporovanie vývoja európskeho prepojeného a automatizovaného vozidla budúcnosti

Tromi základnými komponentmi prepojeného a automatizovaného vozidla budúcnosti sú čipy, softvér a umelá inteligencia. Hoci európski výrobcovia a dodávatelia vozidiel predstavujú 45 % celosvetových investícií do výskumu a vývoja v automobilovom priemysle, v tejto oblasti im konkurujú technologické spoločnosti a nové subjekty „digitálnej éry“ v automobilovom priemysle z krajín mimo Európy. S cieľom zabrániť novým závislostiam, ako aj strate pridanej hodnoty a zamestnanosti v prospech zahraničných subjektov **EÚ musí vybudovať vlastné priemyselné kapacity pre softvér a IT hardvér potrebné pre ekologické, prepojené a automatizované vozidlá.** Okrem iného je potrebné zaistiť, aby takéto softvér a zariadenia boli navrhnuté tak, aby využívali vesmírne údaje a služby navigácie, vysokú presnosť určovania polohy, pozorovania Zeme a bezpečnú konektivitu, ktoré poskytujú systémy EÚ Galileo/EGNOS, Copernicus a čoskoro IRIS.

Európska aliancia prepojených a autonómnych vozidiel

Na vývoj spoločných softvérových a digitálnych hardvérových komponentov je potrebná úzka spolupráca medzi európskymi aktérmi v rámci pravidiel hospodárskej súťaže EÚ. Umožnilo by to dosiahnuť významné úspory zdrojov. Výrobcovia automobilov by mohli urýchliť spoločný technologický vývoj a zamerať zdroje na tie prvky, ktoré pre zákazníkov zabezpečujú odlišujúcu ponuku.

Komisia preto bezodkladne spustí ***Európsku alianciu prepojených a autonómnych vozidiel***, pričom nadviaže na prípravnú prácu vykonanú v rámci [iniciatívy Vozidlo budúcnosti](#) a [partnerstvá v oblasti automobilového priemyslu v rámci programu Horizont Európa](#), konkrétne 2Zero, CCAM a spoločný podnik pre čipy. V rámci aliancie bude spolupracovať významné množstvo európskych zainteresovaných strán z automobilového priemyslu vrátane MSP a podieľať sa na vývoji novej generácie vozidiel so zameraním na prvky spoločnej architektúry, spoločné európske hardvérové a softvérové komponenty, ako aj ich štandardizáciu. Na základe spoločného plánu inovácií bude aliancia realizovať tieto kľúčové činnosti:

- ***Vývoj softvérovej platformy pre softvérovo definované vozidlá:*** Aliancia vytvorí celoeurópsku otvorenú platformu pre softvérovo definované vozidlá založenú na najmodernejších softvérových komponentoch s otvoreným zdrojovým kódom, ako aj rozhraniach, normách a nástrojoch.

- **Vývoj palubnej výpočtovej architektúry pre softvérovo definované vozidlá:** Autonómna jazda si vyžaduje centralizovanú pokročilú výpočtovú kapacitu na palube. Aliancia vyvinie nadčasovú výpočtovú platformu, ktorá bude prispôsobiteľná, flexibilná, energeticky efektívna a schopná výkonu v reálnom čase a bude integrovať pokročilejšie procesory vrátane AI čipov a zároveň bude zaisťovať, aby softvérovo definované vozidlá boli naďalej škálovateľné a ľahko modernizovateľné.
- **Vývoj inovatívnych riešení založených na umelej inteligencii pre automobilový priemysel:** Vývoj špecifických sektorových generatívnych modelov a algoritmov umelej inteligencie, ktoré umožňujú napr. autonómnú jazdu, optimalizáciu prevádzky prepojených vozidiel v dopravnej a nabíjajúcej infraštruktúre a účinné riadenie batérií alebo prediktívnu údržbu založenú na umelej inteligencii.
- **Vytvorenie rozsiahleho distribuovaného pilotného zariadenia v rokoch 2026/2027:** Zariadenie bude slúžiť ako prostredie pre spoluprácu s odvetvím v oblasti **softvérovo definovaných vozidiel a AI inžinierstva** a ako skúšobné zariadenie pre inovácie v aplikačných vrstvách.
- **Urýchlenie prechodu na autonómnú jazdu:** Vypracovanie a predloženie ambiciózneho technologického plánu vývoja spoločných komponentov (softvéru a hardvéru) systému autonómnej jazdy (ADS).

Aliancia je účinným mechanizmom na urýchlenie cezhraničnej spolupráce európskeho priemyslu v oblasti inovácií, vývoja a prvého priemyselného zavedenia technológií prepojenej a autonómnej jazdy. Komisia je pripravená na žiadosť odvetvia poskytnúť usmernenia o tom, ako možno v súlade s právom hospodárskej súťaže združovať údaje z automobilového priemyslu a umožniť tým pokrok v oblasti autonómnej jazdy na základe umelej inteligencie. Komisia bude podporovať aj prebiehajúcu technickú prácu členských štátov na identifikácii možného **kandidáta** na dôležitý projekt spoločného európskeho záujmu pre **ekologické, prepojené a autonómne vozidlá** a zároveň zabezpečí, aby bol prístupný pre inovatívne MSP.

Batériová technológia novej generácie

Zahraniční konkurenti investujú značné finančné a ľudské zdroje do výskumu a vývoja technológie batérií budúcnosti s výraznou štátnou podporou. EÚ kladie veľký dôraz na inovácie v oblasti batérií prostredníctvom **Európskeho partnerstva pre priemyselný hodnotový reťazec batérií (BATT4EU)** v rámci programu Horizont Európa. Tento dôraz je stále dôležitý. Komisia bude podporovať **celý hodnotový reťazec EÚ v oblasti batérií novej generácie vrátane recyklácie** v úzkej spolupráci s partnerstvami v oblasti vyspelej výroby a progresívnych materiálov. Na roky 2025 až 2027 bude osobitný rozpočet predstavovať približne 350 miliónov EUR ako súčasť celkového príspevku programu Horizont Európa pre automobilový priemysel.

Financovanie v rámci programu Horizont Európa

Činnosti aliancie, ako aj batériová technológia novej generácie budú podporované spoločnými verejnými a súkromnými investíciami v rámci príslušných partnerstiev programu Horizont Európa. V rámci programu sa pre automobilový priemysel na obdobie 2025 – 2027 sprístupní 1 miliarda EUR vrátane príslušných činností financovaných prostredníctvom Európskej rady pre

inovácie. V budúcnosti by sa osobitné partnerstvá pre konkrétne činnosti mohli spojiť do osobitného spoločného podniku pre automobilový priemysel. Tým nie je dotknutý balík budúceho návrhu VFR.

Mobilizácia súkromných investícií v záujme posilnenia inovácií v Európe

Ako bolo oznámené v Kompase konkurencieschopnosti a v Dohode o čistom priemysle, Komisia bude spolupracovať so skupinou EIB a so súkromnými investormi na zavedení **investičného programu TechEU** s cieľom pomôcť preklenúť medzeru vo financovaní disruptívnych inovácií, posilniť priemyselnú kapacitu Európy a rozšíriť spoločnosti, ktoré investujú do inovačných technológií, a to v súlade s príslušným projektovým portfóliom Európskej rady pre inováciu. V automobilovom priemysle by sa v rámci investičného programu TechEU mohli podporovať investície do výskumu, vývoja a inovácií pre budúce strategické technológie, digitalizácie, aplikácie umelej inteligencie, ako aj zavádzanie vyspelých priemyselných spôsobilostí v oblasti výroby a dodávateľského reťazca a rozširovanie strategických a konkurencieschopných technológií výrobcami pôvodného zariadenia, dodávateľmi a inovačnými technologickými spoločnosťami v automobilovom priemysle vrátane vybudovania dodávateľského reťazca technológií batériových článkov.

