Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Zpravodaj: **Dirk BERGRATH**

Konzultace	Evropský parlament, 5. 2. 2018 Rada, 9. 2. 2018
Právní základ	čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato ve specializované sekci	24. 1. 2018
Přijato na plenárním zasedání	14. 2. 2018
Plenární zasedání č.	532
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	124/1/3

1. **Závěry a doporučení**

1.1. EHSV v zásadě vítá návrhy Komise jakožto vyvážený kompromis mezi cíli klimaticky neutrální mobility, inovativnosti evropského automobilového průmyslu a zachování kvalitních pracovních míst.

1.2. Za velmi ambiciózní považuje EHSV zejména dílčí cíl dosáhnout do roku 2025 snížení emisí o 15 % oproti roku 2021, neboť změny ve spalovacích motorech, které si splnění takového cíle vyžádá, jsou na hranici technických možností. EHSV od Komise očekává, že bude průběžně monitorovat schvalování typu u nových vozidel, aby do nich již v budoucnu nebyly montovány nepřípustné součásti motoru. Dosažení cílů v oblasti snížení emisí do roku 2025 bude zvlášť obtížné u lehkých užitkových vozidel, která mají delší výrobní a vývojové cykly. Přesto se EHSV domnívá, že směřování trhu k vozidlům s nulovými či nízkými emisemi, resp. hybridním vozidlům představuje příležitost.

1.3. EHSV vítá zvýšení kvality dozoru nad trhem, jehož má být dosaženo měřením a sledováním reálné spotřeby pohonných hmot na základě povinnosti výrobců montovat do nových vozidel normalizovaná zařízení.

1.4. Strukturální proměna spočívající v přechodu na alternativní pohonné systémy – spolu s digitalizací, autonomním řízením a dalšími faktory – přinese pronikavé změny v hodnotových řetězcích automobilového odvětví. EHSV vítá postoj Komise, která chce v Evropě umístit elektromobilní hodnotový řetězec („EU Battery Alliance“), žádá ovšem ráznější postup.

1.5. Od toho, jak rychle se tato strukturální proměna uskuteční, se bude odvíjet ohrožení pracovních míst a zaměstnanosti. EHSV vyzývá Komisi k tomu, aby této strukturální proměně napomohla průmyslovou politikou, jelikož chybí úplné posouzení sociálních a hospodářských dopadů. EHSV nesouhlasí s hromadným propouštěním.

1.6. V rámci průběžného hodnocení, které má být provedeno v roce 2024, by mělo být podle názoru EHSV posouzeno, nakolik se podařilo dosáhnout cílů politiky v oblasti klimatu, inovací a zaměstnanosti. Dosažení těchto cílů závisí především na tom, jak se do roku 2024 rozvine trh s alternativními pohonnými systémy, v jak velkém rozsahu se podaří vybudovat síť dobíjecích stanic a jak dalece postoupí modernizace a transformace elektrických sítí s cílem uspokojit znatelně se zvyšující poptávku po elektřině.

1.7. EHSV žádá, aby byla v rámci průběžného hodnocení zmapována situace ohledně kvalifikací, rekvalifikace a odborné přípravy zaměstnanců a aby byla vypracována aktuální analýza, která ukáže, ve kterých oblastech je třeba přijmout (dodatečná) opatření pro další rozvoj dovedností a kvalifikací zaměstnanců v automobilovém průmyslu s ohledem na strukturální proměnu.

1.8. EHSV je toho názoru, že případné prostředky ze sankcí, které vzniknou na základě tohoto nařízení v jeho stávajícím i přepracovaném znění, by měly být použity na podporu odvětví a jeho pracovníků v souvislosti s přechodem na nízkouhlíkové produkty. Je třeba vyčlenit další finanční prostředky na to, aby byl zaměstnancům zaručen přístup na trh práce.

2. **Úvod**

2.1. Hlavy států a předsedové vlád EU ([1]) stanovili v říjnu 2014 povinný cíl snížit do roku 2030 emise vytvořené celým hospodářstvím EU minimálně o 40 % ve srovnání se stavem v roce 1990. Tento cíl se opírá o celosvětové prognózy, které jsou v souladu se střednědobým cílem Pařížské dohody o změně klimatu (COP 21) ([2]). Řada zemí v současnosti provádí opatření pro nízkoemisní dopravu, která mají mj. podobu norem pro silniční vozidla, a spolu s tím často i opatření pro zlepšení kvality ovzduší.

