Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO_2 iz lakih vozila te o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Izvjestitelj: **Dirk BERGRATH**

Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 5.2.2018. Vijeće, 9.2.2018.
Pravni temelj:	članak 192. stavak 1. UFEU-a
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za jedinstveno tržište, proizvodnju i potrošnju
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	24.1.2018.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	14.2.2018.
Plenarno zasjedanje br.:	532
Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani):	124/1/3

1. **Zaključci i preporuke**

1.1. EGSO u načelu pozdravlja prijedloge Komisije kao odmjeren kompromis između ciljeva klimatski neutralne mobilnosti, inovativnosti europske automobilske industrije i očuvanja kvalitetnih radnih mjesta.

1.2. EGSO smatra predviđeni srednjoročni cilj smanjenja emisija do 2025. za 15 % u usporedbi s 2021. godinom vrlo zahtjevnim jer neophodne izmjene na motorima s unutarnjim izgaranjem iziskuju vrhunsku tehnologiju. EGSO od Komisije očekuje trajni nadzor homologacije novih vozila kako bi se izbjegli novi slučajevi ugradnje nedopuštenih komponenata u motore. Osobito će teško biti do 2025. postići ciljeve smanjenja emisija za laka gospodarska vozila zbog njihovih dužih proizvodnih i razvojnih ciklusa. Unatoč tome, EGSO smatra da tržišni razvoj usmjeren na proizvodnju vozila bez emisija i s niskim emisijama te hibridnih vozila predstavlja dobru priliku.

1.3. EGSO pozdravlja poboljšani nadzor tržišta s pomoću mjerenja i praćenja stvarne potrošnje goriva na temelju obveze za proizvođače da u nova vozila ugrađuju standardizirane uređaje.

1.4. Strukturni prelazak na alternativne pogone bit će – zajedno s digitalizacijom, autonomnom vožnjom i ostalim – povezan s korjenitim promjenama vrijednosnih lanaca u automobilskom sektoru. EGSO pozdravlja stajalište Komisije da se u Europi uspostavi vrijednosni lanac elektromobilnosti („europski savez za baterije”), no zahtijeva energičnije djelovanje.

1.5. O brzini tih strukturnih promjena ovisit će stopa rizika za radna mjesta i zapošljavanje. EGSO traži od Komisije da te strukturne promjene podupre industrijskim politikama jer zasad nedostaje cjelovita procjena socijalnog i gospodarskog učinka. EGSO se protivi masovnim otpuštanjima.

1.6. U okviru evaluacije sredinom provedbenog razdoblja, koja se planira za 2024., prema stajalištu EGSO-a potrebno je provjeriti u kojoj su mjeri postignuti ciljevi politika za klimu, inovacije i zapošljavanje. To uvelike ovisi o razvoju tržišta alternativnih goriva do 2024., o broju sagrađenih postaja za punjenje i o opsegu u kojemu će distributivne mreže biti preinačene i nadograđene za potrebe osjetno veće potražnje za električnom energijom.

1.7. EGSO traži da se u okviru evaluacije sredinom provedbenog razdoblja utvrdi trenutačno stanje u pogledu kvalifikacija, osposobljavanja i obrazovanja zaposlenika te provede analiza na temelju najnovijih podataka o tome u kojim je područjima nužno poduzeti (dodatne) mjere za daljnji razvoj vještina i kvalifikacija zaposlenika za potrebe strukturne promjene u automobilskoj industriji.

1.8. EGSO smatra da treba iskoristiti sve vrste novčanih sankcija propisanih postojećom i novom uredbom kako bi se tom sektoru i njegovim radnicima pružila potpora u prelasku na proizvode s niskim emisijama ugljika. Trebalo bi staviti na raspolaganje dodatna financijska sredstva kako bi se zaposlenicima zajamčio pristup tržištu rada.

2. **Uvod**

2.1. Čelnici država i vlada EU-a u listopadu 2014. ([1]) postavili su obvezujući cilj smanjenja emisija nastalih u cijelom gospodarstvu EU-a za barem 40 % do 2030. godine u usporedbi s razinama iz 1990. Taj cilj temelji se na globalnim projekcijama koje su u skladu sa srednjoročnim rasporedom Pariškog sporazuma o klimatskim promjenama (COP 21) ([2]). Mnoge zemlje trenutačno provode mjere za smanjenje emisija u prometu, među ostalim u obliku normi za vozila, koje su često povezane i s mjerama za poboljšanje kvalitete zraka.

