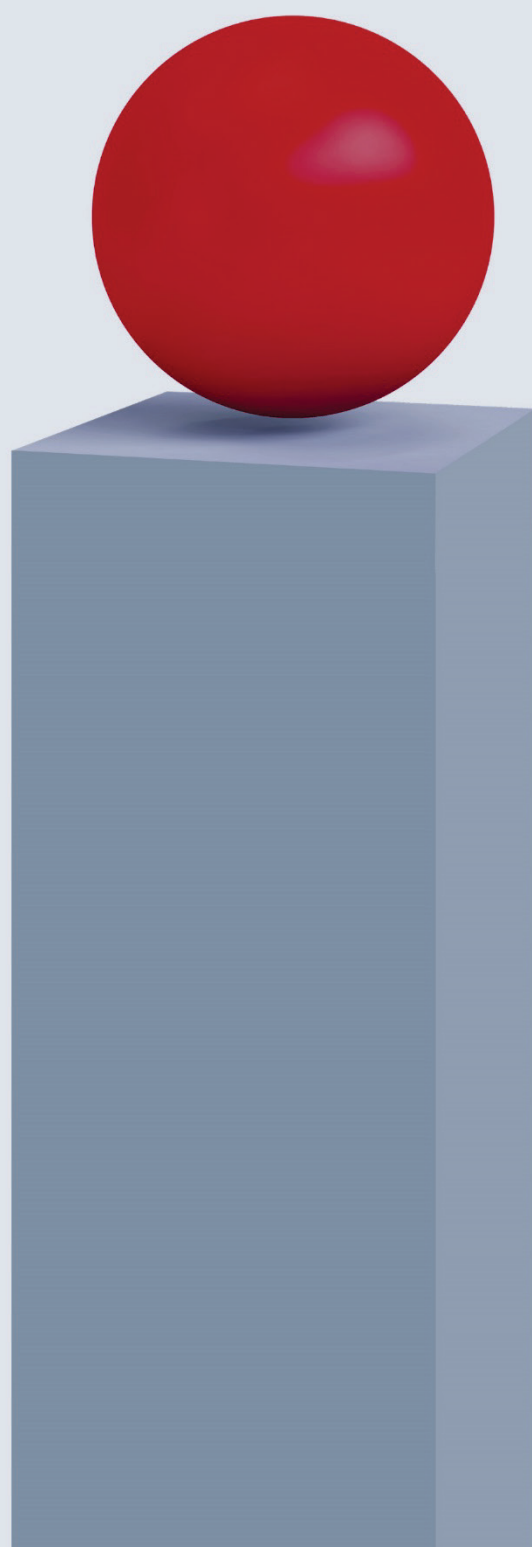


Kratke analize

Pregled gibanj v avtomobilski industriji v Sloveniji in EU

**Tina Nenadič Senica
Tina Golob Šušteršič
Matevž Hribernik
Urška Brodar**



Zbirka Kratke analize

Pregled gibanj v avtomobilski industriji v Sloveniji in EU

Izdajatelj:

Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
Gregorčičeva 27
1000 Ljubljana

Avtorji: Tina Nenadič Senica, Tina Golob Šušteršič, Matevž Hribernik, Urška Brodar

Tehnično urejanje: Mojca Bizjak

Ljubljana, junij 2025

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID 239666179
ISBN 978-961-6839-61-7 (PDF)

Spletna lokacija publikacije:

<https://umar.gov.si/publikacije/kratke-analize/publikacija/pregled-gibanj-v-avtomobilski-industriji-v-sloveniji-in-eu>

Publikacija je brezplačna.

©2025, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj

Razmnoževanje publikacije ali njenih delov ni dovoljeno.

Objava besedila in podatkov v celoti ali deloma je dovoljena le z navedbo vira.

Vsebina

Povzetek	1
1 Uvod	2
2 Proizvodnja in izvoz avtomobilske industrije v EU	3
3 Pomen avtomobilske industrije v gospodarstvu Slovenije in EU	7
3.1 Proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic C29 ter posredna avtomobilska industrija	7
3.2 Ocena dodane vrednosti, povezane z avtomobilsko industrijo na osnovi input-output tabel	12
3.3 Izvoz avtomobilske industrije	15
4 Zaključek.....	21
Priloga.....	22
Literatura in viri	25

Povzetek

Avtomobilska industrija kot ena največjih in najpomembnejših gospodarskih panog v Sloveniji in EU v zadnjih letih doživlja pomembne strukturne spremembe. Epidemija covid-19, rast cen energentov in surovin, prekinitev v dobavnih verigah, manjše povpraševanje skupaj s povečano konkurenco predvsem iz Kitajske ter strukturne spremembe v avtomobilski industriji EU po letu 2017 večinoma negativno vplivajo na obseg aktivnosti v avtomobilski industriji v Sloveniji in EU. Strožji emisijski testi in dogovor EU o ciljih glede emisij CO₂ iz leta 2018 so spodbudili rast ponudbe hibridnih in električnih osebnih vozil skupaj s povečano konkurenco iz tujine, predvsem iz Kitajske. Povpraševanje po teh vozilih se je, pod vplivom različnih spodbud (subvencije, davčne olajšave, nižje nekatere druge dajatve) članic EU, povečalo. Skupno povpraševanje po osebnih vozilih v EU pa je bilo ob padcu povpraševanja po osebnih vozilih z motorji na notranje zgorevanje lani podobno kot leta 2014. Negotovost v evropski avtomobilski industriji povečujejo protekcionistični ukrepi, ki so jih aprila 2025 uvedle ZDA.

Proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic (panoga C 29) je v Sloveniji in večini članic EU ob koncu leta 2024 zaostajala za ravni pred letom 2020. Delež proizvodnje motornih vozil, prikolic in polprikolic v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti v Sloveniji se je od leta 2018 zmanjšal in bil leta 2023 podoben kot pred letom 2008. Izvoz cestnih vozil je v začetku leta 2024 v Sloveniji dosegel podobne ravni kot v obdobju 2017–2019, ko je bil najvišji, a se je proti koncu leta ponovno zmanjšal. V zadnjih petih letih se zmanjšuje tudi delež izvoza proizvodov avtomobilske industrije v skupnem izvozu blaga, ki je bil leta 2024 podoben kot pred vstopom v EU (2003). Ob tem je delež izvoza proizvodov, povezanih z avtomobilsko industrijo, v skupnem blagovnem izvozu precej višji od deleža avtomobilske industrije v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti, saj gre pri izvozu za bruto koncept, ki poleg domače dodane vrednosti vključuje tudi uvoženo dodano vrednost.

Za natančnejši prikaz pomena avtomobilske industrije za slovensko gospodarstvo smo s pomočjo input-output analize na podlagi podatkov TiVA, ki jih objavlja OECD, naredili oceno dodane vrednosti, ki jo v slovenskem gospodarstvu ustvarijo proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic (C29) ter neposredni dobavitelji (slovenski in tuji) ožji avtomobilski industriji. V letu 2020, za katero so na voljo zadnji podatki za tako podroben izračun, je delež dodane vrednosti, povezane s svetovno avtomobilsko industrijo, v slovenskem gospodarstvu po prvih ocenah znašal 3,9 % BDP.

1 Uvod

Avtomobilska industrija je ena največjih gospodarskih panog v EU in v zadnjem desetletju doživlja pomembne strukturne spremembe. V EU znatno prispeva k dodani vrednosti v gospodarstvu, zaposlovanju, razvoju tehnologij in mednarodni trgovini. Pomen avtomobilske industrije je velik tudi za Slovenijo, ki je kot malo in odprto gospodarstvo močno vpeta v evropske dobavne verige, zlasti na področju proizvodnje delov in opreme, inovativnih rešitev ter končnih vozil. V zadnjem desetletju se evropska avtomobilska industrija sooča z velikimi izzivi, saj zeleni prehod, digitalizacija in globalna konkurenca, predvsem iz Kitajske, spreminjajo konkurenčno okolje. Nove izzive letos prinaša tudi spreminjanje trgovinske politike ZDA.

Kratka analiza prinaša pregled gibanja proizvodne aktivnosti ter izvoza avtomobilske industrije v Sloveniji in EU. V analizi so najprej orisane razmere ter gibanja v evropski in slovenski avtomobilski industriji, skupaj z rastjo prisotnosti kitajske avtomobilske industrije na trgu EU. Sledi prikaz pomena avtomobilske industrije za slovensko gospodarstvo in EU ter ocena slovenske dodane vrednosti, povezane s svetovno avtomobilsko industrijo.

Podatkovni vir analize so podatki SURS in AJ PES, mednarodne primerjave in analize pa omogočajo podatki OECD Tiva, UN Comtrade ter Eurostat. Za analizo dodane vrednosti predelovalnih dejavnosti uporabljamo standardno klasifikacijo dejavnosti (SKD), ki se uporablja za razvrščanje poslovnih subjektov in njihovih enot po dejavnosti v različnih statističnih ter administrativnih zbirkah podatkov. Upošteva strukturne spremembe gospodarskih dejavnosti v času in je mednarodno primerljiva ter temelji na metodologiji NACE. V analizi zunanje trgovine se zaradi razpoložljivosti podrobnih podatkov večinoma uporablja standardna mednarodna trgovinska klasifikacija (SMTK).

V analizi sledimo definicijam avtomobilske industrije, kot jo opredeli Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov ACEA.¹ Avtomobilska industrija v najožjem pomenu zajema proizvodnjo motornih vozil, prikolic in polprikolic C29 (t. i. neposredna oz. ožja avtomobilska industrija). Proizvodnja računalnikov in perifernih naprav C26.200, proizvodnja elektromotorjev, generatorjev in transformatorjev C27.110 predstavljajo t. i. posredno avtoindustrijo. Z avtomobilsko industrijo so povezane tudi nekatere storitve (cestni potniški in tovorni promet, trgovina z motornimi vozili in popravila motornih vozil, trgovina z motornimi gorivi, dajanje motornih vozil v najem in zakup) ter gradbeništvo (nizke gradnje)(ACEA, 2024b). V analizi smo ocenili pomen oz. delež dodane vrednosti, ki jo ustvari C29 skupaj z neposrednimi dobavitelji domači in tuji C29 v slovenskem BDP. Avtomobilska industrija z vidika izvoza proizvodov zajema neposredno izvoz proizvodov oddelka 78 po standardni mednarodni trgovinski klasifikaciji (SMTK), posredno pa še nekatere proizvode iz oddelkov 6, 7 in 8.

¹ Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (European Automobile Manufacturers' Association ACEA).

2 Proizvodnja in izvoz avtomobilске industrije v EU

V zadnjem desetletju potekajo v avtomobilski industriji, ki je ena najpomembnejših gospodarskih panog v EU, pomembne strukturne spremembe. Preobrazba je povezana s strožimi okoljevarstvenimi predpisi, tehnološkim napredkom, geopolitičnimi trenji (trgovinske vojne in povečana regionalna polarizacija, izstop Združenega kraljestva iz EU) in odkritimi nepravilnostmi (dieselgate). V tem obdobju so se spremenile tudi potrošniške preference, saj je upadlo povpraševanje po vozilih na konvencionalni pogon², povečalo pa povpraševanje po elektrifikaciji vozil. Slednje povezujemo tudi s cilji zelenega prehoda in vplivom spodbud za nakup električnih in hibridnih vozil v nekaterih državah članicah. Močno se je povečala tudi konkurenca na področju novih tehnologij in električnih vozil, predvsem iz Kitajske. Na gibanja, zlasti v evropski avtomobilski industriji, so pomembno vplivali tudi epidemija covid-19, rast cen energentov in surovin ter motnje v dobavnih verigah.

Eden ključnih izzivov evropske avtomobilске industrije je prehod na električna vozila. Cilj EU, da bodo do leta 2035 vsa nova vozila brez izpustov, prinaša obsežne strukturne spremembe v proizvodnih procesih in uvajanju novih tehnologij (EP, 2024b). Osredotočenost industrije se premika od strojne k programski opremi, kar zahteva nova znanja, vključevanje povezanih storitev in uporabo umetne inteligence. Ob tem se evropska avtomobilska industrija sooča tudi z močnim konkurenčnim pritiskom, predvsem iz Kitajske, vodilne države v proizvodnji in izvozu električnih vozil³. Kitajski proizvajalci zaradi obsežne dobavne verige in nižjih stroškov⁴ ter tehnološke prednosti na področju baterij in programske opreme pridobivajo tržne deleže tudi v EU. Še posebej so konkurenčni pri cenovno dostopnejših električnih vozilih, kjer evropski proizvajalci zaostajajo, kar dodatno povečuje pritisk na evropsko avtomobilsko industrijo (EP, 2024b). Z elektrifikacijo se povečuje tudi odvisnost od kritičnih surovin (redke zemeljske kovine, kobalt, grafit, litij), zlasti odvisnost od dobav iz Kitajske (Schmid, 2020).