Hlavné opatrenia:

Zriadenie Európskej aliancie prepojených a autonómnych vozidiel v roku 2025.

Podporovanie výskumu a inovácií v oblasti prepojenej a automatizovanej mobility a vývoj batériovej technológie novej generácie prostredníctvom programu Horizont Európa.

Ďalšie opatrenia:

Spolupráca so skupinou EIB a so súkromným sektorom na zavedení investičného programu TechEU pre rozširujúce sa podniky vrátane vybudovania dodávateľského reťazca technológií batériových článkov.

Kybernetická bezpečnosť

Hardvérové a softvérové komponenty prepojených a automatizovaných vozidiel majú významné dôsledky pre bezpečnosť. Komisia **nadviaže na prebiehajúce posúdenie kybernetickobezpečnostných rizík prepojených vozidiel podľa smernice NIS 2 konkrétnymi opatreniami**, v prípade potreby aj v regulačnom rámci pre motorové vozidlá, a preskúma spôsoby vybudovania európskeho priemyselného hodnotového reťazca kritických komponentov. Zároveň v súlade so stratégiou hospodárskej bezpečnosti EÚ Komisia v dialógu so svojimi medzinárodnými partnermi, najmä so skupinou G7, vypracuje spoločný pohľad na kybernetickobezpečnostné riziká a potenciálne opatrenia na ich zmiernenie v súvislosti s prepojenými vozidlami. Tento krok je dôležitý s cieľom zabrániť ďalšej roztrieštenosti globálneho trhu. Vypracuje aj normy hospodárskej bezpečnosti na riešenie rizík v dodávateľskom reťazci, ako je nadmerná závislosť, inštrumentalizácia, nadmerná kapacita, technologické riziká, kybernetická bezpečnosť alebo bezpečnostné riziká.

Ďalšie opatrenia:

Pokračovanie v úsilí o dosiahnutie dostatočnej kybernetickej bezpečnosti bez brzdenia inovácií a komercializácie.

Vypracovanie noriem hospodárskej bezpečnosti.

Prístup k údajom o vozidlách, ich funkciám a zdrojom

Prepojené a digitálne vozidlá vytvoria významné nové toky príjmov a hospodársku hodnotu z údajov o vozidlách. Tento potenciál sa už do určitej miery využíva na základe aktu o údajoch, ktorý poskytuje prístup k údajom z prepojených zariadení, ako sú vozidlá, na žiadosť používateľa, ako aj smernice o obnoviteľných zdrojoch energie, v ktorej sa stanovuje prístup k údajom týkajúcim sa batérií.

Vzhľadom na mnohé špecifiká prepojených motorových vozidiel a ich potenciál otvoriť nové obchodné príležitosti vrátane obojsmerného a inteligentného nabíjania sú však potrebné doplnkové opatrenia. Komisia preto **prijme primerané opatrenia**, aby umožnila **celému automobilovému ekosystému využívať výhody údajov z prepojených vozidiel**, najmä prostredníctvom uplatňovania aktu o údajoch a **usmernení týkajúcich sa palubných údajov**, ktoré budú uverejnené na začiatku uplatňovania aktu o údajoch. Komisia po posúdení účinkov aktu o údajoch zväží ďalšie kroky vrátane legislatívneho návrhu o prístupe k palubným údajom a možnosti zriadiť európsku platformu pre údaje z automobilov. V tejto súvislosti sa zohľadnia aj aspekty kybernetickej bezpečnosti vrátane vzdialeného prístupu k údajom.

Komisia takisto posudzuje, či existujúci **rámec hospodárskej súťaže EÚ týkajúci sa vertikálnych dohôd** na sekundárnych trhoch **automobilového priemyslu** (nariadenie o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá) stále spĺňa svoj účel, a to aj so zreteľom na digitalizáciu.

Hlavné opatrenia:

Primerané opatrenia, pokiaľ ide o prístup k údajom o vozidlách, ich funkciám a zdrojom, vrátane usmernenia týkajúceho sa aktu o údajoch a v prípade potreby legislatívneho návrhu o prístupe k údajom o vozidlách.

Preskúmanie nariadenia o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá (MVBBER) a doplnkové usmernenia.

2.2.Čistá mobilita

Cestná doprava je stále zodpovedná približne za štvrtinu celkových emisií skleníkových plynov v EÚ. Na dosiahnutie ambície Európy stať sa do roku 2050 klimaticky neutrálnou je potrebné do tohto dátumu znížiť emisie z dopravy o 90 %. Zabezpečenie pokračujúceho komerčného úspechu si zase vyžaduje, aby európski výrobcovia pôvodných zariadení, ktorí už výrazne investujú do technológií s nulovými emisiami, opätovne zaujali vedúce postavenie v oblasti technológií a výrobkov používaných vo vozidlách s nulovými emisiami. Vozidlá s nulovými emisiami už teraz predstavujú významný podiel na celosvetovom predaji a napokon budú dominantným segmentom trhu. Kľúčovým faktorom, ktorý to umožní, je silný domáci trh podporovaný primeranou infraštruktúrou na celom území.

Emisné normy

Prechod na čistú cestnú mobilitu podporujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá a pre nové ťažké úžitkové vozidlá, v ktorých sa výrobcom stanovujú postupne vyššie cieľové hodnoty znižovania emisií. Týmto normami sa zabezpečuje dlhodobá istota a predvídateľnosť pre investorov v celom hodnotovom reťazci a zároveň sa poskytuje dostatočný čas na spravodlivú transformáciu. V súčasnosti jazdí na európskych cestách takmer 6 miliónov

vozidiel s nulovými emisiami, ale na dosiahnutie cieľov na roky 2035 a 2040 je ešte potrebný výrazný nárast.

Dopyt po batériových elektrických vozidlách bol v poslednom čase slabší, než sa očakávalo. Po šesťnásobnom náraste v rokoch 2019 až 2023 predaj batériových elektrických vozidiel v EÚ v rokoch 2023 až 2024 mierne klesol o 5,6 %, pričom trhový podiel sa znížil zo 14,6 % na 13,6 % a uvádzanie cenovo dostupných modelov elektrických vozidiel na trh sa oneskorilo.

Hoci podľa údajov z januára 2025 podiel predaja batériových elektrických vozidiel dosiahol 15 % v porovnaní s 10,9 % v januári 2024, stále existuje riziko, že cieľové hodnoty emisií pre osobné vozidlá na rok 2025 môžu viesť k značným sankciám. Komisia preto **cielenne zmení emisné normy CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá a urýchlene predstaví ďalšie možnosti flexibility**. Ak sa táto zmena prijme, stanoví sa ňou, že súlad sa posudzuje spoločne za roky 2025, 2026 a 2027, aby výrobcovia vozidiel mohli **kompenzovať prekročenie cieľovej hodnoty v jednom alebo dvoch z týchto rokov nadmernými výsledkami v inom roku (iných rokoch)**. Prispieje sa tým k zabezpečeniu investičnej kapacity priemyslu a udržaniu celkovej úrovne ambícií cieľových hodnôt do roku 2025. Komisia vyzýva spoluzákonnodarcov, aby bezodkladne dosiahli dohodu o tejto zmene v záujme vytvorenia istoty pre toto priemyselné odvetvie. Ako sa uvádza v politických usmerneniach Komisie, nariadenie o emisných normách CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá prispieva k predvídateľnosti pre investorov a výrobcov. Európska komisia urýchlí prácu na príprave plánovaného preskúmania nariadenia. Preskúmanie bude vychádzať z analýzy založenej na faktoch, pričom sa zohľadní všetok relevantný technologický vývoj a význam ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami.

