

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007”**

[COM(2017) 676 final – 2017/0293 (COD)]

(2018/C 227/07)

Sprawozdawca: **Dirk BERGRATH**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 5.2.2018 Rada, 9.2.2018
Podstawa prawna	Art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	24.1.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	14.2.2018
Sesja plenarna nr	532
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	124/1/3

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES przyjmuje zasadniczo z zadowoleniem propozycje Komisji jako odpowiednio wyważony kompromis między celami mobilności neutralnej dla klimatu, innowacyjnością europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i utrzymaniem wysokiej jakości miejsc pracy.

1.2. EKES uważa, że zwłaszcza pośredni cel obniżenia emisji do 2025 r. o 15 % w stosunku do poziomu z 2021 r. jest bardzo ambitny, ponieważ niezbędne zmiany do silników spalinowych byłyby na granicy możliwości technicznych. EKES spodziewa się, że Komisja będzie na bieżąco monitorować homologacje typu nowych pojazdów, aby nie dopuścić do ponownego instalowania niedozwolonych komponentów silników. Osiągnięcie celów w zakresie redukcji emisji do 2025 r. będzie szczególnie trudne dla lekkich pojazdów ze względu na ich dłuższe cykle produkcji i rozwoju. Mimo to EKES jako szansę traktuje rozwój rynku nastawiony na pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne tudzież pojazdy o napędzie hybrydowym.

1.3. EKES przyjmuje z zadowoleniem lepszy nadzór rynku dzięki pomiarowi i nadzorowi parametru realnego zapotrzebowania na paliwo na podstawie zobowiązania producenta do instalowania w nowych pojazdach standardowych urządzeń.

1.4. Przejście strukturalne na alternatywne źródła napędu – wraz z cyfryzacją, autonomiczną jazdą itd. – będzie wiązać się ze znacznym przekształceniem łańcuchów wartości przemysłu motoryzacyjnego. EKES z zadowoleniem przyjmuje stanowisko Komisji w sprawie ustanowienia łańcuchów wartości mobilności elektrycznej w Europie (EU Battery Alliance), lecz domaga się bardziej energicznych działań.

1.5. Od szybkości tych zmian strukturalnych zależy to, czy będą one zagrożeniem dla miejsc pracy i zatrudnienia. Jako że brak wyczerpującej oceny skutków społecznych i ekonomicznych, EKES wzywa Komisję, by wsparła wprowadzanie tej zmiany odpowiednią polityką przemysłową. EKES odrzuca rozwiązania polegające na masowych zwolnieniach.

1.6. Zdaniem EKES-u w ocenie śródkresowej planowanej na 2024 r. należy się zastanowić, w jak dużym stopniu osiągnięto cele dotyczące klimatu, innowacji i polityki zatrudnienia. Jest to w dużej mierze zależne od tego, w jaki sposób do 2024 r. rozwinie się rynek alternatywnych układów napędowych, a także w jakim stopniu rozwinie się infrastruktura stacji ładowania i w jakim stopniu zostaną zmodyfikowane lub zmodernizowane sieci elektroenergetyczne, by sprostać zauważalnemu dodatkowemu wzrostowi odbioru.

1.7. EKES postuluje, by w przeglądzie śródkresowym określono aktualną sytuację w zakresie nabywania kwalifikacji zawodowych, przekwalifikowania i kształcenia pracowników, a także przedstawiono zaktualizowaną analizę, w których dziedzinach konieczne są (dodatkowe) działania, by bardziej rozwinąć umiejętności i kwalifikacje pracowników przemysłu motoryzacyjnego potrzebne do zmiany strukturalnej.

1.8. EKES jest zdania, że wszelkie okresowe kary pieniężne przewidziane zarówno w istniejącym, jak i przekształconym rozporządzeniu należy wykorzystać do tego, by wesprzeć sektor i jego pracowników w przestawieniu się na produkty niskoemisyjne. Należy przeznaczyć dodatkowe środki finansowe, aby zagwarantować pracownikom dostęp do rynku pracy.

