Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi standards ta' rendiment fir-rigward tal-emissjonijiet tal-karozzi ġodda tal-passiġġieri u tal-vetturi kummerċjali ħfief ġodda bħala parti mill-approċċ integrat tal-Unjoni biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi ħfief u li jemenda r-Regolament (KE) Nru 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Relatur: **Dirk BERGRATH**

Konsultazzjoni	Parlament Ewropew, 5.2.2018 Kunsill, 09/02/2018
Bażi legali	L-Artikolu 192(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea
Sezzjoni kompetenti	Sezzjoni Speċjalizzata għas-Suq Uniku, il-Produzzjoni u l-Konsum
Adottata fis-Sezzjoni	24.1.2018
Adottata fil-Plenarja	14.2.2018
Sessjoni plenarja Nru	532
Riżultat tal-votazzjoni (favur/kontra/astensjonijiet)	124/1/3

1. **Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet**

1.1. Il-KESE jilqa' bi pjaċir il-proposti tal-Kummissjoni fil-prinċipju bħala kompromess bilanċjat bejn l-għanijiet ta' mobilità newtrali mil-lat tal-klima, ta' kapaċità tal-innovazzjoni tal-industrija Ewropea u ta' preservazzjoni ta' impjiegi ta' kwalità.

1.2. B'mod partikolari, il-KESE jqis li l-mira interim għall-2025 ta' tnaqqis ta' 15 % fl-emissjonijiet meta mqabbel mal-2021 hija esiġenti ħafna minħabba li l-bidliet meħtieġa jridu jsiru għall-magni ta' kombustjoni tal-aktar teknoloġija avvanzata. Il-KESE jistenna li l-Kummissjoni tissorvelja l-approvazzjonijiet tat-tip ta' vetturi ġodda fuq bażi kontinwa, sabiex tipprevjeni li fil-ġejjieni jiġu installati komponenti tal-magna mhux permissibbli. Il-kisba tal-mira tat-tnaqqis sal-2025 ser tkun partikolarment diffiċli għall-vetturi kummerċjali ħfief b'ċikli itwal ta' produzzjoni u żvilupp. Minkejja dan, il-KESE jara l-iżvilupp tas-suq lejn vetturi b'emissjonijiet żero u vetturi b'emissjonijiet baxxi u ibridi bħala opportunità.

1.3. Il-KESE jilqa' b'sodisfazzjon is-sorveljanza tas-suq imtejba li tikkonsisti f'kejl u monitoraġġ tal-konsum reali tal-fjuwil, abbażi tal-obbligu għall-manifatturi biex jgħammru l-vetturi ġodda bi strumenti standardizzati.

1.4. It-tranżizzjoni strutturali lejn sistemi tal-motopropulsjoni alternattivi — flimkien mad-diġitalizzazzjoni, is-sewqan awtonomu u affarijiet oħrajn — se tkun assoċjata ma' bidliet drammatiċi fil-katini ta' valur tal-karozzi. Il-KESE jilqa' bi pjaċir il-pożizzjoni tal-Kummissjoni dwar l-istabbiliment ta' katina ta' valur ta' vetturi elettriċi fl-Ewropa (Alleanza Ewropea tal-Batteriji), iżda jappella għal azzjoni aktar affermattiva.

1.5. It-theddida għall-impjieg u l-impjiegi tiddependi fuq ir-ritmu ta' din it-tranżizzjoni strutturali. Il-KESE jistieden lill-Kummissjoni biex takkumpanja dan it-tibdil strutturali fil-politika, peress li hemm nuqqas ta' valutazzjoni tal-impatt soċjali u ekonomika sħiħa. Il-KESE jirrifjuta sensji kollettivi.

1.6. Fil-fehma tal-KESE, ir-rieżami ta' nofs it-terminu mistenni għall-2024 għandu janalizza sa liema punt ikunu ntlaħqu l-għanijiet tal-klima, tal-innovazzjoni u tal-impjieg. Dan se jkun jiddependi l-aktar fuq kif ikun żviluppa s-suq għal sistemi ta' motopropulsjoni alternattivi sal-2024, in-numru ta' punti tal-iċċarġjar li jkunu nbnew u sa liema punt ikunu ġew konvertiti u aġġornati l-grilji tal-elettriku biex jissodisfaw iż-żieda sostanzjali fid-domanda għall-elettriku.