Hlavné opatrenia:

Predloženie návrhu na zmenu emisných noriem CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá, aby sa umožnilo prekročenie cieľovej hodnoty v jednom alebo dvoch rokoch pod podmienkou dosiahnutia nadmerných výsledkov v inom roku (iných rokoch) v období 2025 – 2027.

Urýchlenie príprav na plánované preskúmanie nariadenia.

Zvyšovanie dopytu po vozidlách s nulovými emisiami

Podporovanie používateľov s nižšími príjmami prostredníctvom systémov sociálneho lízingu

Systémy sociálneho lízingu môžu podporiť cenovo dostupnú čistú mobilitu pre znevýhodnených spotrebiteľov a zároveň priamo podporiť predaj vozidiel s nulovými emisiami. Komisia **prijme v prvom štvrtroku 2025 odporúčanie o dopravnej chudobe, v ktorom vyzve členské štáty, aby prijali systémy sociálneho lízingu** vzťahujúce sa na nové a jazdené vozidlá s nulovými emisiami **určené pre zraniteľných používateľov dopravy** ako súčasť vykonávania ich národných plánov **v rámci Sociálno-klimatického fondu**. Sociálny lízing (a najmä systémy prenájmu alebo lízingu vozidiel s nulovými emisiami určené pre zraniteľné skupiny) je takisto predmetom **usmernenia k sociálno-klimatickým plánom**, ktoré Komisia prijíma v ten istý deň ako toto oznámenie.

Urýchlenie zavádzania vozidiel s nulovými emisiami do podnikových vozových parkov

Podnikové vozové parky sú dôležitou súčasťou európskeho trhu s vozidlami. Vozidlá zakúpené podnikmi v súčasnosti predstavujú približne 60 % evidencií vozidiel v EÚ. Zrýchlenie zavádzania

vozidiel s nulovými emisiami do podnikových vozových parkov bude prínosom pre európsky automobilový priemysel a prispeje k ďalšiemu zníženiu emisií z dopravy. V záujme zabezpečenia primeraného využívania vozidiel s nulovými emisiami v podnikových vozových parkoch je nevyhnutné odstrániť narušajúce subvencie pre vozidlá na fosílné palivá.

Komisia začala pracovať na **legislatívnom návrhu na dekarbonizáciu podnikových vozových parkov** s cieľom stanoviť opatrenia na podporu zavádzania vozidiel s nulovými emisiami v prípade podnikových kupujúcich bez zbytočného zaťaženia MSP a s prihliadnutím na kritériá týkajúce sa okrem iného udržateľnosti a odolnosti. V záujme čo najrýchlejšieho zvýšenia dynamiky procesu Komisia spolu s týmto akčným plánom uverejňuje **oznámenie o dekarbonizácii podnikových vozových parkov**, v ktorom sa uvádzajú opatrenia, ktoré môžu vnútroštátne, regionálne a miestne samosprávne orgány už teraz prijať na urýchlenie zavádzania vozidiel s nulovými emisiami.

Odosielatelia zohrávajú dôležitú úlohu pri urýchľovaní rastu podielu ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami. V rámci práce v oblasti podnikových vozových parkov sa Komisia bude zaoberať aj opatreniami na urýchlenie zavádzania európskych nákladných vozidiel s nulovými emisiami.

Urychlenie zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami

V nadchádzajúcich mesiacoch Komisia prijme **cielenú zmenu smernice Eurovignette na účely predĺženia lehoty** na úplné oslobodenie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami od cestných poplatkov na obdobie **po 31. decembri 2025**.

Konkurencieschopnosť a investície do nákladných vozidiel s nulovými emisiami a dekarbonizácie cestnej dopravy možno ďalej stimulovať rýchlym ukončením medziinštitucionálnych rokovaní a prijatím navrhovanej revízie smernice o hmotnostiach a rozmeroch. Tým by sa **zabezpečila rovnocennosť užitočného zaťaženia ako v prípade naftových vozidiel**. Okrem toho sa navrhuje niekoľko opatrení³ na stimuláciu investícií do efektívnych prípojných vozidiel prostredníctvom **priaznivej diferenciacie cestného mýta**.

A napokon nákladovo efektívnym príspevkom k dekarbonizácii vozového parku môže byť modernizácia konvenčných ťažkých úžitkových vozidiel, najmä autobusov, elektrickou hnacou sústavou. Komisia podporí **vypracovanie predpisu v rámci EHK OSN**, ktorým sa harmonizuje typové schválenie takýchto modernizovaných vozidiel na celosvetovej úrovni.

Komisia skúma aj opatrenia na podporu zavádzania **ekologických autobusov vyrobených v Európe**, a to aj prostredníctvom podpory konverzie vozového parku a dep a lepšej agregácie dopytu alebo pravidiel amortizácie pre miestne samosprávy.

Lepšia koordinácia systémov stimulov členských štátov pre nákupy spotrebiteľov

Pri kúpe nového vozidla je často jedným z hlavných faktorov, ktoré zákazník zohľadňuje, jeho cena. Členské štáty si v súčasnosti zvolili rôzne prístupy na stimulovanie zavádzania vozidiel s nulovými emisiami, a to aj v členských štátoch s podobnými úrovňami trhovej zrelosti v oblasti čistej mobility. Tieto stimuly sa aj často menia, čo znižuje istotu pre spotrebiteľov, spoločnosti

³ COM(2023) 189, návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, smernica Rady 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o triedu emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel s prípojnými vozidlami.

a investorov. V súčasnosti už sú k dispozícii dôležité poznatky o účinnosti takýchto systémov, čo umožňuje optimalizovať ich koncepciu a podporiť environmentálne udržateľnejšiu a strategicky odolnejšiu európsku výrobu. Je potrebný koordinovanejší prístup na európskej úrovni. Komisia začne bezodkladne spolupracovať s **členskými štátmi** s cieľom vymieňať si najlepšie postupy a získané skúsenosti v oblasti **systémov stimulov** pre spotrebiteľov. V rámci tejto práce sa určí súbor nástrojov s možnosťami systémov stimulov navrhnutými tak, aby boli ekonomicky efektívne a fiškálne udržateľné a prispôsobené zrelosti príslušných trhov, pričom sa preskúmajú možnosti zavedenia systémov stimulov na úrovni EÚ. Tieto diskusie budú podkladom pre **odporúčanie Komisie**, v ktorom sa určia aj zdroje financovania EÚ, ktoré môžu členské štáty využívať na podporu týchto stimulov.

Hlavné opatrenia:

Odporúčanie o dopravnej chudobe (prvý štvrt'rok 2025) vrátane systémov sociálneho lízingu.

Oznámenie (prvý štvrt'rok 2025) a legislatívna iniciatíva týkajúce sa dekarbonizácie podnikových vozových parkov (koniec roka 2025).

Ďalšie opatrenia:

Cielená zmena smernice Eurovignette na účely predĺženia lehoty na úplné oslobodenie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami od cestných poplatkov (druhý štvrt'rok 2025).

Dokončenie medziinštitucionálnych rokovaní o revízii smernice o hmotnostiach a rozmeroch.

Odporúčanie o fiškálnych a nefiškálnych stimuloch na strane dopytu (2026).

Urýchlenie zavádzania nabíjacej infraštruktúry

Dostupnosť elektrickej nabíjacej infraštruktúry a vodíkovej čerpaciej infraštruktúry je jedným z predpokladov rozšírenia vozidiel s nulovými emisiami, a preto sú investície do infraštruktúry kľúčové aj z hľadiska konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu. Zavádzanie nabíjacej infraštruktúry však nie je v jednotlivých členských štátoch a ich regiónoch rovnako rozvinuté. To sa musí zmeniť.