## 2. Wprowadzenie

2.1. W październiku 2014 r. szefowie państw i rządów UE <sup>(1)</sup> ustanowili wiążący cel zmniejszenia do 2030 r. emisji generowanych przez całą gospodarkę UE o co najmniej 40 % w stosunku do poziomu z 1990 r. Cel ten opiera się na globalnych prognozach, które są zgodne ze średnioterminowym harmonogramem określonym w porozumieniu klimatycznym z Paryża (COP 21) <sup>(2)</sup>. Wiele krajów podejmuje obecnie działania na rzecz niskoemisyjnego transportu, między innymi w formie norm dotyczących pojazdów, często w powiązaniu ze środkami na rzecz poprawy jakości powietrza.

2.2. W opublikowanej w czerwcu 2016 r. strategii europejskiej na rzecz mobilności niskoemisyjnej <sup>(3)</sup> wytyczono cel, by emisja gazów cieplarnianych pochodzących z transportu do 2050 r. została zmniejszona o co najmniej 60 % w porównaniu z 1990 r., a następnie dalej konsekwentnie ograniczana aż do poziomu zerowego. W ramach strategii wyjaśniono, że należy zwiększyć wykorzystanie niskoemisyjnych/- bezemisyjnych pojazdów, by do 2030 r. osiągnąć ich znaczący udział w rynku i w ramach długotrwałego procesu konsekwentnie dążyć do mobilności bezemisyjnej w UE.

2.3. Pierwszym krokiem była strategia stanowiąca część pakietu legislacyjnego przedłożonego w maju 2017 r. <sup>(4)</sup>, która została wdrożona wraz z komunikatem opublikowanym w maju 2017 r. pt. „Europa w ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” <sup>(5)</sup>.

2.3.1. Celem komunikatu jest zwiększenie bezpieczeństwa transportu, promowanie bardziej sprawiedliwych systemów poboru opłat drogowych, zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>, zanieczyszczenia powietrza i zagęszczenia ruchu, ograniczenie obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw, zwalczanie nielegalnego zatrudnienia i zapewnienie godziwych warunków i czasu odpoczynku dla pracowników.

2.3.2. W komunikacie uściślono, że UE pragnie opracowywać, oferować i produkować najlepsze niskoemisyjne, oparte na sieci i zautomatyzowane rozwiązania w zakresie mobilności, urządzenia i pojazdy, a także dysponować najnowocześniejszą infrastrukturą pomocniczą. Podkreślono ponadto, że UE musi przyjąć na siebie wiodącą rolę w ukierunkowaniu ciągłych zmian w przemyśle motoryzacyjnym na całym świecie i oprzeć się na już poczynionych znaczących postępach.

2.4. Wniosek dotyczący rozporządzenia jest częścią bardziej kompleksowego pakietu w sprawie mobilności <sup>(6)</sup>, który obejmuje również środki po stronie popytu wspierające zawarte we wniosku środki po stronie podaży. Za pomocą dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego należałoby promować rynek czystych i energooszczędnych pojazdów. Dzięki proponowanej zmianie dyrektywa <sup>(7)</sup> obejmuje wszystkie odnośne praktyki w zakresie zamówień publicznych i przekazuje jasne, długoterminowe sygnały rynkowe. Ponadto upraszcza zastosowanie postanowień i zapewnia ich skuteczne wykorzystanie. Co więcej, powinna ona zwiększyć wkład sektora transportu w zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń powietrza, a także przyczynić się do konkurencyjności i wzrostu sektora.

<sup>(1)</sup> Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 24 października 2014 r.

<sup>(2)</sup> [http://unfccc.int/paris\\_agreement/items/9485.php](http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php).

<sup>(3)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 95; Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 181; Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 188; Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 195.

<sup>(5)</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>(6)</sup> COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final, COM(2017) 653 final.

<sup>(7)</sup> COM(2017) 653 final.