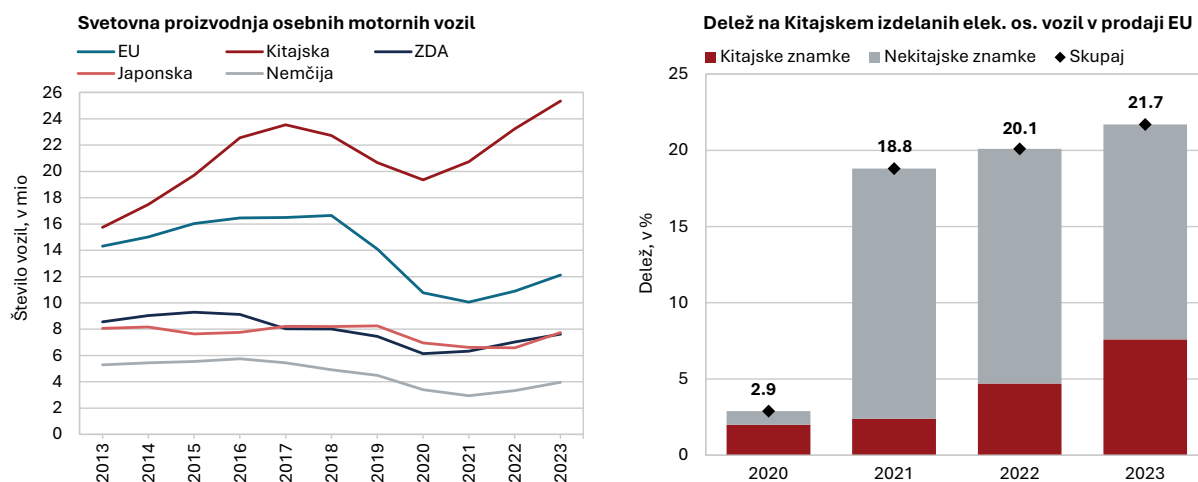
EU je druga največja proizvajalka osebnih motornih vozil na svetu, za Kitajsko in znatno pred ZDA. EU je bila vodilna proizvajalka osebnih avtomobilov do leta 2009, ko je to vlogo prevzela Kitajska. Vzpon Kitajske je bil podprt z obsežnimi državnimi subvencijami, širitvijo domačih dobavnih verig in hitro rastočim domačim povpraševanjem. EU je do leta 2018 povečevala proizvodnjo (proizvajala je okrog 16 mio enot na leto), nato pa je število proizvedenih avtomobilov ob večji konkurenci iz Kitajske začelo upadati. Epidemija je nato leta 2020 močno prizadela vso svetovno avtomobilsko industrijo (proizvodnja je upadla na okoli 61,5 mio enot). Kitajska je hitro okrevala in že leta 2021 ponovno preseгла 20 mio enot, EU pa je zaradi motenj v dobavnih verigah ter energetske krize utrpela večji in daljši upad proizvodnje. Leta 2022 se je število proizvedenih osebnih avtov v EU sicer spet začelo povečevati, a je bila raven leta 2023 precej pod tistimi pred letom 2018. Leta 2023 je svetovna proizvodnja osebnih vozil znašala 75,6 mio enot (10-odstotna medletna rast), k rasti je prispevala večina svetovnih regij. Kitajska je s proizvodnjo 25,3 mio osebnih vozil (9,1-odstotna medletna rast) ostala vodilna svetovna proizvajalka (33,5-odstotni tržni delež). EU je proizvedla 12,1 mio osebnih vozil (11,3-odstotna medletna rast), ZDA pa 7,6 mio (8,5-odstotna medletna rast) (ACEA, 2024b). Kitajska vodi v globalni proizvodnji in prodaji manjših električnih vozil, evropski proizvajalci pa ohranjajo konkurenčno prednost pri luksuznih vozilih višjega cenovnega razreda. Tu je povpraševanje manj cenovno elastično, kar omogoča evropskim proizvajalcem ohranjati najvišje neto marže v industriji (De Santis idr., 2024).

² Po letu 2016 je v Evropi močno upadla zlasti prodaja vozil na dizelski pogon, ki se je v obdobju 2016–2020 več kot prepolovila (Bedwell, 2022).

³ Kitajska je glavni izvoznik osebnih vozil v EU, pri čemer se je celoten uvoz avtomobilov iz Kitajske v EU leta 2023 povečal za skoraj 40 % (EP, 2024b).

⁴ Stroški na Kitajskem so zaradi nižjih cen energentov, dela in surovin za približno 30 % nižji kot v EU (EP, 2024a).

Slika 1: Kitajska je od 2009 vodilna svetovna proizvajalka osebnih vozil, po letu 2020 je prednost pred Evropo še povečala (levo); tržni delež osebnih vozil, izdelanih na Kitajskem, v prodaji električnih vozil v EU se je v letih 2020–2023 povečal s približno 3 % na več kot 20 % (desno)



Vir: ACEA (2024c, 2024a). Opomba: *EU, Rusija, Turčija, Ukrajina, ostala Evropa. Podatki za desno sliko so od leta 2019 naprej.

Obseg proizvodnje v ožji avtomobilski industriji C29 je bil v večini članic EU in tudi Sloveniji v letu 2024 medletno manjši. Po skromnem padcu proizvodnje v letu 2019 se je aktivnost v C29 v letu 2020 močno zmanjšala. V Sloveniji je bil padec manjši (16 %) kot v povprečju EU (19 %), kjer so največje padce beležile naše glavne trgovinske partnerice iz evrskega območja.⁵ Po skromnem okrevanju C29 v EU v letih 2021 in 2022 se je proizvodnja C29 močneje povečala šele v letu 2023. V Sloveniji pa se je aktivnost v C29 nadalje zmanjševala in je tudi v letu 2024 upadla. Za ravnmi iz leta 2023 je zaostala tudi aktivnost v C29 v EU in večini članic. H krčenju aktivnosti v ožji avtomobilski industriji v tem obdobju so poleg skromnejšega povpraševanja prispevali tudi: (i) strožji emisijski testi, uvedeni v EU septembra 2018,⁶ ter dogovor EU o ciljih glede emisij CO₂, sklenjen decembra 2018,⁷ (spodbudili so prehod k hibridnim in električnim avtomobilom – tudi pod vplivom denarnih spodbud nekaterih članic EU, zmanjšalo se je povpraševanje po avtomobilih z motorji na notranje zgorevanje), (ii) motnje v dobavnih verigah (pomanjkanje polprevodnikov) in energetski šoki v letih 2021 in 2022, (iii) zvišanje cen, ki je bila posledica motenj v dobavnih verigah, višjih cen energentov in zaostrenih finančnih pogojev, ter (iv) negotove geopolitične razmere in ekonomske politike drugih držav⁸ (De Santis idr., 2024).

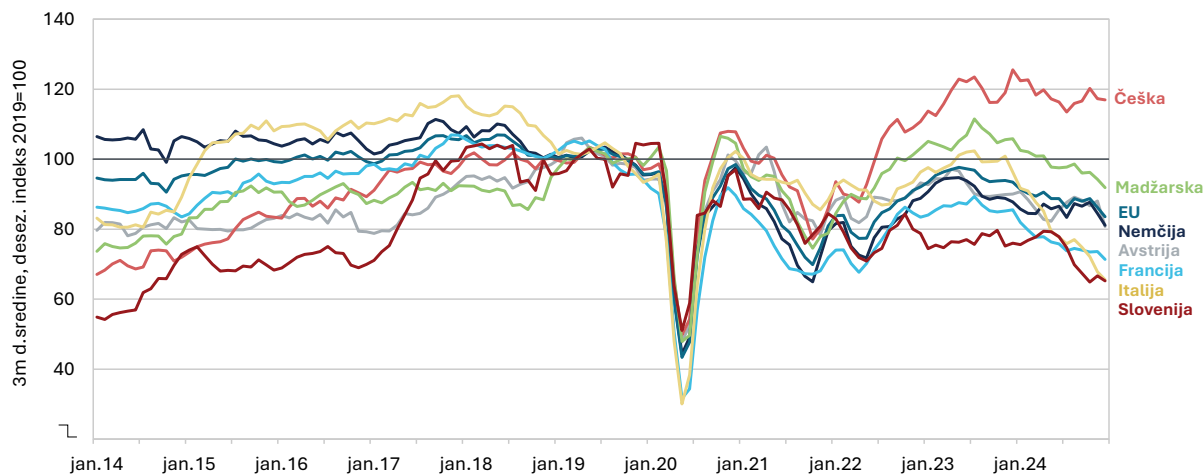
⁵ V Nemčiji, ki ustvari okoli polovico dodane vrednosti te dejavnosti v EU, in Italiji je proizvodnja C29 padla za okoli petino, v Franciji za več kot četrtino.

⁶ WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) je globalni standard za merjenje izpustov izpušnih plinov, porabe goriva in električne energije ter dosegov vozil. Nadomestil je prejšnji evropski standard NEDC (New European Driving Cycle). Po prehodnem obdobju enega leta se je v EU začel uporabljati 1. septembra 2018. K uvedbi WLTP je med drugim spodbudila afera »dieselgate«, ki se je v ZDA uradno začela septembra 2015, ko je ameriška agencija za varstvo okolja (EPA), razkrila, da je nemški proizvajalec avtomobilov Volkswagen uporabil programsko opremo za goljufanje pri testih izpušnih izpustov dizelskih vozil (ECG, 2019).

⁷ Dogovor je določil cilje za zmanjšanje izpustov iz avtomobilov in lahkih tovornih vozil. Do leta 2025 bi morali proizvajalci avtomobilov zmanjšati izpuste za 15 % v primerjavi z ravnjo leta 2021, do leta 2030 pa za 37,5 %. Za lahka tovorna vozila je cilj zmanjšanja izpustov za 31 % do leta 2030 (ICCT, 2019).

⁸ Zakon o znižanju inflacije v ZDA (IRA) in obsežne državne spodbude na Kitajskem.

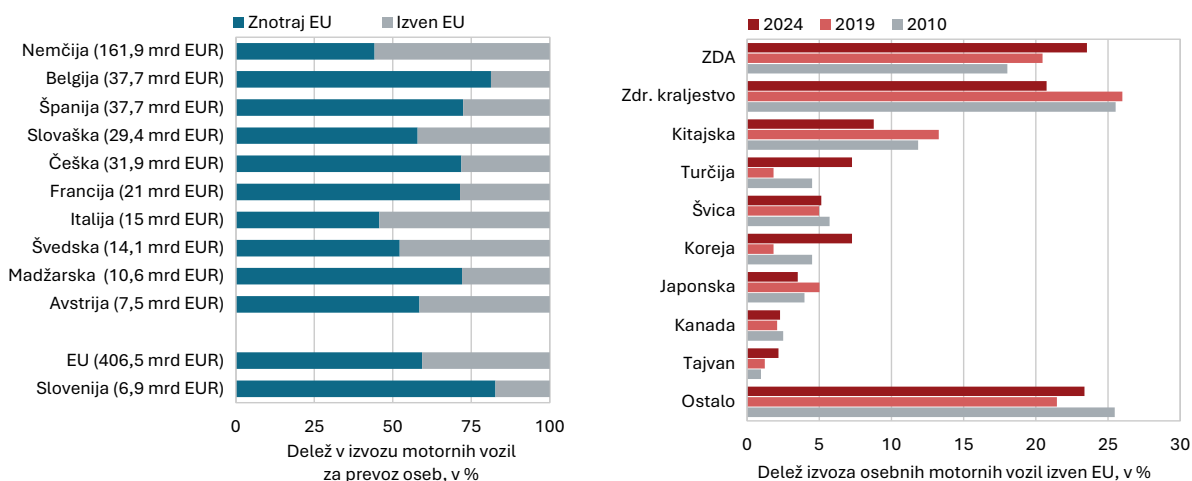
Slika 2: Obseg proizvodnje motornih vozil, prikolic in polprikolic se v Sloveniji večinoma krči od leta 2020, po rasti v letu 2022 se je zmanjšal tudi v EU



Vir: Eurostat (2025), SURS, (2025), desezonirana serija C29 za Slovenijo UMAR, lastni preračuni. Opomba: Poleg Slovenije na sliki prikazujemo glavne trgovinske partnerice in nove članice, v katerih proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic predstavlja pomemben del predelovalnih dejavnosti (in za katere so na voljo podatki).

Avtomobilska industrija je ena ključnih evropskih izvoznih panog. Države EU so leta 2024 izvozile za okoli 727 mrd EUR cestnih motornih vozil⁹, kar je okoli 11 % celotnega blagovnega izvoza EU (oz. 10 % celotnega izvoza v države izven EU). Več kot tretjino tega izvoza ustvari Nemčija, druge pomembnejše izvoznice pa so še Španija, Belgija, Francija, Češka in Italija, pri izvozu osebnih motornih vozil pa tudi Slovaška. Na trge izven EU je bilo leta 2023 izvoženo 36 % celotnega izvoza vozil (oziroma 41 % izvoza osebnih motornih vozil), delež tega izvoza pa se je v zadnjem desetletju zmanjšal za skoraj 10 o. t. Najpomembnejše izvozne destinacije so ZDA, Združeno kraljestvo in Kitajska, kamor je bilo leta 2023 skupaj izvoženega okoli polovica celotnega izvoza cestnih motornih vozil izven EU. Po podatkih ACEA (2024b) je bilo izven EU izvoženo več kot 6,6 mio cestnih motornih vozil, od tega 5,8 mio avtomobilov. Najbolj izpostavljena tujemu povpraševanju je Nemčija, ki nameni več kot polovico svojega avtomobilskega izvoza v države izven EU (od tega okoli 55 % v ZDA, Kitajsko in Združeno kraljestvo).

Slika 3: Nemčija je bila v 2024 največja evropska izvoznica osebnih motornih vozil (SMTK 781) (levo), v državah izven EU so najpomembnejše partnerice ZDA, Združeno kraljestvo in Kitajska (desno)



Vir: Eurostat Comext (2025), lastni preračuni. Opomba: SMTK klasifikacija, nominalno.

⁹ Nominalno. Vključuje izvoz osebnih motornih vozil (420,4 mio EUR), motornih vozil za prevoz blaga, specialnih vozil, motorjev ter dele in opremo.

EU je vodilna na svetu pri investicijah v avtomobilске raziskave in razvoj, a zaostaja pri avtomobilskih raziskavah v nove tehnologije. Rast investicij v raziskave in razvoj v avtomobilski industriji v obdobju po letu 2016 v EU sicer zaostaja za rastjo na Kitajskem in v ZDA, a EU ostaja vodilna na tem področju. Evropska podjetja so leta 2022 v razvoj osebnih vozil in delov investirala prek 61,1 mrd EUR, to je 42,2 % vseh svetovnih investicij v avtomobilске raziskave in razvoj. Če vključimo še investicije v druga cestna vozila, gume in sorodne tehnologije, kot so baterije (električna oprema) in polprevodniki, je delež EU v investicijah v raziskave in razvoj, povezanih z avtomobilsko industrijo, nekoliko nižji, vendar še vedno pomemben – znaša 31,9 % (oziroma 73,4 mrd EUR) (EK, 2023). To predstavlja okoli tretjino vseh EU investicij v raziskave in razvoj. Investicije so evropskim proizvajalcem avtomobilov v zadnjih letih omogočile uvajanje novih tehnologij, ki so znatno prispevale k napredku na področju trajnosti (npr. zmanjšanje izpustov) in varnosti.¹⁰ V primerjavi z drugimi državami (predvsem ZDA in Kitajsko) pa izstopajo precej nižja vlaganja v razvoj baterij in polprevodnikov (Cornet idr., 2023).