Vykonávanie existujúcich právnych predpisov

Komisia **sprístupní cielenú technickú pomoc členským štátom** prostredníctvom Nástroja technickej podpory na vykonávanie opatrení stanovených v nariadení o infraštruktúre pre alternatívne palivá (AFIR) a smernici o energetickej hospodárnosti budov (EPBD).

Nástroj na budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFIF) sa osvedčil ako účinný a efektívny nástroj na podporu zavádzania nabíjacej a vodíkovej čerpaciej infraštruktúry. V rámci nástroja na budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá sa už v rokoch 2025 a 2026 sprístupní 570 miliónov EUR na projekty zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá s osobitným zameraním na ťažké úžitkové vozidlá.

V **investičnom pláne pre udržateľnú dopravu**, ktorý má byť prijatý v priebehu roka 2025, Komisia predloží ďalšie návrhy opatrení na odstránenie prekážok pri zvyšovaní financovania nabíjacej infraštruktúry.

Prístup do sústavy

Prietahy v pripojení do sústavy sú často hlavnou prekážkou, ktorá bráni zavádzaniu nabíjacej infraštruktúry, najmä v prípade väčších verejných nabíjacích parkov a vysokovýkonných nabíjačiek potrebných pre ťažké úžitkové vozidlá. Niekoľko prioritných opatrení týkajúcich sa prístupu do sústavy (vrátane zabezpečenia väčšej transparentnosti kapacity sústavy a podpory prevádzkovateľov sústavy pri predvídaní dopytu po nabíjaní) sa už realizuje alebo plánuje v rámci Akčného plánu EÚ pre elektrizačné sústavy a v rámci balíka opatrení pre elektrizačné sústavy a akčného plánu elektrifikácie, ktorý má byť predstavený v prvom štvrtroku 2026.

Komisia čoskoro vydá usmernenia a odporúčania pre členské štáty týkajúce sa skrátenia čakacej lehoty na pripojenie nabíjacích bodov do sústavy a ich zaradenia medzi priority, pričom bude vychádzať z najlepších postupov členských štátov. Komisia ďalej odporúča, aby **členské štáty v rámci postupov vydávania povolení predpokladali, že nabíjacie stanice, ich pripojenie do sústavy, samotná príslušná sústava a ich uskladňovacie zariadenia sú prevažujúcim verejným záujmom.** Komisia posúdi, či by sa tento predpoklad mal stať záväzným. Členské štáty by mali medzi priority zaradiť projekty prospešné pre transformáciu na čistú energiu a efektívnosť energetického systému vrátane nabíjacích bodov.

Komisia do leta 2025 vydá hlavné zásady, v ktorých určí podmienky, za ktorých by sa mali poskytovať predbežné investície do projektov sústav. Tým sa pri plánovaní sústavy umožní predvídať budúce potreby nabíjacej infraštruktúry.

V smernici o obnoviteľných zdrojoch energie sa už členské štáty oprávňujú naplánovať vyhradené oblasti pre sústavy spojené s projektmi obnoviteľných zdrojov energie, čo umožňuje zrýchliť postupy vydávania povolení a plánovania. V tejto súvislosti by členské štáty mali považovať **sústavy súvisiace s oblasťami, ktoré sú relevantné pre iniciatívu týkajúcu sa európskych koridorov čistej dopravy, za podobné oblasti zrýchlenia** ako tie, ktoré sú navrhnuté pre infraštruktúru súvisiacu s plánmi v oblasti obnoviteľných zdrojov energie. Komisia vydá k tejto veci ďalšie odporúčania.

Infraštruktúra na nabíjanie komerčných vozidiel

Dôležitou oblasťou pre opatrenia je nabíjacia infraštruktúra pre ťažké úžitkové vozidlá v depách a pozdĺž kľúčových diaľničných koridorov. Investície do infraštruktúry urýchlia zavádzanie ekologických ťažkých úžitkových vozidiel aj v prípade zákazníkov v nákladnej doprave.

Komisia bude spolupracovať s členskými štátmi na **iniciatíve pre európske koridory čistej dopravy**, ktorou sa urýchli zavádzanie nabíjacích uzlov pre ťažké úžitkové vozidlá pozdĺž kľúčových logistických koridorov v rámci siete TEN-T ako kritickej infraštruktúry vrátane súvisiacich mestských uzlov a ich terminálov multimodálnej nákladnej dopravy. Táto iniciatíva sa vypracuje v rámci nástroja na koordináciu v oblasti konkurencieschopnosti, ktorý bol predstavený v Kompase konkurencieschopnosti⁴, a zameria sa na zjednodušenie vydávania povolení, mobilizáciu financovania na zníženie investičného rizika a prepojenie s ustanoveniami pre konkrétne prioritné oblasti sústavy podľa smernice o obnoviteľných zdrojoch energie. Cieľom je dosiahnuť prvé výsledky v roku 2025. Komisia preskúma aj spôsoby, ako **zrýchliť vydávanie**

⁴ V rámci nástroja na koordináciu v oblasti konkurencieschopnosti sa budú koordinovať investície a politiky v oblasti konkurencieschopnosti na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni a navrhnu sa pilotné prípady cezhraničných projektov vo vybraných kľúčových oblastiach s jasnou pridanou hodnotou pre konkurencieschopnosť Európy.

povolení nesúvisiacich so sústavou týkajúcich sa nabíjajúcich staníc pre ťažké úžitkové vozidlá, napríklad prostredníctvom zmeny predpisov o územnom plánovaní, s cieľom výslovne podporiť nabíjanie ťažkých úžitkových vozidiel pozdĺž koridorov TEN-T. Takisto je dôležité určiť správny druh podpory pre prevádzkovateľov dep a verejných nabíjajúcich bodov na účely inštalácie miestnych zariadení na skladovanie elektriny, ako je financovanie alebo technická pomoc.

Inteligentné a obojsmerné nabíjanie

Vzhľadom na budovanie obnoviteľných zdrojov energie a zvýšenú elektrifikáciu koncových zariadení sa výrazne zvýši potreba flexibility. Inteligentné a obojsmerné nabíjanie môže pomôcť zmierniť zaťaženie sústavy a podporiť účinnú integráciu elektrických vozidiel do elektrizačnej sústavy a zároveň šetriť používateľom vozidiel náklady na energiu.

Členské štáty by preto mali zaviesť priaznivý rámec pre inteligentné a obojsmerné nabíjanie. Smernica o koncepcii trhu s elektrinou už poskytuje členským štátom súbor nástrojov na podporu inteligentného a obojsmerného nabíjania. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby prevádzkovatelia distribučných sústav ponúkali spravodlivé sieťové poplatky a vyhýbali sa dvojitému zdaneniu uskladnenej energie, a to aj v batériách elektrických vozidiel. Všeobecnejšie povedané, členské štáty môžu prostredníctvom primeraného zdaňovania elektriny vytvoriť ekonomické zdôvodnenie obojsmerného nabíjania. **Komisia uľahčí výmenu najlepších postupov medzi členskými štátmi a predloží nový sieťový predpis týkajúci sa reakcie na strane spotreby (prvý štvrtýrok 2026)**, ktorým sa zabezpečí plná účasť rôznych služieb flexibility na trhu vrátane obojsmerného nabíjania.