### 3. Wniosek dotyczący rozporządzenia <sup>(8)</sup>

3.1. Za pomocą wniosku dotyczącego rozporządzenia Komisja pragnie osiągnąć cele wytyczone w porozumieniu paryskim, obniżyć koszty paliwa dla użytkowników, podnieść konkurencyjność przemysłu motoryzacyjnego i stworzyć dodatkowe miejsca pracy. Proces obniżenia emisyjności, zwłaszcza za pomocą alternatywnych źródeł napędu, jest opisywany jako nieodwracalny.

3.2. Komisja oczekuje, że w latach 2020–2030 wniosek doprowadzi do obniżenia emisji CO<sub>2</sub> o około 170 mln ton i tym samym do poprawy jakości powietrza. Do 2030 r. produkt krajowy brutto powinien wzrosnąć do 6,8 mld EUR i powstać powinno 70 tys. dodatkowych miejsc pracy.

3.3. Komisja oczekuje, że średnia oszczędność kosztów przy zakupie nowego pojazdu przez użytkowników będzie wynosić od 600 EUR w 2025 r. do 1 500 EUR w 2030 r. (w odniesieniu do cyklu życia pojazdu). W całej Unii oszczędności kosztów paliwa powinny wynosić 18 mld EUR rocznie, co oznacza łącznie 380 mln ton ropy naftowej w latach 2020–2040.

3.4. Kluczowymi elementami wniosku Komisji dotyczącego obniżenia emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych są:

3.4.1. Dalsze obniżenie do 2030 r. wartości docelowych CO<sub>2</sub> o 30 % na podstawie celów na 2021 r. wynoszących 95 g/km dla samochodów osobowych oraz 147 g/km dla nowych lekkich samochodów użytkowych (nowy europejski cykl jezdny). Celem pośrednim powinno być obniżenie wartości docelowych CO<sub>2</sub> o 15 %, by móc jak najszybciej osiągnąć ogólny cel (w tym również bezpieczeństwo inwestorów przemysłowych).

3.4.2. Od 2021 r. poziomy emisji będą się opierać na nowym europejskim cyklu jezdny (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), który obowiązuje od 1 września 2017 r. Ze względu na zmianę cyklu badania cele na 2025 i 2030 r. są podane w wartościach procentowych.

3.4.3. Plan został zasadniczo sformułowany w sposób otwarty na nowe technologie. Wprowadza się rozróżnienie między pojazdami, które nie emitują żadnych emisji (*zero-emission vehicles* – ZEV) a pojazdami, które odpowiadają za mniej niż 50 g CO<sub>2</sub>/km (*low-emission vehicles* – LEV), czyli głównie takimi, które oprócz napędu przez silnik spalinowy mają również napęd elektryczny (*plug-in Hybride* – PHEV). Dla obu rodzajów pojazdów przewiduje się wartość odniesienia w wysokości 15 % do 2025 r. oraz 30 % do 2030 r. Producenci, którzy przekraczają tę minimalną wartość odniesienia, otrzymują premię od wartości docelowej wyznaczonej przez producenta w wysokości nie więcej niż 5 g/km. Przy ustalaniu tej wartości uwzględnia się wyniki w zakresie emisji pojazdów, przy czym pojazdy bezemisyjne (*zero-emission vehicles*) mają wyższą ocenę od pojazdów o niskiej emisji (*low-emission vehicles*). Nie przewiduje się systemu kar.

3.5. Uwzględniane są ponadto tzw. ekoinnowacje (do 7 g CO<sub>2</sub>/km), których nie odzwierciedlają oficjalne procedury badania. Zmianę tej szczególnej procedury przewidziano na 2025 r. Od 2025 r. po raz pierwszy jako ekoinnowacje będą traktowane bardziej energooszczędne klimatyzatory.

3.6. Za przekroczenie wyznaczonych przez producenta wartości (pośrednich) przewiduje się karę w wysokości 95 EUR na g CO<sub>2</sub>/km i pojazd. Monitorowanie emisji CO<sub>2</sub> nowo dopuszczonych pojazdów odbywa się za pośrednictwem Europejskiej Agencji Środowiska. Producenci, którzy odpowiadają za rejestrację do 1 000 nowych pojazdów rocznie, zostali wyłączeni z zakresu zastosowania rozporządzenia.

