Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju samazināšanai un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007"

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

(2018/C 227/07)

Ziņotājs: **Dirk BERGRATH**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 5.2.2018. Padome, 9.2.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. panta 1. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	24.1.2018.
Pieņemts plenārsesijā	14.2.2018.
Plenārsesija Nr.	532
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	124/1/3

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. EESK kopumā atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumus kā kompromisu, kas līdzsvaro klimatam nekaitīgu mobilitāti, Eiropas autobūves nozares inovācijas spēju un kvalitatīvas, augstvērtīgas nodarbinātības saglabāšanu.

1.2. EESK uzskata, ka it īpaši starpposma mērķis līdz 2025. gadam samazināt emisijas par 15 % salīdzinājumā ar 2021. gadu ir ļoti vērienīgs, jo veicamas iekšdedzes dzinēju izmaiņas, kuru dēļ būs jāizmanto visprogresīvākās tehnoloģijas. EESK pauž cerību, ka Komisija pastāvīgi pārraudzīs jaunu transportlīdzekļu tipu apstiprināšanu, lai turpmāk novērstu neatļautu komponentu iebūvēšanu dzinējos. Īpaši grūti būs sasniegt līdz 2025. gadam izvirzītos emisiju samazināšanas mērķus, kas attiecas uz vieglajiem kravas automobiļiem, kuriem ir ilgāki ražošanas un izstrādes cikli. Neraugoties uz to, EESK uzskata, ka bezemisijas transportlīdzekļu un mazemisijas transportlīdzekļu jeb hibrīdautomobiļu tirgus attīstība paver iespējas.

1.3. EESK atzinīgi vērtē tirgus uzraudzības uzlabojumus, ko paredzēts panākt ar faktiskā degvielas patēriņa mērīšanu un pārraudzību, ņemot vērā ražotāju pienākumu jaunajos transportlīdzekļos iebūvēt standartizētas ierīces.

1.4. Strukturāla pāreja uz alternatīviem piedziņas veidiem, kā arī digitalizācija, transportlīdzekļu autonoma vadīšana un citi līdzekļi radīs ļoti būtiskas pārmaiņas autobūves vērtību radīšanas ķēdē. EESK atzinīgi vērtē Komisijas nostāju, ka elektromobiļu būves vērtību radīšanas ķēdei jāatrodas Eiropā (*ES Battery Alliance*), tomēr uzskata, ka būtu jārīkojas enerģiskāk.

1.5. No šīs strukturālās pārejas ātruma ir atkarīgs tas, cik apdraudētas būs darbvietas un nodarbinātība. EESK aicina Komisiju šo strukturālo pāreju papildināt ar rūpniecības politikas pasākumiem, jo nav veikts pilnīgs sociālo un ekonomisko seku novērtējums. EESK iebilst pret kolektīvu atlaišanu.

1.6. EESK uzskata, ka starpposma novērtējumā, kas paredzēts 2024. gadā, būtu jāanalizē, cik lielā mērā ir sasniegti klimata aizsardzības, inovācijas un nodarbinātības politikas mērķi. To sasniegšanu ievērojami ietekmēs tas, cik lielā mērā 2024. gadā būs attīstījies alternatīvo piedziņas veidu tirgus, cik daudz uzlādes staciju ierīkotas un cik lielā mērā ir pārbūvēti un aprīkoti elektroenerģijas tīkli atbilstīgi prognozētajam papildu elektroenerģijas pieprasījumam.

1.7. EESK aicina pirms starpposma novērtējuma sagatavot pārskatu par pašreizējo stāvokli darba ņēmēju kvalifikācijas, pārkvalifikācijas un apmācības jomā, kā arī jaunāko analīzi par to, kurās jomās ir vajadzīga (papildu) rīcība, lai turpinātu pilnveidot autobūves nozarē nodarbināto prasmes un kvalifikāciju atbilstīgi strukturālās pārejas vajadzībām.

1.8. EESK uzskata, ka iespējamie soda maksājumi, kas paredzēti gan spēkā esošajā regulā, gan tās pārstrādātajā redakcijā, būtu jāizmanto, lai atbalstītu nozari un tajā nodarbinātos pārejas posmā uz mazoglekļa ražojumiem. Būtu jāpiešķir papildu finanšu līdzekļi, lai nodrošinātu darba ņēmējiem iespējas piekļūt darba tirgum.