1.7. Il-KESE jitlob li r-rieżami ta' nofs it-terminu jkun ikopri s-sitwazzjoni attwali dwar il-kwalifika u t-taħriġ (mill-ġdid) tal-persunal kif ukoll analiżi aġġornata tal-oqsma li fihom tkun meħtieġa azzjoni (addizzjonali) sabiex jittejbu aktar il-ħiliet u l-kwalifiki tal-impjegati fl-industrija tal-karozzi għat-tranżizzjoni strutturali.

1.8. Il-KESE jemmen li kwalunkwe ħlas ta' penali, kemm mir-regolamentazzjoni eżistenti kif ukoll minn dik ġdida, għandu jintuża biex jgħinu lis-settur u lill-ħaddiema fit-tranżizzjoni lejn prodotti b'livell baxx ta' karbonju. Għandhom ikunu disponibbli riżorsi finanzjarji addizzjonali għall-impjegati sabiex jiggarantixxu l-aċċess għas-suq tax-xogħol.

2. **Introduzzjoni**

2.1. F'Ottubru 2014, il-kapijiet ta' stat jew ta' gvern tal-UE ([1]) stabbilixxew mira vinkolanti ta' tnaqqis tal-emissjonijiet prodotti mill-firxa sħiħa tal-ekonomija tal-UE b'mill-inqas 40 % meta mqabbel mal-livelli tal-1990, u biex dan isir sal-2030. Din il-mira hija bbażata fuq il-projezzjonijet globali li jikkonformaw mal-perjodu ta' żmien medju tal-Ftehim ta' Pariġi dwar il-Klima (COP 21) ([2]). Ħafna pajjiżi issa qed jintroduċu miżuri għal trasport b'emissjonijiet baxxi, inkluż fil-forma ta' standards tal-vetturi, ta' spiss flimkien ma' miżuri biex itejbu l-kwalità tal-arja.

2.2. L-Istrateġija Ewropea għal Mobilità b'Emissjonijiet Baxxi ([3]), ippubblikata f'Ġunju 2016, tistabbilixxi l-mira għal tnaqqis ta' 60 % fl-emissjonijiet ta' gass serra mill-vetturi sal-2050 meta mqabbel mal-1990 u għal adeżjoni stretta għall-proċess lejn emissjonijiet żero. L-istrateġija għamlitha ċara li l-użu ta' vetturi b'livell baxx ta' emissjonijiet jew mingħajr emissjonijiet ikun irid jiżdied sal-2030 sabiex jinkiseb sehem sinifikanti tas-suq u l-UE tidħol fi proċess konsistenti fit-tul lejn mobilità b'emissjonijiet żero.

2.3. Bħala l-ewwel pass, l-istrateġija kienet parti minn pakkett leġislattiv ([4]) ippreżentat f'Mejju 2017 u ġiet implimentata bil-Komunikazzjoni "L-Ewropa attiva: Aġenda għal tranżizzjoni soċjalment ġusta lejn mobilità kompetittiva, konnessa u mingħajr ħsara għall-ambjent għal kuħadd" ([5]), ippubblikata f'Mejju 2017 ukoll.

2.3.1. L-għan ta' din il-Komunikazzjoni huwa li ttejjeb is-sikurezza fit-toroq; tippromovi pedaġġi aktar ġusti; tnaqqas l-emissjonijiet tas-CO_2, it-tniġġis tal-arja, il-konġestjoni tat-traffiku u l-burokrazija għan-negozji; tiġġieled kontra l-impjieg illegali; u tiżgura kundizzjonijiet deċenti u perijodi ta' mistrieħ għall-ħaddiema.

2.3.2. Din il-Komunikazzjoni tagħmilha ċara li l-UE tfittex li toffri u timmanifattura l-aħjar soluzzjonijiet ta' mobilità, tagħmir u vetturi b'emissjonijiet baxxi, konnessi u awtomatizzati, u li tiżviluppa l-aktar infrastruttura ta' appoġġ avvanzata. Barra minn hekk, tenfasizza l-fatt li l-UE jeħtieġ taqdi rwol prinċipali f'livell dinji biex tmexxi bidla kontinwa fl-industrija tal-karozzi u biex tibni fuq il-progress importanti li diġà sar.