3.7. W uzupełnieniu do projektu rozporządzenia wymienia się wiele komplementarnych działań, inicjatyw i priorytetów programu. Należy w tym kontekście podkreślić notę informacyjną „Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers”. W tym względzie Komisja zauważa, że w latach 2007–2015 zainwestowano 375 mln EUR w badania nad akumulatorami. W latach 2018–2020 dalsze 200 mln EUR powinno zostać przeznaczonych z programu „Horyzont 2020”. Konieczne jest szczególnie promowanie następczej generacji akumulatorów, a na początku 2018 r. trzeba przedłożyć plan działania dotyczący europejskiego sojuszu na rzecz wspierania produkcji akumulatorów. Celem jest ułożenie całego łańcucha wartości produkcji akumulatorów w Europie <sup>(9)</sup>.

<sup>(8)</sup> Rozdział ten opiera się na dokumentach COM(2017) 676 final oraz *Proposal for post2020 CO<sub>2</sub> targets for cars and vans* ([https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en)).

<sup>(9)</sup> Komisja Europejska: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers*.

#### 4. Uwagi ogólne

4.1. Zasadniczo EKES przyjmuje z zadowoleniem wnioski Komisji jako wyważony kompromis między różnymi celami. Wniosek jest istotnym krokiem na drodze do mobilności neutralnej dla klimatu, a jednocześnie umożliwia promowanie innowacyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy oraz stopniowe przestawienie się na nowe struktury produkcji z uwzględnieniem sfery społecznej. Ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> o 30 % odpowiada celowi sektora nieobjętego systemem handlu uprawnieniami do emisji, ujętemu w planie działań na rzecz klimatu 2030.

4.2. Za pomocą wniosku UE proponuje nowy rozdział w zakresie mobilności, który wydaje się również coraz bardziej akceptowany przez obywateli. Tę zmianę mentalności obywateli trzeba postrzegać również w związku z aferą Volkswagena. Do tego dochodzą również odmienne zachowania związane z mobilnością, rozwój transportu publicznego i także dążenie do rozwinięcia i wdrożenia całościowych i zintegrowanych koncepcji transportu.

4.3. EKES uważa, że cel obniżenia emisji do 2025 r. o 15 % w stosunku do poziomu z 2021 r. jest bardzo ambitny. Wymaga to takich zmian do silników spalinowych, które są obecnie na granicy możliwości technicznych. Dotyczy to szczególnie lekkich pojazdów użytkowych z dłuższym cyklem produkcji i rozwoju. Dlatego w 2024 r. trzeba dokonać przeglądu, na podstawie którego zostanie podjęta decyzja, czy cele na 2030 r. mają być utrzymane czy też zdefiniowane na nowo. Przy aktualnych tendencjach wchodzenia na rynek pojazdów ZEV, LEV i PHEV cel pośredni wydaje się być ambitny, lecz mimo to osiągalny.

4.4. EKES przyjmuje z zadowoleniem przepis uzupełniający mówiący, że należy zaostrzyć nadzór rynku za pomocą pomiaru i kontroli parametru realnego zapotrzebowania na paliwo na podstawie zobowiązania producenta do instalowania w nowych pojazdach standardowych urządzeń. Te zebrane dane zostaną udostępnione w celu monitorowania nie tylko producentom, lecz również niezależnym stronom trzecim. Mogłoby to być funkcjonalnym odpowiednikiem pomiaru emisji w rzeczywistych warunkach eksploatacji, którego nie można przeprowadzić z powodu porównywalności wyników badania.

4.5. EKES odnotowuje, że pomimo licznych zalet podejścia nastawionego na emisję spalin, wybranego w projekcie rozporządzenia, jego przydatność jest nadal ograniczona. Na przykład na emisje CO<sub>2</sub>, powstające przy produkcji pojazdów, akumulatorów i energii elektrycznej, wpływają również liczba pokonanych kilometrów i styl jazdy. EKES wskazuje ponadto, że inne środki transportu – na przykład mający się nasilić ruch lotniczy – mogą udaremnić starania w zakresie rozwoju technologicznego pojazdów.