Komisia okrem toho posúdi potreby pripravenosti elektrických vozidiel na inteligentné a obojsmerné nabíjanie v súvislosti s typovým schválením. Spustí experimentálne regulačné prostredie pre pilotné projekty energetického prepojenia vozidla a siete (V2G) na riešenie regulačných, technických a trhových výziev pred jeho rozsiahlym zavedením.

Hlavné opatrenia:

Iniciatíva pre európske koridory čistej dopravy (tretí štvrtýrok 2025).

Spriístupnenie 570 miliónov EUR v rámci nástroja na budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v rokoch 2025 a 2026.

Usmernenie a odporúčanie Komisie týkajúce sa skrátenia postupov pripojenia do sústavy a zaradenia pripojenia do sústavy medzi priority.

Hlavné zásady týkajúce sa anticipačných investícií do sústavy (druhý štvrtýrok 2025).

Ďalšie opatrenia:

Podporovanie členských štátov pri vykonávaní nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá a smernice o energetickej hospodárnosti budov prostredníctvom Nástroja technickej podpory.

Podporovanie členských štátov pri zavádzaní priaznivých rámcov pre inteligentné/obojsmerné nabíjanie a uľahčovanie výmeny najlepších postupov.

Mobilizácia súkromného financovania

Ako bolo oznámené v Dohode o čistom priemysle, v rámci Programu **InvestEU** sa zmobilizuje približne 50 miliárd EUR dodatočných investícií na podporu kľúčových politík EÚ, pričom skupina EIB zohráva v tomto úsilí významnú úlohu. Mohlo by to zahŕňať ďalšiu podporu čistých technológií a čistej mobility, a to aj v prospech automobilového priemyslu v celom hodnotovom reťazci, v snahe pomôcť rozšíriť alebo zlepšiť zdôvodnenie investície v prípade nevyhnutných rozsiahlych investícií.

Posilnenie dôvery spotrebiteľov

Komisia na základe hodnotenia, ktoré bude uverejnené v prvej polovici roka 2025, preskúma v roku 2026 **smernicu o označovaní automobilov** so zámerom podporovať spotrebiteľov pri výbere udržateľných vozidiel a pomôcť dosiahnuť cieľ zvýšiť zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami. To sa dá dosiahnuť napr. uvádzaním **informácií o obsahu uhlíka v kľúčových materiáloch použitých vo vozidle**.

Treba poznamenať, že v závislosti od krajiny 75 % až 90 % spotrebiteľov kupuje len jazdené vozidlá. Pokiaľ ide o jazdené vozidlá s nulovými emisiami, spotrebiteľia vyjadrujú obavy v súvislosti so **stavom batérií a s možnosťou ich opravy**. **S cieľom posilniť dôveru spotrebiteľov v batériové elektrické vozidlá Komisia posúdi širšiu otázku opraviteľnosti batérií a prijme regulačné opatrenia** na zabezpečenie prístupu k informáciám o stave batérie v pase batérie a prístupu k informáciám o opravách a údržbe batérií.

Posilnenie použiteľnosti nabíjacej infraštruktúry

Je dôležité, aby si spotrebiteľia mohli transparentne porovnať ceny nabíjania a mali k dispozícii všetky informácie o dostupnej infraštruktúre. V súčasnosti to ešte stále môže byť problematické a ceny za nabíjanie sa môžu medzi jednotlivými nabíjacími bodmi výrazne líšiť. V nariadení o infraštruktúre pre alternatívne palivá sa už od prevádzkovateľov nabíjacích bodov vyžaduje, aby si bezplatne vymieňali všetky príslušné údaje. **V rámci preskúmania nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá v roku 2026 Komisia preskúma možnosti ďalšieho posilnenia transparentnosti cien vo verejne prístupných nabíjacích bodoch**, pričom zohľadní príslušný vývoj na trhu.

Hlavné opatrenia:

Regulačné opatrenie na zabezpečenie prístupu k informáciám o stave batérie v pase batérie do tretieho štvrtého roka 2026.

Regulačné opatrenie na zabezpečenie prístupu k informáciám o opravách a údržbe batérií v treťom štvrtého roka 2025.

Preskúmanie nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá v roku 2026 s cieľom posúdiť možnosti ďalšieho posilnenia transparentnosti cien vo verejne dostupných nabíjacích bodoch.

Ďalšie opatrenia:

Revízia smernice o označovaní automobilov v roku 2026, ktorou sa zlepši informovanosť spotrebiteľov.

2.3. Konkurencieschopnosť a odolnosť dodávateľského reťazca

Európskemu automobilovému priemyslu hrozí strata významných podielov na trhu v dôsledku jeho obmedzenej konkurencieschopnosti v oblasti technológií a výrobných kapacít vozidiel s nulovými emisiami a výrazného rozdielu v nákladoch na kritické komponenty, najmä batérie. Batérie, ktoré tvoria 30 – 40 % pridanej hodnoty typického osobného elektrického vozidla, sú rozhodujúcou oblasťou, pokiaľ ide o budúcu zamestnanosť a tvorbu hodnoty. Európa potrebuje nákladovo konkurencieschopnú domácu výrobu a dodávateľský reťazec článkov, a to aj s cieľom pripraviť sa na šoky a krízy v oblasti dodávok a chrániť hospodársku suverenitu. Pokrývala by sa tak veľká časť dodávok batériových článkov a európskej pridanej hodnoty v celom dodávateľskom reťazci vrátane výrobných kapacít EÚ v oblasti aktívneho anódového materiálu, aktívneho katódového materiálu a ich prekursorov a iných príslušných komponentov batérií. Vyžaduje si to aj investície európskych aktérov do ťažby a rafinácie surovín pre batérie v Európe alebo v zahraničí. Cieľom do roku 2030 je dosiahnuť európsku pridanú hodnotu na úrovni vyššej ako 50 % v celom hodnotovom reťazci.

Balík na podporu výroby batérií

V záujme dosiahnutia krátkodobej nákladovej konkurencieschopnosti článkov a komponentov vyrobených na domácom trhu sa v tomto akčnom pláne predstavuje balík na podporu výroby batérií, tzv. Battery Booster. Dôležitou súčasťou balíka sú financie. Komisia už oznámila, že na výrobu batérií pre elektrické vozidlá vyčlenila až 3 miliardy EUR z **Inovačného fondu**. Prvá výzva vo výške 1 miliardy EUR bola vyhlásená 3. decembra 2024. Toto odvetvie využíva aj navýšenie prostriedkov Programu InvestEU o 200 miliónov EUR z Inovačného fondu. Budú sa podporovať inovačné projekty v celom európskom hodnotovom reťazci výroby batérií a riešiť výzvy v oblasti financovania tým, že sa v rokoch 2025 – 2027 umožnia ďalšie rizikové dlhové operácie skupiny EIB. Komisia v nasledujúcich dvoch rokoch sprístupní 1,8 miliardy EUR na podporu spoločností vyrábajúcich batérie v EÚ, a to mobilizáciou zdrojov z Inovačného fondu. Komisia v tejto súvislosti preskúma možnosti financovania rozšírenia európskych výrobných liniek.

Komisia sa bude zaoberať **priamou podporou výroby zo strany EÚ pre spoločnosti vyrábajúce batérie v EÚ**. Podpora EÚ by sa mohla kombinovať so štátnou pomocou. V tejto súvislosti Komisia vypracúva nový rámec štátnej pomoci pre Dohodu o čistom priemysle, ktorým sa zjednodušia pravidlá štátnej pomoci, najmä s cieľom zabezpečiť dostatočné výrobné kapacity zariadení čistých technológií v Európe vrátane batérií a ich kľúčových komponentov. Komisia v súčasnosti konzultuje o návrhu tohto rámca s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami.