ZDA so aprila 2025 uvedle carine na avtomobile, ki bi lahko imele večje posledice tudi na avtomobilsko industrijo v EU. Za avtomobilsko industrijo držav EU so ZDA eden izmed najpomembnejših trgovinskih partnerjev izven EU, saj je bilo tja iz držav EU v letu 2024 izvoženo za okoli 52,5 mrd EUR proizvodov avtomobilске industrije, kar je okoli 19 % vseh cestnih vozil in delov, ki jih je EU izvozila izven EU (oz. 15 % vseh uvoženih cestnih vozil in delov v ZDA). Z 2. aprilom 2025 so bile uvedene 25-odstotne carine na uvoz avtomobilov in avtomobilskih delov. Ocena WIIW (Stehrer, 2025) kaže, da bi se z uvedbo teh carin skupni izvoz EU zmanjšal za okoli 0,14 %, BDP pa za 0,07 %. Največji negativni učinki med državami EU naj bi bili na Slovaškem, na Madžarskem, v Nemčiji, na Švedskem, Češkem in v Avstriji, torej državah, ki so pomemben del globalnih vrednostih verig avtomobilске industrije.

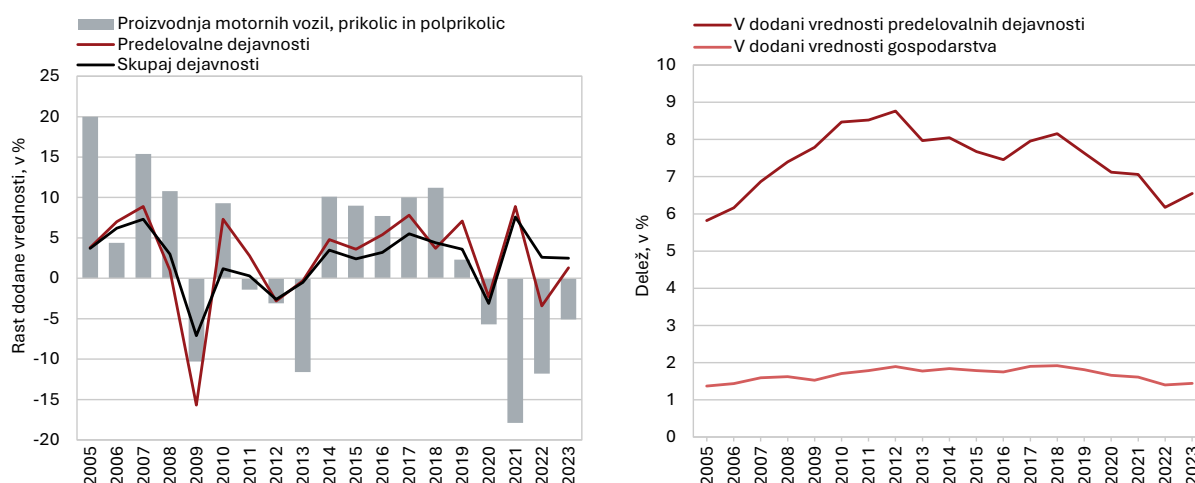
¹⁰ Okoli 30 % vseh avtomobilskih patentov izvira iz evropskih držav (Cornet idr., 2023). Vodilna pri avtomobilskih patentih je Nemčija, zlasti za vozila na konvencionalni pogon, povečuje pa se delež patentov, povezanih z elektrificiranimi pogonskimi sklopi. Na tem področju v zadnjih letih prevladuje Kitajska, kjer so patenti osredotočeni predvsem na električna vozila ter baterije (Puls, 2024).

3 Pomen avtomobilске industrije v gospodarstvu Slovenije in EU

3.1 Proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic C29 ter posredna avtomobilska industrija

Delež proizvodnje motornih vozil, prikolic in polprikolic C29 (t. i. neposredna oz. ožja avtomobilska industrija) v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti v Sloveniji se od leta 2018 zmanjšuje in je bil leta 2023 (zadnji podatek) podoben kot leta 2008. Sprejeti ukrepi v obdobju finančno-gospodarske krize (subvencije za nakupe novih osebnih vozil v nekaterih članicah EU) so pozitivno vplivali na povpraševanje po (predvsem manjših) osebnih vozilih (z nižjimi izpusti CO₂) in so prispevali k rasti aktivnosti ter povečanju deleža C29 v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti v Sloveniji. V letih 2010–2012 je bil delež največji, v povprečju 8,6 %. Do leta 2018 se je zmanjšal na okoli 8 %. Nadalje pa se je zmanjšal pod vplivom epidemije covida-19, dviga cen energentov, sprejetih ukrepov EU s ciljem razogljičenja, ohlajanjem rasti evropskega gospodarstva, skromnim povpraševanjem in krepitvijo konkurence. Leta 2023 je C29 ustvarila 6,5 % dodane vrednosti predelovalnih dejavnosti. V dodani vrednosti celotnega gospodarstva pa se je delež C29, ki je v preteklem desetletju 2010–2020 predstavljal okoli 1,8 %, do leta 2023 zmanjšal na 1,4 % oz. na podobno raven kot pred letom 2008.

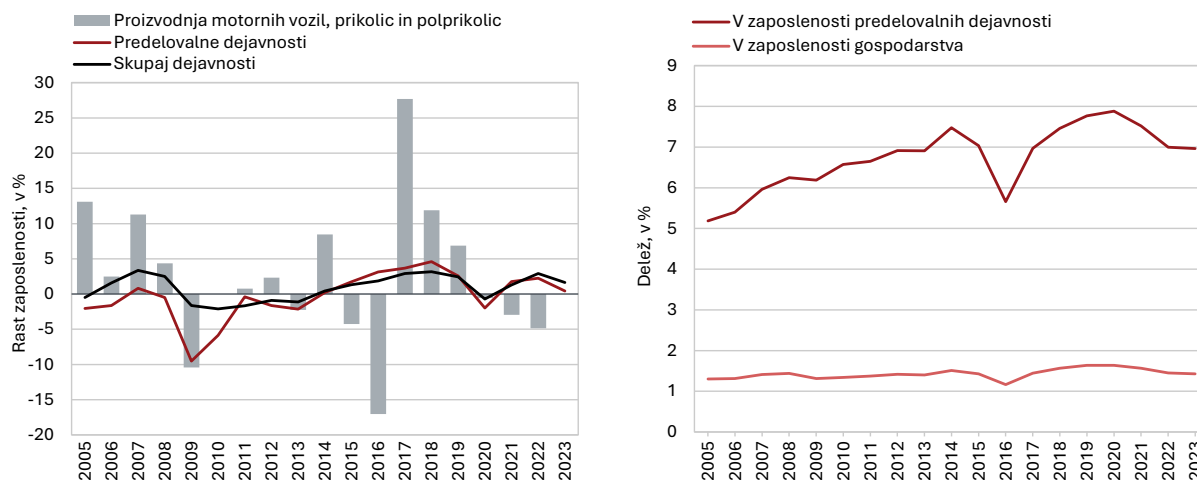
Slika 4: Dodana vrednost C29 se je v Sloveniji od leta 2019 zmanjševala; delež v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti se je v letih 2022 in 2023 zmanjšal na raven pred letom 2008



Vir: SURS (2025), lastni preračuni.

Ob padcu dodane vrednosti se je tudi zaposlenost v C29 od leta 2020 zmanjševala, v letu 2023 je C29 zaposlovala 7 % vseh delovno aktivnih v predelovalnih dejavnostih. V obdobju finančno-gospodarske krize se je število delovno aktivnih zmanjšalo (s 14.400 oseb v letu 2008 na okoli 12.900 oseb do leta 2010), do leta 2017 pa ponovno povečalo (na okoli 14.300 oseb). V letu 2019 je bilo v C29 zaposlenih več kot 17 tisoč oseb. Sledila so leta, ko se je ob krčenju aktivnosti zmanjšala tudi zaposlenost. V obdobju 2019–2023 se je število zaposlenih zmanjšalo na okoli 15.700 oseb, delež v zaposlenosti predelovalnih dejavnosti pa za skoraj 1 o. t. na 7 % oz. na podobno raven kot v letih 2012–2017. Zmanjševanje števila delovno aktivnih v C29 se je po podatkih SRDAP nadaljevalo tudi v letu 2024. V prvih treh četrtletjih 2024 je bilo njihovo število za okoli 4 % manjše kot pred letom.

Slika 5: Zaposlenost v C29 se je v Sloveniji od leta 2019 zmanjšala; ob močni rasti v letih 2017 in tudi 2018 je delež v skupni zaposlenosti ostal relativno visok

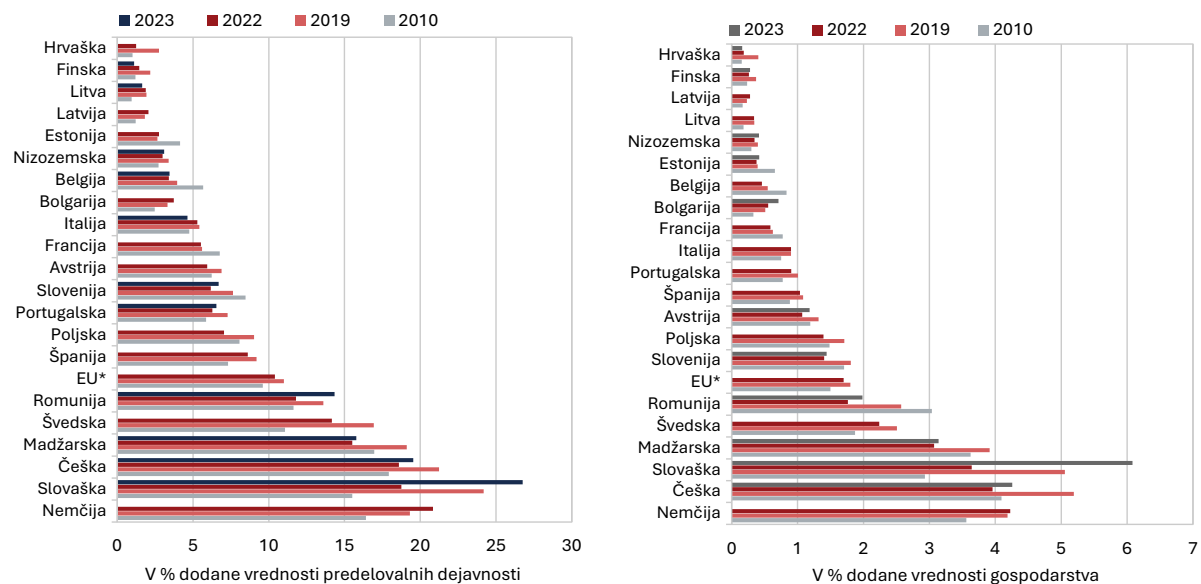


Vir: SURS (2025), lastni preračuni.

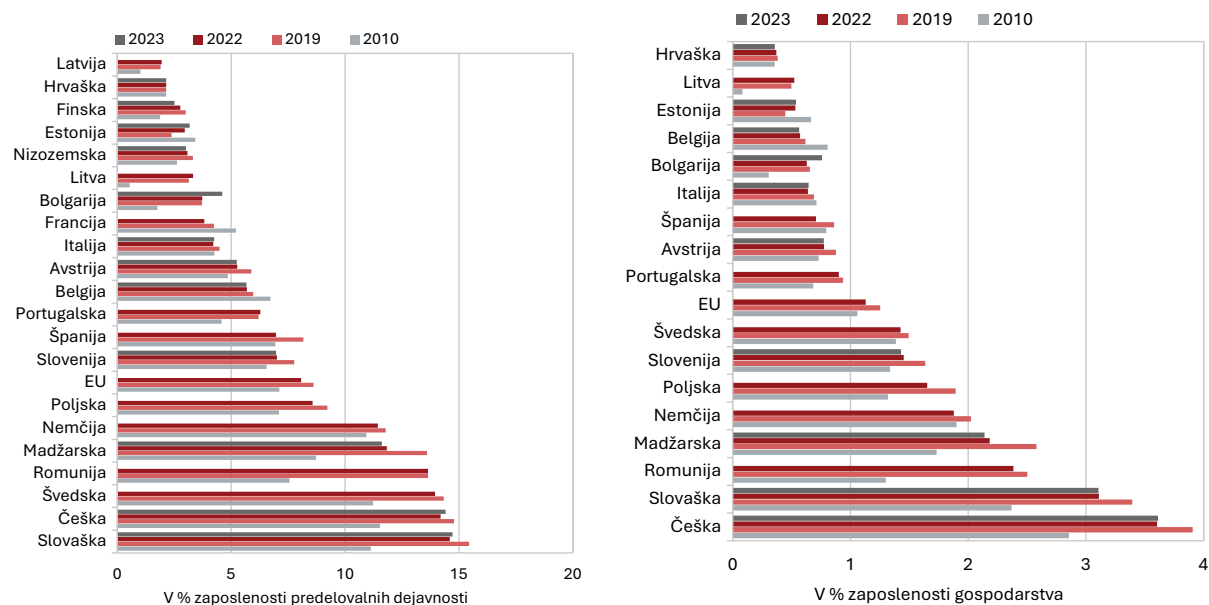
Slovenija se po pomenu C29 za gospodarstvo, tako po deležu v dodani vrednosti kot v zaposlenosti, uvršča v zgornjo polovico članic EU. C29 ustvari dobro desetino dodane vrednosti predelovalnih dejavnosti v EU in okoli 1,7 % dodane vrednosti gospodarstva.¹¹ Pomemben delež ima predvsem v Nemčiji, na Češkem in Slovaškem, kjer ustvari okoli četrtno (Nemčija, Češka) oz. petino (Slovaška) dodane vrednosti predelovalnih dejavnosti, pa tudi na Madžarskem (okoli 15 % dodane vrednosti predelovalnih dejavnosti). V teh članicah je C29 v večletnem povprečju (od leta 1995 dalje) ustvarila med 3 in 4 % dodane vrednosti celotnega gospodarstva. V zadnjih letih se je pomen C29 večinoma nekoliko zmanjšal, a delež v dodani vrednosti gospodarstva v večini članic ostaja večji od dolgoletnega povprečja. C29 je pomemben segment gospodarstva tudi v strukturi zaposlenosti. V EU je v C29 delovno aktivnih 8,1 % oseb v predelovalnih dejavnostih oz. 1,1 % vseh delovno aktivnih v gospodarstvu. Podobno kot pri dodani vrednosti izstopajo Nemčija, Madžarska (z okoli 2 % vseh delovno aktivnih v C29), Češka in Slovaška (z več kot 3 % vseh delovno aktivnih v C29). Večji kot v povprečju EU pa je tudi delež zaposlenih v C29 v Sloveniji (okoli 1,5 %).