4.6. EKES wskazuje na swoje prace dotyczące zmiany strukturalnej przemysłu motoryzacyjnego w kierunku alternatywnych (zielonych) układów napędowych, cyfryzacji i połączenia w sieć, a także autonomicznej jazdy, które mogą stanowić zagrożenie dla zatrudnienia i na których podstawie można by określić tendencje dotyczące nowych kwalifikacji. Zaleca zatem, by Komisja Europejska opracowała na przykład ramy prawne i regulacyjne, które pozwolą na szybkie zastosowanie systemów wsparcia w procesie restrukturyzacji<sup>(10)</sup>. W pierwszej kolejności trzeba wziąć pod uwagę fundusze strukturalne UE, np. Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji lub Europejski Fundusz Społeczny (EFS). Możliwe są także projekty na wzór Airbusa.

4.7. W europejskim przemyśle motoryzacyjnym zatrudnionych jest bezpośrednio przy produkcji pojazdów ok. 2,3 mln osób, co stanowi 8 % całego łańcucha wartości. W tym wysoce innowacyjnym sektorze mającym 20-procentowy udział w finansowaniu badań przemysłowych w Europie zatrudnionych jest pośrednio 10 mln pracowników.

4.8. UE jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych i największym prywatnym inwestorem w dziedzinie badań i rozwoju. Przemysł ten jest również światowym liderem m.in. w zakresie innowacji produktowych, technologii produkcyjnych, wysokiej jakości projektowania i alternatywnych systemów napędowych. W rezultacie w 2016 r. co czwarty na świecie samochód osobowy został wyprodukowany w europejskich zakładach montażowych, a sektor motoryzacyjny wytwarza 4 % europejskiego PKB<sup>(11)</sup>.

<sup>(10)</sup> Raport informacyjny CCMI/148, pkt 1.5.

<sup>(11)</sup> Raport informacyjny CCMI/148, pkt 2.1.

4.9. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji oraz zamierzenie, by społecznie kształtować transformację sektora motoryzacyjnego. Przejście strukturalne na alternatywne źródła napędu – wraz z cyfryzacją, autonomiczną jazdą itd. – będzie wiązać się ze znacznym przekształceniem łańcuchów wartości przemysłu motoryzacyjnego. Z jednej strony pojawia się pytanie, które komponenty są wytwarzane przez samego producenta, a które kupowane. Do tej pory wartość dodana e-komponentów była przede wszystkim sprawą dostawcy, przy czym w sektorze ogniw akumulatora dominują wciąż producenci azjatyccy. Dlatego też EKES przyjmuje z zadowoleniem stanowisko Komisji w sprawie ulokowania łańcucha wartości mobilności elektrycznej w Europie (zob. punkt 3.7 dotyczący sojuszu UE na rzecz wspierania produkcji akumulatorów). Kwestią otwartą jest wciąż, jak z technologicznego punktu widzenia będzie wyglądać następną generacja ogniw akumulatora i jak rozwijać się będzie na przestrzeni czasu stosunek jakości do ceny. W tym względzie EKES zaleca Komisji stałe monitorowanie rozwoju sytuacji.

4.9.1. Pożądane przestawienie się z klasycznego mechanizmu napędowego w postaci silnika spalinowego na alternatywne mechanizmy napędowe niesie ze sobą zmiany strukturalne. Tradycyjną produkcję trzeba zastąpić znacznie zmienionymi lub nowymi produkcjami. W wypadku czysto elektrycznych pojazdów dotyczy to zwłaszcza silnika spalinowego, skomplikowanych przekładni, instalacji wydechowych itd. Do tego dochodzą silnik elektryczny i akumulator, w tym produkcja ogniw akumulatora. Poszczególne komponenty mają wyraźnie różny udział w wartości dodanej produkcji pojazdów i tym samym wpływ na zatrudnienie i wymogi dotyczące kwalifikacji.