2.4. Il-proposta għal Regolament hija parti minn pakkett usa' ta' mobilltà ([6]) li jinkludi wkoll miżuri min-naħa tad-domanda b'appoġġ għall-miżuri fuq in-naħa tad-domanda li jinsabu f'din il-proposta. Id-Direttiva 2009/33/KE dwar il-promozzjoni ta' vetturi ta' trasport fuq it-triq nodfa u effiċjenti fl-użu tal-enerġija hija maħsuba biex tappoġġja s-suq għal vetturi tat-trasport fuq it-triq li jkunu nodfa u effiċjenti fl-użu tal-enerġija. L-emenda proposta ([7]) tiżgura li d-Direttiva tkopri l-prattiki ta' akkwist rilevanti kollha u tibgħat sinjali tas-suq ċari u fit-tul; filwaqt li d-dispożizzjonijiet tagħha huma aktar sempliċi u effettivi. L-għan huwa wkoll li jiżdied il-kontribut tas-settur tat-trasport biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 u l-emissjonijiet ta' sustanzi li jniġġsu l-arja u sabiex tingħata spinta lill-kompetittività u lit-tkabbir tas-settur.

([1]) Il-Konklużjonijiet tal-Kunsill Ewropew tal-24 ta' Ottubru 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) ĠU C 81, 02/03/2018, p. 95; ĠU C 81, 02/03/2018, p. 181; ĠU C 81, 02/03/2018, p. 188; ĠU C 81, 02/03/2018, 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. **Il-proposta għal Regolament** ([8])

3.1. L-għan tal-Kummissjoni fil-proposta tagħha għal Regolament huwa li jinkisbu l-miri stabbiliti fil-ftehim ta' Pariġi dwar il-klima, li jitnaqqsu l-ispejjeż tal-karburanti għall-konsumaturi, tingħata spinta lill-kompetittività tal-industrija tal-karozzi u jinħolqu impjiegi addizzjonali. It-triq lejn id-dekarbonizzazzjoni, b'mod partikolari bl-użu ta' sistemi ta' motopropulsjoni alternattivi, hija kkunsidrata waħda irriversibbli.

3.2. Il-Kummissjoni tistenna li l-proposta se twassal għal tnaqqis fl-emissjonijiet tas-CO_2 ta' madwar 170 miljun tunnellata fil-perjodu ta' bejn l-2020 u l-2030, u b'hekk tittejjeb il-kwalità tal-arja. Il-prodott domestiku gross mistenni jikber b'EUR 6,8 biljuni sal-2030 u huma mistennija li jinħolqu 70 000 impjieg addizzjonali.

3.3. Għall-konsumaturi li jixtru karozza ġdida, il-Kummissjoni tistenna li jkun hemm iffrankar fl-ispejjeż annwali medji ta' EUR 600 fl-2025 u EUR 1 500 fl-2030 (matul iċ-ċiklu tal-ħajja ta' vettura). L-iffrankar fl-ispejjeż tal-fjuwil annwali madwar l-UE huma mistennija li jammontaw għal EUR 18 biljun, total ta' 380 miljun tunnellata ta' żejt fil-perjodu ta' bejn l-2020 u l-2040.

3.4. L-elementi ewlenin tal-proposta tal-Kummissjoni dwar it-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri u vetturi kummerċjali ħfief huma:

3.4.1. Tnaqqis ieħor ta' 30 % ta' CO_2 sal-2030, abbażi tal-miri għall-2021 ta' 95 g/km għall-karozzi u 147 g/km għal vetturi kummerċjali ħfief sal-2021 (iċ-Ċiklu ta' Sewqan Ewropew Ġdid). Bħala mira interim, l-emissjonijiet tas-CO_2 għandhom jitnaqqsu bi 15 % sabiex il-mira globali tkun tista' tintlaħaq malajr kemm jista' jkun (li jfisser ukoll ċertezza fl-investiment għall-industrija).

3.4.2. Mill-2021 'il quddiem, il-valuri tal-emissjonijiet se jkunu bbażati fuq it-testijiet tal-laboratorju (skont il-proċedura ta' ttestjar armonizzata fuq livell dinji għall-vetturi ħfief), li ilha tapplika mill-1 ta' Settembru 2017. B'riżultat tal-bidla fit-test tal-laboratorju, il-miri għall-2025 u l-2030 huma mogħtija f'perċentwali.