2.2. U europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije ([3]) objavljenoj u srpnju 2016. kao cilj je zadano da se emisije stakleničkih plinova iz prometa smanje za barem 60 % do 2050. u odnosu na 1990. godinu te da se mora jasno ocrtavati tendencija prema nultoj stopi emisija. U strategiji je jasno naznačeno da se mora povećavati uporaba vozila s niskom/nultom- razinom emisija kako bi ona do 2030. ostvarila značajan udio na tržištu, čime bi se EU dosljedno i dugotrajno usmjerio prema mobilnosti s nultom razinom emisija.

2.3. Strategija je najprije predstavljena u zakonodavnom paketu objavljenom u svibnju 2017. ([4]), a zatim je provedena zajedno s Komunikacijom „Europa u pokretu – program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve" ([5]) koja je također objavljena u svibnju 2017.

2.3.1. Tom se komunikacijom nastoji poboljšati sigurnost prometa, poticati pravedniju naplatu cestarina, smanjiti emisije CO_2, onečišćenje zraka, prometno zagušenje i troškove upravljanja za poduzeća, suzbiti nezakonito zapošljavanje i jamčiti primjerene uvjete rada i razdoblja odmora za radnike.

2.3.2. U komunikaciji se pojašnjava da će se u EU-u razvijati, nuditi i proizvoditi najbolja rješenja s niskom razinom emisija te umrežena i automatizirana rješenja, oprema i vozila, kao i da će ona biti popraćena najmodernijom infrastrukturom. Osim toga, naglašava se da EU mora preuzeti globalno predvodništvo u usmjeravanju neprestanih promjena u automobilskoj industriji te ga dalje učvršćivati na temelju velikih, već ostvarenih postignuća.

2.4. Prijedlog uredbe dio je opsežnijeg paketa mobilnosti ([6]) koji sadrži i mjere za potražnju kojima se podupiru mjere za ponudu iz tog prijedloga. Direktivom 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu nastoji se promicati tržište za čista i energetski učinkovita vozila u cestovnom prijevozu. Predloženom izmjenom ([7]) osigurava se da Direktiva obuhvaća sve relevantne postupke nabave i postavlja jasne, dugoročne tržišne uvjete; osim toga, pojednostavljena je primjena njezinih odredbi i zajamčena njezina učinkovita provedba. Nadalje, potrebno je pojačati doprinos prometnog sektora smanjenju emisija CO_2 i štetnih tvari koje onečišćuju zrak te poticati konkurentnost i rast sektora.

([1]) Zaključci Europskog vijeća od 24. listopada 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) SL C 81, 2.3.2018., str. 95. SL C 81, 2.3.2018, str. 181.; SL C 81, 2.3.2018., str. 188.; SL C 81, 2.3.2018, str. 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. **Prijedlog uredbe** ([8])

3.1. Komisija ovim prijedlogom uredbe nastoji postići ciljeve utvrđene Pariškim sporazumom, smanjiti troškove goriva za potrošače, pojačati konkurentnost automobilske industrije i otvoriti nova radna mjesta. Proces dekarbonizacije, prvenstveno s pomoću alternativnih pogona, opisuje se kao nepovratan.

3.2. Komisija od ovog prijedloga očekuje smanjenje emisija CO_2 za otprilike 170 milijuna tona u razdoblju od 2020. do 2030., a time i poboljšanje kvalitete zraka. Bruto domaći proizvod trebao bi do 2030. rasti do 6,8 milijardi EUR, a trebalo bi biti otvoreno i 70 000 novih radnih mjesta.

3.3. Kad je riječ o potrošačima, Komisija očekuje prosječnu uštedu pri kupnji novog vozila u iznosu od 600 EUR u 2025. godini, odnosno 1 500 EUR u 2030. godini (prema životnom ciklusu vozila). Diljem Unije ukupna ušteda troškova za gorivo trebala bi iznositi 18 milijardi EUR godišnje, odnosno 380 milijuna tona nafte u razdoblju od 2020. do 2040.

3.4. Temeljni elementi prijedloga Komisije za smanjenje emisija CO_2 iz osobnih i lakih gospodarskih vozila jesu:

3.4.1. Daljnje smanjenje ciljnih vrijednosti za CO_2 za 30 % do 2030. na temelju ciljnih vrijednosti za 2021. od 95 g/km za osobna i 147 g/km za laka gospodarska vozila do 2021. (testni ciklus NEDC-a). Ciljne vrijednosti za CO_2 trebale bi se smanjiti za 15 % kao srednjoročni cilj, kako bi se što prije postigao krajnji cilj (a to za industriju podrazumijeva i sigurnost ulaganja).

3.4.2. Vrijednosti emisija od 2021. godine temelje se na testnom ciklusu WLTP-a (svjetski usklađenog testnog postupka za laka vozila), koji je na snazi od 1.9.2017. Izmjenom testnog ciklusa ciljevi za 2025. i 2030. iskazuju se u postotcima.

3.4.3. U načelu je projekt otvoren za sve vrste tehnologije. Razlikuju se vozila koja uopće nemaju emisija (*zero-emission vehicles – ZEV*) i vozila koja ispuštaju manje od 50 g CO_2/km (*low-emission vehicles – LEV*) – a to su prvenstveno vozila koja osim pogona na motor s unutarnjim izgaranjem imaju i dodatan električni pogon (*plug-in hibridi – PHEV*). Za oba tipa vozila postavljena je referentna vrijednost od 15 % do 2025. i 30 % do 2030. Proizvođači koji prekorače tu referentnu vrijednost dobivaju bonus na svoju proizvodnu ciljanu vrijednost od najviše 5 g/km. Pri određivanju tog udjela uzima se u obzir vrijednost emisija predmetnih vozila, pri čemu se vozilima s nultom stopom emisija pripisuje veća bodovna vrijednost u odnosu na vozila s niskim emisijama. Odredba o kaznama nije predviđena.

3.5. U obzir i dalje ulaze takozvane eko-inovacije, koje se ne odražavaju u službenim testnim postupcima, s do 7 g CO_2/km. Revizija te posebne odredbe predviđena je za 2025. godinu. Od 2025. energetski učinkovitiji klimatizacijski uređaji prvi se put trebaju smatrati eko-inovacijama.

3.6. Za prekoračenje proizvodne (srednjoročne) ciljane vrijednosti predviđena je kazna od 95 EUR po g CO_2/km po vozilu. Praćenje emisija CO_2 za nova vozila provodi Europska agencija za okoliš. Proizvođači koji proizvode do 1 000 novih vozila godišnje izuzeti su iz područja primjene Uredbe.

3.7. Pored Prijedloga uredbe, treba uputiti i na brojne dopunske aktivnosti, inicijative i programske prioritete. Posebno je zanimljiv informativni članak *Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers* („Poticanje čiste mobilnosti: Europa koja brani svoju industriju i radnike") u kojem Komisija napominje da je od 2007. do 2015. u istraživanje baterija uloženo 375 milijuna EUR, a u razdoblju od 2018. do 2020. iz programa Obzor 2020. trebalo bi se osigurati dodatnih 200 milijuna EUR. Tu je posebno potrebno poticati razvoj sljedeće generacije baterija i početkom 2018. predstaviti plan za uspostavu „europskog saveza za baterije". Cilj je uspostaviti lanac vrijednosti za proizvodnju baterija u Europi ([9]).

([8]) Ovo se poglavlje temelji na dokumentima COM(2017) 676 final i *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* („Prijedlog za ciljne vrijednosti CO_2 za automobile i kombije u razdoblju nakon 2020.") (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Europska komisija: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers* („Poticanje čiste mobilnosti: Europa koja brani svoju industriju i radnike").

4. **Opće napomene**

4.1. EGSO u načelu pozdravlja prijedloge Komisije kao odmjeren kompromis između različitih ciljeva. Prijedlog je važan korak u smjeru klimatski neutralne mobilnosti, pri čemu se istodobno promiče inovativnost europske automobilske industrije, štite kvalitetna radna mjesta i omogućuje postupan socijalni prelazak na nove proizvodne strukture. Cilj smanjenja emisija CO_2 za 30 posto odgovara cilju zacrtanom u klimatskom planu EU-a za 2030. za sektore koji nisu obuhvaćeni ETS-om.

4.2. Svojim prijedlogom EU otvara novo poglavlje u području mobilnosti što, po svemu sudeći, sve više prihvaćaju i građani. Ta promjena mentaliteta kod građana događa se i u kontekstu krize s emisijama iz automobila na dizelski pogon. Tu se ubrajaju i promjena u ponašanju u pogledu mobilnosti, jačanje javnog prijevoza putnika te naposljetku cilj razvoja i provedbe cjelovitih i integriranih prometnih koncepata.

4.3. EGSO smatra predviđeni srednjoročni cilj smanjenja emisija do 2025. za 15 % u usporedbi s 2021. godinom vrlo zahtjevnim. Izmjene na motorima s unutarnjim izgaranjem iziskuju vrhunsku tehnologiju. To osobito vrijedi za laka gospodarska vozila zbog njihovih duljih proizvodnih i razvojnih ciklusa. Stoga bi 2024. trebalo izraditi pregled stanja na temelju kojega će se odlučiti treba li zadržati ili iznova utvrditi ciljeve za 2030. U sadašnjim okolnostima tržišnog plasmana vozila ZEV, LEV i PHEV (hibridna vozila na punjenje) etapni cilj predstavlja izazov, ali se čini ostvarivim.

4.4. EGSO pozdravlja dopunsku odredbu da se pojača nadzor tržišta s pomoću mjerenja i praćenja stvarne potrošnje goriva na temelju obveze za proizvođače da u nova vozila ugrađuju standardizirane uređaje. Dobiveni podatci neće biti na raspolaganju za evaluaciju samo proizvođačima, nego i neovisnim trećim stranama. To bi moglo biti funkcionalan ekvivalent mjerenju emisija u stvarnoj vožnji, koje se iz razloga usporedivosti rezultata testova ne može provesti.

4.5. EGSO napominje da pristup „ispušne cijevi" (eng. *tail-pipe*) odabran u Prijedlogu uredbe pored svih svojih prednosti i dalje polučuje ograničene rezultate. Na taj način pri proizvodnji vozila, baterija i električne energije nastaju emisije CO_2 na koje utječu i prijeđeni kilometri i ponašanje u vožnji. Osim toga, EGSO ukazuje na to bi da druge vrste prijevoza – kao prognozirani rast zračnog prometa – mogle poništiti napore uložene u tehnologiju vozila.

4.6. EGSO upućuje na svoj rad na strukturnim promjenama u automobilskoj industriji u smjeru alternativnih (zelenih) pogona, digitalizacije, umrežavanja i autonomne vožnje s potencijalnim rizikom za zaposlenost, koji bi mogli dovesti do potrebe za novim kvalifikacijama. Stoga EGSO preporučuje Komisiji da, primjerice, sastavi pravni i regulatorni okvir koji omogućuje brzu uporabu programa potpore u postupku restrukturiranja. ([10]) Pritom prvenstveno u obzir dolaze strukturni fondovi EU-a, poput Europskog fonda za prilagodbu globalizaciji i Europskog socijalnog fonda (ESF). Također su mogući projekti po uzoru na Airbus.

4.7. Europska automobilska industrija zapošljava oko 2,3 milijuna ljudi u izravnoj proizvodnji vozila i njezin je udio osam posto u ukupnom lancu vrijednosti. Deset milijuna radnika neizravno je zaposleno u tom izuzetno inovativnom sektoru na koji otpada 20 posto sredstava namijenjenih financiranju industrijskog istraživanja u Europi.

4.8. EU je među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i predstavlja najvećeg privatnog ulagača u istraživanje i razvoj. Ta je industrija i globalni predvodnik u području, između ostaloga, inovacija proizvoda, tehnologije proizvodnje, prvorazrednog dizajna i alternativnih pogonskih sustava. Kao rezultat toga, 2016. u europskim postrojenjima proizveden je svaki četvrti automobil u svijetu, a automobilski sektor zaslužan je za četiri posto europskog BDP-a ([11]).

([10]) Informativno izvješće CCMI/148, točka 1.5.
([11]) Informativno izvješće CCMI/148, točka 2.1.

4.9. EGSO pozdravlja namjeru Komisije da osigura socijalno prihvatljivu transformaciju automobilskog sektora. Strukturni prelazak na alternativne pogone bit će – zajedno s digitalizacijom, autonomnom vožnjom i ostalim – povezan s korjenitim promjenama vrijednosnih lanaca u automobilskom sektoru. S jedne strane to se odnosi na pitanje koje će komponente proizvođači sami proizvoditi, a koje kupovati. Do sada je lanac vrijednosti za e-komponente bio pretežno posao dobavljača, a u pogledu baterijskih ćelija još uvijek prevlast imaju azijski proizvođači. Stoga EGSO pozdravlja stajalište Komisije da se u Europi uspostavi elektromobilni lanac vrijednosti (vidjeti „europski savez za baterije" u točki 3.7). Trenutačno se još uvijek ne zna kako bi tehnološki trebala izgledati nova generacija baterijskih ćelija i kako će se s vremenom razvijati odnos cijene i pružene vrijednosti. U tom smislu EGSO preporučuje Komisiji da neprestano motri razvojna kretanja.

4.9.1. Prelazak s klasičnih pogonskih sklopova motora s unutarnjim izgaranjem na alternativne pogonske sklopove za posljedicu ima oštar strukturni rez. Tradicionalni načini proizvodnje moraju se nadomjestiti drastično izmijenjenim ili potpuno novim načinima proizvodnje. To se kod potpuno električnih vozila odnosi na motor s unutarnjim izgaranjem, složeni prijenosni mehanizam, ispušni sustav i ostalo. Tu pripadaju i električni motor i baterija, uključujući proizvodnju baterijskih ćelija. Udjeli pojedinih komponenti u lancu vrijednosti proizvodnje vozila ipak se znatno razlikuju i na taj način utječu na zapošljavanje i potrebe za kvalifikacijama.

4.9.2. U jednoj studiji koju je proveo FEV ([12]) pokazano je da za električne automobile s baterijom – osmišljene kao vozila srednje klase – troškovi proizvodnje iznose oko 16 500 EUR. Najznačajnije su komponente e-motori (800 EUR), energetska elektronika (1 400 EUR) i baterija (6 600 EUR). Samo u slučaju baterije, koja nosi 40 % troškova, 70 % otpada na proizvodnju ćelija. E-vozila znatno su manje složena i za proizvodnju zahtijevaju popriličnu promjenu kvalifikacija zaposlenih: elektrotehnika/elektronika, elektrokemija, tehnologija premaza, upravljanje toplinom, upravljačka i regulacijska tehnika u inženjerskom području, rad s tehnologijom visokog napona i principima djelovanja električne energije, ponašanje materijala i ostalo prilikom montaže i popravka.

4.9.3. Iako Komisija očekuje pozitivne učinke na zapošljavanje, ipak postoje određeni rizici. Institut Fraunhofer IAO u jednoj je nedavnoj studiji ([13]) ispitao kvantitativne učinke na zapošljavanje primjenjujući pritom pretpostavku da će 2030. udio električnih vozila iznositi 25 %, a udio hibridnih vozila na punjenje 15 %, što otprilike odgovara prijedlogu Komisije. Prvi rezultati pokazuju da će do 2030. uslijed tehnološke transformacije u najboljem slučaju biti zatvoreno oko 10 do 12 % radnih mjesta povezanih s pogonskim sklopovima, odnosno samo u Njemačkoj 25 000 do 30 000 radnih mjesta. Ako stvarni udio hibridnih vozila na punjenje bude još manji, te će negativne posljedice biti i veće (npr. ako bude iznosio 5 %, gubitak će se kretati između 15 do 18 %). Isto bi se dogodilo kad bi se ubrzano ukinula dizelska tehnologija koja zbog veće složenosti, osobito u pogledu dobavljenih dijelova, na zapošljavanje utječe 30 do 40 % više u odnosu na komponente benzinskih motora. Usporedno s time nastaju rizici za zapošljavanje koji proizlaze iz učinaka digitalizacije te sve jače lokalizacije proizvodnje u velikim regijama diljem svijeta.

4.9.4. Općenito se može očekivati da će te negativne posljedice biti vremenski i prostorno asimetrične. Zahvaljujući inovacijama i novim poslovnim modelima, proizvođači konačnog proizvoda i veliki dobavljači na te izazove mogu odgovoriti bolje od malih, visokospecijaliziranih proizvođača komponenata. Osim toga, radna mjesta povezana s novim tehnologijama i uslugama uglavnom će se otvarati u gradskim aglomeracijama, a ne toliko u perifernim regijama. To se mora uzimati u obzir prilikom osmišljavanja odgovarajućih okvirnih programa.