4.9.2. W jednym swym badaniu FEV<sup>(12)</sup> dochodzi do wniosku, że koszty produkcji aut elektrycznych – stworzonych z myślą o klasie średniej – wynoszą około 16 500 EUR. Istotnymi komponentami są e-silniki (800 EUR), energoelektronika (1 400 EUR) oraz akumulator (6 600 EUR). W przypadku samego akumulatora, który składa się na 40 % kosztów, 70 % przypada na produkcję ogniw. Pojazdy elektryczne są wyraźnie mniej złożone, a ich produkcja wymaga w dużym stopniu zmiany kwalifikacji pracowników w takich dziedzinach jak elektrotechnika/elektronika, elektrochemia, technika powlekania, zarządzanie temperaturą, technika sterowania i kontroli w obszarze inżynierii, oboznania z technologią wysokowoltową i zasadami elektryczności, a także zachowaniami tworzyw sztucznych itd. podczas montażu i naprawy.

4.9.3. Choć Komisja zakłada pozytywne efekty dla zatrudnienia, istnieją także zagrożenia. Instytut Fraunhofer IAO w bieżącym badaniu<sup>(13)</sup> analizuje ilościowy wpływ na zatrudnienie, jaki miałyby scenariusz zakładający, że do 2030 r. udział pojazdów o napędzie elektrycznym (EV) wynosić będzie 25 %, zaś pojazdów hybrydowych (PHEV) 15 %, co zasadniczo odpowiada założeniom wniosku Komisji. Pierwsze wyniki pokazują, że w najkorzystniejszym przypadku do 2030 r. wskutek zmian technologicznych utracono by około 10–12 % miejsc pracy w produkcji mechanizmu napędowego. W samych Niemczech oznaczałoby to utratę od 25 tys. do 30 tys. miejsc pracy. Przy tym im mniejszy byłby faktyczny udział pojazdów PHEV, tym bardziej odczuwalny negatywny efekt na zatrudnienie – przy udziale pojazdów PHEV wynoszącym 5 % przewidywana utrata miejsc pracy wynosi od 15 do 18 %. Takie samo przełożenie miałyby przyspieszone odejście od technologii dieslowej, która właśnie ze względu na wyższy stopień złożoności podzespołów wykazuje o 30–40 % wyższe zapotrzebowanie na zatrudnienie, niż ma to miejsce w przypadku produkcji części do silnika benzynowego. Jednocześnie dodatkowym zagrożeniem dla miejsc pracy stają się skutki cyfryzacji i nasilonego przenoszenia produkcji w wielu regionach świata.

4.9.4. Zasadniczo należy oczekiwać, że to negatywne oddziaływanie nie będzie występowało równomiernie ani pod względem czasowym, ani geograficznym. Producenci ostateczni i duzi dostawcy dzięki innowacjom i nowym modelom biznesowym są w stanie lepiej reagować na zachodzące zmiany niż mali, wysoce wyspecjalizowani dostawcy podzespołów. Poza tym miejsca pracy związane z nowymi technologiami i usługami będą zlokalizowane raczej w dużych ośrodkach miejskich, a w mniejszym stopniu w regionach od nich oddalonych. Trzeba uwzględnić ten aspekt przy opracowywaniu odpowiednich programów ramowych.

4.9.5. Od szybkości tych zmian strukturalnych zależy to, czy będą one zagrożeniem dla miejsc pracy i zatrudnienia. EKES przyjmuje z zadowoleniem wniosek Komisji, który przyczynia się do zwiększenia pewności inwestorów dla przemysłu i umożliwia mu już teraz przygotowanie i rozpoczęcie zmiany strukturalnej. EKES wzywa Komisję, by wsparła wprowadzanie tej zmiany odpowiednią polityką przemysłową, tak by uniknąć wstrząsów dla zatrudnionych. Zasadnicze znaczenie mają dialog trójstronny i dwustronny.

<sup>(12)</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung/FAZ z 16 grudnia 2016 r. (FEV, Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren [Ośrodek Badań nad Techniką Energetyczną i Silnikami Spalinowymi]).