¹¹ Podatek za 2022, ocena UMAR.

Slika 6: Slovenija se po deležu C29 v dodani vrednosti gospodarstva uvršča pred večino trgovinskih partneric iz evrskega območja z izjemo Nemčije, ...



... po deležu v zaposlenosti gospodarstva presega povprečje EU



Vir: Eurostat (2025), SURS (2025), lastni preračuni. Opombi: Prikazujemo članice, kjer je delež C29 v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti oz. gospodarstva večji od 1 % (2 % v zaposlenosti) oz. 0,2 % (0,4 % v zaposlenosti). *ocena UMAR.

Okvir 1: Struktura dodane vrednosti in kazalniki uspešnosti poslovanja v gospodarskih družbah proizvodnje motornih vozil, prikolic in polprikolic C29¹²

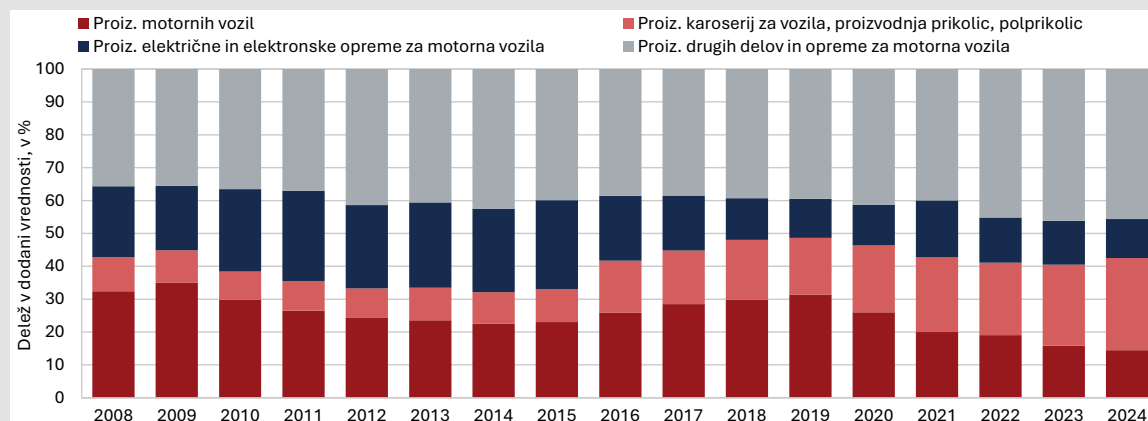
Ob krčenju aktivnosti v avtomobilski industriji po letu 2019 se je spremenila tudi struktura dodane vrednosti, ki jo ustvarijo gospodarske družbe v proizvodnji motornih vozil, prikolic in polprikolic (dejavnost C29) v Sloveniji¹³. Dejavnost C29 sestavljajo 4 pododdelki:

- Proizvodnja motornih vozil C29.100
- Proizvodnja karoserij za vozila, prikolic in polprikolic C29.200
- Proizvodnja električne in elektronske opreme za motorna vozila C29.310
- Proizvodnja drugih delov in opreme za vozila C29.320.

Proizvodnja motornih vozil C29.100, ki je leta 2018 ustvarila več kot 30 % dodane vrednosti oddelka C29 (pred tem pa nikoli manj kot 22 %), se je po letu 2019 skrčila in do leta 2024 razpolovila svoj delež v dodani vrednosti oddelka C29 v primerjavi z letom 2018. Na gibanje proizvodnje motornih vozil C29.100 pomembno vpliva ena večja gospodarska družba, proizvajalka osebnih vozil.¹⁴ Ta je v zadnjih letih svojo proizvodnjo (in število zaposlenih) ob skromnejšem povpraševanju več kot prepolovila. V zadnjih desetih letih se je več kot razpolovil tudi delež proizvodnje električne in elektronske opreme za motorna vozila C29.310 v dodani vrednosti oddelka C29. V letih 2008–2015 je ustvarila okoli četrtno dodane vrednosti oddelka C29, do leta 2024 se je zmanjšal na okoli 12 %.

Po letu 2015 pa se je začel najintenzivneje povečevati pomen proizvodnje karoserij za vozila, prikolic in polprikolic C29.200 v dodani vrednosti oddelka C29. Do leta 2015 je ustvarila okoli desetino dodane vrednosti oddelka, do leta 2020 se je njen delež podvojil, leta 2023 pa je ustvarila 28,0 % dodane vrednosti dejavnosti C29. Proizvodnja drugih delov in opreme za motorna vozila C29.320 je bila od leta 2008, oz. odkar so na voljo primerljivi podatki, najpomembnejši podrazred dejavnosti C29. Leta 2024 je ustvarila več kot 45 % dodane vrednosti C29.

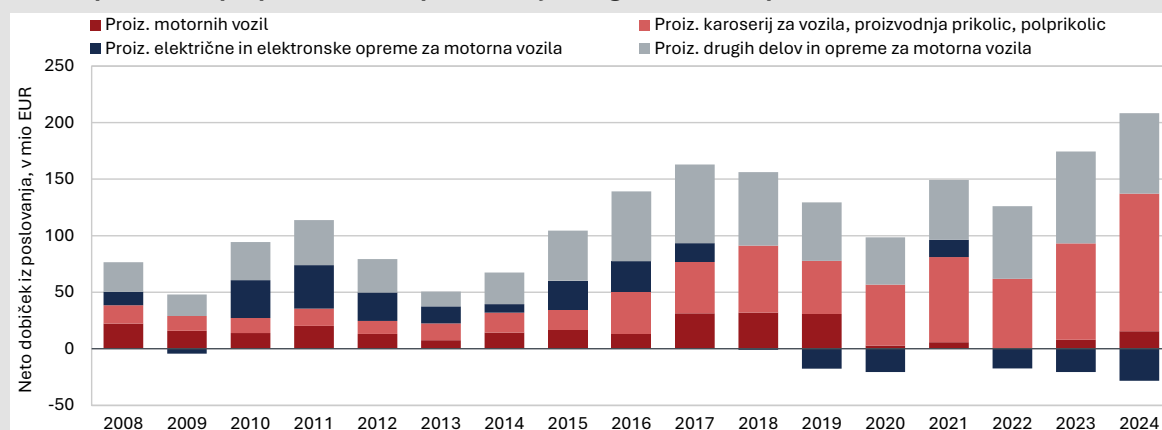
Slika 7: Po letu 2019 se je v dodani vrednosti dejavnosti C29 najbolj povečal pomen proizvodnje karoserij za vozila, prikolic in polprikolic, največja ostaja proizvodnja drugih delov in opreme za motorna vozila



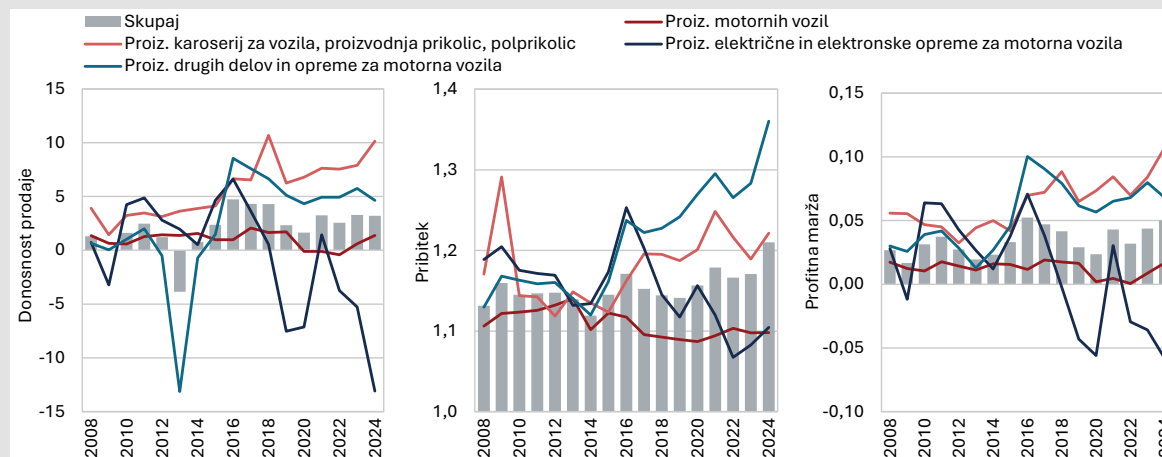
Vir: AJPES (2025), lastni preračuni.

Izrazito izvozno usmerjena dejavnost C29 je po krčenju neto dobička iz poslovanja v letih 2018–2020 v letu 2023 ustvarila neto dobiček iz poslovanja v višini skoraj 154 mio EUR, kar je primerljivo s povprečjem let 2016–2018, ko je v povprečju dosegel 152,4 mio EUR¹⁵. V letu 2024 se je neto dobiček iz poslovanja povečal predvsem v družbah iz proizvodnje karoserij za vozila, prikolic in polprikolic. Skupaj so družbe te dejavnosti dosegle skoraj 180 mio EUR neto dobička iz poslovanja. Izboljšala sta se profitna marža¹⁶ in pribitek¹⁷, ki sta bila leta 2024 višja kot v obdobju 2016–2018. Kazalniki donosnosti (prodaje in sredstev) so še nekoliko zaostajali za povprečjem let 2016–2018. Vendar pa so razlike med posameznimi panogami te dejavnosti precejšnje.

Slika 8: Po letu 2019 so neto dobiček iz poslovanja povečale družbe iz proizvodnje karoserij za vozila, prikolic in polprikolic ter iz proizvodnje drugih delov in opreme za motorna vozila ...



... te družbe so izboljšale tudi kazalnike donosnosti, povečale pribitek in profitno maržo



Vir: AJPES (2025), lastni preračuni.

¹² Opisujemo gibanje dodane vrednosti po pododdelkih C29, gibanje zaposlenosti po podatkih AJPES sledi gibanju dodane vrednosti.

¹³ Samostojni podjetniki ustvarijo zanemarljiv delež dodane vrednosti oddelka C29. Po podatkih zaključnih računov AJPES so leta 2023 ustvarili 0,3 % skupne dodane vrednosti gospodarskih družb in samostojnih podjetnikov v proizvodnji motornih vozil, prikolic in polprikolic. Večino, dve tretjini, so ustvarili samostojni podjetniki, ki proizvajajo druge dele in opremo za motorna vozila.

¹⁴ Ta družba je v letu 2023 ustvarila manj kot petino dodane vrednosti proizvodnje motornih vozil, v letu 2019 še več kot četrtino.

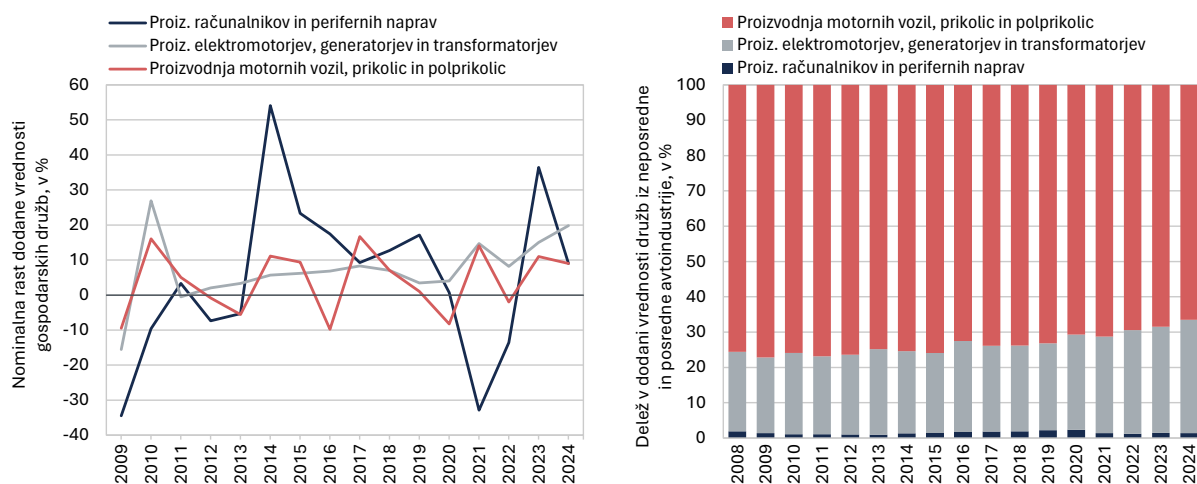
¹⁵ V teh letih so družbe iz proizvodnje motornih vozil, prikolic in polprikolic C29 ustvarile največji neto čisti dobiček obračunskega obdobja (v povprečju treh let okoli 148 mio EUR).

¹⁶ Razmerje med neto dobičkom iz poslovanja in prihodki od prodaje.

¹⁷ Razmerje med prihodki od prodaje, povečanimi za spremembo zalog, in stroški blaga, materiala, storitev in dela.

Posredna avtomobilska industrija v Sloveniji je v letu 2024 ustvarila 3,6 % dodane vrednosti predelovalnih družb¹⁸. V Sloveniji so po podatkih AJPES gospodarske družbe iz proizvodnje elektromotorjev, generatorjev in transformatorjev (C27.110) v letu 2024 ustvarile 3,5 % dodane vrednosti predelovalnih družb in zaposlovale okoli 3 % vseh zaposlenih v predelovalnih družbah (nekaj več kot 5.700 oseb). Od leta 2008 se je dodana vrednost teh družb skoraj potrojila, delež v ustvarjeni dodani vrednosti predelovalnih družb pa povečal za 1,2 o. t. (z 2,3 % v letu 2008). Podobno kot v EU je precej manjša proizvodnja računalnikov in perifernih naprav (C26.200), ki je v letu 2024 ustvarila 0,1 % dodane vrednosti predelovalnih družb in zaposlovala 0,1 % vseh zaposlenih v predelovalnih družbah (nekaj več kot 500 oseb). Skupaj družbe iz posredne avtomobilске industrije ustvarijo 3,6 % dodane vrednosti predelovalnih družb in zaposlujejo okoli 5.860 oseb (3 % zaposlenih v predelovalnih družbah). Tudi v EU je proizvodnja elektromotorjev, generatorjev in transformatorjev leta 2022 zaposlovala večino delovno aktivnih v posredni avtomobilski industriji (proizvodnja računalnikov in perifernih naprav manj kot desetino) in okoli petino vseh delovno aktivnih v posredni in neposredni avtomobilski industriji (ACEA, 2024b).