3.4.3. Fil-prinċipju, il-proġett huwa miftuħ għal kull tip ta' teknoloġija. Issir distinzjoni bejn vetturi b'emissjonijiet żero (*żero-emission vehicles — ZEV*) u vetturi b'emissjonijiet baxxi (*low-emission vehicles — LEV*), li jarmu inqas minn 50 g CO_2/km, b'mod partikolari vetturi ibridi plug-in (vetturi li jkollhom sistema tal-motopropulsjoni elettrika flimkien ma' magna tal-kombustjoni, (*plug-in Hybrid — PEV*). Għaż-żewġ tipi ta' vetturi huma stabbiliti punti ta' riferiment ta' 15 % sal-2025 u 30 % sal-2030. Il-manifatturi li jaqbżu dawn il-punti ta' riferiment se jirċievu bonus fuq il-miri speċifiċi tagħhom ta' massimu ta' 5 g/km. Meta jkun qed jiġi determinat dan il-perċentwal, jiġi kkunsidrat ir-rendiment tal-emissjonijiet tal-vetturi kkonċernati, b'vetturi b'emissjonijiet żero jingħataw klassifikazzjoni ogħla minn dik għal vetturi b'emissjonijiet baxxi. Mhi ppjanata ebda regola dwar penali.

3.5. Se jitqiesu wkoll l-hekk imsejħa innovazzjonijiet ekoloġiċi, li mhumiex riflessi f'testijiet tal-laboratorju uffiċjali (sa limitu massimu ta' 7 g CO_2/km). Reviżjoni ta' din l-iskema speċjali hija ppjanata għall-2025. Mill-2025 'il quddiem, l-unitajiet ta' kondizzjonament tal-arja aktar effiċjenti fl-użu tal-enerġija ser jitqiesu bħala ekoinnovazzjonijiet.

3.6. Jekk jinqabżu l-miri speċifiċi (interim) tal-manifattur ikun hemm penali ta' EUR 95 għal kull g CO_2/km għal kull vettura. Il-monitoraġġ tal-emissjonijiet ta' CO_2 minn karozzi li jkunu għadhom kif ġew irregistrati jsir mill-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent. Il-manifatturi b'inqas minn 1 000 reġistrazzjoni ta' vetturi ġodda fis-sena huma eżentati mir-Regolament.

3.7. Minbarra l-abbozz ta' regolament, hemm elenkati bosta referenzi għal attivitajiet, inizjattivi u prijoritajiet kumplimentari. Ta 'interess partikolari hawnhekk hija l-iskeda informattiva intitolata "Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers". Hawnhekk il-Kummissjoni tindika li bejn l-2007 u l-2015 ġew investiti EUR 375 miljun għar-riċerka tal-batteriji. EUR 200 miljun oħra huma maħsuba li għandhom jiġu allokati mill-programm Orizzont 2020 fl-2020-2018. B'mod partikolari, għandha tiġi promossa l-ġenerazzjoni li jmiss ta' batteriji, u kmieni fl-2018 għandu jkun ippreżentat pjan direzzjonali għal Alleanza Ewropea tal-Batteriji. L-għan huwa li tiġi stabbilita l-katina tal-valur sħiħa tal-produzzjoni tal-batteriji fl-Ewropa ([9]).

([8]) Dan il-Kapitolu jibbaża fuq id-dokumenti: COM(2017) 676 final u *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Kummissjoni Ewropea: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers.*

4. **Kummenti ġenerali**

4.1. Il-KESE jilqa' bi pjaċir il-proposti tal-Kummissjoni fil-prinċipju bħala kompromess bilanċjat bejn objettivi differenti. Il-proposta hija pass importanti lejn mobilità newtrali mil-lat tal-klima, filwaqt li tippromovi wkoll il-kapaċità ta' innovazzjoni tal-industrija Ewropea tal-karozzi, iżżomm l-impjiegi ta' kwalità għolja u tiffaċilita t-tranżizzjoni soċjali gradwali lejn mudelli ta' produzzjoni ġodda. L-għan li jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 bi 30 % jikkorrispondi għall-mira li tapplika għas-settur li ma jaqax taħt l-ETS taħt il-qafas tal-UE għall-klima u l-enerġija għall-2030.