2.2. V rámci evropské strategie pro nízkoemisní mobilitu ([3]), která byla uveřejněna v červnu 2016, byl stanoven cíl snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů pocházející z dopravy ve srovnání s rokem 1990 alespoň o 60 % a dosáhnout toho, aby vykazovaly jasnou tendenci k nulové hodnotě. V této strategii bylo jasně konstatováno, že je nutné využívat ve větší míře vozidla s nízkými/nulovými emisemi, aby se do roku 2030 výrazně zvýšil jejich podíl na trhu a aby EU z dlouhodobého hlediska vytrvale směřovala k mobilitě s nulovými emisemi.

2.3. Prvním krokem bylo to, že se tato strategie stala součástí legislativního balíčku předloženého v květnu 2017 ([4]) a byla provedena v rámci sdělení „Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“ ([5]), které bylo uveřejněno rovněž v květnu 2017.

2.3.1. Cílem tohoto sdělení je zvýšit bezpečnost silničního provozu, podpořit spravedlivější systém mýtného, snížit emise CO_2, znečištění ovzduší, přetíženost silnic a administrativní zátěž pro podniky, bojovat proti nelegálnímu zaměstnávání a zaručit pracovníkům důstojné podmínky a přiměřenou dobu odpočinku.

2.3.2. Ve sdělení se konkrétně uvádí, že v EU mají být vyvíjena, nabízena a vyráběna nejlepší nízkoemisní, síťově propojená a automatizovaná řešení v oblasti mobility, vybavení a vozidel a že EU chce mít k dispozici nejmodernější infrastrukturu, která je bude podporovat. Mimoto se v něm zdůrazňuje, že EU musí v celosvětovém měřítku převzít vedoucí roli při řízení trvale probíhajících změn v automobilovém průmyslu a musí navazovat na velké pokroky, kterých již bylo dosaženo.

2.4. Návrh nařízení je součástí rozsáhlejšího balíčku opatření pro oblast mobility ([6]), který zahrnuje i opatření na straně poptávky, jež mají podporovat opatření na straně nabídky, která jsou obsažena v tomto návrhu. Prostřednictvím směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel má být posílen trh s čistými a energeticky účinnými silničními vozidly. Navržená změna ([7]) zajišťuje, aby směrnice zahrnovala všechny příslušné metody zadávání veřejných zakázek a aby poskytovala jednoznačné a dlouhodobé signály pro trh. Navíc bylo zjednodušeno uplatňování jejích ustanovení a zajištěno jejich účinné používání. Kromě toho se má rovněž zvýšit příspěvek odvětví dopravy ke snižování emisí CO_2 a látek znečišťujících ovzduší a podpořit konkurenceschopnost a růst tohoto odvětví.

([1]) Závěry Evropské rady ze dne 24. října 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 95, Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 181, Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 188, Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 195.
([5]) COM(2017) 283 final.
([6]) COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final, COM(2017) 653 final.
([7]) COM(2017) 653 final.

3. **Návrh nařízení** ([8])

3.1. Návrh nařízení má podle Komise umožnit dosažení cílů, které stanovila Pařížská klimatická dohoda, snížit spotřebitelské ceny pohonných hmot, posílit konkurenceschopnost automobilového průmyslu a vytvořit nová pracovní místa. Proces dekarbonizace, k němuž mají přispět především alternativní pohonné systémy, je označován jako nezvratný.

3.2. Komise od návrhu očekává, že v období od roku 2020 do roku 2030 se díky němu objem emisí CO_2 sníží zhruba o 170 milionů tun a v důsledku toho se zlepší kvalita ovzduší. Hrubý domácí produkt má do roku 2030 vzrůst až o 6,8 miliardy EUR a má vzniknout 70 000 nových pracovních míst.

3.3. Na straně spotřebitelů Komise očekává v roce 2025 průměrné úspory nákladů při nákupu nového vozidla ve výši 600 EUR, v roce 2030 pak ve výši 1 500 EUR (za celý životní cyklus vozidla). V rámci celé Unie mají činit souhrnné úspory nákladů na pohonné hmoty 18 miliard EUR ročně, což je celkem 380 milionů tun ropy za období od roku 2020 do roku 2040.