2. **Ievads**

2.1. ES valstu un valdību vadītāji 2014. gada oktobrī ([1]) izvirzīja saistošu mērķi līdz 2030. gadam visā ES ekonomikā kopumā samazināt emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Šā mērķrādītāja pamatā ir globālas prognozes, kas atbilst Parīzes nolīguma par klimata pārmaiņām (*COP 21*) ([2]) vidējā termiņa perspektīvai. Daudzas valstis patlaban īsteno pasākumus mazemisiju transporta jomā, cita starpā nosakot transportlīdzekļu standartus un bieži saistot tos arī ar gaisa kvalitātes uzlabošanas pasākumiem.

2.2. Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā ([3]), kas publicēta 2016. gada jūnijā, ir izvirzīts mērķis – 2050. gadā transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenim jābūt vismaz par 60 % zemākam nekā 1990. gadā un ir jāiezīmē skaidra virzība uz emisiju pilnīgu izskaušanu. Minētajā stratēģijā bija skaidri noteikts, ka būtu jāpaplašina mazemisijas/bezemisijas transportlīdzekļu izmantošana, lai līdz 2030. gadam sasniegtu nozīmīgu tirgus daļu un sāktu konsekventu ES ilgtermiņa virzību uz bezemisijas mobilitāti.-

2.3. Minētā stratēģija bija 2017. gada maijā iesniegtā tiesību aktu kopuma ([4]) pirmais posms un tika īstenota vienlaikus ar paziņojumu "Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem" ([5]), kas arī tika publicēts 2017. gada maijā.

2.3.1. Ar minēto paziņojumu paredzēts uzlabot satiksmes drošību, sekmēt taisnīgāku ceļa nodevu iekasēšanu, samazināt CO_2 emisijas, gaisa piesārņojumu, satiksmes sastrēgumus un administratīvo slogu uzņēmumiem, izskaust nelikumīgu nodarbinātību, kā arī darba ņēmējiem nodrošināt atbilstošus apstākļus un atpūtas laiku.

2.3.2. Minētajā paziņojumā tiek precizēts, ka ES vēlas izstrādāt, piedāvāt un ražot labākos mazemisijas, savienotas un automatizētas mobilitātes risinājumus, aprīkojumu un transportlīdzekļus un izveidot pašu modernāko atbalsta infrastruktūru. Paziņojumā turklāt tiek uzsvērts, ka Eiropas Savienībai, veicot pastāvīgas pārmaiņas autobūves nozarē, jāuzņemas vadošā loma pasaules mērogā un jābalstās uz jau gūtajiem lielajiem panākumiem.

2.4. Regulas priekšlikums ir daļa no visaptveroša ES tiesību aktu kopuma ([6]), kas attiecas uz mobilitāti un kas ietver arī pieprasījumu saistītus pasākumus, ar kuriem atbalsta šajā priekšlikumā paredzētos pasākumus piedāvājuma jomā. Ar Direktīvu 2009/33/ES par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu paredzēts veicināt "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu tirgus attīstību. Ar ierosināto grozījumu ([7]) tiek nodrošināts, ka direktīva aptver visas attiecīgās publiskā iepirkuma procedūras un sniedz skaidru ilgtermiņa vēstījumu tirgiem. Tiek arī vienkāršota tās noteikumu piemērošana un nodrošināta to efektīva izmantošana. Turklāt paredzēts palielināt transporta nozares ieguldījumu CO_2 un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanā, kā arī veicināt nozares konkurētspējas uzlabošanu un izaugsmi.

([1]) Eiropadomes 2014. gada 24. oktobra sanāksmes secinājumi.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) OV C 81, 2.3.2018., 95. lpp.; OV C 81, 2.3.2018., 181. lpp.; OV C 81, 2.3.2018., 188. lpp.; OV C 81, 2.3.2018., 195. lpp.
([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. **Regulas priekšlikums** ([8])

3.1. Komisija ar regulas priekšlikumu vēlas sasniegt Parīzes klimata nolīgumā formulētos mērķus, samazināt degvielas izmaksas patērētājiem, stiprināt autobūves nozares konkurētspēju un veicināt papildu darbvietu radīšanu. Virzība uz dekarbonizāciju, cita starpā izmantojot alternatīvus piedziņas veidus, tiek raksturota kā neatgriezeniska.

3.2. Komisija, izvirzot priekšlikumu, pauž cerību, ka no 2020. līdz 2030. gadam CO_2 izmešu daudzums samazināsies par apmēram 170 miljoniem tonnu, tādējādi paaugstinot arī gaisa kvalitāti. Paredzēts, ka līdz 2030. gadam bruto iekšzemes kopprodukts palielināsies par ne vairāk kā 6,8 miljardiem euro un ka tiks izveidoti 70 000 jaunu darbvietu.

3.3. Komisija pauž cerību, ka, iegādājoties jaunu automobili, vidējās izmaksas patērētājiem samazināsies par 600 euro 2025. gadā un attiecīgi par 1 500 euro 2030. gadā (vērtējot visā transportlīdzekļa dzīves ciklā). Savienībā kopumā degvielas izmaksu ietaupījumiem no 2020. līdz 2040. gadam jāsasniedz 18 miljardi euro gadā, un laikposmā no 2020. līdz 2040. gadam kopumā tie būs 380 miljoni tonnu naftas.

3.4. Turpmāk minēti galvenie elementi Komisijas priekšlikumā par vieglo automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO_2 emisiju samazināšanu.

3.4.1. CO_2 mērķrādītāju turpmāka samazināšana par 30 % līdz 2030. gadam, ņemot vērā 2021. gada mērķrādītājus: 95 g/km vieglajiem automobiļiem un 147 g/km vieglajiem kravas automobiļiem līdz 2021. gadam (Eiropas Jaunais braukšanas cikls – testa cikls). Sasniedzot starpposma mērķi, CO_2 mērķrādītāji jāsamazina par 15 %, lai kopējo mērķi sasniegtu cik vien iespējams ātri (nozarei tas nozīmē arī ieguldījumu drošību).

3.4.2. No 2021. gada emisijas vērtības tiks noteiktas, pamatojoties uz *WLTP* (*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) ciklu, kas ir spēkā kopš 2017. gada 1. septembra. Saistībā ar testēšanas cikla maiņu 2025. un 2030. gada mērķrādītāji ir izteikti procentos.

3.4.3. Minētais pasākums kopumā ir tehnoloģiski neitrāls. Transportlīdzekļi tiek klasificēti, grupējot transportlīdzekļus tādos, kas nerada emisijas (bezemisijas transportlīdzekļi –*zero-emission vehicles* – *ZEV*), un tādos, kuri rada mazāk par 50 g CO_2/km (mazemisijas transportlīdzekļi – *low-emission vehicles* – *LEV*) – tie galvenokārt ir transportlīdzekļi, kam līdztekus iekšdedzes dzinēja piedziņai ir elektriskā piedziņa (uzlādējami hibrīdautomobiļi – *PHEV*). Abu veidu transportlīdzekļiem ir noteikts etalonrādītājs – 15 % līdz 2025. gadam un 30 % līdz 2030. gadam. Ražotāji, kas šo etalonrādītāju pārsniegs, saņems savam ražotāja mērķrādītājam atbilstīgu bonusu, kas nepārsniegs 5 g/km. Nosakot šo īpatsvaru, tiks ņemtas vērā attiecīgo transportlīdzekļu emisijas, turklāt bezemisijas transportlīdzekļi tiks vērtēti augstāk nekā mazemisijas transportlīdzekļi. *Malus* regulējums nav paredzēts.

3.5. Turklāt tiks ņemta vērā tā dēvētā ekoinovācija līdz 7 g CO_2/km, kas netiek atspoguļota oficiālajos testa braucienos. Šo īpašo regulējumu paredzēts pārskatīt 2025. gadā. No 2025. gada energoefektīvāki gaisa kondicionētāji tiks uzskatīti par ekoinovāciju.

3.6. Pārsniedzot ražotāja (starpposma) mērķrādītājus, paredzēts naudas sods 95 euro uz g CO_2/km un transportlīdzekli. Jauno reģistrēto transportlīdzekļu radīto CO_2 emisiju uzraudzību veiks Eiropas Vides aģentūra. Uz ražotājiem, kuriem gadā ir līdz 1 000 jaunreģistrētu automobiļu, regula neattiecas.

3.7. Papildus regulas projektam tiek minētas daudzas papildu darbības, iniciatīvas un programmu prioritātes. Šajā saistībā īpaši jāmin faktu lapa *Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers*. Tajā Komisija norāda, ka laikposmā no 2007. līdz 2015. gadam akumulatoru pētniecībā ir ieguldīti 375 miljoni euro, bet 2018.–2020. gadā vēl 200 miljonus euro paredzēts atvēlēt no pamatprogrammas "Apvārsnis 2020". Šajā laikposmā paredzēts īpaši atbalstīt jaunākās paaudzes akumulatoru izstrādi, un 2018. gada sākumā ir jāiesniedz ceļvedis *EU Battery Alliance* izveidei. Mērķis ir visu akumulatoru ražošanas vērtību radīšanas ķēdi izvietot Eiropā ([9]).

([8]) Šā punkta pamatā ir šādi dokumenti: COM(2017) 676 final un *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Eiropas Komisija: *Driving Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers*.

4. **Vispārīgas piezīmes**

4.1. EESK kopumā atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumus kā kompromisu, kas līdzsvaro dažādus mērķus. Priekšlikums ir svarīgs solis virzībā uz klimatam nekaitīgu mobilitāti, vienlaikus veicinot Eiropas autobūves nozares inovācijas spēju uzlabošanu, saglabājot kvalitatīvu, augstvērtīgu nodarbinātību un nodrošinot iespēju pakāpeniskai sociālai pārejai uz jaunām ražošanas struktūrām. Mērķis par 30 % samazināt CO_2 emisijas atbilst mērķim, kas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas neaptvertajam sektoram izvirzīts ES klimata aizsardzības plānā 2030. gadam.

4.2. Ar šo priekšlikumu ES sāk jaunu posmu mobilitātes jomā, un šķiet, ka iedzīvotāji arvien vairāk atbalsta šādu rīcību. Šo iedzīvotāju domāšanas veida maiņu ir ietekmējis arī ar dīzeļdegvielu saistītais skandāls. Vērojama ir arī mobilitātes paradumu maiņa, pasažieru sabiedrisko pārvadājumu uzlabošanās un visbeidzot – izvirzīts mērķis izstrādāt un īstenot vienotas un integrētas transporta koncepcijas.

4.3. EESK uzskata, ka 2025. gadam izvirzītais starpposma mērķis samazināt emisijas par 15 %, salīdzinot ar 2021. gadu, ir ļoti vērienīgs. Lai to sasniegtu, ir jāveic iekšdedzes dzinēju izmaiņas, kuru dēļ būs jāievieš visprogresīvākās tehnoloģijas. Jo īpaši tas attiecas uz vieglajiem kravas automobiļiem, kam ir garāki ražošanas un izstrādes cikli. Tādēļ 2024. gadā būtu jāveic izvērtējums, un, balstoties uz to, būtu jālemj, vai līdz 2030. gadam izvirzītos mērķus var saglabāt jeb ir jāizvirza jauni mērķi. Ja turpināsies bezemisijas transportlīdzekļu, mazemisijas transportlīdzekļu un uzlādējamo hibrīdautomobiļu tirgus pašreizējā attīstība, starpmērķa sasniegšana būs grūts, bet paveicams uzdevums.

4.4. EESK atzinīgi vērtē papildu noteikumu, kas paredz pastiprināt tirgus uzraudzību un to panākt ar faktiskā degvielas patēriņa mērīšanu un pārraudzību, ņemot vērā ražotāju pienākumu jaunajos transportlīdzekļos iebūvēt standartizētas ierīces. Šie savāktie dati būs pieejami ne vien ražotājiem, bet arī neatkarīgām trešām personām, lai varētu veikt novērtēšanu. Tas varētu būt funkcionāls ekvivalents reālos braukšanas apstākļos veiktiem emisijas mērījumiem, ko ar testa rezultātu salīdzināmību saistītu iemeslu dēļ nevar īstenot.

4.5. EESK atzīmē, ka, neraugoties uz visām priekšrocībām, regulas projektā izvēlētās "izplūdes gāzu" metodes vērtība joprojām ir ierobežota. Piemēram, CO_2 emisijas rodas, ražojot transportlīdzekļus, akumulatorus un elektroenerģiju, taču tās ietekmē arī nobraukums un braukšanas stils. EESK arī norāda, ka citi transporta veidi, piemēram, prognozētais gaisa pārvadājumu skaita pieaugums, varētu negatīvi ietekmēt centienus transportlīdzekļu tehnoloģiju jomā.

4.6. EESK norāda uz savu veikumu saistībā ar tādiem tematiem kā autobūves nozares strukturālā pāreja uz alternatīviem (videi nekaitīgiem) piedziņas veidiem, digitalizācija un tīklu veidošana, kā arī transportlīdzekļu autonoma vadīšana, kas var apdraudēt nodarbinātību, un uz to, ka šīs norises ļauj spriest par jaunām tendencēm kvalifikācijas jomā. Viens no EESK ieteikumiem bija, ka Eiropas Komisijai būtu jāveido tāda tiesiskā un normatīvā sistēma, kas ļauj pārstrukturēšanas procesā bez kavēšanās izmantot atbalsta programmas ([10]). Šeit runa ir galvenokārt par ES struktūrfondiem, piemēram, Globalizācijas pielāgošanas fondu un Eiropas Sociālo fondu (ESF). Varētu īstenot arī projektus, kas līdzīgi *Airbus* projektam.

4.7. Eiropas autobūves nozarē tiešajā transportlīdzekļu ražošanā ir nodarbināti apmēram 2,3 miljoni darba ņēmēju, un šīs nozares īpatsvars visā vērtību radīšanas procesā ir 8 %. Šajā nozarē, kas rada ļoti daudz jauninājumu, netieši nodarbināti ir 10 miljoni darba ņēmēju, un tā finansē 20 % Eiropā veikto rūpniecisko pētījumu.

4.8. ES ir viena no pasaules lielākajām mehānisko transportlīdzekļu ražotājām un ir lielākais privātais ieguldītājs pētniecībā un izstrādē. Nozare ir arī pasaules līdere ražojumu inovācijas, ražošanas tehnoloģiju, kvalitatīvi augstvērtīga dizaina un alternatīvo dzinēju jomā. Tādēļ 2016. gadā katrs ceturtais vieglais automobilis pasaulē tapa kādā no Eiropas montāžas rūpnīcām, un autobūves nozare nodrošina 4 % no Eiropas IKP ([11]).

([10]) Informatīvs ziņojums, CCMI/148, 1.5. punkts.
([11]) Informatīvs ziņojums, CCMI/148, 2.1. punkts.

4.9. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kurā pausta vēlme nodrošināt, ka autobūves nozares pārveide notiek sociāli pieņemamā veidā. Strukturāla pāreja uz alternatīviem piedziņas veidiem, kā arī digitalizācija, transportlīdzekļu autonoma vadīšana un citi līdzekļi radīs ļoti būtiskas pārmaiņas autobūves vērtību radīšanas ķēdē. Pirmkārt, tādēļ rodas jautājums, kuras sastāvdaļas ražotāji ražos paši un kuras iepirks. Līdz šim elektrisko sastāvdaļu vērtību pārsvarā radīja piegādātāji, savukārt akumulatoru elementu ražošanas jomā dominējošo stāvokli joprojām ieņem Āzijas ražotāji. Tādēļ EESK atzinīgi vērtē Komisijas nostāju, ka elektromobiļu būves vērtību radīšanas ķēdei jāatrodas Eiropā (sk. dokumenta *EU Battery Alliance* 3.7. punktu). Pašlaik vēl nav skaidrs, kādiem tehniskā ziņā jābūt jaunās paaudzes akumulatoru elementiem un kā laika gaitā attīstīsies cenas un veiktspējas attiecība. Šajā saistībā EESK iesaka Komisijai pastāvīgi novērot attīstības procesu.

4.9.1. Vēlamā pāreja no tradicionālās iekšdedzes dzinēja nodrošinātās piedziņas uz alternatīviem piedziņas veidiem būs saistīta ar strukturālām pārmaiņām. Tradicionālie ražojumi ir jāaizstāj ar pārveidotiem vai jauniem ražojumiem. Runājot par elektriskajiem transportlīdzekļiem, ir jāmin iekšdedzes dzinējs, visa pārnesumu sistēma, izpūtēji un citi elementi. Jāpiemin arī elektromotors un akumulators, kā arī akumulatoru elementu izgatavošana. Tomēr attiecīgajiem elementiem ir ļoti atšķirīgs devums transportlīdzekļu būves vērtību radīšanas procesā un tādēļ arī atšķirīga ietekme uz nodarbinātību un kvalifikācijas prasībām.

4.9.2. Kādā pētījumā *FEV* ([12]) secinājusi, ka ar akumulatoriem darbinātu elektromobiļu, kas konstruēti kā vidējās klases transportlīdzekļi, ražošanas izmaksas ir aptuveni 16 500 euro. To būtiskie elementi ir elektromotori (800 euro), energoelektronika (1 400 euro) un akumulators (6 600 euro). Tikai akumulatoriem vien, kas veido 40 % no ražošanas izmaksām, 70 % izmaksu rada elementu ražošana. Elektriskie transportlīdzekļi ir daudz vienkāršāki, un darba ņēmējiem, kas piedalās to lielapjoma ražošanā, jābūt kvalificētiem citās jomās: elektrotehnika/elektronika, elektroķīmija, pārklājuma veidošanas tehnika, enerģijas plūsmu vadība, vadības un regulēšanas tehnikas inženierija, augstsprieguma tehnoloģiju un elektroenerģijas darbības principu pārzināšana, kā arī materiālu īpašības un citas prasmes montāžas un remonta jomā.

4.9.3. Kaut arī Komisija uzskata, ka ietekme uz nodarbinātību būs pozitīva, draudi tomēr ir iespējami. Nesen veiktā pētījumā ([13]) *Fraunhofer IAO* (*Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation*) analizē kvantitatīvo ietekmi uz nodarbinātību, pieņemot, ka 2030. gadā elektrotransportlīdzekļu īpatsvars būs 25 % un uzlādējamo hibrīdautomobiļu īpatsvars būs 15 % (tas aptuveni atbilst Komisijas priekšlikumam). Pirmie rezultāti liecina, ka līdz 2030. gadam piedziņas mehānismu ražošanā saistībā ar tehnoloģijas maiņu labākajā gadījumā tiks likvidēti 10–12 % darbvietu. Vācija vien tie būtu 25 000 līdz 30 000 darbvietu. Turklāt, jo mazāks būs uzlādējamo hibrīdautomobiļu īpatsvars, jo lielāka būs šī negatīvā ietekme (ja uzlādējamo hibrīdautomobiļu īpatsvars būs 5 %, likvidēto darbvietu skaits sasniegs 15–18 %). Līdzīga ietekme būtu vērojama, ja ātrāk notiks atteikšanās no dīzeļtehnoloģijas, kuras lielākās sarežģītības dēļ tieši piegādāto detaļu ražošanā tiek nodarbināti par 30–40 % vairāk darba ņēmēju nekā Otto vārdā nosauktā tradicionālā iekšdedzes dzinēja detaļu ražošanā. Turklāt nodarbinātību vienlaikus apdraud digitalizācijas ietekme un arvien izteiktākā ražošanas koncentrācija lielos pasaules reģionos.

4.9.4. Kopumā paredzams, ka šī negatīvā ietekme gan laika, gan teritorijas ziņā izpaudīsies asimetriski. Ar jauninājumiem un jauniem uzņēmējdarbības modeļiem gala ražotāji un lielie piegādātāji šo ietekmi spēs labāk pārvarēt nekā mazi ļoti specializētu detaļu piegādātāji. Turklāt ar jaunām tehnoloģijām un pakalpojumiem saistītas darbvietas biežāk tiks radītas lielpilsētās un retāk – nomaļos reģionos. Tas jāņem vērā, izstrādājot attiecīgas pamatprogrammas.

4.9.5. No šo strukturālo pārmaiņu ātruma ir atkarīgs tas, cik apdraudētas būs darbvietas un nodarbinātība. EESK tāpēc atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kas jau pašlaik nozarei rada ieguldījumu drošību un nodrošina iespēju jau tagad sākt un sagatavot šīs strukturālās pārmaiņas. EESK aicina Komisiju šīs strukturālās pārmaiņas papildināt ar rūpniecības politikas pasākumiem, lai novērstu nodarbināto skaita samazināšanu. Šajos centienos būtiska nozīme ir trīspusējam un divpusējam dialogam.

([12]) *Frankfurter Allgemeine Zeitung/FAZ*, 16.12.2016. (*FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren* (Enerģētikas un iekšdedzes dzinēju pētniecības sabiedrība)).

([13]) *Fraunhofer IAO*, 2017. gads: *ELAB 2.0 – Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierug auf die Beschäftigung*, Štutgarte (provizoriski rezultāti).

4.9.6. EESK secina, ka pirmos – lai gan nelielos – soļus jau ir spēruši daži ražotāji, paziņojot par papildu elektrisko transportlīdzekļu modeļu izgatavošanu līdz 2025. gadam un par to, kāds būs šo transportlīdzekļu īpatsvars jaunreģistrēto transportlīdzekļu parkā.

4.10. Lai atbalstītu ilgstošu un reģionāli līdzsvarotu transporta nozares dekarbonizāciju, Komisija, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, plāno piešķirt 800 miljonus euro sadarbspējīgu uzlādes staciju ierīkošanai. Šai iecerei būtu ievērojami jāveicina publiskie un privātie ieguldījumi (patlaban Eiropas Savienībā darbojas 200 000 uzlādes punktu, lai gan ir vajadzīgi 800 000). Vēl 200 miljoni euro ir paredzēti, lai izveidotu publisko un privāto partnerību nākamās paaudzes akumulatoru izstrādes jomā. Vēl tikai jāpiebilst, ka Komisija grib veicināt alternatīvu piedziņas veidu ieviešanu, nosakot mērķrādītājus publiskajām iestādēm, lai publiskajos iepirkumos lielāka uzmanība nekā līdz šim tiktu pievērsta bezemisijas vai mazemisijas transportlīdzekļiem.

4.11. EESK uzskata, ka iespējamie soda maksājumi, kas paredzēti gan spēkā esošajā regulā, gan tās pārstrādātajā redakcijā, būtu jāizmanto, lai atbalstītu nozari un tajā nodarbinātos pārejas posmā uz mazoglekļa ražojumiem. Patlaban tikai neliels skaits automobiļu ražotāju sekmīgi virzās uz 2021. gada emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanu.

4.12. Lai gan atzinīgi vērtējams tas, ka samazinās atkarība no naftas importa, varētu rasties jauni atkarības veidi, piemēram, piekļuve izejvielām (litijs, kobalts un niķelis no nomaļiem apgabaliem). EESK arī pauž cerību, ka tiks nodrošināta pietiekama elektroenerģijas piegāde no atjaunīgiem enerģijas avotiem.

4.13. *Regulas starpposma novērtējums*

4.13.1. Komisija 2024. gadā veiks regulas starpposma novērtējumu, lai pārbaudītu, vai sāktā virzība ir efektīva.

4.13.2. Tā kā strukturālo pāreju no iekšdedzes dzinējiem uz alternatīviem piedziņas veidiem patlaban nav iespējams kvantitatīvi novērtēt, pirmkārt, būtu jāraugās, kā alternatīvo piedziņas veidu tirgus būs attīstījies līdz 2024. gadam, cik daudz uzlādes staciju ierīkotas (ierobežojošs apstāklis) un cik lielā mērā ir pārbūvēti un aprīkoti elektroenerģijas tīkli atbilstīgi apzinātajam papildu elektroenerģijas pieprasījumam.

4.13.3. EESK pauž cerību, ka starpposma novērtējumā tiks sniegta informācija par to, kas paveikts darba ņēmēju kvalifikācijas, pārkvalifikācijas un apmācības jomā. Kurās jomās ir vajadzīga saturiska (papildu) rīcība, lai turpinātu pilnveidot autobūves nozares darba ņēmēju prasmes un kvalifikāciju atbilstīgi strukturālās pārejas vajadzībām? Kāda ietekme ir plānotajiem pasākumiem (sk. Eiropas autobūves prasmju padome), lai nodrošinātu pārmaiņu īstenošanu kvalifikācijas jomā? Šajā saistībā EESK uzskata, ka galvenokārt nozares arodbiedrību pienākums ir virzīt uz priekšu trīspusējos dialogus par rūpniecības politikas jautājumiem. Turklāt jāpiešķir vajadzīgie līdzekļi, kas ļauj darba ņēmējiem arī turpmāk saglabāt savu vietu darba tirgū.

Briselē, 2018. gada 14. februārī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs
Georges DASSIS