Slika 9: Ob skromnejši rasti dodane vrednosti gospodarskih družb iz neposredne avtomobilске industrije se je v zadnjih letih pomen družb iz posredne avtomobilске industrije v celotni avtomobilski industriji v Sloveniji povečal



Vir: AJPES (2025), lastni preračuni.

3.2 Ocena dodane vrednosti, povezane z avtomobilsko industrijo na osnovi input-output tabel

Da bi natančneje ocenili pomen avtomobilске industrije za slovensko gospodarstvo oziroma dodano vrednost, ki jo v slovenskem gospodarstvu ustvari proizvodnja motornih vozil, prikolic in polprikolic C29 ter neposredni dobavitelji slovenski in tuji ožji avtomobilski industriji C29, smo se oprli na input-output analizo na podlagi podatkov TiVA, ki jih objavlja OECD. Zadnja objava podatkov iz leta 2023 vsebuje svetovne input-output tabele za leta 1995–2020. Oris strukture svetovne input-output tabele za posamezno leto je prikazan v Tabela 1.

¹⁸ Pri izračunu smo upoštevali celotne dejavnosti t. j. vse gospodarske družbe iz dejavnosti.

Tabela 1: Oris strukture svetovne input-output tabele za posamezno leto

			Poraba s strani držav-panog							Končna poraba s strani držav			Output po osnovnih cenah
			Država 1		...	Država 77				Država 1	.	Država 77	
Ponudba s strani držav-panog			Panoga 1	...	Panoga 56	...	Panoga 1	...	Panoga 56	6 kategorij končne porabe	.	6 kategorij končne porabe	
	Država 1	Panoga 1											
		...											
		Panoga 56											
	...												
	Država 76	Panoga 1											
		...											
		Panoga 56											
	Davki minus subvencije												
	Dodana vrednost												
Output po osnovnih cenah													

Vir: OECD, 2023.

Dodana vrednost, ki jo ustvari slovenska C29, je razvidna iz input-output tabele, medtem ko za oceno dodane vrednosti, ki jo slovenske panoge neposredno dobavijo domači in tuji C29, uporabimo input-output analizo. V konkretnem primeru je bila uporabljena Enačba 1.

Enačba 1: Ocena dodane vrednosti, ki jo domači in svetovni C29 neposredno dobavijo posamezne slovenske panoge

$$DV_{iC29} = v_i * L * x_{iC29} \quad (2)$$

kjer DV_{iC29} predstavlja dodano vrednost, ki jo slovenska panoga i neposredno dobavi domači in vsem tujim panogam C29, ki proizvajajo motorna vozila, prikolice in polprikolice. v_i je vektor dimenzij 1×3465 , ki ga dobimo na podlagi vektorja dodanih vrednosti vseh svetovnih panog, pri čemer vse skalarje razen dodane vrednosti slovenske panoge i zamenjajo ničle. L predstavlja matriko Leontijevega inverza¹⁹ dimenzij 3465×3465 , x_{iC29} pa je vektor bruto dobav panoge i domači in tujim panogam C29, dimenzij 3465×1 .

S pomočjo (2) lahko tako izračunamo dodano vrednost, ki jo posamezna panoga slovenskega gospodarstva neposredno dobavi domači in tuji C29. S pomočjo seštevka po panogah pa dobimo vrednost za celotno slovensko gospodarstvo (z izjemo panoge C29).

Na podlagi izračunov lahko ugotovimo, da je dodana vrednost, vezana na avtomobilsko industrijo, v letu 2020 dosegala 3,9 % BDP, kar je za 0,2 odstotne točke manj kot v letu pred tem. Od tega 1,8 odstotne točke predstavlja dodana vrednost, ki jo je v letu 2020 ustvarila proizvodnja motornih vozil,

¹⁹ Matrika L je definirana z enačbo $L = (I - A)^{-1}$, kjer A predstavlja matriko tehničnih koeficientov, ki predstavljajo inpute na enoto proizvoda, I pa enotsko matriko.

prikolic in polprikolic C29, 2,1 odstotne točke pa dodana vrednost, ki so jo panoge slovenskega gospodarstva (z izjemo C29) neposredno dobavile domači in tuji C29.

Tabela 2: Pomen dodane vrednosti, vezane na avtomobilsko industrijo, za slovensko gospodarstvo

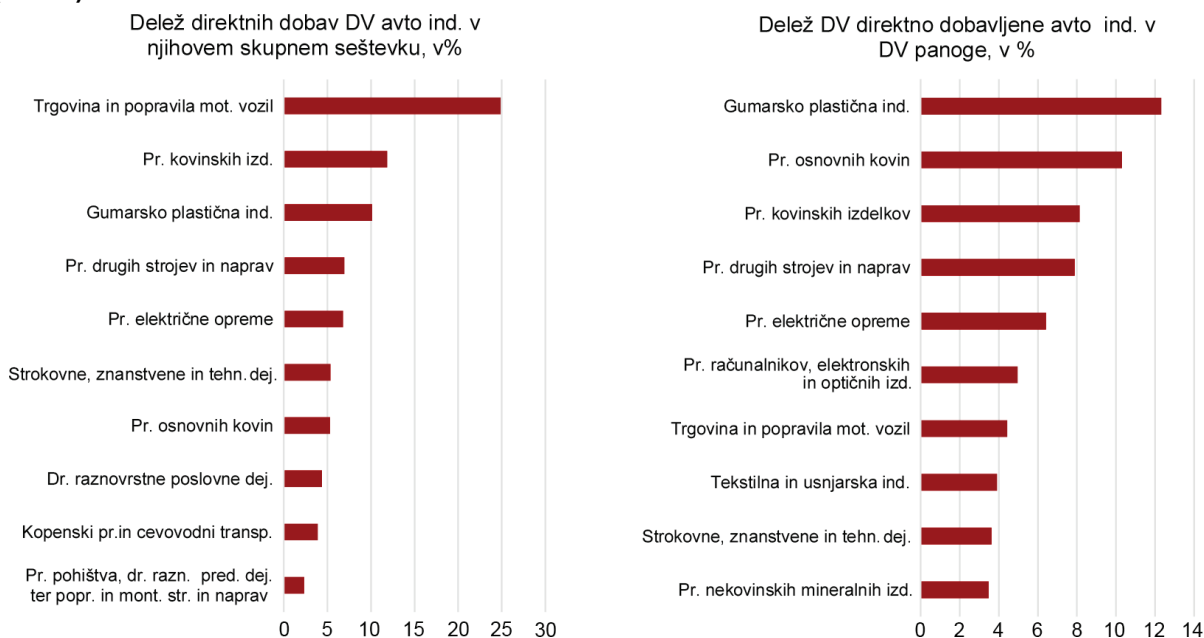
	Delež v BDP (v %)	
	2019	2020
DV panoge C29	2,0	1,8
Seštevek DV slovenskih panog v njihovih neposrednih dobavah slovenski in tuji C29	2,1	2,1
Skupaj	4,1	3,9

Vir: Podatkovna baza TiVA(OECD) za leti 2019 in 2020, lastni preračuni.

V dodani vrednosti, ki jo je slovensko gospodarstvo neposredno dobavilo avtoindustriji, je dejavnost trgovine in popravil motornih vozil v letu 2020 ustvarila/predstavljala približno četrtno. Sledijo proizvodnja kovinskih izdelkov, gumarsko-plastična industrija, proizvodnja drugih strojev in naprav ter proizvodnja električne opreme, ki so skupaj dobavile 36 % dodane vrednosti.

Med 10 slovenskimi panogami, ki so najbolj povezane z C29, so se v letu 2020 deleži dodane vrednosti, ki jo neposredno dobavljajo domači in tuji C29, gibal med približno 12 % in 3,5 % celotne ustvarjene dodane vrednosti. Z C29 je bila najbolj povezana gumarsko-plastična industrija, sledile pa so ji še proizvodnja kovin, kovinskih izdelkov, drugih strojev in naprav ter proizvodnja električne opreme.

Slika 10: Pomen panog pri dobavah slovenski in tuji C29 (levo) in pomen C29 za posamezne panoge (desno)



Vir: Podatkovna baza TiVA (OECD, 2023) za leto 2020, lastni preračuni.

3.3 Izvoz avtomobilske industrije

V analizi izvoza večinoma uporabljamo standardno mednarodno trgovinsko klasifikacijo (SMTK), ki jo je razvila Organizacija združenih narodov (OZN). Zaradi razpoložljivosti podrobnih podatkov bomo v nadaljevanju analizirali predvsem izvoz cestnih vozil (SMTK oddelek 78 in podrobneje), ki omogoča sledenje mednarodni trgovini z avtomobili, deli vozil in drugo opremo, povezano z avtomobilsko industrijo. Podobna gibanja izvoza so tudi pri izvozu dejavnosti C29 (Standardna klasifikacija dejavnosti) in izvozu proizvodov KN87 (Kombinirana nomenklatura).

Proizvodi avtomobilske industrije so pomemben delež slovenskega blagovnega izvoza, a je njihov vrednostni izvoz v zadnjem desetletju naraščal počasneje od skupnega izvoza blaga. Po zunanjetrgovinski statistiki je Slovenija v letu 2024 izvozila za skoraj 4,9 mrd cestnih vozil (nominalno) oziroma okoli 11–12 % skupnega izvoza²⁰ v zadnjih dveh letih, od tega veliko večino v države EU. S tem cestna vozila predstavljajo najpomembnejšo skupino izvoznih proizvodov.²¹ Poleg cestnih vozil so z avtomobilsko industrijo povezani tudi drugi proizvodi (npr. nekateri izdelki iz kavčuka, kovinski izdelki, električna oprema in podobno)²², ki po grobi oceni v zadnjih letih predstavljajo do okoli dodatnih 4,2 % skupnega blagovnega izvoza Slovenije²³. Skupni izvoz vseh proizvodov avtomobilske industrije in tudi s to industrijo povezanih proizvodov je tako v zadnjih letih letno znašal do 6,6 mrd EUR letno oz. nekaj manj kot 16 % celotnega izvoza. To je podobno kot pred vstopom Slovenije v EU in manj od najvišje vrednosti leta 2018 (21,2 %), saj je bilo ob soočanju svetovne avtomobilske industrije z izzivi prestrukturiranja (okoljske zahteve, elektrifikacija, geopolitične napetosti) ter povečanju povpraševanja po električnih vozilih krčenje najbolj intenzivno v obdobju 2020–2022. Ob tem je delež izvoza proizvodov, povezanih z avtomobilsko industrijo, v skupnem blagovnem izvozu precej višji od deleža avtomobilske industrije v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti, saj gre pri izvozu za bruto koncept, ki poleg domače dodane vrednosti vključuje tudi dodano vrednost, uvoženo iz tujine.

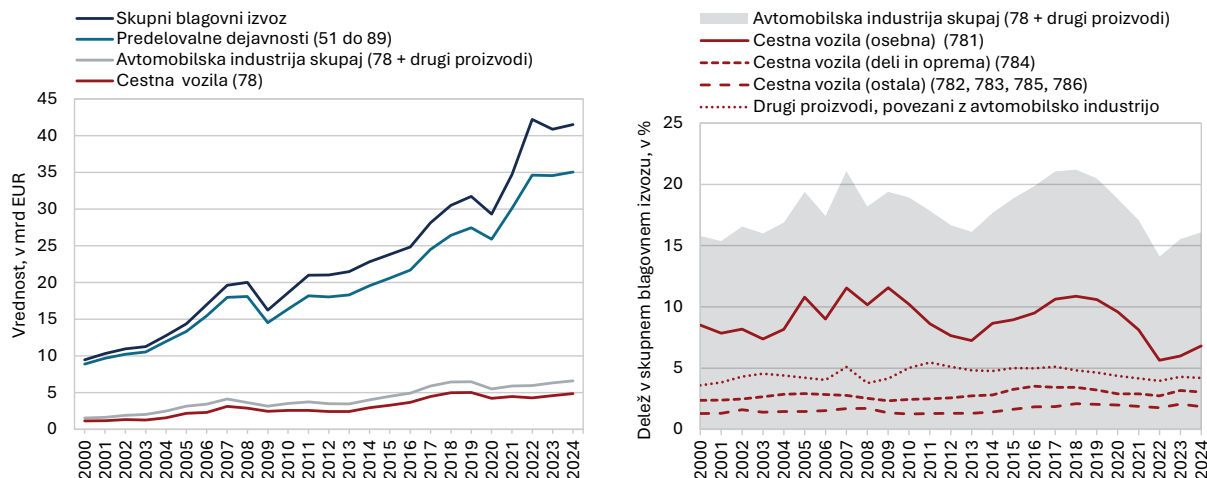
²⁰ Skupni izvoz je popravljen za oceno poslov oplemenitenja, ki obsegajo spreminjanje, izdelavo, sestavljanje, izboljšavo in prenovu blaga s ciljem, da se proizvede nov ali resnično izboljšan izdelek. Pri izvozu je bilo to leta 2024 povezano zlasti s trgovanjem medicinskih in farmacevtskih proizvodov (SMTK 54) s Švico.

²¹ Najpomembnejše tri skupine izvoznih proizvodov so cestna vozila (SMTK78), medicinski in farmacevtski proizvodi (SMTK54) ter električni stroji in naprave (SMTK77). Nominalna ocenjena vrednost blagovnega izvoza je leta 2024 znašala 41,6 mrd EUR (oz. originalno 61,6 mrd EUR, z vključenimi posli oplemenitenja). Iz skupnega izvoza in izvoza predelovalnih dejavnosti smo izločili ocenjen vpliv poslov oplemenitenja blaga v povezavi z izvozom farmacevtskih proizvodov v Švico, ki ima sicer minimalen vpliv na dodano vrednost slovenske predelovalne industrije, a pomembno vpliva na gibanje skupnega izvoza.