3.4. Návrh Komise na snížení míry emisí CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel má tyto základní prvky:

3.4.1. Další snížení cílových hodnot CO_2 o 30 % do roku 2030 na základě cílových hodnot stanovených pro rok 2021 ve výši 95 g/km u osobních automobilů a 147 g/km u lehkých užitkových vozidel do roku 2021 (měřeno za použití nového evropského jízdního cyklu). Dílčím cílem je snížit cílové hodnoty CO_2 o 15 %, což by mělo zároveň umožnit co nejrychlejší dosažení celkového cíle (včetně jistoty investic pro tento průmysl).

3.4.2. Od roku 2021 se budou hodnoty emisí určovat na základě celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), který platí od 1. září 2017. V důsledku změny zkušebního postupu se cíle stanovené pro rok 2025 a 2030 uvádějí v procentech.

3.4.3. Tento projekt v zásadě neupřednostňuje žádný konkrétní druh technologie. Rozlišuje se v něm mezi vozidly, která nevytvářejí žádné emise (*zero-emission vehicles – ZEV*), a vozidly, která produkují méně než 50 g CO_2/km (*low-emission vehicles – LEV*) – což jsou především vozidla, která mají kromě pohonu na bázi spalovacích motorů navíc i pohon elektrický (*plug-in hybrids – PHEV*). Pro oba druhy vozidel byla stanovena referenční hodnota ve výši 15 % do roku 2025 a 30 % do roku 2030. Výrobci, kteří tyto referenční hodnoty překročí, získají na svou specifickou cílovou hodnotu bonus v maximální výši 5 g/km. Při určování tohoto podílu se zohledňují emisní vlastnosti daných vozidel, přičemž *zero-emission vehicles* mají větší bodovou hodnotu než *low-emission vehicles*. Nepočítá se s udělováním sankcí.

3.5. Zohledňovány jsou rovněž tzv. ekologické inovace, které se neprojevují v oficiálních standardních zkouškách, a to do výše 7 g CO_2/km. V roce 2025 má být tento zvláštní režim revidován. Počínaje rokem 2025 mají být za ekologické inovace poprvé považována také energeticky účinnější klimatizační zařízení.

3.6. V případě překročení (dílčích) cílových hodnot specifických pro výrobce je stanovena sankce ve výši 95 EUR za g CO_2/km a vozidlo. Monitorování emisí CO_2 u nově registrovaných vozidel provádí Evropská agentura pro životní prostředí (EEA). Z působnosti nařízení jsou vyňati výrobci, kteří mají méně než 1 000 nových registrací za rok.

3.7. V souvislosti s návrhem nařízení Komise uvádí celou řadu doplňujících aktivit, iniciativ a programových priorit. V tomto ohledu je třeba zmínit zejména informativní přehled „Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers“ (Za čistou mobilitu: Evropa, která brání svůj průmysl a pracovníky). Komise v něm poukazuje na to, že v letech 2007–2015 bylo investováno 375 milionů EUR do výzkumu v oblasti baterií, přičemž v letech 2018–2020 má být na tento výzkum uvolněno dalších 200 milionů EUR z programu Horizont 2020. Podporována má být především nová generace baterií a začátkem roku 2018 má být předložen plán činnosti „EU Battery Alliance“. Cílem je zajistit, aby celý hodnotový řetězec spojený s výrobou baterií sídlil v Evropě ([9]).

([8]) Tato kapitola vychází z dokumentů COM(2017) 676 final a *Návrhy ohledně cílů na období po roce 2020 pro emise CO_2 u osobních automobilů a dodávek* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Evropská komise: *Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers* (Za čistou mobilitu: Evropa, která brání svůj průmysl a pracovníky).

4. **Obecné připomínky**

4.1. EHSV v zásadě vítá návrhy Komise jakožto vyvážený kompromis mezi různými cíli. Návrh představuje důležitý krok na cestě ke klimaticky neutrální mobilitě, přičemž zároveň podporuje inovativnost evropského automobilového průmyslu a umožňuje zachování kvalitních pracovních míst a postupný a sociálně citlivý přechod na nové výrobní struktury. Cíl snížit emise CO_2 o 30 % odpovídá cíli, který pro odvětví nepodléhající systému obchodování s emisemi stanoví plán EU pro ochranu klimatu do roku 2030.

4.2. EU svým návrhem otevírá novou kapitolu mobility, která se zjevně setkává se stále příznivějším ohlasem i mezi obyvateli. Tato změna smýšlení občanů je patrná zejména v souvislosti se skandálem kolem emisí dieselových motorů. Patří sem i odlišné vzorce chování v oblasti mobility, posílení veřejné osobní dopravy a vposled i cíl rozvíjet a uskutečňovat koncepce jednotné a integrované dopravy.

4.3. Za velmi ambiciózní považuje EHSV dílčí cíl dosáhnout do roku 2025 snížení emisí o 15 % oproti roku 2021. Splnění tohoto cíle si vyžádá změny ve spalovacích motorech, které jsou na hranici technických možností. To platí zejména pro lehká užitková vozidla, která mají delší výrobní a vývojové cykly. Z tohoto důvodu by mělo být v roce 2024 provedeno posouzení, na jehož základě se rozhodne, zda mají být cíle stanovené pro rok 2030 zachovány, nebo mohou být změněny. Při současném vývoji pronikání vozidel s nulovými či nízkými emisemi a plug-in hybridních elektrických vozidel na trh se tento dílčí cíl zdá být náročný, ale dosažitelný.

4.4. EHSV vítá doplňující ustanovení o posílení dozoru nad trhem, jehož má být dosaženo měřením a sledováním reálné spotřeby pohonných hmot na základě povinnosti výrobců montovat do nových vozidel normalizovaná zařízení. Takto získané údaje pak budou moci vyhodnocovat nejen výrobci, ale i nezávislé třetí strany. Toto opatření by mohlo představovat funkční obdobu měření emisí za skutečného silničního provozu, které je z důvodu srovnatelnosti výsledků zkoušek neproveditelné.

4.5. EHSV podotýká, že řešení zvolené v návrhu nařízení, tj. výfukové emise, má při všech svých výhodách pouze omezenou výpovědní hodnotu. Při výrobě vozidel, baterií a elektřiny například vznikají emise CO_2, na něž má vliv rovněž množství ujetých kilometrů a způsob jízdy. EHSV poukazuje rovněž na to, že snahy o technické vylepšování vozidel mohou být mařeny vlivem jiných druhů dopravy, například letecké, která má podle předpovědí narůstat.

4.6. EHSV odkazuje na svou činnost týkající se strukturální proměny automobilového průmyslu spočívající v přechodu k alternativním (ekologickým) pohonným systémům, k digitalizaci a síťovému propojování a k autonomnímu řízení, což jsou změny, z nichž mohou vyplývat určitá rizika pro zaměstnanost a z nichž by bylo možné vyvodit, jakým směrem by se měly ubírat nové kvalifikace. EHSV zde například doporučuje, aby Evropská komise vytvořila právní a regulatorní rámec, který při procesu restrukturalizace umožní rychlé využití podpůrných programů ([10]). V prvé řadě by zde mohlo jít o strukturální fondy EU, jako je například Fond pro přizpůsobení se globalizaci a Evropský sociální fond (ESF). Mohly by být rovněž zavedeny projekty po vzoru společnosti Airbus.

4.7. Evropský automobilový průmysl zaměstnává přímo v oblasti automobilové výroby okolo 2,3 milionu pracovníků a vytváří osm procent celkové přidané hodnoty. Toto vysoce inovativní odvětví nepřímo zaměstnává 10 milionů pracovníků a směřuje do něj 20 procent financí průmyslového výzkumu v Evropě.

4.8. EU patří k největším světovým výrobcům motorových vozidel a představuje největšího soukromého investora v oblasti výzkumu a vývoje. Tento průmysl je na světové špici také například z hlediska inovací výrobků, výrobních technologií, prvotřídního designu a alternativních pohonných systémů. V důsledku toho se v roce 2016 každý čtvrtý automobil na světě vyrobil v evropských montážních závodech a automobilový průmysl vytváří 4 % evropského HDP ([11]).

([10]) Informační zpráva CCMI/148, odstavec 1.5.
([11]) Informační zpráva CCMI/148, odstavec 2.1.

4.9. EHSV vítá návrh Komise, aby transformace automobilového průmyslu probíhala sociálně přijatelným způsobem. Strukturální proměna spočívající v přechodu na alternativní pohonné systémy – spolu s digitalizací, autonomním řízením a dalšími faktory – přinese pronikavé změny v hodnotových řetězcích automobilového odvětví. S tím je na jedné straně spojena otázka, které součástky si výrobci vyrábějí sami a které nakupují. Tvorba přidané hodnoty v souvislosti s elektronickými součástkami je zatím z převážné části záležitostí dodavatelů, přičemž v oblasti výroby bateriových článků ještě stále dominují asijští výrobci. EHSV proto vítá postoj Komise, která chce v Evropě umístit elektromobilní hodnotový řetězec (viz odstavec 3.7 „EU Battery Alliance“). Otevřenou otázkou v tuto chvíli zůstává to, jakou technologii bude nová generace bateriových článků využívat a jak se bude v průběhu času vyvíjet poměr ceny a výkonu. EHSV v této věci doporučuje, aby Komise průběžně sledovala vývoj situace.

4.9.1. Kýžený přechod od klasických pohonných systémů na bázi spalovacích motorů k alternativním systémům pohonu vytváří strukturální zlom. Tradiční typy výroby se musí buď výrazně proměnit, nebo je musí nahradit nové typy výroby. V případě vozidel, která mají pouze elektrický pohon, se to týká spalovacího motoru, celé převodovky, výfukových zařízení a dalších částí. K tomu je třeba přičíst elektromotor a baterie včetně výroby bateriových článků. Jednotlivé součástky se však velmi odlišnou měrou podílejí na tvorbě přidané hodnoty v automobilovém odvětví, a spolu s tím se liší i důsledky pro zaměstnanost a kvalifikační požadavky.

4.9.2. V jedné ze svých studií dospěla společnost FEV ([12]) k závěru, že výrobní náklady u automobilů na elektrické baterie koncipovaných jako vozy střední třídy činí zhruba 16 500 EUR. Základní součásti tvoří elektromotory (800 EUR), výkonová elektronika (1 400 EUR) a baterie (6 600 EUR). U samotných baterií, které tvoří 40 % nákladů, připadá 70 % na výrobu článků. Elektromobily jsou mnohem méně složité, a mají-li být vyráběny ve velkém množství, je nezbytné, aby zaměstnanci měli nové kvalifikace: elektrotechnika/elektronika, elektrochemie, povrchové úpravy, termoregulace, inženýrské řídicí a regulační technologie, obeznámenost s vysokonapěťovými technologiemi, principy působení elektrické energie a chováním materiálů atd. při montážních a opravářských činnostech.

4.9.3. I když Komise počítá s příznivými dopady na zaměstnanost, jsou zde jistá rizika. Institut Fraunhofer IAO v jedné z nedávných studií ([13]) zkoumá kvantitativní dopady na zaměstnanost na základě scénáře, podle něhož by měl být v roce 2030 25 % podíl elektrických vozidel a 15 % podíl plug-in hybridních elektrických vozidel, a který tudíž zhruba odpovídá návrhu Komise. Z prvních výsledků vyplývá, že v nejlepším případě zanikne v souvislosti s přechodem na nové technologie do roku 2030 přibližně 10–12 % pracovních míst v oblasti výroby pohonných systémů. Jen v Německu by to představovalo 25 000 až 30 000 pracovních míst. Čím menší při tom bude skutečný podíl plug-in hybridních elektrických vozidel, tím bude tento negativní dopad výraznější (v případě 5 % podílu by zaniklo 15–18 % pracovních míst). Totéž by nastalo při urychleném ukončení používání dieselové technologie, která má z důvodu větší složitosti zejména u dodávaných dílů o 30–40 % větší vliv na zaměstnanost než součásti do motorů benzínových. Rizika pro zaměstnanost přináší současně také digitalizace a stále častější lokalizace výroby ve velkých regionech světa.

4.9.4. Obecně vzato se dá očekávat, že se tyto nepříznivé důsledky budou projevovat asymetricky, jak z hlediska doby, tak i místa jejich výskytu. Koneční výrobci a velcí dodavatelé jsou schopni jim prostřednictvím inovací a nových obchodních modelů čelit lépe než drobní a úzce specializovaní dodavatelé součástí. Kromě toho se budou pracovní místa spojená s novými technologiemi a službami více soustřeďovat v městských aglomeracích a méně pak v okrajových regionech, což musí být zohledněno při přípravě příslušných rámcových programů.

4.9.5. Od toho, jak rychle se tato strukturální proměna uskuteční, se bude odvíjet ohrožení pracovních míst a zaměstnanosti. EHSV proto vítá návrh Komise, který již nyní tomuto průmyslu přináší jistotu investic a dává mu možnost začít již dnes s přípravou a prováděním této strukturální proměny. EHSV vyzývá Komisi k tomu, aby této strukturální proměně napomohla průmyslovou politikou, a předešla tak negativním reakcím ze strany zaměstnanců. V tomto ohledu má rozhodující význam trojstranný a dvoustranný dialog.

([12]) Frankfurter Allgemeine Zeitung/FAZ ze dne 16. prosince 2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren, tj. Výzkumná společnost pro energetické technologie a spalovací motory).

([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 – Dopady elektrifikace vozidel na zaměstnanost, Stuttgart (předběžné výsledky).

4.9.6. EHSV konstatuje, že první, byť skrovné kroky již někteří výrobci učinili, když oznámili, jaké nové modely elektromobilů chtějí do roku 2025 uvést na trh a jaký má být jejich podíl na nově registrovaných vozidlech.

4.10. Na podporu trvalé a regionálně vyvážené dekarbonizace dopravy hodlá Komise v rámci Nástroje pro propojení Evropy uvolnit 800 milionů EUR na budování interoperabilních dobíjecích stanic. To by mělo podnítit ke značným dalším veřejným a soukromým investicím (v současnosti je v EU v provozu 200 000 dobíjecích stanic, potřebných je však 800 000). Dalších 200 milionů EUR bude uvolněno na vytváření partnerství veřejného a soukromého sektoru v oblasti vývoje baterií nové generace. A v neposlední řadě chce Komise zavádění alternativních pohonných systémů podpořit stanovením cílů pro veřejné orgány, které by měly ve větší míře než doposud dbát na pořizování vozidel s nízkými (LEV) nebo nulovými emisemi (ZEV).

4.11. EHSV je toho názoru, že případné prostředky ze sankcí, které vzniknou na základě tohoto nařízení v jeho stávajícím i přepracovaném znění, by měly být použity na podporu odvětví a jeho pracovníků v souvislosti s přechodem na nízkouhlíkové produkty. Na dobré cestě k dosažení cílů v oblasti snižování emisí, které byly stanoveny pro rok 2021, je v současnosti jen menšina automobilových výrobců.

4.12. Snížení závislosti na dovozu ropy je sice vítané, může však vzniknout závislost nová v souvislosti s dostupností některých surovin (lithia, kobaltu a niklu, které se dovážejí ze vzdálených oblastí). EHSV rovněž očekává, že budou zajištěny dostatečné dodávky elektřiny z obnovitelných zdrojů energie.

4.13. *Průběžné hodnocení nařízení*

4.13.1. V roce 2024 provede Komise průběžné hodnocení nařízení s cílem posoudit, zda zvolená cesta přináší výsledky.

4.13.2. Jelikož v současnosti nelze odhadnout kvantitativní rozsah strukturální proměny, kterou představuje přechod od spalovacích motorů k alternativním pohonným systémům, bylo by především zapotřebí sledovat, jak se do roku 2024 rozvine trh s alternativními pohonnými systémy, v jak velkém rozsahu se podaří vybudovat síť dobíjecích stanic (která je nezbytnou podmínkou) a jak dalece postoupí modernizace a transformace elektrických sítí s cílem uspokojit znatelně se zvyšující poptávku po elektřině.

4.13.3. EHSV očekává, že toto průběžné hodnocení přinese informace o tom, co bylo učiněno v oblasti kvalifikací, rekvalifikace a odborné přípravy zaměstnanců. Ve kterých oblastech je třeba s ohledem na strukturální proměnu přijmout (dodatečná) opatření pro další rozvoj dovedností a kvalifikací zaměstnanců v automobilovém průmyslu? Do jaké míry umožňují zamýšlená opatření (viz Rada pro dovednosti v evropském automobilovém průmyslu) uskutečnit změny v oblasti kvalifikací? V této souvislosti se EHSV domnívá, že je především na odborových svazech v tomto odvětví, aby dále podněcovaly trojstranný dialog v oblasti průmyslové politiky. Kromě toho musí být vyčleněny nezbytné prostředky, které zaměstnancům umožní setrvat na trhu práce.

V Bruselu dne 14. února 2018.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Georges DASSIS