V záujme zvýšenia európskej pridanej hodnoty by **podpora mohla byť dostupná pre zahraničné subjekty, ak s nimi európske spoločnosti uzavrú partnerstvá**, ktoré zabezpečia výmenu zručností, know-how, technických odborných znalostí a technológií, ako aj dostatočnú pridanú hodnotu pre EÚ.

Pri vytváraní takýchto nástrojov financovania **sa budú zohľadňovať necenové kritériá, napríklad požiadavky na odolnosť, a to tak v prípade financovania EÚ, ako aj členských štátov**.

Požiadavky na európsky obsah batériových článkov a komponentov v elektrických vozidlách predávaných v EÚ sa budú riešiť v pripravovaných právnych predpisoch vrátane aktu na urýchlenie dekarbonizácie priemyslu a aktu o obehovom hospodárstve v súlade s medzinárodnými právnymi záväzkami Únie. Tieto požiadavky budú odrážať očakávanú krivku postupného zvyšovania domácej výrobnéj kapacity.

Nový rámec štátnej pomoci poskytne členským štátom možnosť ďalej stimulovať súkromných investorov prostredníctvom zníženia rizika investícií do portfólií projektov. Členské štáty môžu zaviesť aj daňové stimuly vo forme zrýchleného odpisovania vrátane okamžitého zaúčtovania nákladov spojených s nákupom zariadení čistých technológií potrebných na prechod na emisne neutrálne hospodárstvo.

Komisia preskúma ďalšie praktické spôsoby podpory európskej výroby batérií počas kritickej fázy rozširovania, a to aj prostredníctvom poskytnutia usmernení na požiadanie týkajúcich sa možností užšej spolupráce medzi aktérmi v odvetví batérií v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže EÚ. Komisia posúdi, akým spôsobom a do akej miery by mohli byť intervencie v oblasti normalizácie, najmä pokiaľ ide o návrh batérií, prospešné pre európsky ekosystém batérií, a to so zreteľom na dosiahnutie úspor z rozsahu. Komisia takisto čo najskôr objasní jednoduchú metódu výpočtu uhlíkovej stopy batérií.

Suroviny pre batérie a ich rafinácia

Európske subjekty v automobilovom priemysle potrebujú spoľahlivý a bezpečný prístup k lacným surovinám a rafinovaným materiálom. Zároveň je potrebné, aby sa pridaná hodnota týchto činností sústreďovala v Európe.

Komisia na základe aktu o kritických surovinách v marci 2025 predloží zoznam strategických projektov, ktoré sa budú týkať predovšetkým výroby surovín pre batérie vo všetkých fázach hodnotového reťazca. Pre tieto projekty budú prínosom zjednodušené postupy vydávania povolení, pričom sa uľahčí prístup k financovaniu a uzatváranie dohôd o odbere. Komisia zároveň prostredníctvom svojich 14 strategických partnerstiev v oblasti surovín od Čile po Konžskú demokratickú republiku podporuje spoločné investície v celom hodnotovom reťazci kritických surovín.⁵ Komisia spúšťa prvé výzvy v roku 2025 v rámci platformy na agregáciu ponuky niektorých kritických surovín a dopytu po nich. Tým sa zvýši dostupnosť kritických surovín a transparentnosť trhu.

Treba však urobiť ešte viac. V Dohode o čistom priemysle Komisia oznámila, že v roku 2026 zriadi centrum pre kritické suroviny s cieľom agregovať ponuku a dopyt. Okrem toho je Európska komisia pripravená uľahčovať **spoločné investície súkromného sektora do dodávateľského hodnotového reťazca**, čo umožní zúčastneným subjektom v automobilovom priemysle využívať výhody výrazne obmedzených rizík a nižších nákladov na dodávky materiálov.

Uplatňovanie **zjednodušených postupov vydávania povolení pre projekty v oblasti surovín pre batérie a ich rafinácie by sa malo rozšíriť** nad rámec už identifikovaných strategických projektov. Komisia preto vyzýva členské štáty a regionálne samosprávy, aby na všetky domáce projekty v rámci dodávateľského reťazca surovín pre batérie uplatňovali zjednodušené postupy.

Komisia preskúma, do akej miery by bola užitočná dodatočná podpora domácim podnikom na rafináciu a spracovanie surovín pre batérie (napr. v odberateľskom sektore uhlíčanu lítneho). Komisia bude pracovať na mobilizácii verejných finančných inštitúcií, aby poskytovali záruky a znižovali riziko spojené s dohodami o odbere a s inými dlhodobými zmluvami v rámci dodávateľského reťazca surovín pre batérie.

⁵ Napríklad vďaka nášmu strategickému partnerstvu medzi EÚ a Kanadou sa medzi nimi v celom dodávateľskom reťazci batérií zabezpečili vzájomne sa posilňujúce investície vo výške približne 10 miliárd EUR.

Zvyšovanie obehovosti automobilového dodávateľského reťazca

Prechod na obehové hospodárstvo má zásadný význam pre zníženie závislosti od surovín a zvýšenie strategickej autonómie a odolnosti automobilového dodávateľského reťazca vrátane európskeho ekosystému batérií. Rámec na to poskytuje nariadenie o batériách. Je však potrebné ďalej posilniť ekonomické zdôvodnenie komplexného hodnotového reťazca recyklácie v Európe. Potrebné sú značné investície do kapacít na recykláciu pred spracovaním aj po spracovaní, je potrebné vyvinúť pokročilejšie recyklačné technológie a zabezpečiť dostupnosť recyklačných surovín (t. j. odpadových batérií a vysokokvalitného kovového šrotu). Na tento účel sa Komisia bude **zaoberať možnosťami financovania podpory pre vozidlá po skončení životnosti a zariadení na recykláciu batérií.**

Komisia preskúma ďalšie opatrenia na posilnenie spolupráce odvetvia v oblasti recyklácie surovín v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže EÚ. V tejto súvislosti Komisia čoskoro spustí prieskum s cieľom získať podnety od účastníkov trhu.

V snahe chrániť životné prostredie pred nebezpečným odpadom Komisia spolu s týmto akčným plánom prijíma rozhodnutie podľa rámcovej smernice o odpade, v ktorom sa objasňuje, že ak sa čierna hmota stane odpadom, klasifikuje sa ako nebezpečný odpad. Tým sa zaisťuje **lepšia kontrola dodávok čiernej hmoty, a najmä zákaz jej vývozu do nečlenských krajín OECD.** Lepší prístup k čiernej hmote z batérií podporí aj ich recykláciu. Zvážia sa dodatočné opatrenia na uľahčenie prepravy v rámci EÚ a uloženie ďalších obmedzení vývozu.

V neposlednom rade rýchle dokončenie **spolurozhodovacieho procesu o nariadení o vozidlách po skončení životnosti** podporí obehovosť v automobilovom priemysle a zlepši dostupnosť druhotných materiálov a cenovo dostupných použitých náhradných dielov.

Podpora európskej výroby komponentov

V záujme podpory európskej výroby kľúčových komponentov vozidiel bude každá verejná podpora v prospech automobilového priemyslu podmienená kritériami odolnosti a udržateľnosti, ktoré budú navrhnuté v akte o urýchl'ovaní dekarbonizácie priemyslu vo štvrtom štvrtroku 2025. Komisia takisto posúdi, či by sa takéto kritériá mohli uplatňovať aj pri súkromnom obstarávaní. Takýto prístup je nevyhnutný aj vzhľadom na rastúci dopyt sektora obrany po komponentoch vozidiel, v ktorom sú nevyhnutné stabilné a bezpečné dodávky kritických častí. Zvýšením európskej výroby komponentov vozidiel by sa malo znížiť aj riziko potenciálnych zraniteľných miest v oblasti bezpečnosti, čím sa zabezpečí integrita kritických systémov. Z dôvodov hospodárskej bezpečnosti to bude dôležité aj v prípade komponentov elektrickej hnacej sústavy, ako aj v prípade ďalších kľúčových komponentov prepojených a automatizovaných vozidiel.