²² Poleg cestnih vozil so z avtomobilsko industrijo povezani tudi drugi proizvodi, ki se po SMTK klasifikaciji uvrščajo v oddelke 62, 65, 69, 71, 77, 82.

²³ Ocena oz. zgornja meja, saj je pri nekaterih proizvodih nemogoče identificirati, kakšen delež izvoza proizvoda je bil namenjen v avtomobilsko industrijo. Glej prilogo, Tabela 3: Seznam proizvodov, povezanih z avtomobilsko industrijo, razen oddelka 78.

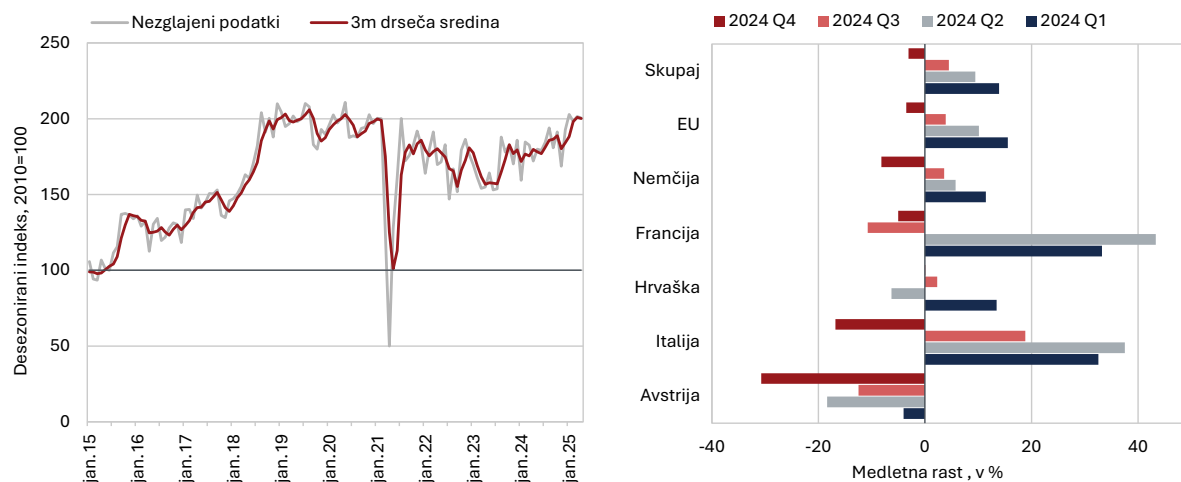
Slika 11: Delež izvoza cestnih vozil in z avtomobilsko industrijo povezanih proizvodov v skupnem blagovnem izvozu se z leti zmanjšuje



Vir: SURS (2025), UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: SMTK klasifikacija, nominalno. Skupni izvoz, izvoz predelovalnih in izvoz medicinskih ter farmacevtskih proizvodov so popravljeni za oceno poslov oplemenitenja blaga v povezavi z menjavo farmacije s Švico.

Izvoz cestnih vozil se je v začetku letu 2024 približal ravnam iz leta 2019, ko je dosegel najvišje vrednosti. K temu je pomembno prispevalo zlasti okrevanje izvoza sestavnih in rezervnih delov ter opreme, povezane z avtomobilsko industrijo, ugodna gibanja pa so bila tudi pri izvozu osebnih motornih vozil. Ob povečani negotovosti v naših glavnih trgovinskih partnericah je v drugi polovici leta, zlasti pa v zadnjem četrtletju, izvoz cestnih vozil tekoče (desezonirano) in medletno ponovno upadel, a je bil v letu 2024 medletno večji. K rasti v letu 2024 je največ prispeval izvoz vozil v Francijo (zaradi visoke medletne rasti v prvih dveh četrtletjih), povečala pa sta se tudi izvoza v Italijo in Nemčijo. Na podlagi podatkov Eurostat Comext ocenjujemo, da se je v letu 2024, podobno kot v Sloveniji, v več glavnih trgovinskih partnericah medletno povečal zlasti izvoz osebnih motornih vozil. Zmanjšal pa se je izvoz delov in opreme ter drugih proizvodov, povezanih z avtomobilsko industrijo, kar kaže na negotovost in nižjo aktivnost v avtomobilski industriji v glavnih trgovinskih partnericah v tem letu.

Slika 12: Izvoz cestnih vozil se je po upadu v obdobju 2020–2022 ponovno približal ravni iz leta 2019, medletno rast v letu 2024 poganja zlasti rast izvoza v Francijo, Italijo in Nemčijo.



Vir: SURS (2025), lastni preračuni. Opomba: SMTK klasifikacija.

V strukturi izvoza cestnih vozil se v zadnjih letih zmanjšuje delež motornih vozil za prevoz oseb (z izjemo avtodomov), ... V oddelku SMTK 78 so zajeta motorna vozila, ki vključujejo vse vrste vozil, uporabljenih za prevoz oseb ali tovora po cesti, vključno z rezervnimi in sestavnimi deli ter opremo. Slovenska avtomobilski industrija je močno povezana predvsem s proizvodnjo konvencionalnih vozil z notranjim zgorevanjem, prehod na proizvodnjo in izvoz električnih vozil pa je v primeru Slovenije odvisen predvsem od proizvodnje v družbi, ki proizvaja osebna vozila, in globalne strategije krovnega podjetja. Avtomobili in druga vozila za prevoz oseb so v preteklem desetletju predstavljali med 65 in 75 % vsega izvoza cestnih vozil, vključno z deli in opremo, a se je z zmanjševanjem proizvodnje v največjem proizvajalcu motornih vozil v Sloveniji njihov delež do leta 2024 zmanjšal na okoli 58 % (na 2,6 mrd EUR, iz 66,8 % leta 2019). Znotraj te skupine proizvodov se v zadnjih letih povečuje izvoz avtodomov²⁴, ki predstavljajo nišno priložnost. Izvoz avtodomov se je v zadnjih 5 letih vrednostno skoraj podvojil in je leta 2024 znašal okoli 1.023 mio EUR oziroma 36 % izvoza vseh cestnih osebnih vozil. Glede na motorni pogon v strukturi izvoza prevladujejo vozila z motorjem na notranje zgorevanje, proizvodnja vozil in s tem izvoz vozil z električnim pogonom pa sta se začela leta 2016. Ta vozila so imela opaznejši delež v slovenskem izvozu osebnih motornih vozil šele med leti 2021–2022 (okoli 20 %), z ukinjanjem proizvodnje električnega vozila pa se je ta do leta 2024 zmanjšal.

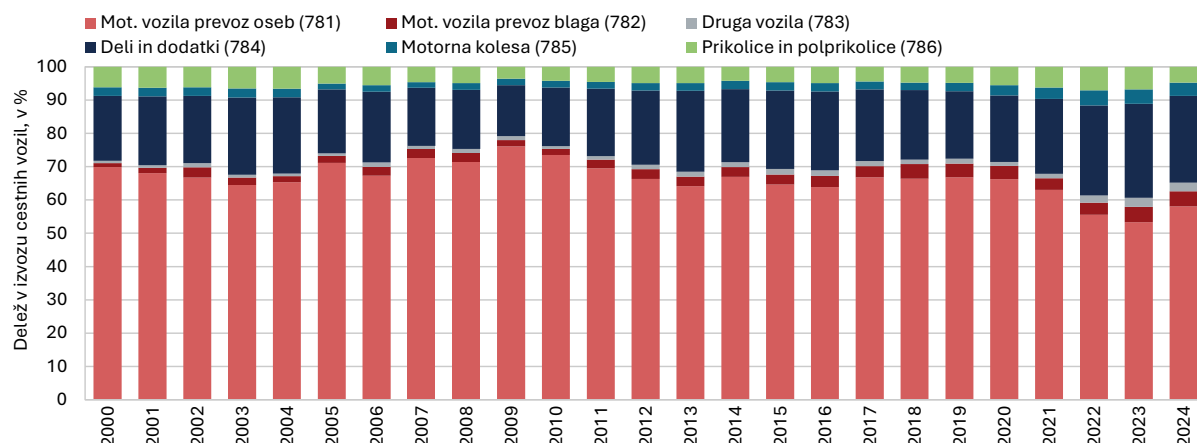
... povečuje pa se izvoz sestavnih delov in opreme za motorna vozila. Delež sestavnih delov in opreme za vozila se je povečal z 20,3 % leta 2019 (1 mrd EUR) na 26 % leta 2024 (1,3 mrd EUR),²⁵ povečali pa se tudi deleži vseh drugih podskupin (npr. izvoz motornih vozil za prevoz blaga, specialnih vozil, motorjev in prikolic). Po večletni rasti je v letu 2024 delež izvoza sestavnih delov in opreme za vozila nekoliko upadel, kar pripisujemo zlasti močni rasti vrednosti izvoza avtodomov, medtem ko je izvoz sestavnih delov ter opreme vrednostno ostal na podobni ravni kot leto prej. Sprememba strukture izvoza v zadnjem desetletju odraža prehod iz pretežno končne proizvodnje motornih vozil (predvsem osebnih avtomobilov), ki je bila v preteklih dveh desetletjih glavni vir izvoza, proti bolj specializirani proizvodnji sestavnih in rezervnih delov ter opreme za vozila. To pomeni večjo osredotočenost na vrednostne verige in dobavo komponent za avtomobilsko industrijo v naših glavnih trgovinskih partnericah. Ob tem je proizvodna koncentracija²⁶ nižja kot v nekaterih državah konkurentkah (npr. vrednost indeksa je večja na Češkem in Slovaškem, kjer izvozijo več končnih proizvodov).

²⁴ Glede na kombinirano nomenklaturu (KN) kategorije proizvodov 87032311, 87033211, 87033311 (8-mestne šifre). V klasifikaciji SMTK tako podrobnih podatkov ni na voljo.

²⁵ Ti deleži vključujejo izvoz delov in opreme v okviru klasifikacije SMTK 784.

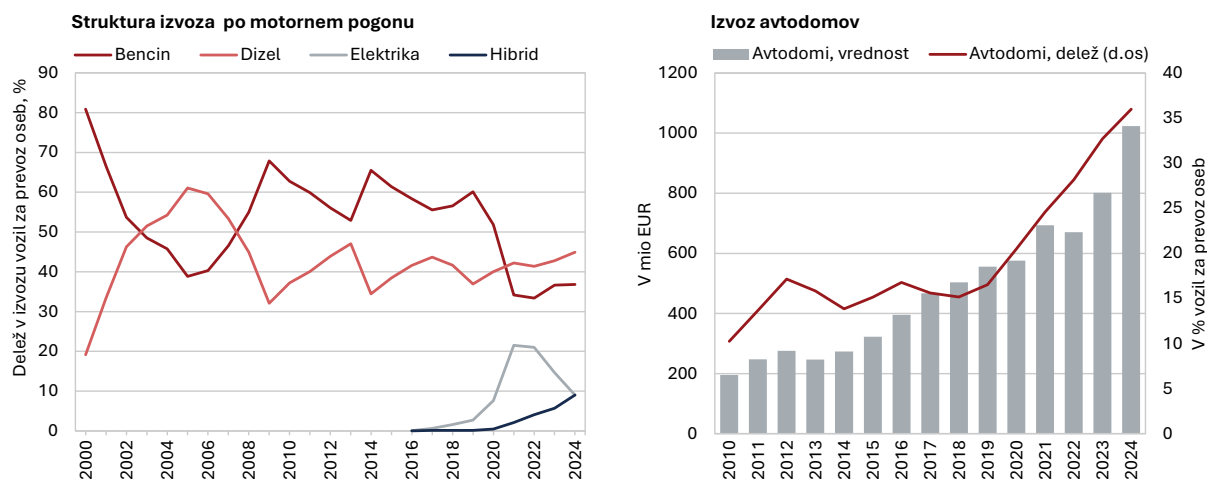
²⁶ Indeks proizvodne koncentracije je bil izračunan z Herfindahl-Hirschmanovim indeksom in upošteva deleže posameznih proizvodov v izvozu posamezne države. Za namen izračuna koncentracija izvoza cestnih vozil so bili uporabljeni posamezni proizvodi oddelka 87 po kombinirani nomenklaturi (6-mestne šifre), bolj podrobni podatki za vse države niso na voljo. Glej prilogo, Tabela 4: Indeks proizvodne koncentracije izvoza cestnih vozil po državah EU.

Slika 13: Delež izvoza osebnih motornih vozil se postopno zmanjšuje, povečuje pa se delež izvoza sestavnih in rezervnih delov ter opreme



Vir: SURS (2025), UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: SMTK klasifikacija, podrobne obrazložitve v prilogi Tabela 3.

Slika 14: V strukturi izvoza osebnih motornih vozil prevladujejo vozila z motorjem na notranje zgorevanje (levo); povečuje se delež avtodomov (desno)



Vir: SURS (2025), UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: Kombinirana nomenklatura (izbrane podkategorije 8703). Izvoz vključuje tudi vozila, ki niso bila proizvedena v Sloveniji (npr. izvoz rabljenih vozil, preprodaja). Delež novih vozil je do leta 2012 znašal do 95 % vseh izvoženih vozil, v obdobju 2013–2020 med 95 in 90 %, od leta 2021 pa je nižji od 90 %. Največji delež izvoza rabljenih vozil je pri vozilih z motorjem na notranje zgorevanje. Pri avtodomih glej opombo 24.

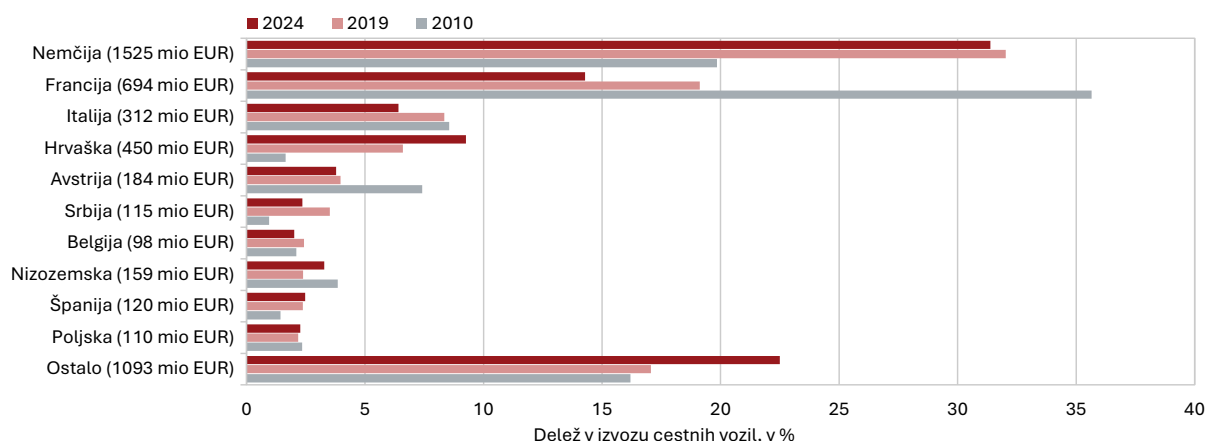
Nemčija je glavna trgovinska partnerica slovenske avtomobilске industrije, njen delež se je v zadnjih letih še nekoliko povečal; geografska koncentracija slovenskega izvoza je večja kot v večini držav EU.

V obdobju 2000–2010 je geografska struktura izvoza motornih vozil iz Slovenije odražala predvsem usmerjenost na tradicionalne evropske trge (zlasti Nemčijo, Francijo, Italijo in Avstrijo). Po letu 2010 se je izvoz razpršil tudi v druge države EU (zlasti Hrvaška) in nekatere države izven EU (države z ozemlja bivše Jugoslavije, Švica). Države EU so ostale najpomembnejši trg (med 85 in 90 % vsega izvoza cestnih vozil), povečevati pa se je začel delež izvoza tudi izven EU. Postopoma je Nemčija postala največja trgovinska partnerica slovenske avtomobilске industrije, saj je bilo tja v letu 2024 izvoženo skoraj 30 % vseh osebnih motornih vozil²⁷ in več kot 40 % vseh sestavnih in rezervnih delov ter opreme, ki jih je Slovenija izvozila v vse države. Nemčija je tako močno vključena v dobavo komponent za avtomobilsko industrijo, hkrati pa je pomemben trg tudi za prodajo končnih proizvodov slovenske avtomobilске industrije. Francija je bila od vstopa v EU do leta 2010 ena izmed najpomembnejših trgovinskih partneric slovenske avtomobilске

²⁷ V Nemčijo je bilo v letu 2024 izvoženo več kot polovico vseh avtodomov (54,7 %).

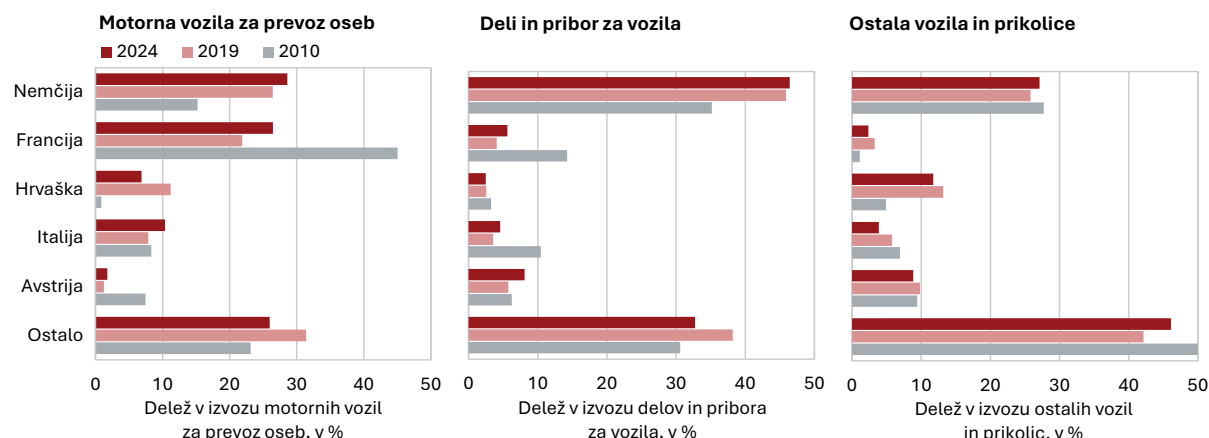
industrije, a se je, zaradi rasti izvoza v druge države in nižjega vrednostnega izvoza, njen delež po letu 2010 začel zmanjševati. Izjema je bilo le obdobje med letoma 2016–2019, ko se je ob uveljavljanju novega modela osebnega vozila v gospodarski družbi, ki je v lasti francoskega avtomobilskega proizvajalca, močno povečala proizvodnja in s tem tudi izvoz osebnih vozil. Ob tem se v Francijo tradicionalno izvažajo predvsem motorna vozila za prevoz oseb (osebni avtomobili), manj pa deli in oprema, kar pomeni, da je izvoz usmerjen predvsem na končne porabnike, manj pa na dobavo sestavnih in rezervnih delov ter opreme francoski avtomobilski industriji. V zadnjem desetletju se je izrazito povečal vrednostni izvoz cestnih motornih vozil (zlasti osebnih avtomobilov) na Hrvaško, s tem pa tudi delež Hrvaške v skupnem izvozu cestnih motornih vozil iz Slovenije. Skupno je na prvih pet izvoznih trgov (Nemčija, Francija, Hrvaška, Italija, Avstrija) v letu 2024 Slovenija izvozila za 65 % vseh cestnih motornih vozil, geografska koncentracija izvoza vozil ²⁸ pa je nekoliko večja kot v večini držav EU, vključno z nekaterimi konkurentkami (npr. višegrajske države). Večja koncentracija izvoza vpliva na večjo izpostavljenost panožno-specifičnim gibanjem in šokom v glavnih trgovinskih partnericah.

Slika 15: Nemčija je bila v zadnjih letih glavna trgovinska partnerica Slovenije pri izvozu cestnih vozil (SMTK 78), delež izvoza v Francijo se je opazno zmanjšal



Vir: SURS (2025), lastni preračuni. Opomba: V oklepaju je vrednost izvoza oddelka 78 po SMTK v letu 2023.

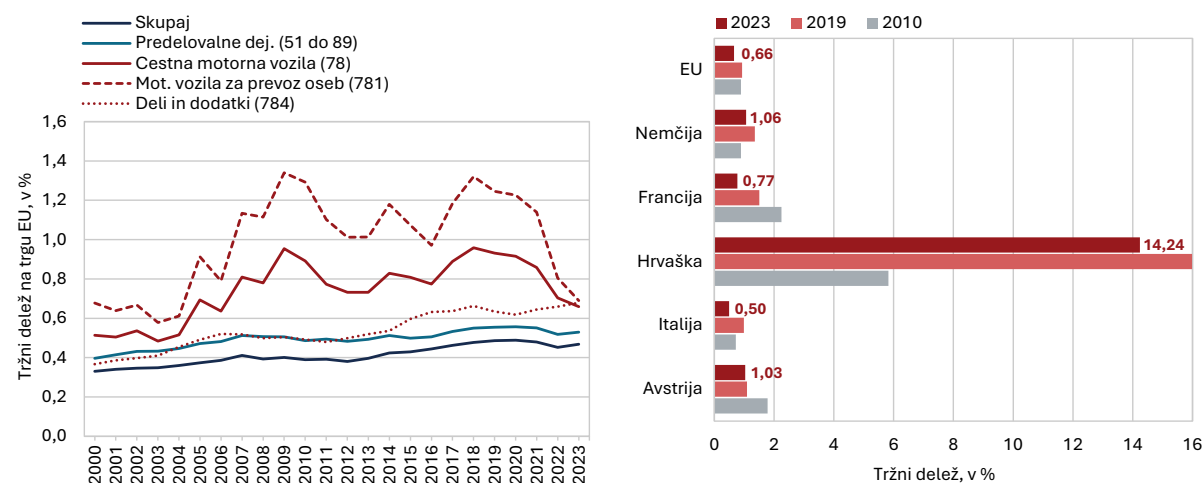
²⁸ Indeks geografske koncentracije izvoza je bil izračunan z Herfindahl-Hirschmanovim indeksom in upošteva deleže vseh trgovinskih partneric v izvozu posamezne države. V izračunu je bil uporabljen skupni izvoz proizvodov oddelka 87 po kombinirani nomenklaturi (skoraj identični rezultati so tudi za izvoz oddelka 78 po SMTK). Glej prilogo, Tabela 5: Indeks geografske koncentracije izvoza cestnih vozil po državah EU.

Slika 16: Podrobna struktura izvoza po državah po posameznih proizvodih SMTK oddelka 78

Vir: SURS (2025), UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: SMTK klasifikacija. Motorna vozila za prevoz oseb (781), deli in pribor za vozila (784), ostala vozila in prikolice (782+783+785+786). Struktura oddelka 78 po SMTK je v Sliki 13.

Izvozni tržni delež cestnih motornih vozil Slovenije na trgu EU se je v obdobju 2019–2023 zmanjšal.

Slovenija v države EU izvozi okoli 85 % vsega izvoza vozil, slovenski tržni delež v EU pa se je med letoma 2019 in 2023 znižal z 0,93 % na 0,66 %.²⁹ Zlasti pri osebnih motornih vozilih je uvoz EU v tem obdobju naraščal hitreje kot slovenski izvoz, kar je vplivalo na opazno znižanje njihovega tržnega deleža. K temu je pomembno prispevalo zmanjšanje proizvodnje v največji družbi, ki proizvaja motorna vozila. Pri sestavnih delih in opreми za motorna vozila Slovenija postopno povečuje tržni delež. Po četrletnih podatkih³⁰ se je sicer slovenski izvozni tržni delež pri cestnih vozilih v začetku leta 2024 opazno povečal (na 0,75 %), a se je do konca leta zmanjšal na raven iz konca leta 2023 (0,62–0,66 %).

Slika 17: Izvozni tržni delež vozil na trgu EU se je od leta 2019 zmanjšal; relativno visok je zlasti na hrvaškem trgu

Vir: SURS (2025), UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: SMTK klasifikacija. Desna slika razvrščena po pomembnosti za slovenski izvoz cestnih vozil. Podatki UN Comtrade po državah za leto 2024 še niso na voljo.

²⁹ Zaradi relativno nizke vrednosti izvoza cestnih vozil v države izven EU je v obdobju med 2010–2023 slovenski izvozni tržni delež cestnih vozil na svetovnem trgu nihal med 0,25 in 0,40 %, s tem da je leta 2023 znašal 0,29 %.

³⁰ Na osnovi podatkov SURS in Eurostat. Letni podatki UN Comtrade in Unctad za leto 2024 še niso na voljo.

4 Zaključek

Avtomobilska industrija ustvarja pomemben delež dodane vrednosti in je močno vpeta v mednarodne vrednostne verige. V zadnjem desetletju se je znašla pred pomembnimi izzivi ter strukturnimi spremembami, gibanja v Sloveniji in v EU pa so bila večinoma negativna. Na osnovi zadnjih podatkov OECD Tiva ocenjujemo, da je dodana vrednost, vezana na neposredno (C29) in posredno avtomobilsko industrijo, v letu 2020 v Sloveniji predstavljala 3,9 % BDP. Od tega je dodana vrednost C29 predstavljala 1,8 o. t., delež dodane vrednosti, ki so jo panoge slovenskega gospodarstva (z izjemo C29) neposredno dobavile domači in tuji C29, pa 2,1 o. t. Po zadnjih podatkih SURS se je delež dodane vrednosti C29 po letu 2020 še zmanjšal. Panoga C29 sicer zaposluje okoli 8 % delovno aktivnih v predelovalnih dejavnostih (oz. 1,1 % delovno aktivnih v gospodarstvu).

Glavni poudarki iz analize:

- **Strukturne spremembe in geopolitične negotovosti so močno vplivale na avtomobilsko industrijo v Sloveniji ter EU.**
Med ključnimi dejavniki sprememb so že vrsto let zlasti strožji emisijski standardi, dogovori EU o zmanjšanju izpustov CO₂ ter prehod k hibridnim in električnim vozilom. Dizelska kriza (dieselgate), brexit in trgovinske napetosti so povzročili nadaljnje spremembe v svetovnih vrednostnih verigah in potrošnji. Po letu 2019 so na proizvodnjo in prodajo dodatno vplivali covid-19, energetska kriza in vojna v Ukrajini, letos pa se temu pridružuje velika negotovost glede protekcionističnih ukrepov ZDA ter sprememb v svetovni trgovinski politiki. Povečana konkurenca iz Kitajske in spremembe potrošniških navad (ob podpori subvencij in olajšav) so povzročile padec povpraševanja po vozilih z notranjim zgorevanjem.
- **Delež avtomobilske industrije v Sloveniji je v zadnjem desetletju upadel.**
Ob krčenju aktivnosti in padcu dodane vrednosti ter zaposlenosti v avtomobilski industriji se je delež neposredne avtomobilske industrije v gospodarstvu Slovenije zmanjšal (delež C29 v skupni dodani vrednosti je leta 2023 znašal 1,4 %; največji je bil v letih 2018–2019 1,9 %), v povprečju EU pa ostal podoben kot v povprečju zadnjih desetih let (okoli 1,7 %).
- **Strukturni položaj Slovenije znotraj EU in ključne trgovinske partnerice Slovenije v avtomobilski industriji se niso bistveno spremenili.**
Slovenija se še vedno uvršča v zgornjo polovico članic EU po deležu avtomobilske industrije v dodani vrednosti in zaposlenosti, a z opaznim upadom po letu 2018. Nemčija ostaja ključen izvozni trg, sledijo Francija, Italija, Češka in Madžarska.
- **Struktura izvoza cestnih vozil se je v zadnjih letih pomembno spremenila, zmanjšal se je tudi njihov tržni delež v EU.**
Izvoz osebnih avtomobilov je v zadnjih petih letih rastel počasneje od skupnega izvoza blaga. Po energetske krizi v letu 2022 je naraščal predvsem izvoz sestavnih delov, opreme in drugih skupin motornih vozil, v letu 2023 pa je prišlo do opaznejše spremembe v strukturi izvoza motornih vozil za prevoz oseb. Močno se je povečal izvoz avtomobov, ki je v letu 2024 predstavljal že več kot tretjino izvoza vseh motornih vozil za prevoz oseb. Izvozni tržni delež Slovenije na trgu EU za osebna vozila se je v zadnjih petih letih zmanjševal, z izjemo začasnega povečanja v prvi polovici leta 2024, in je bil leta 2024³¹ za okoli 20 % nižji od vrha, doseženega v letu 2019.