4.2. Bil-proposta tagħha, l-UE qed tiftaħ paġna ġdida dwar il-mobilità li jidher li l-popolazzjoni inġenerali qed tkun dejjem aktar favur tagħha. Din il-bidla fl-attitudni pubblika qiegħda sseħħ ukoll b'mod partikolari fid-dawl tal-iskandlu tad-diżil. Hemm involuti wkoll il-bidliet fix-xejriet tal-mobilità, it-titjib tat-trasport pubbliku u fl-aħħar nett l-għan li jiġu żviluppati u implimentati politiki tat-trasport komprensivi u integrati.

4.3. Il-KESE jqis li l-mira interim ta' 15 % ta' tnaqqis tal-emissjonijiet sal-2025 meta mqabbel mal-2021 hija esiġenti ferm minħabba li tirrikjedi bidliet fil-magni ta' kombustjoni li huma l-aktar avvanzati fit-teknoloġija. Dan huwa speċjalment il-każ għal vetturi kummerċjali ħfief b'ċikli itwal ta' produzzjoni u ta' żvilupp. Mill-2024 għandu jsir inventarju, li abbażi tiegħu tittieħed deċiżjoni dwar jekk il-miri tal-2030 għandhomx jinżammu jew jiġux definiti mill-ġdid. Fil-kuntest tal-iżvilupp tal-adozzjoni mis-suq ta' ZEVs, LEVs u PHEVs, il-mira interim tidher li hija sfida, madankollu jidher li tista' tinkiseb.

4.4. Il-KESE jilqa' bi pjaċir ir-regola supplementari li permezz tagħha tissaħħaħ is-sorveljanza tas-suq permezz tal-kejl u l-monitoraġġ tal-konsum reali tal-karburant, abbażi tal-obbligu għall-manifatturi biex jgħammru l-vetturi ġodda bi strumenti standardizzati. Id-data miġbura ser tkun disponibbli mhux biss għall-manifatturi, iżda wkoll għal partijiet terzi indipendenti bil-għan li jwettqu evalwazzjonijiet. Dan jista' jkun ekwivalent funzjonali għall-kejl tal-emissjonijiet f'kundizzjonijiet reali tas-sewqan, li mhuwiex fattibbli għal raġunijiet relatati mal-komparabbiltà tar-riżultati tat-testijiet.

4.5. Il-KESE jinnota li, minkejja l-benefiċċji kollha, l-approċċ ta' emissjoni mill-egżost kif segwit fl-abbozz tar-Regolament għadu ta' valur limitat biss. Pereżempju, l-emissjonijiet tas-CO_2 jiġu ġġenerati fil-produzzjoni tal-vetturi, il-batteriji u l-elettriku u huma wkoll influwenzati wkoll mill-prestazzjoni tas-sewqan u mill-imġiba fis-sewqan. Il-KESE jinnota wkoll li l-isforzi fit-teknoloġija tal-vetturi jistgħu jiġu mheddin minn mezzi oħrajn tat-trasport, bħalma hi ż-żieda prevista fit-trasport bl-ajru.

4.6. Il-KESE jiġbed l-attenzjoni dwar il-ħidma tiegħu għat-tranżizzjoni strutturali fl-industrija tal-karozzi lejn sistemi tal-motopropulsjoni alternattivi (ekoloġiċi), id-diġitalizzazzjoni u n-netwerking, u s-sewqan awtonomu b'riskju potenzjali għall-impjieg, li tista' twassal għal xejriet ta' kwalifiki ġodda. Ir-rakkomandazzjonijiet tiegħu f'dan ir-rigward jinkludu fost l-oħrajn li l-Kummissjoni Ewropea għandha tħejji qafas legali u regolatorju li jippermetti l-użu rapidu ta' skemi ta' appoġġ fil-proċess ta' ristrutturar ([10]). Eżempji hawn jinkludu l-ewwel u qabel kollox il-Fondi Strutturali tal-UE, bħall-Fond għall-Globalizzazzjoni u l-Fond Soċjali Ewropew (FSE). Jistgħu jiġu previsti wkoll proġetti oħra bbażati fuq il-mudell tal-Airbus.