Hlavné opatrenia:

Komplexný balík na podporu výroby batérií: podporovanie priemyselnej výroby batérií v rámci Inovačného fondu, preskúmanie priamej podpory výroby EÚ pre spoločnosti vyrábajúce batérie v EÚ, prípadne v kombinácii so štátnou pomocou, s necenovými kritériami a požiadavkami na európsky obsah v súlade s medzinárodnými právnymi záväzkami Únie.

Uľahčovanie spoločných investícií súkromného sektora do dodávateľského reťazca.

Ďalšie opatrenia:

Rýchle dokončenie spolurozhodovacieho procesu o nariadení o skončení životnosti vozidiel.

Preskúmanie možností financovania zariadení na recykláciu vozidiel po skončení životnosti a batérií.

Ďalšia podpora na posilnenie recyklácie.

Kritériá odolnosti a udržateľnosti pre kľúčové komponenty vozidla.

2.4.Zručnosti a sociálny rozmer

Nedávne zmeny vo výrobe a dopyte v globálnom hospodárstve, ako aj hospodárske otrasy a geopolitické riziká a neistoty výrazne ovplyvnili zamestnanosť v automobilovom priemysle EÚ. V nasledujúcich rokoch sa očakáva ďalšie znižovanie počtu pracovných miest. Závažný problém okrem toho predstavuje nedostatok zručností a nesúlad medzi ponúkanými a požadovanými zručnosťami v automobilovom priemysle, ako aj starnúca pracovná sila a naliehavá potreba odbornej prípravy a prilákania nových profilov pracovníkov s primeranými zručnosťami. Sociálni partneri zohrávajú ústrednú úlohu pri predvídaní a riadení zmien, pričom kolektívne zmluvy môžu priniesť riešenia pracovných a sociálnych dôsledkov výziev, ktorým automobilový priemysel čelí.

V súčasnosti existuje niekoľko iniciatív na úrovni EÚ, ktoré môžu tieto problémy riešiť, najmä financovanie z Európskeho sociálneho fondu plus (ďalej len „ESF+“) a Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii na pomoc pracovníkom, ktorí prišli o zamestnanie (ďalej len „EGF“). Iniciatívy zamerané na rozvoj zručností, ako je Pakt o zručnostiach a Aliancia pre zručnosti v automobilovom priemysle, pripravujú pracovníkov počas prebiehajúcej hĺbkovej transformácie. Treba však urobiť ešte viac.

Komisia zriadi **Európske stredisko pre monitorovanie spravodlivej transformácie**, ktoré bude vypracúvať a zhromažďovať relevantné údaje vrátane prognózovania vývoja zamestnanosti v celom európskom hodnotovom reťazci automobilového priemyslu a na odvetvovej a regionálnej úrovni. V kombinácii s údajmi o demografickej štruktúre pracovnej sily sa tým umožní určiť očakávané budúce problémové miesta postihnuté nepriaznivými účinkami na zamestnanosť a poskytnúť podklady pre intervencie zamerané na budúcnosť na ich riešenie.

V snahe zabezpečiť lepšiu podporu pre pracovníkov zasiahnutých procesmi transformácie Komisia na jar 2025 navrhne **cielenú zmenu nariadenia o EGF, aby bol rýchlejší a rozsiahlejší**. Rozsah pôsobnosti nariadenia o EGF sa rozšíri na podporu podnikom v procesoch reštrukturalizácie s cieľom chrániť zamestnancov pred rizikom nezamestnanosti. To môže viesť k skoršej mobilizácii dostupných finančných prostriedkov. Komisia zároveň po konzultácii so sociálnymi partnermi pripravuje plán pre kvalitné pracovné miesta, ktorý bude zverejnený koncom tohto roka.

V snahe pomôcť členským štátom a odvetvovým partnerom ešte lepšie využívať príležitosti, ktoré ponúka ESF+, Komisia bude aktívne spolupracovať so sociálnymi partnermi a s členskými štátmi s cieľom upriamiť pozornosť na príležitosti, ktoré ponúka ESF+, a spájať aktérov. Bude to zahŕňať podporu pre pracovníkov, ktorí hľadajú pracovné príležitosti v iných oblastiach, ako je automobilový priemysel, a snažia sa získať nové zručnosti. Okrem toho sa preskúmanie ESF+ v polovici trvania využije na podnietenie členských štátov, aby preprogramovali viac finančných prostriedkov do automobilového priemyslu, a to aj prostredníctvom možnej zmeny nariadenia o ESF+.

V súlade s úniou zručností sa **posilní rámec pre odvetvové iniciatívy v oblasti zručností v strategických odvetviach, ktoré podporujú posilnenie Dohody o čistom priemysle**. V roku 2026 sa prostredníctvom grantov programu Erasmus+ sprístupní cieľená podpora až do výšky 90 miliónov EUR pre príslušné rozsiahle partnerstvá v oblasti zručností vrátane rozsiahleho partnerstva v oblasti zručností v automobilovom priemysle v rámci Paktu o zručnostiach.

Hlavné opatrenia:

Európske stredisko pre monitorovanie spravodlivej transformácie.

Právne zmeny nariadení o EGF a ESF+.

2.5.Posilnenie nášho prístupu na trh, zabezpečenie rovnakých podmienok a zaistenie našej hospodárskej bezpečnosti

Automobilový priemysel je globálnou záležitosťou. Vývoz, dovoz a investície zohrávajú kľúčovú úlohu z hľadiska konkurencieschopnosti priemyslu EÚ. Pre úspech priemyslu sú rozhodujúcimi faktormi prístup na zahraničný trh, rovnaké podmienky v porovnaní so zahraničnými konkurentmi a vhodné podnikateľské a regulačné prostredie. Na tento účel bude EÚ realizovať niekoľko prioritných opatrení osobitne zameraných na automobilový priemysel.

Diverzifikácia zdrojov, zabezpečenie prístupu na trhy tretích krajín a posilnenie hospodárskej bezpečnosti

Komisia je odhodlaná pokračovať v uzatváraní dohôd o voľnom obchode a vzájomne prospešných medzinárodných partnerstiev s cieľom zlepšiť prístup na trh a možnosti získavania zdrojov, najmä pokiaľ ide o kritické suroviny pre európsky automobilový priemysel. Komisia vyhodnotí účinnosť pravidiel týkajúcich sa automobilov v obchodných dohodách a v prípade potreby bude spolupracovať s obchodnými partnermi s cieľom pokračovať v zblížovaní v oblasti regulácie na základe medzinárodných noriem. Komisia spolu so zainteresovanými stranami využije všetky možnosti v snahe zlepšiť podporovanie odvetvia prostredníctvom iných foriem zapojenia, ako sú dohody o vzájomnom uznávaní, strategické partnerstvá v oblasti kritických surovín alebo partnerstvá pre čistý obchod a investície. Ako sa odporúča v správe o budúcnosti európskej konkurencieschopnosti, Komisia bude naďalej podporovať harmonizáciu technických predpisov pre vozidlá na celosvetovej úrovni (EHK OSN) a v dvojstranných obchodných dohodách.

Balík zameraný na rovnaké podmienky

Komisia zabezpečí neustále zlepšovanie rovnakých podmienok prostredníctvom posilneného súboru nástrojov, ktorý zahŕňa tieto prvky:

Pravidlá pôvodu

V pravidlách preferenčného pôvodu sa určujú podmienky, za ktorých môžu výrobky využívať nulovú alebo zníženú colnú sadzbu v obchodných dohodách a v autonómnych preferenčných režimoch. Ich zámerom je dosiahnuť rovnováhu medzi cieľmi vývozu a dovozu, ktoré sa majú analyzovať aj z hľadiska kumulácie na strane dodávateľského reťazca. Komisia bude spolupracovať s odvetvím a členskými štátmi na **prístupe uplatňovanom na pravidlá preferenčného pôvodu** v záujme zabezpečenia, aby prispievali k dlhodobej konkurencieschopnosti automobilového priemyslu EÚ a podporovali ju.

Komisia preskúma vymedzenie **osobitných pravidiel pôvodu v rámci opatrení na ochranu obchodu** pre ekosystém elektrických vozidiel ako nástroja na odrádzanie aktérov zapojených do nekalých praktík od zriaďovania zariadení v tretích krajinách, a najmä v krajinách, ktoré majú preferenčný prístup na trh EÚ.

Nástroje na ochranu obchodu

Komisia uložila vyrovnávacie clá na dovoz čínskych elektrických vozidiel s cieľom riešiť nekalé obchodné praktiky a je naďalej pripravená začať prešetrovanie obchádzania, ak získa dostatočné dôkazy o praktikách obchádzania, ktoré oslabujú účinnosť tohto opatrenia. Komisia je okrem toho naďalej otvorená spolupráci s jednotlivými výrobcami na cenových záväzkoch v súvislosti s vyrovnávacími opatreniami týkajúcimi sa batériových elektrických vozidiel z Číny v súlade so základným antisubvenčným nariadením.

Komisia je rovnako odhodlaná využívať **nástroje na ochranu obchodu a nariadenie o zahraničných subvenciách** na prešetrenie nekalých praktík na vyšších úrovniach dodávateľského reťazca, v prípade potreby aj v segmente batérií a ich častí.

Posilnenie príspevku zahraničných investícií k európskej konkurencieschopnosti

Komisia sa bude usilovať o to, aby zahraničné investície do automobilového priemyslu výraznejšie prispievali k dlhodobej konkurencieschopnosti priemyslu EÚ, jeho technologickému náskoku a hospodárskej odolnosti, ako aj k vytváraniu kvalitných pracovných miest v EÚ. Komisia preto v **spolupráci s členskými štátmi a odvetvím navrhne také podmienky pre prichádzajúce zahraničné investície do automobilového priemyslu, aby sa ďalej zvyšovala ich pridaná hodnota pre EÚ**. Podmienky by mohli zahŕňať napríklad požiadavky na spoločné podniky, požiadavky na vyšší manažment, uľahčovanie dohôd, ktoré podporujú potreby priemyslu EÚ (ako sú dohody o odbere alebo licenčných službách a licenčných poplatkoch so zahraničnými partnermi), udeľovanie licencií na technológie alebo duševné vlastníctvo a záväzky dodávať kritické vstupy. Jednou z prioritných oblastí bude dodávateľský reťazec batérií.

Kým sa dokončí práca na iniciatíve v oblasti zahraničných investícií, Komisia a členské štáty zabezpečia, aby sa priame zahraničné investície využívali na vytváranie pridanej hodnoty v Európe, najmä ak zahŕňajú verejné financovanie, a budú vyžadovať jasné podmienky, ktoré pomôžu preklenúť medzeru, pokiaľ ide o know-how a odborné znalosti v oblasti výroby, a to aj prostredníctvom účinných mechanizmov prevodu duševného vlastníctva a prenosu zručností, ako aj prijímania zamestnancov z EÚ a miestnych dodávateľských reťazcov.

Balík zameraný na zjednodušenie

Existujúci regulačný rámec prináša predvídateľnosť a pomáha dosahovať naše spoločné ciele verejnej politiky. Nemal by však prinášať neprímeranú záťaž a náklady pre priemysel, najmä pre MSP v dodávateľskom reťazci a na trhu s náhradnými dielmi. V kontexte programu regulačného zjednodušenia Komisia po konzultácii so zainteresovanými stranami prijme opatrenia týkajúce sa **balíka zameraného na regulačné zjednodušenie pre automobilový priemysel**, a to zlepšením súdržnosti a konzistentnosti medzi rôznymi regulačnými požiadavkami. Komisia sa okrem toho zaviazala, že pri predkladaní nových legislatívnych návrhov poskytne odvetviu dostatočný čas na to, aby tieto nové regulačné požiadavky na motorové vozidlá zohľadnilo v procese vývoja výrobkov. Hodnotenie nariadenia o schválení motorových vozidiel a dohľade nad trhom s nimi (t. j. právne predpisy o typovom schválení), ktoré sa uskutočnia v roku 2026, sa osobitne zameria na potenciál zjednodušenia.

Presadzovanie regulačného rámca pre motorové vozidlá je dôležité na zabezpečenie rovnakých podmienok a zabránenie obchádzaniu platných pravidiel EÚ vo všeobecnosti. Za túto oblasť sú v prvom rade zodpovedné vnútroštátne typové schvaľovacie úrady, ale Komisia bude spolupracovať s členskými štátmi na riešení potenciálnych nedostatkov v regulačnom rámci, napr. v systémoch schvaľovania jednotlivých vozidiel.

Hlavné opatrenia:

Preskúmanie podmienok pre prichádzajúce zahraničné investície v automobilovom priemysle vrátane prípadov zahŕňajúcich verejné financovanie.

Regulačné zjednodušenie.

Ďalšie opatrenia:

Pokračovanie v uzatváraní dohôd o voľnom obchode a vzájomne prospešných medzinárodných partnerstiev s cieľom zlepšiť prístup na trh a možnosti získavania zdrojov pre automobilový priemysel EÚ.

Rozvíjanie ďalšej spolupráce prostredníctvom partnerstiev pre čistý obchod a investície a strategických partnerstiev v záujme zabezpečenia lepšieho prístupu k nerastným surovinám pre batérie.

Spolupráca s odvetvím a členskými štátmi na prístupe uplatňovanom na pravidlá preferenčného pôvodu v kontexte dohôd o voľnom obchode.

Preskúmanie vymedzenia osobitných pravidiel pôvodu v rámci opatrení na ochranu obchodu pre ekosystém elektrických vozidiel.

Monitorovanie uplatňovania vyrovnávacieho opatrenia týkajúceho sa dovozu elektrických vozidiel z Číny a v odôvodnených prípadoch vykonanie prešetrovania obchádzania.

Využívanie nástrojov na ochranu obchodu a nariadenia o zahraničných subvenciách na riešenie nekalých praktík v segmente batérií a v prípade potreby aj v segmente ich častí.

3. Záver – ďalšie kroky

Komisia bude informovať Európsky parlament a Radu o tomto akčnom pláne a navrhovaných opatreniach a vyzýva ich, aby umožnili rýchle vykonanie navrhovaných cielených zmien.

Tento akčný plán vychádza z cenných podnetov získaných od spoločností v automobilovom priemysle, záujmových združení a zástupcov občianskej spoločnosti a výskumných pracovníkov počas dialógov a okrúhlych stolov, ako aj v rámci otvorenej verejnej konzultácie⁶. V súčasnosti má zásadný význam dôkladné monitorovanie a rýchle vykonanie navrhovaných opatrení. Komisia bude naďalej spolupracovať so zainteresovanými stranami prostredníctvom pravidelných dialógov s cieľom vymieňať si názory na vykonávanie krátkodobých a strednodobých opatrení, ktoré sú uvedené v pláne, a zhromažďovať spätnú väzbu a informácie o najnovšom vývoji na trhu.

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