³¹ Preračunano iz četrletnih podatkov na osnovi podatkov SURS in Eurostat. Letnih podatkov UN Comtrade in Unctad za leto 2024 še ni na voljo.

Priloga

Tabela 3: Podrobna razdelitev oddelka 78 po SMTK – Cestna vozila

SMTK šifra kategorije	Vsebina	Vsebina podrobno
78	Cestna vozila	Vse vrste vozil, uporabljenih za prevoz oseb ali tovora po cesti; rezervni in sestavni deli za ta vozila.
781	Motorna vozila za prevoz oseb	Avtomobili in druga vozila, ki so namenjena predvsem prevozu oseb. Sem sodijo osebni avtomobili, avtodomi, kombiji ipd.
782	Motorna vozila za prevoz blaga	Tovornjaki in druga vozila, namenjena prevozu tovora, vključno z dostavnimi vozili, prikolicami in kamioni
783	Druge vrste motornih vozil, ki niso namenjena izključno prevozu oseb ali blaga	Specialna vozila, kot so vozila za reševanje, gasilska vozila, cestna vozila za posebne naloge, kot so bagri, vozila z dvigali, itd
784	Deli in dodatki za motorna vozila	Sestavni in rezervni deli ter oprema za vozila, kot so motorji, deli motorjev, šasije, osi, zavorni sistemi, kolesa, pnevmatike, baterije, itd
785	Motorna kolesa in kolesa z motorji	Motorna kolesa, skuterji, mopedi in kolesa, opremljena z motorji, ki so namenjena prevozu oseb
786	Prikolice in polprikolice, drugi deli za motorna vozila	Prikolice in polprikolice, ki jih vlečejo vozila, ter drugi pripadajoči deli za ta vozila

Vir: SURS (2024), opis UMAR.

Tabela 4: Seznam proizvodov, povezanih z avtomobilsko industrijo, razen oddelka 78

SMTK šifra kategorije	Vsebina
6251	Pnevmatike iz gume, nove (za motorna vozila, avtobuse, tovornjake)
6252	Pnevmatike iz gume, rabljene ali obnovljene
62921	Gumijaste cevi (z armiranjem ali brez), namenjene za prenos tekočin ali plinov
65793	Kord tk. za avto. plašče iz preje iz najlona ipd.
69129	Konstrukcije in deli iz aluminija, druge – lahko vključujejo dele motorja, ohišja različnih komponent itd.
6942	Vijačni izdelki iz železa ali jekla (matice, vijaki ipd.) – pogosto se uporabljajo tudi v motornih vozilih
69915	Okovje, pribor ipd. za motorna vozila, drugo
6996	Izdelki iz železa ali jekla, neomejeni drugje
7132	Batni motorji z notranjim izgorevanjem za cestna vozila
7138	Drugi motorji z notranjim izgorevanjem
7728	Deli za električne vžigalne naprave in druge dele, pogosto se uporabljajo tudi v motornih vozilih
7781	Akumulatorji (baterije), pogosto se uporabljajo tudi v motornih vozilih
7783	Električna oprema za distribucijo električne energije (druga kot transformatorji) v motornih vozilih
82112	Sedeži za motorna vozila

Vir: SURS (2024), opis UMAR.

Tabela 5: Indeks proizvodne koncentracije izvoza cestnih vozil po državah EU

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Avstrija	0,096	0,091	0,068	0,066	0,062	0,053	0,052	0,051	0,050
Belgija	0,185	0,172	0,162	0,141	0,098	0,098	0,080	0,087	0,098
Bolgarija	0,067	0,153	0,072	0,097	0,072	0,102	0,110	0,131	0,107
Ciper	0,251	0,304	0,144	0,203	0,255	0,283	0,176	0,129	0,115
Češka	0,124	0,109	0,101	0,111	0,097	0,083	0,070	0,072	0,074
Danska	0,062	0,064	0,049	0,053	0,058	0,061	0,058	0,051	0,048
Estonija	0,116	0,109	0,089	0,071	0,069	0,057	0,056	0,060	0,061
Finska	0,233	0,140	0,087	0,108	0,109	0,078	0,093	0,082	0,059
Francija	0,109	0,114	0,080	0,076	0,062	0,054	0,054	0,048	0,047
Grčija	0,105	0,075	0,071	0,099	0,095	0,086	0,090	0,104	0,100
Hrvaška	0,167	0,147	0,169	0,100	0,081	0,080	0,072	0,071	0,064
Irska	0,118	0,063	0,099	0,079	0,080	0,084	0,066	0,062	0,066
Italija	0,084	0,079	0,084	0,069	0,066	0,064	0,060	0,061	0,058
Latvija	0,067	0,101	0,071	0,076	0,065	0,056	0,054	0,058	0,057
Litva	0,237	0,166	0,097	0,048	0,060	0,059	0,063	0,060	0,054
Luksemburg	0,203	0,133	0,160	0,132	0,115	0,106	0,106	0,103	0,095
Madžarska	0,237	0,093	0,094	0,179	0,112	0,101	0,080	0,071	0,070
Malta	0,227	0,248	0,143	0,167	0,117	0,106	0,108	0,087	0,085
Nemčija	0,155	0,120	0,115	0,102	0,093	0,072	0,061	0,064	0,069
Nizozemska	0,132	0,099	0,080	0,096	0,085	0,068	0,078	0,076	0,090
Poljska	0,123	0,085	0,084	0,063	0,063	0,054	0,052	0,051	0,056
Portugalska	0,252	0,182	0,124	0,108	0,099	0,096	0,099	0,101	0,097
Romunija	0,103	0,122	0,099	0,084	0,099	0,091	0,087	0,108	0,128
Slovaška	0,337	0,156	0,120	0,102	0,138	0,109	0,093	0,100	0,107
Slovenija	0,313	0,168	0,211	0,151	0,140	0,132	0,109	0,077	0,073
Španija	0,134	0,117	0,120	0,135	0,109	0,097	0,082	0,077	0,082
Švedska	0,244	0,137	0,079	0,096	0,094	0,094	0,099	0,096	0,098

Vir: UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: Za leto 2024 podatki še niso na voljo. Indeks proizvodne koncentracije je bil izračunan z Herfindahl-Hirschmanovim indeksom (HHI) in upošteva deleže posameznih proizvodov v izvozu posamezne države. Vrednost HHI indeksa je med 0 in 1, s tem da 0 predstavlja popolno razpršenost in 1 visoko koncentracijo. Vrednosti do 0,1 predstavljajo nizko koncentracijo, nad 0,25 pa visoko koncentracijo. Za namen izračuna koncentracije izvoza cestnih vozil so bili uporabljeni posamezni proizvodi oddelka 87 po kombinirani nomenklaturi (6-mestne šifre), bolj podrobni podatki za vse države niso na voljo.

Tabela 6: Indeks geografske koncentracije izvoza cestnih vozil po državah EU

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Avstrija	0,329	0,273	0,289	0,279	0,232	0,277	0,253	0,247	0,224
Belgija	0,169	0,184	0,155	0,141	0,144	0,141	0,130	0,115	0,112
Bolgarija	0,151	0,313	0,220	0,305	0,265	0,322	0,298	0,246	0,280
Ciper	0,232	0,227	0,495	0,562	0,158	0,379	0,306	0,435	0,364
Češka	0,219	0,215	0,185	0,213	0,186	0,201	0,177	0,173	0,173
Danska	0,253	0,306	0,267	0,232	0,253	0,234	0,218	0,241	0,250
Estonija	0,164	0,203	0,146	0,133	0,219	0,189	0,196	0,185	0,251
Finska	0,320	0,248	0,262	0,507	0,597	0,562	0,593	0,411	0,240
Francija	0,185	0,165	0,150	0,151	0,147	0,170	0,151	0,148	0,135
Grčija	0,222	0,218	0,187	0,145	0,160	0,115	0,135	0,124	0,124
Hrvaška	0,267	0,259	0,315	0,202	0,244	0,213	0,194	0,208	0,192
Irska	0,482	0,325	0,158	0,165	0,249	0,251	0,253	0,286	0,274
Italija	0,187	0,179	0,177	0,168	0,163	0,175	0,168	0,173	0,174
Latvija	0,173	0,177	0,183	0,245	0,181	0,172	0,185	0,164	0,179
Litva	0,297	0,200	0,156	0,135	0,115	0,120	0,118	0,138	0,137
Luksemburg	0,237	0,257	0,275	0,241	0,218	0,229	0,197	0,195	0,197
Madžarska	0,566	0,246	0,252	0,310	0,218	0,254	0,262	0,211	0,196
Malta	0,662	0,604	0,624	0,176	0,824	0,243	0,300	0,197	0,165
Nemčija	0,110	0,103	0,099	0,085	0,083	0,080	0,079	0,078	0,080
Nizozemska	0,189	0,166	0,194	0,151	0,149	0,165	0,152	0,150	0,142
Poljska	0,285	0,194	0,185	0,184	0,181	0,192	0,182	0,170	0,172
Portugalska	0,211	0,211	0,272	0,247	0,186	0,200	0,203	0,186	0,196
Romunija	0,296	0,302	0,198	0,187	0,202	0,204	0,201	0,196	0,192
Slovaška	0,250	0,383	0,174	0,211	0,202	0,230	0,232	0,219	0,188
Slovenija	0,225	0,185	0,222	0,187	0,200	0,212	0,216	0,197	0,198
Španija	0,213	0,240	0,244	0,198	0,173	0,189	0,175	0,176	0,172
Švedska	0,141	0,115	0,124	0,123	0,106	0,111	0,103	0,097	0,097

Vir: UN Comtrade (2025), lastni preračuni. Opomba: Za leto 2024 podatki še niso na voljo. Indeks geografske koncentracije izvoza je bil izračunan z Herfindahl-Hirschmanovim indeksom (HHI) in upošteva deleže trgovinskih partneric v EU v izvozu posamezne države. Vrednost HHI indeksa je med 0 in 1, s tem da 0 predstavlja popolno razpršenost in 1 visoko koncentracijo. Vrednosti do 0,1 predstavljajo nizko koncentracijo, nad 0,25 pa visoko koncentracijo. V izračunu je bil uporabljen skupni izvoz proizvodov oddelka 87 po kombinirani nomenklaturi (skoraj identični rezultati so tudi za izvoz oddelka 78 po SMTK). Če izračunamo HHI indeks za vse države, se vrednosti nekoliko zmanjšajo.

Literatura in viri

- ACEA. (2024a). Fact sheet: EU-China vehicle trade. ACEA. Pridobljeno s <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-china-vehicle-trade-2024/>
- ACEA. (2024b). The Automobile Industry - Pocket guide 2024/2025. ACEA. Pridobljeno s https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide_2024-2025.pdf
- AJPES. (2025). Statistični podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida za gospodarske družbe in samostojne podjetnike. Ljubljana: Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve.
- Bedwell, A. (2022). Europe's diesel car market in inexorable decline. *Just auto magazine*, 14. Pridobljeno s https://justauto.nridigital.com/just-auto_magazine_jun22/issue_14
- Cornet, A., Heuss, R., Schaufuss, P. in Tschiesner, A. (2023, 31. avgust). A road map for Europe's automotive industry. Pridobljeno 25. 11. 2024 s <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-road-map-for-europes-automotive-industry>
- De Santis idr. (2024). Will the euro area car sector recover? ECB. Pridobljeno s <https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/html/eb202404.en.html#toc20>
- ECG. (2019). WLTP, RDE and automotive emissions targets. The Association of European Vehicle Logistics. Pridobljeno s <https://www.ecgassociation.eu/wp-content/uploads/2019/10/19.10-WLTP-briefing-paper-v3-Draft-v1-Web.pdf>
- EK. (2023). The 2023 EU industrial R&D investment scoreboard. Evropska komisija. Pridobljeno s <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1e5c204f-9da6-11ee-b164-01aa75ed71a1/language-en>
- EP. (2024a). EP statement on EU automotive industry. EP. Pridobljeno s https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5164
- EP. (2024b). The crisis facing the EU's automotive industry. European Parliament. Pridobljeno s [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2024/762419/EPRS_ATA\(2024\)762419_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2024/762419/EPRS_ATA(2024)762419_EN.pdf)
- Eurostat. (2025). Eurostat [podatkovna baza]. Luxembourg: Eurostat. Pridobljeno s <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- ICCT. (2019). CO2 emission standards for passenger cars and light-commercial vehicles in the EU. International Council on Clean Transportation. Pridobljeno s https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU-LCV-CO2-2030_ICCTupdate_201901.pdf
- OECD. (2023). Trade in Value Added (TiVA) 2023 ed: OECD Inter-Country Input-Output (ICIO) Tables. Pariz. Pridobljeno s <https://www.oecd.org/en/data/datasets/inter-country-input-output-tables.html>
- Puls, T. (2024). Die Automobilindustrie im Jahr 2024, 38. iW. Pridobljeno s <https://www.iwkoeln.de/en/studies/thomas-puls-the-automotive-industry-in-2024.html>
- Schmid, M. (2020). Challenges to the European automotive industry in securing critical raw materials for electric mobility: the case of rare earths. *Mineralogical Magazine*, 84(1). Pridobljeno s <https://www.cambridge.org/core/journals/mineralogical-magazine/article/challenges-to-the-european-automotive-industry-in-securing-critical-raw-materials-for-electric-mobility-the-case-of-rare-earths/BCFFE02B053E190F08C0A014D0BCA652>
- Stehr, R. (2025). How Trump's new tariffs will impact the EU's already struggling automotive industry. Pridobljeno 25. 11. 2024 s <https://wiiw.ac.at/how-trump-s-new-tariffs-will-impact-the-eu-s-already-struggling-automotive-industry-n-675.html>
- SURS. (2024). Klasifikacije in šifranti. Pridobljeno 25. 11. 2024 s <https://www.stat.si/StatWeb/Methods/Classifications>
- SURS. (2025). Si-stat [podatkovna baza]. Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno s <https://pxweb.stat.si/sistat/sl>
- UN Comtrade. (2025). UN Comtrade Database [podatkovna baza]. New York: United Nations Statistics Division. Pridobljeno s <https://comtrade.un.org/data/>