4.7. L-industrija Ewropea tal-karozzi attwalment timpjega madwar 2,3 miljun ħaddiem direttament fil-qasam tal-manifattura tal-vetturi u hija responsabbli għal 8 % tal-valur miżjud totali. Għaxar miljuni huma impjegati indirettament f'dan is-settur innovattiv ħafna, li jirrappreżentaw 20 % tal-finanzjament għar-riċerka industrijali fl-Ewropa.

4.8. L-UE hija fost l-akbar manifatturi ta' vetturi bil-mutur u hija l-akbar investitur privat fir-riċerka u l-iżvilupp. L-industrija hija wkoll mexxej dinji f'termini ta' innovazzjoni tal-prodotti, tekniki ta' produzzjoni, disinn ta' kwalità superjuri u sistemi ta' motopropulsjoni alternattivi, fost oħrajn. B'riżultat ta' dan, fl-2016 waħda minn kull erbgħa karozzi madwar id-dinja kienet prodotta f'impjanti ta' immuntar Ewropej u s-settur tal-karozzi jammonta għal 4 % tal-PDG Ewropew ([11]).

([10]) Rapport ta' informazzjoni CCMI/148 (punt 1.5).
([11]) Rapport ta' informazzjoni CCMI/148 (punt 2.1).

4.9. Il-KESE jilqa' l-proposta tal-Kummissjoni biex it-trasformazzjoni tas-settur tal-karozzi tkun soċjalment aċċettabbli. It-tranżizzjoni strutturali lejn sistemi tal-motopropulsjoni alternattivi — flimkien mad-diġitalizzazzjoni, is-sewqan awtonomu u affarijiet oħrajn — se tkun assoċjata ma' bidliet drammatiċi fil-katini ta' valur tal-karozzi. Mistoqsija waħda li din tqajjem hija liema komponenti jiġu prodotti mill-manifatturi nnifishom u liema jinxtraw. Sal-lum, il-valur miżjud tal-komponenti elettroniċi kien fil-biċċa l-kbira taħt il-kontroll tal-fornitur, u l-qasam taċ-ċelloli tal-batteriji għadu ddominat minn produtturi Asjatiċi. Għalhekk il-KESE jilqa' bi pjaċir il-pożizzjoni tal-Kummissjoni dwar l-istabbiliment ta' katina ta' valur ta' vetturi elettriċi fl-Ewropa (ara t-taqsima 3.7 dwar l-Alleanza Ewropea tal-Batteriji). Għadu mhuwiex ċar kif se tkun il-ġenerazzjoni li jmiss taċ-ċelloli tal-batteriji f'termini teknoloġiċi u kif se tiżviluppa maż-żmien il-prestazzjoni meta mqabbla mal-prezzijiet. Għaldaqstant, il-KESE jirrakkomanda li l-Kummissjoni tissorvelja l-iżviluppi fuq bażi kontinwa.

4.9.1. It-tranżizzjoni li qed tiġi segwita minn sistemi ta' motopropulsjoni tradizzjonali għal sistemi alternattivi tinvolvi bidla strutturali. Il-prodotti tradizzjonali għandhom jiġu modifikati ħafna jew jiġu sostitwiti b'oħrajn ġodda. Fil-każ ta' vetturi purament elettriċi, dan jikkonċerna l-magna b'kombustjoni interna, is-sistema kollha tal-gerijiet u l-unitajiet tal-egżost, fost affarijiet oħra. Barra minn hekk, hemm ukoll il-mutur elettriku u l-batterija, inkluż l-manifattura ta' ċelluli tal-batteriji. Madankollu, dawn il-komponenti jirrappreżentaw proporzjonijiet differenti b'mod sinifikanti fil-katina ta' valur tas-settur tal-karozzi u għalhekk ivarja wkoll l-impatt li għandhom fuq id-domanda għal impjiegi u ħiliet.

4.9.2. Studju mwettaq minn FEV ([12]) ikkonkluda li l-karozzi elettriċi bil-batterija — imfasslin bħala karozzi fil-firxa medjana — jinvolvu spejjeż tal-manifattura ta' madwar EUR 16 500. Il-komponenti ewlenin huma l-muturi elettriċi (EUR 800), l-elettronika tal-potenza (EUR 1 400) u l-batterija (EUR 6 600). Għall-batterija biss, li tirrappreżenta 40 % tal-kost, 70 % jmorru għall-produzzjoni taċ-ċelloli. Il-karozzi elettriċi huma sostanzjalment inqas kumplessi u l-manifattura tagħhom tirrikjedi bidliet estensivi fil-kwalifiki tal-impjegati: inġinerija elettrika/elettronika, elettrokimika, teknoloġija tal-kisi, ġestjoni termali, teknoloġija tal-istering u tal-kontroll fil-qasam tal-inġinerija, il-ġestjoni ta' teknoloġija ta' vultaġġ għoli u prinċipji attivi tal-elettriku kif ukoll l-imġiba tal-materjali u affarijiet oħrajn fil-kuntest tal-assemblaġġ u t-tiswijiet.