<sup>(13)</sup> Badanie instytutu Fraunhofer IAO z 2017 r.: „ELAB 2.0 – Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung” [Wpływ elektryfikacji pojazdów na zatrudnienie], Stuttgart (tymczasowe wyniki).

4.9.6. EKES stwierdza, że choć wciąż w niewielkim zakresie, poczynione zostały pierwsze kroki, gdyż niektórzy producenci zapowiedzieli już dodatkowe modele pojazdów elektrycznych do 2025 r. i ich planowany udział we wszystkich nowo dopuszczanych modelach samochodów.

4.10. By w sposób długofalowy wesprzeć wyważoną regionalnie dekarbonizację sektora transportu, Komisja planuje przeznaczenie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 800 mln EUR na wprowadzenie interoperacyjnych stacji ładowania. Powinny temu towarzyszyć znaczne dodatkowe inwestycje publiczne i prywatne (obecnie w UE działa 200 tys. stacji ładowania, podczas gdy potrzebnych jest 800 tys.). Kolejnych 200 mln EUR przeznaczonych zostanie na tworzenie partnerstwa publiczno-prywatnego w celu opracowania akumulatorów następnej generacji. Wreszcie Komisja pragnie promować wprowadzenie alternatywnych mechanizmów napędowych za pomocą celów wytyczonych dla organów publicznych, by lepiej niż dotąd w zamówieniach publicznych uwzględniać pojazdy bezemisyjne i pojazdy o niskiej emisji.

4.11. EKES jest zdania, że ewentualne okresowe kary pieniężne przewidziane zarówno w istniejącym, jak i przekształconym rozporządzeniu należy wykorzystać do tego, by wesprzeć sektor i jego pracowników w przestawieniu się na produkty niskoemisyjne. Obecnie jedynie mała część producentów samochodów jest na dobrej drodze, by osiągnąć cele obniżenia emisji na 2021 r.

4.12. O ile mniejsza zależność od importu ropy jest pozytywnym faktem, powstać mogą nowe rodzaje zależności, takie jak dostęp do surowców (litu, kobaltu i niklu z obszarów oddalonych). EKES liczy też na to, że zagwarantowane będzie wystarczające zasilanie energią elektryczną z odnawialnych źródeł energii.

#### 4.13. Przegląd śródkresowy rozporządzenia

4.13.1. W 2024 r. Komisja dokona przeglądu śródkresowego rozporządzenia, by zbadać, czy obrana droga jest skuteczna.

4.13.2. Ze względu na to, że z obecnej perspektywy nie można oszacować jeszcze ilościowo zmiany strukturalnej z silnika spalinowego na alternatywne źródła napędu, należy przede wszystkim zwrócić uwagę, w jaki sposób do 2024 r. rozwinie się rynek alternatywnych źródeł napędu, a także, w jakim zakresie rozbudowane zostaną stacje ładowania (jako warunek ograniczający) oraz zmodyfikowane i zmodernizowane systemy elektroenergetyczne, by sprostać zauważalnemu dodatkowemu wzrostowi odbioru.

4.13.3. EKES oczekuje, że analiza dotychczasowych postępów umożliwi rozpoznanie, co uczyniono w zakresie nabywania kwalifikacji, przekwalifikowania i kształcenia pracowników. W jakich dziedzinach istnieje potrzeba merytorycznych (dodatkowych) działań, by dalej rozwinąć kompetencje i kwalifikacje pracowników przemysłu motoryzacyjnego z myślą o zmianie strukturalnej? W jakim stopniu planowane działania (zob. rada ds. umiejętności w dziedzinie motoryzacji) przyczyniają się do wprowadzenia zmian dotyczących kwalifikacji? W tym kontekście EKES uważa, że dalsze rozwijanie trójstronnego dialogu poświęconego polityce przemysłowej jest przede wszystkim zadaniem związków zawodowych tego sektora. Ponadto należy udostępnić niezbędne środki, aby umożliwić pracownikom dalsze funkcjonowanie na rynku pracy.

Bruksela, dnia 14 lutego 2018 r.

Georges DASSIS  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego