Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Pranešėjas: **Dirk BERGRATH**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2018 2 5 Taryba, 2018 2 9
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnio 1 dalis
Atsakingas skyrius	Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius
Priimta skyriuje	2018 1 24
Priimta plenarinėje sesijoje	2018 2 14
Plenarinė sesija Nr.	532
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	124/1/3

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. EESRK iš esmės pritaria Komisijos pasiūlymams ir laiko juos subalansuotu kompromisu tarp poveikį klimatui neutralizuojančio judumo, Europos automobilių pramonės inovacinio pajėgumo ir kokybiškų darbo vietų išsaugojimo tikslų.

1.2. EESRK visų pirma mano, kad 2025 m. tarpinis tikslas – 15 % sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, palyginti su 2021 m., yra labai plataus užmojo, nes tam reikalingi vidaus degimo variklių pokyčiai yra ties techninių galimybių riba. EESRK tikisi, kad Komisija nuolat stebės naujai įregistruotų transporto priemonių tipo patvirtinimus, kad būtų išvengta tolesnio uždraustų variklių komponentų įrengimo. Ypač sudėtinga iki 2025 m. pasiekti mažinimo tikslus bus lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kurių gamybos ir kūrimo ciklai yra ilgesni. Vis dėlto EESRK mano, kad rinkos plėtojimas pereinant prie netaršių transporto priemonių ir mažiau taršių bei hibridinių transporto priemonių yra galimybė.

1.3. EESRK palankiai vertina geresnę rinkos priežiūrą atliekant tikro degalų sunaudojimo matavimus ir stebėjimą, grindžiamą gamintojų įpareigojimu naujose transporto priemonėse įmontuoti standartizuotą įrangą.

1.4. Struktūriniai pokyčiai pereinant prie alternatyvių pavaros sistemų bus – kartu su skaitmeninimu, autonominiu vairavimu ir kitais reiškiniais – susiję su radikaliais pokyčiais automobilių pramonės vertės grandinėse. EESRK pritaria Komisijos ketinimui elektromobilių vertės grandinę įkurti Europoje („ES baterijų aljansas“), tačiau ragina imtis ryžtingesnių veiksmų.

1.5. Darbo vietoms ir užimtumui kylantis pavojus priklauso nuo šių struktūrinių pokyčių spartos. EESRK ragina Komisiją užtikrinti, kad šie struktūriniai pokyčiai būtų derinami su pramonės politikos priemonėmis, nes nebuvo atliktas išsamus poveikio vertinimas socialiniu ir ekonominiu požiūriu. EESRK nepritaria kolektyviniam atleidimui iš darbo.

1.6. EESRK nuomone, 2024 m. numatomame laikotarpio vidurio vertinime turėtų būti patikrinta, kokiu mastu įgyvendinti kovos su klimato kaita, naujovių diegimo ir darbo vietų kūrimo tikslai. Tai labai priklausys nuo to, kaip iki 2024 m. bus išsivysčiusi alternatyvių pavaros sistemų rinka, nuo įrengtų įkrovimo stotelių skaičiaus ir kokiu mastu elektros tinklai bus pertvarkyti ir atnaujinti atsižvelgiant į pastebimą papildomos elektros energijos poreikį.

1.7. EESRK ragina į laikotarpio vidurio vertinimą įtraukti pažangą, susijusią su personalo kvalifikacija, perkvalifikavimu ir mokymu bei atnaujintą analizę, kuriose srityse reikia imtis (papildomų) veiksmų siekiant pagerinti automobilių pramonės darbuotojų įgūdžius ir kvalifikacijas rengiantis struktūriniams pokyčiams.

1.8. EESRK laikosi nuomonės, kad visos piniginės nuobaudos, mokamos tiek pagal esamą, tiek ir pagal naują Reglamentą, turėtų būti naudojamos paremti šį sektorių ir jo darbuotojus pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų produktų. Turi būti skiriami papildomi finansiniai ištekliai siekiant darbuotojams užtikrinti galimybes patekti į darbo rinką.

2. **Įžanga**

2.1. 2014 m. spalio mėn. ES valstybių ir Vyriausybių vadovai ([1]) nustatė privalomą tikslą – iki 2030 m. bent 40 % sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį visoje ES ekonomikoje, palyginti su 1990 m. lygiu. Šis tikslas pagrįstas pasaulinėmis prognozėmis, kurios atitinka Paryžiaus susitarimo dėl klimato kaitos (COP 21) ([2]) vidutinės trukmės laikotarpį. Daugelis šalių šiuo metu imasi su mažataršiu transportu susijusių veiksmų, įskaitant transporto priemonių standartų nustatymą, dažnai kartu su veiksmais, kuriais siekiama pagerinti oro kokybę.

2.2. 2016 m. birželio mėn. paskelbtoje Europos mažataršio judumo strategijoje ([3]) nustatytas toks tikslas: iki amžiaus vidurio transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis turi būti bent 60 % mažesnis negu 1990 m. ir jo kitimo kreivė turi aiškiai artėti prie nulio. Strategijoje aiškiai nurodyta, kad reikia didinti mažataršių ir -netaršių transporto priemonių naudojimą, kad iki 2030 m. jos užimtų didelę rinkos dalį ir ES nuosekliai pradėtų įgyvendinti ilgalaikę netaršaus judumo strategiją.

2.3. Pirmiausia ši strategija buvo 2017 m. gegužės mėn. paskelbto teisės aktų rinkinio dalis ([4]) ir buvo įgyvendinta kartu su taip pat 2017 m. gegužės mėn. paskelbtu komunikatu „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo visiems darbotvarkė“ ([5]).

2.3.1. Šio komunikato tikslas – pagerinti kelių eismo saugumą, skatinti sąžiningesnes rinkliavas už naudojimąsi kelių infrastruktūra, mažinti išmetamo CO_2 kiekį, oro taršą, eismo spūstis ir biurokratinę naštą įmonėms, kovoti su neteisėtu darbu; užtikrinti darbuotojams deramas sąlygas ir poilsio laiką.

2.3.2. Šiame komunikate aiškiai nurodoma, kad siekiama, jog ES būtų plėtojami, siūlomi ir kuriami geriausi mažataršio, susietojo ir automatizuoto susisiekimo sprendimai, įranga ir automobiliai ir kad ES turėtų moderniausią jiems naudotis skirtą infrastruktūrą. Be to, pabrėžiama, kad ES turi imtis vadovaujamojo vaidmens pasaulio mastu nustatydama nuolat automobilių pramonėje vykstančių pokyčių kryptį ir remtis jau padaryta didele pažanga.

2.4. Šis pasiūlymas dėl Reglamento yra dalis platesnio Judumo dokumentų rinkinio ([6]), kuris apima ir su paklausa susijusias priemones, skirtas paremti šiame pasiūlyme nustatytas pasiūlos priemones. Įgyvendinant Direktyvą 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones tikimasi skatinti efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių rinką. Siūlomu pakeitimu užtikrinama ([7]), kad Direktyva būtų taikoma visai atitinkamai viešojo pirkimo praktikai, užtikrintų aiškius ilgojo laikotarpio rinkos signalus ir kad nuostatos būtų supaprastintos ir veiksmingos. Be to, pakeitimu siekiama didinti transporto sektoriaus indėlį mažinant išmetamo CO_2 ir kitų išmetamų teršalų kiekį bei skatinti sektoriaus konkurencingumą ir augimą.

([1]) 2014 m. spalio 24 d. Europos Vadovų Tarybos išvados.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 *final*.
([4]) OL C 81, 2018 3 2, p. 95; OL C 81, 2018 3 2, p. 181; OL C 81, 2018 3 2, p. 188; OL C 81, 2018 3 2, p. 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. **Pasiūlymas dėl reglamento** ([8])

3.1. Šiuo pasiūlymu dėl Reglamento Komisija nori pasiekti Paryžiaus klimato susitarime suformuluotus tikslus, sumažinti degalų sąnaudas vartotojams, didinti automobilių pramonės konkurencingumą ir kurti papildomas darbo vietas. Perėjimas prie priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, visų pirma pasitelkiant alternatyvias pavaros sistemas, yra negrįžtamas.

3.2. Komisija tikisi, kad pasiūlymas padės sumažinti išmetamo CO_2 kiekį apie 170 mln. tonų 2020–2030 m. laikotarpiu ir tokiu būdu pagerinti oro kokybę. Bendrasis nacionalinis produktas iki 2030 m. turėtų padidėti 6,8 mlrd. EUR ir numatoma sukurti 70 000 papildomų darbo vietų.

3.3. Komisija tikisi, kad 2025 m. pirkdami naują automobilį vartotojai vidutiniškai sutaupys 600 EUR, o 2030 m. – 1 500 EUR (per jo eksploatavimo laikotarpį). Visoje Sąjungoje tikimasi per metus sutaupyti 18 mlrd. EUR išlaidų degalams, iš viso 2020–2040 m. laikotarpiu ketinama sutaupyti 380 mln. tonų naftos.

3.4. Pagrindiniai Komisijos pasiūlymo aspektai dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio mažinimo:

3.4.1. Iki 2030 m. išmetamo CO_2 kiekį sumažinti 30 % palyginti su 2021 m. nustatytu lygiu 95 g/km lengviesiems automobiliams ir 147 g/km lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (*NEDC* – naujasis Europos važiavimo ciklas). Kaip tarpinis tikslas išmetamų teršalų kiekis turėtų būti sumažintas 15 %, siekiant kuo greičiau įgyvendinti bendrąjį tikslą (t. y. ir užtikrinti investicijų saugumą pramonei).

3.4.2. Nuo 2021 m. išmetamųjų teršalų kiekis bus apskaičiuojamas taikant lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūras (angl. *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*), kurios įsigaliojo 2017 m. rugsėjo 1 d. Pasikeitus bandymų procedūroms 2025 ir 2030 metams nustatyti tikslai išreiškiami procentais.

3.4.3. Iš esmės tai nėra susieta su jokia konkrečia technologija. Išskiriamos netaršios transporto priemonės (*zero-emission vehicles – ZEV*) ir mažiau nei 50 g CO_2/km išmetančios transporto priemonės (*low-emission vehicles – LEV*) – visų pirma transporto priemonės, kurios greta vidaus degimo variklio turi ir elektros pavaros sistemą (*plug-in Hybride* – PHEV). Abiem transporto priemonių rūšims numatyti rodikliai yra 15 % iki 2025 m. ir 30 % iki 2030 m. Šiuos rodiklius viršijusiems gamintojams bus skiriamos ne didesnės kaip 5 g/km premijos gamintojo savitiesiems išmetamųjų teršalų tikslams. Nustatant šią procentinę dalį atsižvelgiama į atitinkamų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, tačiau netaršios transporto priemonės (*zero-emission vehicles*) laikomos veiksmingesnėmis nei mažataršės (*low-emission vehicles*). Baudų sistema nenumatyta.

3.5. Bus atsižvelgiama į vadinamąsias ekologines inovacijas, kurios neatsispindi oficialiose bandymų procedūrose – galima paklaida iki 7 g CO_2/km. Šią specialią priemonę numatyta peržiūrėti 2025 m. Nuo 2025 m. energetiniu požiūriu veiksmingesni kondicionieriai pirmąkart bus laikomi ekologinėmis inovacijomis.

3.6. Kai išmetamųjų teršalų kiekis viršija gamintojo savituosius išmetamųjų teršalų (tarpinius) tikslus numatyta bauda, kurios dydis yra 95 EUR už g CO_2/km ir transporto priemonę. Naujų registruojamų automobilių išmetamo CO_2 kiekio stebėseną vykdys Europos aplinkos agentūra. Gamintojams, kurių naujų transporto priemonių per metus užregistruojama mažiau nei 1 000, reglamentas netaikomas.

3.7. Papildant reglamento projektą, pateikiama daug nuorodų į papildomą veiklą, iniciatyvas ir prioritetus: Europos Komisija, Informacijos suvestinė *DRIVE Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers*. Šiame dokumente Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad nuo 2007 m. iki 2015 m. į baterijų mokslinius tyrimus investuota 375 mln. EUR – papildomi 200 mln. EUR bus skiriami 2018–2020 m. pagal programą „Horizontas 2020“. Daugiausia dėmesio bus skiriama naujos kartos baterijoms – 2018 m. pradžioje bus pateiktas tam skirtas veiksmų planas „ES baterijų aljansas“. Šios veiklos tikslas – visą baterijų gamybos vertės grandinę įkurti Europoje ([9]).

([8]) Šiame skyriuje remiamasi dokumentu COM(2017) 676 *final* ir *Proposal for post 2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Europos Komisija *DRIVE Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers*.

4. **Bendrosios pastabos**

4.1. EESRK iš esmės pritaria Komisijos pasiūlymams ir laiko juos subalansuotu įvairių tikslų kompromisu. Pasiūlymas yra svarbus žingsnis siekiant poveikį klimatui neutralizuojančio judumo, kartu skatinant Europos automobilių pramonės inovacinį pajėgumą, išsaugant kokybiškas darbo vietas ir sukuriant sąlygas socialiniams pokyčiams pereinant prie naujų gamybos struktūrų. Tikslas 30 % sumažinti išmetamo CO_2 kiekį atitinka sektoriams, kuriuose netaikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, nustatytą tikslą ES 2030 m. klimato politikos plane.

4.2. Šiuo pasiūlymu ES pradeda naują judumo etapą, kuriam, regis, vis labiau pritaria ir visuomenė. Šie visuomenės požiūrio pokyčiai pastebimi kaip tik neseniai vykusios su dyzelinu susijusios krizės akivaizdoje. Tai apima judumo įpročių pokyčius, viešojo transporto tobulinimą ir, galiausiai, tikslą parengti ir įgyvendinti visa apimančias ir integruotas transporto koncepcijas.

4.3. EESRK mano, kad 2025 m. tarpinis tikslas – 15 % sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį palyginti su 2021 m. yra labai plataus užmojo. Tam reikalingi vidaus degimo variklių pokyčiai yra ties techninių galimybių riba. Tai visų pirma taikoma lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kurių gamybos ir kūrimo ciklai yra ilgesni. 2024 m. turėtų būti atliekamas vertinimas, kuriuo remiantis turėtų būti nuspręsta, ar toliau siekti 2030 m. tikslų, ar reikėtų juos iš naujo nustatyti. Atsižvelgiant į dabartinį netaršių, mažataršių transporto priemonių ir į lizdą jungiamų hibridinių elektrinių automobilių įtraukimą į rinką tarpinis tikslas yra iššūkis, tačiau jis įgyvendinamas.

4.4. EESRK palankiai vertina papildomą taisyklę, kad atliekant realaus degalų sunaudojimo matavimus ir stebėjimą, grindžiamą gamintojų įpareigojimu naujose transporto priemonėse įmontuoti standartizuotą įrangą, būtų stiprinama rinkos priežiūra. Su surinktais duomenimis vertinimo tikslais galės susipažinti ne tik gamintojai, bet ir nepriklausomos trečiosios šalys. Tai galėtų būti funkciniu ekvivalentu išmetamiesiems teršalams matuoti tikrosiomis važiavimo sąlygomis, nes dėl bandymo rezultatų palyginamumo to padaryti neįmanoma.

4.5. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad reglamento projekte pasirinkto „per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų“ požiūrio nauda, nepaisant visų jo privalumų, yra labai ribota. Pavyzdžiui, CO_2 yra išskiriamas gaminant transporto priemones, baterijas ir elektrą, be to, jo išmetimui poveikį daro nuvažiuotų kilometrų kiekis bei vairavimo būdas. EESRK taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad kitos transporto rūšys, pavyzdžiui, prognozuojamas oro transporto augimas, gali pakenkti pastangoms transporto priemonių gamybos technologijų srityje.

4.6. EESRK atkreipia dėmesį į savo darbą, susijusį su automobilių pramonės struktūriniais pokyčiais pereinant prie alternatyvių (ekologiškų) pavaros sistemų, skaitmeninimu ir tinklaveika, autonominiu vairavimu ir su tuo susijusiu pavojumi užimtumui, kurie gali lemti naujų kvalifikacijų atsiradimo tendencijas. Pavyzdžiui, EESRK rekomenduoja Europos Komisijai sukurti teisinę ir reguliavimo sistemą, kurią taikant būtų galima greitai pasinaudoti paramos restruktūrizavimo procesams programomis ([10]). Tai darant visų pirma reikėtų prisiminti ES struktūrinius fondus, pavyzdžiui, Europos prisitaikymo prie globalizacijos padarinių fondą ir Europos socialinį fondą (ESF). Įmanomi ir „Airbus“ pobūdžio projektai.

4.7. Europos automobilių pramonės sektoriuje tiesiogiai automobilių gamybos srityje šiuo metu apytiksliai dirba 2,3 mln. darbuotojų, kurie sukuria 8 % bendros pridėtinės vertės. Šiame sektoriuje, kuris yra labai inovatyvus, nes jam skiriama 20 % pramonės mokslinių tyrimų finansavimo Europoje, netiesiogiai įdarbinta 10 mln. darbuotojų.

4.8. ES yra viena didžiausių motorinių transporto priemonių gamintojų pasaulyje ir didžiausia privati investuotoja į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą (MTTP). Pramonės sektorius taip pat pirmauja pasaulyje pagal inovatyvius produktus, gamybos technologijas, išskirtinį dizainą, alternatyvias pavaros sistemas ir pan. Dėl šios priežasties 2016 m. kas ketvirtas automobilis pasaulyje buvo pagamintas Europos surinkimo gamyklose, o automobilių pramonės sektorius sudaro 4 % Europos BVP ([11]).

([10]) Informacinis pranešimas CCMI/148, 1.5 punktas.
([11]) Informacinis pranešimas CCMI/148, 2.1 punktas.

4.9. EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlymą pertvarkyti automobilių sektorių socialiai priimtinu būdu. Struktūriniai pokyčiai pereinant prie alternatyvių pavaros sistemų bus – kartu su skaitmeninimu, autonominiu vairavimu ir kitais reiškiniais – susiję su radikaliais pokyčiais automobilių pramonės vertės grandinėse. Pirmiausia tai susiję su klausimu, kuriuos komponentus gamintojai gamina patys, o kuriuos įsigyja. Iki šiol pridėtinės vertės kūrimas e-komponentų srityje daugiausia yra tiekėjų rankose, o baterijų elementų srityje vis dar dominuoja Azijos gamintojai. Todėl EESRK palaiko Komisijos poziciją elektromobilių vertės grandinę įkurti Europoje (žr. 3.7 punktą „ES baterijų aljansas“). Kol kas nėra aišku, kokia turėtų būti naujos kartos baterijų elementų technologija ir kaip laikui bėgant turėtų keistis kainos ir kokybės santykis. Šiuo atžvilgiu EESRK rekomenduoja Komisijai atlikti vykstančių pokyčių stebėseną.

4.9.1. Numatytas perėjimas nuo tradicinių vidaus degimo variklių prie alternatyvių pavaros sistemų yra susijęs su struktūriniais pokyčiais. Tradicinius gaminius turi pakeisti iš esmės modifikuoti arba nauji produktai. Tik elektra varomų transporto priemonių atveju tai susiję su degimo varikliu, visa transmisijos sistema, išmetimo vamzdžiu ir kita įranga. Negalima pamiršti ir elektros variklio ir baterijų, įskaitant baterijų elementų gamybą. Tačiau šie komponentai sudaro labai skirtingas proporcines dalis automobilių gamybos pramonės pridėtinės vertės grandinėje, taigi, ir jų poveikis užimtumui ir gebėjimų poreikiui labai skirtingas.

4.9.2. FEV ([12]) atliktame tyrime padaryta išvada, kad automobilių, kurių varikliai varomi elektros akumuliatoriais – kaip vidutinės klasės automobilių – gamybos išlaidos siekia apie 16 500 EUR. Pagrindinės sudedamosios dalys yra e. varikliai (800 EUR), galios elektronika (1 400 EUR) ir baterijos (6 600 EUR). Vien baterijų gamybai, kuri sudaro 40 % visų išlaidų, 70 % išlaidų tenka elementų gamybai. Elektromobiliai yra ne tokie sudėtingi ir jų gamybai reikalingos iš esmės kitokios darbuotojų kvalifikacijos tokiose srityse kaip elektrotechnika, elektronika, elektrochemija, dengimo technika, terminis valdymas, valdymo ir kontrolės technologija inžinerijoje, aukštosios įtampos technologijų ir elektros veikimo principų pažinimas, medžiagų elgsena ir kitos žinios, susijusios su gamyba ir remontu.

4.9.3. Nors Komisija tikisi teigiamo poveikio užimtumui, tačiau pavojus egzistuoja. Neseniai „Fraunhofer IAO“ atliktame tyrime ([13]) buvo nagrinėjamas kiekybinis poveikis užimtumui, remiantis scenarijumi, kai 25 % rinkos tenka elektromobiliams ir 15 % į lizdą jungiamiems hibridiniams elektromobiliams (PHEV); tai iš dalies atitinka Komisijos pasiūlymą. Pirmieji rezultatai rodo, kad vykstant technologijų pokyčiams pavaros sistemų gamybos sektoriuje iki 2030 m. geriausiu atveju bus prarasta apie 10–12 % darbo vietų. Vien tik Vokietijoje tai sudarytų 25 000–30 000 darbo vietų. Kuo mažesnė faktinė dalis teks į lizdą jungiamiems hibridiniams automobiliams, tuo didesnis bus šis neigiamas poveikis (esant 5 % daliai darbo vietų skaičius sumažės 15–18 %). Tas pats įvyktų ir paspartinus dyzelinių variklių technologijos atsisakymą, nes ji yra sudėtingesnė nei benzinu varomų transporto priemonių, todėl ypač tiekiamų dalių sričiai reikia 30–40 % daugiau darbuotojų. Be to, kartu kyla pavojus užimtumui dėl skaitmeninimo ir didėjančio gamybos koncentravimo dideliuose pasaulio regionuose poveikio.

4.9.4. Apskritai, tikėtina, kad šis neigiamas poveikis bus asimetriškas tiek laiko, tiek vietos atžvilgiu. Galutinio produkto gamintojai ir stambieji tiekėjai turi daugiau galimybių tam pasipriešinti pasitelkdami inovacijas ir naujus verslo modelius, nei smulkūs, siauros specializacijos dalių tiekėjai. Be to, atsižvelgiant į naujas technologijas ir paslaugas, darbo vietos dažniau kuriamos dideliuose miestuose nei atokiuose regionuose. Į tai reikia atsižvelgti kuriant atitinkamas pagrindines programas.

4.9.5. Darbo vietoms ir užimtumui kylantis pavojus priklauso nuo šių struktūrinių pokyčių spartos. Todėl EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, kuris jau dabar užtikrina investicijų saugumą pramonei ir sukuria jai sąlygas jau dabar pradėti įgyvendinti šiuos struktūrinius pokyčius ir jiems ruoštis. EESRK ragina Komisiją užtikrinti, kad šie struktūriniai pokyčiai būtų derinami su pramonės politikos priemonėmis, siekiant išvengti darbuotojų nepritarimo. Šiuo atžvilgiu labai svarbūs trišaliai ir dvišaliai dialogai.

([12]) „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, FAZ, 2016 m. gruodžio 16 d. ((FEV, „Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren“, (Energetikos technologijų ir degimo variklių mokslinių tyrimų organizacija)).

([13]) „Fraunhofer“ IAO 2017 m.: ELAB 2.0 – Transporto priemonių elektrifikavimo poveikis užimtumui, Štutgartas (preliminarūs rezultatai).

4.9.6. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad pirmuosius žingsnius jau žengė atskiri gamintojai, pranešdami apie naujus elektromobilių modelius, kuriuos jie ketina pristatyti iki 2025 m., ir planus dėl naujai įregistruotų automobilių dalies – nors jų kiekiai kol kas dar kuklūs.

4.10. Siekiant ilgam laikui ir regiono mastu darniai sumažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, Komisija planuoja pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę skirti 800 mln. EUR sąveikių įkrovimo stotelių įrengimui. Tai turėtų paskatinti dideles papildomas viešąsias ir privačias investicijas (šiuo metu ES veikia 200 000 įkrovimo stotelių, o iš viso reikia 800 000). Dar 200 mln. EUR bus skirta viešojo ir privačiojo sektorių partnerystei siekiant sukurti naujos kartos baterijas. Galiausiai Komisija ketina skatinti alternatyvių pavaros sistemų diegimą nustatydama valdžios institucijoms tikslus sudarant viešųjų pirkimų sutartis įsigyti daugiau netaršių ir mažataršių transporto priemonių.

4.11. EESRK laikosi nuomonės, kad visos piniginės nuobaudos, mokamos tiek pagal esamą, tiek ir pagal naują Reglamentą, turėtų būti naudojamos paremti šį sektorių ir jo darbuotojus pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų produktų. Šiuo metu tik nedaugelis automobilių gamintojų gali pasiekti 2021 m. numatytus sumažinimo tikslus.

4.12. Nors priklausomybės nuo naftos importo mažinimas yra sveikintinas, tačiau gali atsirasti naujų priklausomybių, susijusių su, pavyzdžiui, galimybėmis gauti žaliavų (ličio, kobalto ir nikelio iš atokių vietovių). Be to, EESRK tikisi, kad bus užtikrinamas pakankamas elektros energijos tiekimas iš atsinaujinančių energijos šaltinių.

4.13. *Reglamento laikotarpio vidurio vertinimas*

4.13.1. 2024 m. Komisija atliks Reglamento tarpinį įvertinimą, siekdama nustatyti, ar dedamos pastangos duoda norimų rezultatų.

4.13.2. Kadangi struktūrinių pokyčių pereinant nuo degimo variklių prie alternatyviuoju kuru varomų transporto priemonių šiuo metu neįmanoma kiekybiškai prognozuoti, visų pirma prireiks ištirti kaip iki 2024 m. bus išsivysčiusi alternatyviųjų jėgos pavarų rinka, kiek bus įrengta įkrovimo įrangos vietų ir kokiu mastu elektros tinklai bus pertvarkyti ir atnaujinti atsižvelgiant į pastebimą papildomos elektros energijos poreikį.

4.13.3. EESRK tikisi, kad į šį tarpinį vertinimą bus įtraukta informacija apie pažangą, susijusią su personalo kvalifikacija, perkvalifikavimu ir mokymu. Kuriose srityse reikia imtis (papildomų) veiksmų siekiant padidinti automobilių pramonės darbuotojų įgūdžius ir kvalifikacijas rengiantis struktūriniams pokyčiams? Kaip siūlomos priemonės (žr. automobilių pramonės įgūdžių taryba) padeda užtikrinti kvalifikacinių pokyčių įgyvendinimą? Šiomis aplinkybėmis EESRK mano, kad visų pirma sektoriaus profesinėms sąjungoms tenka atsakomybė skatinti trišalius pramonės dialogus. Be to, reikia skirti būtinų lėšų, kad darbuotojai galėtų toliau likti darbo rinkoje.

2018 m. vasario 14 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas
Georges DASSIS