4.9.3. Għalkemm il-Kummissjoni tistenna effetti pożittivi fuq l-impjiegi, hemm ukoll riskji. Studju ([13]) attwali minn Fraunhofer IAO qed jeżamina l-effetti kwantitattivi fuq l-impjieg permezz ta' xenarju li jinkludi sehem ta' 25 % ta' vetturi elettriċi u sehem ta' 15 % ta' vetturi elettriċi ibridi plug-in, u dan jirrifletti b'mod approssimattiv il-proposta tal-Kummissjoni. Ir-riżultati inizjali juru li, fl-aħjar xenarju possibbli, madwar 10-12 % tal-impjiegi li jinvolvu powertrains jintilfu sal-2030 bħala parti mill-bidla teknoloġika. Dan jammonta għal bejn 25 000 u 30 000 impjieg fil-Ġermanja biss. Aktar ma jkun baxx is-sehem attwali ta' PHEVs, iktar ikun evidenti dan l-effett negattiv (b'sehem ta' 5 % ta' PHEVs ikun hemm tnaqqis ta' 15-18 %). L-istess jgħodd għat-tneħħija gradwali aċċellerata tat-teknoloġija tad-diżil li, minħabba l-kumplessità akbar partikolarment tal-partijiet fornuti, għandha impatt akbar minn 30-40 % fuq l-impjiegi milli minn partijiet tal-magna tal-petrol. Ir-riskji għall-impjiegi qed jitfaċċaw ukoll b'mod parallel minħabba l-effetti tad-diġitalizzazzjoni u ż-żieda fil-lokalizzazzjoni tal-produzzjoni f'reġjuni ewlenin tad-dinja.

4.9.4. B'mod ġenerali, huwa mistenni li dawn l-effetti negattivi jinħassu b'mod asimettriku maż-żmien u ġeografikament. Il-manifatturi finali u l-forniturl-kbar jinsabu f'pożizzjoni aħjar minn forniturl ta' partijiet żgħar speċjalizzati ħafna meta niġu biex nieħdu kontromiżuri permezz ta' innovazzjonijiet u mudelli kummerċjali ġodda. Barra minn hekk, l-impjiegi fil-qasam tat-teknoloġiji u s-servizzi l-ġodda se jkunu aktar ta' spiss f'ċentri urbani u inqas fir-reġjuni periferiċi. Dan għandu jitqies meta jitfasslu l-programmi qafas rilevanti.

4.9.5. It-theddida għall-impjieg u l-impjiegi tiddependi fuq il-pass ta' din it-tranżizzjoni strutturali. Għaldaqstant, il-KESE jilqa' b'sodisfazzjon il-proposta tal-Kummissjoni, li issa tinkludi ċ-ċertezza tal-investiment għall-industrija u tippermettilha li tibda tħejji din t-tranżizzjoni strutturali minnufih. Il-KESE jistieden lill-Kummissjoni biex tiżgura li din it-tranżizzjoni strutturali tkun akkumpanjata minn miżuri ta' politika industrijali, sabiex jiġi evitat it-taqlib fost l-impjegati. Id-djalogi tripartiti u bipartiti huma kruċjali.

([12]) Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), 16.12.2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren/ Fondazzjoni tar-Riċerka għat-Teknoloġija tal-Enerġija u l-Magni b'Kombustjoni Interna).

([13]) Frankfurter Allgemeine Zeitung/FAZ tas-16.12.2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren (Organizzazzjoni ta' Riċerka għat-Teknoloġija tal-Enerġija u l-Magni tal-Kombustjoni).

4.9.6. Il-KESE jinnota li diġà ttieħdu l-ewwel passi filwaqt li ċerti manifatturi individwali ħabbru mudelli ta' karozzi elettriċi addizzjonali sal-2025 u s-sehem ppjanat tagħhom għall-flotot ta' karozzi irreġistrati ġodda.

4.10. Biex tiġi appoġġjata d-dekarbonizzazzjoni sostenibbli u bbilanċjata reġjonalment tas-settur tat-trasport, il-Kummissjoni qed tippjana li tipprovdi EUR 800 miljun taħt il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa biex jiġu mnedija stazzjonijiet tal-iċċarġjar interoperabbli. Dan għandu jġib miegħu ammont sostanzjali ta' investiment pubbliku u privat addizzjonali (200 000 punt tal-iċċarġjar bħalissa huma operattivi fl-UE, filwaqt li huma meħtieġa 800 000). EUR 200 miljun oħra se jkunu disponibbli biex tiġi stabbilita sħubija pubblika-privata għall-iżvilupp tal-batteriji tal-ġenerazzjoni li jmiss. Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tixtieq tappoġġja l-introduzzjoni ta' sistemi tal-motopropulsjoni alternattivi permezz ta' miri għall-awtoritajiet pubbliċi biex tinkludi aktar ZEVs/LEVs fl-akkwist tagħhom.

4.11. Il-KESE jemmen li kwalunkwe ħlas ta' penali, kemm mir-regolamentazzjoni eżistenti kif ukoll minn dik ġdida, għandu jintuża biex jgħinu lis-settur u lill-ħaddiema fit-tranżizzjoni lejn prodotti b'livell baxx ta' karbonju. Fil-preżent, hemm biss minorità ta' manifatturi tal-karozzi li huma fit-triq it-tajba biex jilħqu l-miri ta' tnaqqis għall-2021.

4.12. Filwaqt li għandu jintlaqa' tajjeb it-tnaqqis fid-dipendenza fuq l-importazzjonijiet taż-żejt, jistgħu jinħolqu dipendenzi ġodda, bħalma huma l-aċċess għal materja prima (il-litju, il-kobalt u n-nikil minn żoni remoti). Bl-istess mod, il-KESE jistenna li tkun garantita biżżejjed provvista tal-elettriku minn sorsi rinnovabbli.

4.13. *Rieżami ta' nofs it-terminu tar-Regolament*

4.13.1. Fl-2024, il-Kummissjoni se twettaq rieżami ta' nofs it-terminu tar-Regolament, sabiex tivverifika jekk id-direzzjoni li ttieħdet tirriżultax waħda effettiva.

4.13.2. Billi t-tranżizzjoni strutturali minn magni tal-kombustjoni lejn sistemi tal-motopropulsjoni alternattivi ma tistax titbassar f'termini kwantitattivi, se jkun meħtieġ li, qabel kollox, jiġi eżaminat kif is-suq għal sistemi ta' motopropulsjoni alternattivi jkun żviluppa sal-2024, kemm ikunu nbnew punti tal-iċċarġjar (bħala kundizzjoni restrittiva) u sa liema punt il-grilji tal-elettriku jkunu ġew konvertiti u aġġornati biex jaqdu ż-żieda fid-domanda għall-elettriku.

4.13.3. Il-KESE jistenna li din il-valutazzjoni ta' nofs it-terminu tipprovdi informazzjoni dwar x'ikun sar fir-rigward tal-kwalifiki u t-taħriġ (mill-ġdid) tal-impjegati. F'liema oqsma hija meħtieġa azzjoni (addizzjonali) sabiex ikomplu jittejbu l-ħiliet u l-kwalifiki tal-persunal fl-industrija tal-karozzi favur it-tranżizzjoni strutturali? Kemm huma effettivi l-miżuri proposti (ara l-Kunsill Ewropew tal-Ħiliet fl-Industrija tal-Karozzi) biex jiżguraw l-implimentazzjoni tat-tibdil għal kwalifiki? F'dan ir-rigward, il-KESE jemmen l-ewwel u qabel kollox li t-trejdjunjins tas-settur għandhom ir-responsabbiltà li jippromovu aktar id-djalogu tripartitiku industrijali. Barra minn hekk, ir-riżorsi neċessarji għandhom ikunu disponibbli biex jippermettu lill-ħaddiema jibqgħu fis-suq tax-xogħol.

Brussell, l-14 ta' Frar 2018.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Georges DASSIS