4.9.5. O brzini tih strukturnih promjena ovisit će stopa rizika za radna mjesta i zapošljavanje. Stoga EGSO pozdravlja prijedlog Komisije koji već sada donosi sigurnost ulaganja u industriju i dopušta joj da smjesta počne s uvođenjem i pripremom strukturnih promjena. EGSO traži od Komisije da te strukturne promjene podupre industrijskim politikama kako bi se izbjegli poremećaji na tržištu radne snage. Za to su od ključne važnosti trostrani i dvostrani dijalog.

([12]) *Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)* od 16.12.2016. (FEV = društvo za istraživanje energetske tehnologije i motora s unutarnjim izgaranjem).

([13]) Fraunhofer IAO 2017.: *ELAB 2.0 – Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung* („ELAB 2.0 – Učinci elektrifikacije vozila na zapošljavanje"), Stuttgart (privremeni rezultati).

4.9.6. EGSO napominje da su već učinjeni prvi koraci putem najava pojedinih proizvođača o dodatnim modelima električnih vozila do 2025. i njihovom planiranom udjelu u novim voznim parkovima – iako još uvijek u skromnom opsegu.

4.10. Kako bi se prometni sektor dekarbonizirao na trajan i regionalno uravnotežen način, Komisija planira staviti na raspolaganje 800 milijuna EUR u okviru Instrumenta za povezivanje Europe za uvođenje interoperabilnih postaja za punjenje. To bi trebalo potaknuti znatna dodatna javna i privatna ulaganja (trenutačno je u EU-u funkcionalno 200 000 priključaka za punjenje, dok je potrebno njih 800 000). Dodatnih 200 milijuna EUR bit će dodijeljeno za stvaranje javno-privatnog partnerstva za razvoj baterija nove generacije. Naposljetku, Komisija nastoji potaknuti uvođenje alternativnih pogonskih sklopova time što je javnim tijelima zadala cilj da se u postupcima javne nabave više usredotoče na vozila s niskim emisijama/s nultom stopom emisija.

4.11. EGSO smatra da treba iskoristiti sve vrste novčanih sankcija propisanih postojećom i novom uredbom kako bi se tom sektoru i njegovim radnicima pružila potpora u prelasku na proizvode s niskim emisijama ugljika. Trenutačno je samo mali broj proizvođača automobila na dobrom putu da postigne ciljeve smanjenja za 2021.

4.12. Smanjenu ovisnost o uvozu nafte treba pozdraviti, no mogle bi nastati nove vrste ovisnosti, primjerice u pogledu pristupa određenim sirovinama (litiju, kobaltu i niklu iz udaljenih područja). EGSO isto tako očekuje da će biti osigurana dostatna opskrba električnom energijom iz obnovljivih izvora.

4.13. *Evaluacija Uredbe sredinom provedbenog razdoblja*

4.13.1. Komisija će 2024. provesti evaluaciju Uredbe sredinom provedbenog razdoblja kako bi provjerila ima li zacrtani plan učinka.

4.13.2. Budući da se strukturni prelazak s motora s unutarnjim izgaranjem na motore na alternativne pogone iz današnjeg ugla ne može kvantitativno procijeniti, trebalo bi prije svega pratiti kako se razvija tržište alternativnih goriva do 2024., koliko je postaja za punjenje postavljeno (kao ograničavajući uvjet) i u kojem su opsegu distributivne mreže preinačene i nadograđene za potrebe osjetno veće potražnje za električnom energijom.

4.13.3. EGSO osim toga u evaluaciji očekuje informacije o tome što je postignuto u pogledu kvalifikacija, osposobljavanja i obrazovanja zaposlenika. U kojim je područjima potrebno poduzeti (dodatne) mjere za daljnji razvoj kompetencija i kvalifikacija zaposlenika zbog strukturnih promjena u automobilskoj industriji? Jesu li predviđene mjere dovoljno dalekosežne (vidjeti Vijeće za vještine u automobilskom sektoru) da bi se mogla zajamčiti provedba prekvalifikacija? S tim u vezi EGSO smatra da su sindikati u sektoru osobito dužni poticati trostrani dijalog o industrijskoj politici. Osim toga, moraju se izdvojiti sredstva kojima će se osigurati da radnici ostanu na tržištu rada.

Bruxelles, 14. veljače 2018.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS