Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO_2-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról és a 715/2007/EK rendelet módosításáról

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

(2018/C 227/07)

Előadó: **Dirk BERGRATH**

Felkérés:	Európai Parlament, 2018.2.5. Tanács, 2018.2.9.
Jogalap:	EUMSZ 192. cikk (1) bekezdés
Illetékes szekció:	„Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2018.1.24.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2018.2.14.
Plenáris ülés száma:	532.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	124/1/3

1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az EGSZB alapvetően üdvözli az Európai Bizottság javaslatait, mivel azok kiegyensúlyozott kompromisszumot jelentenek az éghajlatsemleges mobilitáshoz, az európai gépjárműipar innovációs képességéhez és a minőségi foglalkoztatás fenntartásához kapcsolódó célok között.

1.2. Az EGSZB rendkívül nagyratörőnek tartja különösen a 2025-re előirányzott, 2021-hez képest 15 %-os köztes kibocsátáscsökkentési célt, mivel a belső égésű motorok tekintetében szükséges változtatások a műszaki megvalósíthatóság határát súrolják. Az EGSZB az Európai Bizottságtól az új járművek típusjóváhagyásainak folyamatos felügyeletét várja az előírásoknak meg nem felelő motoralkatrészek jövőbeli beszerelésének megakadályozása érdekében. A 2025-re kitűzött csökkentési célok megvalósítása különösen nehéz lesz majd a hosszabb gyártási és fejlesztési ciklussal rendelkező könnyű haszongépjárművek esetében. Az EGSZB a piacok kibocsátásmentes járművek és alacsony kibocsátású járművek, illetve hibridek irányába ható fejlődésére ennek ellenére lehetőségként tekint.

1.3. Az EGSZB örvendetesnek tartja a piacfelügyelet javulását annak köszönhetően, hogy a tényleges üzemanyag-fogyasztás mérését és ellenőrzését immár arra alapozzák, hogy a gyártók kötelesek szabványosított műszereket beszerelni az új gépjárművekbe.

1.4. Az alternatív meghajtórendszerek irányába ható szerkezeti átalakulás – a digitalizációval, az önvezetéssel és más tényezőkkel együtt – döntő változásokkal fog járni a gépjárműipari értékláncok tekintetében. Az EGSZB üdvözli az elektromobilitási értéklánc Európán belüli létrehozására irányuló európai bizottsági álláspontot („EU Battery Alliance”), ugyanakkor határozottabb fellépést szorgalmaz.

1.5. Ennek a szerkezetváltásnak a gyorsaságától függ, hogy mindez mennyire jelent fenyegetést a munkahelyekre és a foglalkoztatásra nézve. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy iparpolitikai szempontból kövesse nyomon e szerkezeti átalakulást, mivel hiányzik egy átfogó szociális és gazdasági hatásvizsgálat ezen a téren. A tömeges elbocsátásokat az EGSZB elutasítja.

1.6. Az EGSZB véleménye szerint a 2024-re előirányzott időközi értékelésben meg kellene vizsgálni, mennyiben sikerült elérni az éghajlat-, innováció- és foglalkoztatáspolitikai célokat. Ez főleg attól függ, hogyan fejlődik 2024-ig az alternatív meghajtórendszerek piaca, milyen mértékben épülnek ki a töltőpontok, és mennyiben alakítják át és készítik fel a villamosenergia-hálózatokat az érzékelhetően megnövekedett villamosenergia-szükségletre.

1.7. Az EGSZB az időközi értékelés keretében a foglalkoztatottak képesítésével, átképzésével és képzésével kapcsolatos helyzet felmérését kéri, valamint naprakész elemzést szorgalmaz a tekintetben, hogy mely területeken van szükség (további) fellépésekre ahhoz, hogy a szerkezetváltásra való tekintettel tovább lehessen fejleszteni a gépjárműiparban dolgozók készségeit és képzettségét.

1.8. Az EGSZB véleménye szerint a jelenlegi és az átdolgozott rendeletből eredő esetleges kényszerítő bírságokat az ágazat és az ágazatban dolgozók alacsony szén-dioxid-kibocsátású termékekre való áttérésének támogatására kellene fordítani. További pénzügyi eszközöket kell rendelkezésre bocsátani a foglalkoztatottak munkaerőpiachoz való hozzáférésének biztosítása érdekében.

2. **Bevezetés**

2.1. 2014 októberében az EU állam- és kormányfői ([1]) elfogadták azt a kötelező érvényű célkitűzést, amely szerint az Unió teljes gazdaságában 2030-ig legalább 40 %-kal csökkentik a kibocsátást az 1990-es szinthez képest. Ez a célkitűzés globális előrejelzéseken alapul, amelyek összhangban állnak az éghajlatváltozásra vonatkozó Párizsi Megállapodás (COP 21) ([2]) középtávú kitekintésével. Napjainkban számos ország vezet be intézkedéseket az alacsony kibocsátású közlekedés érdekében, többek között gépjárműszabványok formájában, és ezeket gyakran a levegőminőség javítására irányuló intézkedésekkel kötik össze.

2.2. Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájában ([3]) (2016. június) célul tűzték ki, hogy az 1990-es szinthez képest 2050-re legalább 60 %-kal csökkenteni kell a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, és rendületlenül haladni kell a kibocsátásmentesség elérése felé. A stratégiában egyértelművé tették, hogy fokozni kell az alacsony kibocsátású/kibocsátásmentes járművek használatát annak érdekében, hogy azok 2030-ra jelentős piaci részesedéssel rendelkezzenek, és az EU következetesen a kibocsátásmentes mobilitás hosszú távú célját kövesse.

2.3. A stratégia első lépésben egy 2017 májusában előterjesztett jogalkotási csomag ([4]) részét képezte, és azt a szintén 2017 májusában közzétett, „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közleménnyel ([5]) együtt hajtották végre.

2.3.1. A közlemény célja a közlekedésbiztonság javítása, az igazságosabb útdíjrendszerek előmozdítása, a szén-dioxid-kibocsátás, a levegőszennyezés, a forgalmi torlódások és a vállalatokra nehezedő adminisztratív terhek csökkentése, az illegális foglalkoztatás leküzdése, valamint a munkavállalók számára megfelelő körülmények és pihenőidők biztosítása.

2.3.2. A közlemény pontosan meghatározza, hogy az EU a legjobb kibocsátásmentes, összekapcsolt és automatizált mobilitási megoldásokat, berendezéseket és járműveket kívánja fejleszteni, kínálni és gyártani, valamint a legkorszerűbb infrastruktúrával kíván rendelkezni ezek támogatására. Emellett a közlemény hangsúlyozza, hogy az Uniónak világszinten vezető szerepet kell betöltenie a gépjárműiparon belüli folyamatos változások alakításában, és a már elért jelentős előrelépésekre kell építenie.

2.4. A rendeletjavaslat egy átfogóbb mobilitási csomag ([6]) része, amely keresletoldali intézkedéseket is tartalmaz a javaslatban foglalt kínálati oldali intézkedések támogatására. A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv a tiszta és energiahatékony közúti járművek piacát hivatott előmozdítani. A javasolt módosítás ([7]) biztosítja, hogy az irányelv az összes vonatkozó közbeszerzési gyakorlatra kiterjedjen, és világos, hosszú távú piaci jelzéseket adjon; emellett egyszerűsíti a rendelkezések végrehajtását és biztosítja azok hatékony alkalmazását. Ezenfelül fokozni kell a közlekedési ágazat hozzájárulását a szén-dioxid-kibocsátás és a levegőszennyezés csökkentéséhez, valamint elő kell mozdítani az ágazat versenyképességét és növekedését.

([1]) Az Európai Tanács 2014. október 24-i következtetései.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) HL C 81., 2018.3.2., 95. o. HL C 81., 2018.3.2., 181. o.; HL C 81., 2018.3.2., 188. o.; HL C 81., 2018.3.2., 195. o.
([5]) COM(2017) 283.
([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. **A rendeletjavaslat** ([8])

3.1. Az Európai Bizottság a rendeletjavaslattal az éghajlatváltozásra vonatkozó Párizsi Megállapodásban megfogalmazott célok elérésére, a fogyasztók üzemanyag-kiadásainak csökkentésére, a gépjárműipar versenyképességének megerősítésére, valamint további munkahelyek teremtésére törekszik. A javaslat szerint nem lehet visszafordulni az elsősorban alternatív meghajtórendszerek segítségével megvalósítandó dekarbonizáció felé vezető úton.

3.2. Az Európai Bizottság a 2020 és 2030 közötti időszakban a szén-dioxid-kibocsátás mintegy 170 millió tonnával való csökkenését és ezáltal a levegőminőség javulását várja a javaslattól. A bruttó hazai termék 2030-ig akár 6,8 milliárd euróval is növekedhet, és további 70 000 munkahely jöhet létre.

3.3. A fogyasztók tekintetében az Európai Bizottság 2025-re átlagosan 600 EUR, 2030-ra pedig 1 500 EUR összegű költségmegtakarítást vár az új gépkocsik vásárlásánál (a gépjárművek életciklusára vetítve). Az üzemanyagköltségeket illetően a megtakarítás uniós szinten összességében elérheti az évi 18 milliárd eurót, a 2020 és 2040 közötti időszakban összesen 380 millió tonna olaj megtakarításával.

3.4. A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló európai bizottsági javaslat fő elemei a következők:

3.4.1. A szén-dioxid-kibocsátási célértékek további 30 %-os csökkentése 2030-ig a 2021-re kitűzött – a személygépkocsik esetében 95 g/km-es, a könnyű haszongépjárművek esetében pedig 147 g/km-es – célértékek alapulvételével (NEDC tesztciklus). A végső cél mihamarabbi elérése érdekében köztes célként a szén-dioxid-kibocsátási célértékeket 15 %-kal kell csökkenteni (ez beruházási biztonságot is jelent az ágazat számára).

3.4.2. A kibocsátási értékek 2021-től a 2017. szeptember 1. óta érvényben lévő WLTP-cikluson (a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) alapulnak. A tesztciklus változásából adódóan a 2025-re és 2030-ra kitűzött célok százalékos értékben vannak megadva.

3.4.3. A javaslat alapvetően minden technológiára nyitott. Különbséget tesz ugyanakkor azon járművek között, amelyeknek nincs kibocsátása (*kibocsátásmentes járművek – ZEV*), valamint azok között, amelyek kibocsátása alacsonyabb, mint 50 g CO_2/km (alacsony kibocsátású járművek – LEV) – ezek elsősorban olyan járművek, amelyek a belső égésű motorral való meghajtás mellett elektromos meghajtással is rendelkeznek (hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek – PHEV). Mindkét járműtípus esetében 2025-re 15 %-os, 2030-ra pedig 30 %-os referenciaértéket határoztak meg. A referenciaértéket túlteljesítő gyártók a gyártóspecifikus célértékük tekintetében legfeljebb 5 g/km mértékű bónuszban részesülnek. E hányad megállapításánál az adott járművek kibocsátási teljesítményét veszik figyelembe, oly módon, hogy a kibocsátásmentes járművek többet nyomnak a latban, mint az alacsony kibocsátásúak. Maluszrendszer nincs előirányozva.

3.5. 7 g CO_2/km-ig terjedő mértékben figyelembe veszik továbbá a hivatalos tesztrutinokban nem tükröződő úgynevezett ökoinnovációkat is. E külön szabályozás felülvizsgálatát 2025-re tervezik. Az energiahatékonyabb légkondicionáló rendszerek csak 2025-től kezdve fognak ökoinnovációnak minősülni.

3.6. A gyártóspecifikus (köztes) célértékek túllépése esetén járművenként minden gramm CO_2/km után 95 EUR összegű bírság fizetendő. Az újonnan nyilvántartásba vett járművek szén-dioxid-kibocsátását az Európai Környezetvédelmi Ügynökség ellenőrzi. A rendelet hatálya nem terjed ki azokra a gyártókra, amelyeknek évente legfeljebb 1 000 új járművét veszik nyilvántartásba.

3.7. A rendeletjavaslat kiegészítéseképpen számos utalás történik további tevékenységekre, kezdeményezésekre és programozási prioritásokra. Ki kell emelni ezek közül a „Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers" [A tiszta mobilitás előmozdítása: Európa védelmet nyújt az iparnak és a munkavállalóknak] című tájékoztatót. Ebben az Európai Bizottság megemlíti, hogy 2007 és 2015 között 375 millió eurót ruháztak be az akkumulátorkutatásba – 2018 és 2020 között a Horizont 2020 programból további 200 millió eurót szánnak erre a célra. Ennek keretében különösen az akkumulátorok következő generációját kell támogatni, és 2018 elején ütemtervet kell előterjeszteni az „EU Battery Alliance" (uniós akkulumátorszövetség) számára. A cél az, hogy az akkumulátorgyártás értékláncának egésze megtelepedjen Európában ([9]).

([8]) Ez a fejezet a következő dokumentumokon alapul: COM(2017) 676 final és *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* [Javaslat 2020 utáni szén-dioxid kibocsátási célértékekre személygépkocsik és tehergépjárművek tekintetében] (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Európai Bizottság: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers [A tiszta mobilitás előmozdítása: Európa védelmet nyújt az iparnak és a munkavállalóknak]*.

4. **Általános megjegyzések**

4.1. Az EGSZB alapvetően üdvözli az Európai Bizottság javaslatait, mivel azok kiegyensúlyozott kompromisszumot jelentenek a különböző célok között. A javaslat az európai gépjárműipar innovációs képességének előmozdítása, a minőségi foglalkoztatás fenntartása és az új gyártási struktúrákra való fokozatos társadalmi átállás lehetővé tétele mellett fontos lépést jelent az éghajlatsemleges mobilitás irányába is. A szén-dioxid-kibocsátás 30 %-os csökkentésének célja megfelel a 2030-ra vonatkozó uniós éghajlatvédelmi tervben a kibocsátáskereskedelmi-rendszer által nem érintett ágazatok tekintetében meghatározott célnak.

4.2. Javaslatával az EU új fejezetet nyit a mobilitásban, amelyet a jelek szerint a lakosság is egyre inkább elfogad. A polgárok részéről éppen a dízelválság kapcsán indult el ez a fajta gondolkodásmódbeli változás. Ehhez hozzátartoznak a megváltozott közlekedési szokások is, csakúgy mint a tömegközlekedés erősödése és végső soron a holisztikus és integrált közlekedési koncepciók kidolgozásának és megvalósításának célja.

4.3. Az EGSZB rendkívül nagyratörőnek tartja a 2025-re előirányzott, 2021-hez képest 15 %-os köztes kibocsátás-csökkentési célt. Ehhez a műszaki megvalósíthatóság határát súroló változtatásokra van szükség a belső égésű motorok esetében. Különösen igaz ez a hosszabb gyártási és fejlesztési ciklussal rendelkező könnyű haszongépjárművek esetében. Ezért 2024-ben fel kellene mérni a helyzetet, és ennek alapján kellene dönteni a 2030-ra kitűzött célok megtartása, illetve esetleges módosítása mellett. A kibocsátásmentes járművek (ZEV), az alacsony kibocsátású járművek (LEV) és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek (PHEV) jelenlegi piaci elterjedtségét tekintve ez a köztes cél kihívást jelent ugyan, de nem tűnik elérhetetlennek.

4.4. Az EGSZB örvendetesnek tartja azt a kiegészítő szabályozást, amely erősíti a piacfelügyeletet annak köszönhetően, hogy a tényleges üzemanyag-fogyasztás mérését és ellenőrzését immár arra alapozzák, hogy a gyártók kötelesek szabványosított műszereket beszerelni az új gépjárművekbe. Az így nyert adatokat nemcsak a gyártók, hanem független harmadik felek számára is elérhetővé teszik értékelések céljára. Ez funkcionálisan egyenértékű lehet a tényleges üzemben történő kibocsátásméréssel, amely a tesztelési eredmények összehasonlíthatósága céljából nem alkalmazható.

4.5. Az EGSZB megjegyzi, hogy a rendeletjavaslatban választott, kipufogógázon alapuló megközelítés – valamennyi előnye ellenére – még mindig csak korlátozottan releváns. Így például a járművek, az akkumulátorok és a villamos energia előállításánál olyan szén-dioxid-kibocsátás keletkezik, amelyet a menetteljesítmény és a menettulajdonság ugyanúgy befolyásol. Az EGSZB emellett rámutat arra, hogy a járműtechnológia terén tett erőfeszítéseket aláásthatják más közlekedési módok, így például a légi forgalom várható növekedése.

4.6. Az EGSZB utal a gépjárműiparban végbemenő, az alternatív (zöld) meghajtórendszerek irányába ható szerkezeti átalakulás, a digitalizáció és a hálózatkiépítés, valamint a foglalkoztatást esetlegesen veszélyeztető önvezetés témájában készült munkáira, amelyekből új képesítések felé mutató tendenciák vezethetők le. Az EGSZB ezekben például olyan jogi és szabályozási keret létrehozását ajánlja az Európai Bizottságnak, amely a szerkezetátalakítási folyamat során lehetővé teszi a támogatási programok gyors igénybevételét ([10]). Itt elsősorban az uniós strukturális alapokra kell gondolni, amilyen például az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap (EGAA) és az Európai Szociális Alap (ESZA). Elképzelhetők az Airbus példáját követő projektek is.

4.7. Az európai gépjárműipar mintegy 2,3 millió embert foglalkoztat közvetlenül a gépjárműgyártás területén, és a teljes hozzáadott érték 8 %-át teszi ki. A rendkívül innovatív ágazat – amely az európai ipari kutatásokra irányuló finanszírozás 20 %-át tudhatja magáénak – közvetve 10 millió munkavállalónak ad munkát.

4.8. Az EU a világ egyik legnagyobb gépjárműgyártója és a legnagyobb magánberuházónak számít a kutatás-fejlesztés (K+F) területén. Az ágazat világszinten élen jár többek között a termékinnováció, a gyártóipari technológiák, a kiváló színvonalú tervezés és az alternatív hajtóműrendszerek terén is. Ennek eredményeképpen 2016-ban a világon minden negyedik személygépkocsit európai összeszerelő üzemekben gyártották, és a gépjárműipar teszi ki az európai GDP 4 %-át ([11]).

([10]) Tájékoztató jelentés, CCMI/148, 1.5. pont.
([11]) Tájékoztató jelentés, CCMI/148, 2.1. pont.

4.9. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy a gépjárműipar átalakítását szociálisan elfogadható keretek között hajtsa végre. Az alternatív meghajtórendszerek irányába ható szerkezeti átalakulás – a digitalizációval, az önvezetéssel és más tényezőkkel együtt – döntő változásokkal fog járni a gépjárműipari értékláncok tekintetében. Egyrészt az a kérdés, hogy mely alkatrészeket állítják majd elő a gyártók maguk, és melyeket szerzik be kívülről. Az elektronikus alkatrészek hozzáadott értéke egyelőre túlnyomórészt a beszállítók üzletét képezi, az akkumulátorcellák esetében még az ázsiai gyártók vannak túlsúlyban. Az EGSZB ezért üdvözli az Európai Bizottság álláspontját, mely szerint Európába elektromobilitási értékláncot kell telepíteni („EU Battery Alliance", 3.7. pont). Jelenleg még nyitott kérdés, hogy technológiailag miként fog kinézni az akkumulátorcellák következő generációja, és hogyan fog alakulni idővel az ár-érték arány. Ezzel kapcsolatban az EGSZB azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy folyamatosan kísérje figyelemmel a fejleményeket.

4.9.1. A klasszikus, belső égésű motorral történő meghajtásról az alternatív hajtóműrendszerekre való tervezett áttérés strukturális töréssel jár együtt. A hagyományos termékek helyébe jelentős változtatásokon átmenő vagy új termékeknek kell lépniük. Ez a tisztán elektromos járművek mellett többek között a belső égésű motort, a sebességváltó rendszert és a kipufogórendszereket érinti. Ehhez jön hozzá az elektromotor és az akkumulátor, beleértve az akkumulátorcellák előállítását. Az egyes alkatrészek azonban nagyon különböző mértékben járulnak hozzá a gépjárműipari hozzáadott értékhez, ami kihat a foglalkoztatásra és a képesítési követelményekre.

4.9.2. A FEV az egyik tanulmányában ([12]) megállapítja, hogy az akkumulátorral működő elektromos autók – középkategóriás járművekként – mintegy 16 500 EUR összegű gyártási költséggel járnak. Az alapvető alkatrészek közé az elektromos motor (800 EUR), a teljesítményelektronika (1 400 EUR) és az akkumulátor (6 600 EUR) tartozik. Csak az akkumulátort tekintve – amely a költségek 40 %-át teszi ki – 70 % esik a cellagyártásra. Az elektromos járművek egyértelműen kevésbé összetettek, és a gyártásukhoz nagymértékben más képzettségű munkavállalókra van szükség: elektrotechnika/elektronika, elektrokémia, bevonattechnika, hőgazdálkodás, vezérlés- és szabályozástechnika a mérnöki ágazatban, nagyfeszültségű technológia kezelése, elektromos hatásmechanizmusok, valamint az anyagok magatartása az összeszerelés és javítás szintjén.

4.9.3. Bár az Európai Bizottság a foglalkoztatásra gyakorolt pozitív hatásokból indul ki, a javaslat nem mentes a kockázatoktól. Egy új keletű tanulmányban ([13]) a Frauenhofer IAO a foglalkoztatásra gyakorolt mennyiségi hatásokat egy olyan forgatókönyv keretében vizsgálja, amely 2030-ig az elektromos járművek 25 %-os arányát és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek (PHEV) 15 %-os arányát feltételezi, így nagyjából megfelel az Európai Bizottság javaslatának. Az első eredmények azt mutatják, hogy a technológiaváltás során legkedvezőbb esetben is az erőátviteli rendszerhez kapcsolódó munkahelyek mintegy 10–12 %-a szűnik majd meg. Ez csak Németországban 25 000–30 000 munkahelyet jelentene. Minél kisebb a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek aránya a technológiaváltás során, annál erősebb lesz ez a negatív hatás (5 %-os PHEV-aránynál a visszaesés 15–18 %-os). Ugyanez lenne a helyzet a dízel-technológiából való gyorsított kiszállás esetén, amely különösen az alkatrészek bonyolultabb szerkezete miatt 30–40 %-kal nagyobb hatást gyakorol a foglalkoztatásra, mint az Otto-motorok alkatrészei. Ezzel párhuzamosan további foglalkoztatási kockázatok is kialakulnak, amelyek a digitalizáció következményeire és a termelés nagy globális régiókra való fokozott összpontosítására vezethetők vissza.

4.9.4. Általánosan azzal számolhatunk, hogy a szóban forgó negatív hatások időben és térben aszimmetrikusan lépnek majd fel. A végső gyártók és a nagy beszállítók jobb helyzetben vannak ahhoz, hogy ezeket a hatásokat innovációk és új üzleti modellek révén ellensúlyozzák, mint a kisméretű, nagy mértékben szakosodott alkatrészszállítók. Ráadásul az új technológiákhoz és szolgáltatásokhoz kapcsolódó munkahelyek inkább a városi agglomerációkra összpontosulnak majd, és kevésbé a külső régiókra. Ezt figyelembe kell venni a megfelelő keretprogramok kialakításánál.

4.9.5. Ennek a szerkezetváltásnak a gyorsaságától függ, hogy mindez mennyire jelent fenyegetést a munkahelyekre és a foglalkoztatásra nézve. Az EGSZB ezért üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, amely már most beruházási biztonságot nyújt az ágazat számára, és lehetővé teszi, hogy már most meg lehessen kezdeni a szerkezetváltás beindítását és előkészítését. Az EGSZB a munkavállalókat érintő kedvezőtlen hatások elkerülése érdekében arra kéri az Európai Bizottságot, hogy iparpolitikai szempontból kövesse nyomon e szerkezeti átalakulást. A háromoldalú és kétoldalú párbeszédek ennek során kulcsfontosságú jelentőséggel bírnak.

([12]) A Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) 2016. december 16-i száma (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren/energiatechnikára és belső égésű motorokra szakosodott kutatóvállalat).

([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 – Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung [Az elektromos járművek terjedésének hatása a foglalkoztatásra], Stuttgart (előzetes eredmények).

4.9.6. Az EGSZB megállapítja, hogy az első lépések, még ha szerény mértékben is, de megtörténtek azáltal, hogy egyes gyártók bejelentették, milyen további elektromos járműmodelleket terveznek 2025-ig, és azok mekkora hányadát tennék ki az újonnan nyilvántartásba vett járműflottáknak.

4.10. A közlekedési ágazat tartós és regionálisan kiegyensúlyozott dekarbonizációjának támogatása érdekében az Európai Bizottság 800 millió eurót tervez rendelkezésre bocsátani az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében interoperábilis töltőállomások bevezetéséhez. Ez jelentős további állami és magánberuházásokat indíthat el (az Unióban jelenleg 200 000 töltőpont működik, miközben 800 000-re van szükség). További 200 millió EUR fog rendelkezésre állni egy következő generációs akkumulátorok fejlesztését célzó köz-magán társulás létrehozásához. Végezetül az Európai Bizottság ösztönözni kívánja az alternatív meghajtórendszerek bevezetését oly módon, hogy célkitűzéseket határoz meg az állami hatóságok számára annak érdekében, hogy azok a közbeszerzéseknél az eddigieknél nagyobb mértékben vegyék figyelembe a kibocsátásmentes/alacsony kibocsátású járműveket.

4.11. Az EGSZB véleménye szerint a jelenlegi és az átdolgozott rendeletből eredő esetleges kényszerítő bírságokat az ágazat és az ágazatban dolgozók alacsony szén-dioxid-kibocsátású termékekre való áttérésének támogatására kellene fordítani. Jelenleg a gépjárműgyártóknak csupán egy kis hányada halad jó úton a 2021-es kibocsátáscsökkentési célok elérése felé.

4.12. Miközben az olajimporttól való függőség csökkenése üdvözlendő, új függőségek jöhetnek létre, ideértve a nyersanyagokhoz való hozzáférést (távoli területekről származó lítium, kobalt és nikkel). Az EGSZB elvárja emellett, hogy a megfelelő villamosenergia-ellátást megújuló energiaforrásokból fedezzék.

4.13. *A rendelet időközi értékelése*

4.13.1. Az Európai Bizottság 2024-ben el fogja végezni a rendelet időközi értékelését, hogy megvizsgálja, eredményes-e a kijelölt út.

4.13.2. Mivel a belső égésű motorról az alternatív meghajtórendszerekre való átálláshoz kapcsolódó szerkezetváltást illetően egyelőre nem lehet mennyiségi becslésekbe bocsátkozni, mindenekelőtt azt kellene szem előtt tartani, hogyan alakul az alternatív meghajtórendszerek piaca 2024-ig, milyen mértékben épülnek ki a (korlátozó feltételt jelentő) töltőpontok, és mennyiben alakítják át és készítik fel a villamosenergia-hálózatokat az észlelhető további villamosenergia-szükségletre.

4.13.3. Ettől az időközi értékeléstől az EGSZB információkat vár arra vonatkozóan, hogy mit sikerült elérni a munkavállalók képesítése, átképzése és képzése tekintetében. Mely területeken van szükség (további) fellépésekre ahhoz, hogy a szerkezetváltásra való tekintettel tovább lehessen fejleszteni a gépjárműiparban dolgozók készségeit és képzettségét? Mennyiben eredményesek az elgondolt intézkedések (lásd: Automotive Skills Council – Gépjárműipari Szakképzési Tanács) a képzettséget érintő változások megvalósítása tekintetében? Ebben az összefüggésben az EGSZB úgy gondolja, hogy az iparpolitikai, háromoldalú párbeszéd további előmozdítása elsősorban az ágazat szakszervezeteinek a felelőssége. Ezen túlmenően rendelkezésre kell bocsátani azokat a szükséges forrásokat, amelyek továbbra is lehetővé teszik a foglalkoztatottak számára, hogy a munkaerőpiacon maradhassanak.

Kelt Brüsszelben, 2018. február 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS