Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele ușoare, și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Raportor: **Dirk BERGRATH**

Sesizare	Parlamentul European: 5.2.2018 Consiliu: 9.2.2018
Temei juridic	Articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru piața unică, producție și consum
Data adoptării în secțiune	24.1.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	14.2.2018
Sesiunea plenară nr.	532
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotrivă/abțineri)	124/1/3

1. **Concluzii și recomandări**

1.1. CESE salută, în general, propunerea Comisiei, considerând că ea reprezintă un compromis echilibrat între obiectivele de mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, capacitatea de inovare a industriei europene și menținerea unor locuri de muncă de calitate.

1.2. În opinia CESE, obiectivul intermediar pentru 2025 de reducere cu 15 % a emisiilor în 2025 în comparație cu 2021 este unul deosebit de ambițios, dat fiind că modificările la care trebuie supuse motoarele cu combustie se apropie de limitele tehnice posibile. CESE se așteaptă ca Comisia să propună o monitorizare continuă a omologării de tip a vehiculelor noi, astfel încât să se evite instalarea în continuare a unor componente ale motoarelor incompatibile. Deosebit de dificilă va fi atingerea obiectivelor de reducere fixate pentru 2025 pentru vehiculele utilitare ușoare, cu cicluri de dezvoltare și producție mai lungi. Cu toate acestea, CESE consideră că dezvoltarea unei piețe pentru autovehicule cu emisii zero sau cu emisii scăzute, precum și a vehiculelor hibride, reprezintă o șansă.

1.3. CESE salută îmbunătățirea supravegherii pieței prin măsurarea și monitorizarea consumului real de combustibil, bazat pe obligația producătorilor de a dota noile vehicule cu dispozitive standardizate.

1.4. Tranziția structurală către sisteme de propulsie alternative – împreună cu digitalizarea, condusul autonom și alte elemente – va aduce cu sine schimbări dramatice pentru lanțurile valorice din domeniul autovehiculelor. CESE salută poziția Comisiei cu privire la intenția de a pune bazele unui lanț valoric european pentru vehicule electrice („EU Battery Alliance”), dar solicită măsuri mai energice în acest sens.

1.5. De viteza cu care au loc aceste schimbări structurale depinde nivelul de periclitare pentru locurile de muncă și ocuparea forței de muncă. CESE invită Comisia să însoțească această schimbare structurală prin măsuri de politică industrială, dat fiind că lipsește o evaluare deplină a impactului social și economic a acesteia. CESE respinge concedierile colective.

1.6. Din punctul de vedere al CESE, evaluarea la jumătatea perioadei, preconizată pentru 2024, ar trebui să examineze în ce măsură au fost atinse obiectivele referitoare la climă, inovare și ocuparea forței de muncă. Atingerea lor va depinde în mod esențial de modul în care va evolua piața sistemelor de propulsie alternative până în 2024, de numărul de puncte de încărcare construite și de măsura în care rețelele de energie electrică vor fi fost transformate și modernizate pentru a răspunde creșterii semnificative a cererii de energie electrică.

1.7. CESE solicită ca evaluarea la jumătatea perioadei să includă o prezentare a situației actuale în ceea ce privește calificarea, reciclarea și formarea profesională a personalului, precum și o analiză actualizată a domeniilor în care sunt necesare măsuri (suplimentare) în vederea îmbunătățirii competențelor și a calificărilor personalului din industria de automobile pentru a fi pregătiți pentru schimbările structurale.

1.8. CESE consideră că orice penalități cu titlu cominatoriu aplicate fie în baza regulamentului existent, fie în baza regulamentului reformat, ar trebui să fie utilizate pentru a ajuta sectorul automobilelor și lucrătorii acestuia în tranziția către produse cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Ar trebui să fie puse la dispoziție resurse financiare suplimentare pentru a garanta accesul la piața muncii a angajaților.

2. **Introducere**

2.1. În octombrie 2014, șefii de stat și de guvern din UE ([1]) au stabilit obiectivul obligatoriu de a reduce, până în 2030, emisiile produse la nivelul întregii economii cu cel puțin 40 % față de nivelurile din 1990. Acest obiectiv se bazează pe previziunile globale care sunt în conformitate cu obiectivul pe termen mediu al Acordului de la Paris privind schimbările climatice (COP 21) ([2]). În prezent, multe țări pun în aplicare măsuri în favoarea transportului cu emisii scăzute de dioxid de carbon, inclusiv sub forma aplicării unor standarde referitoare la vehicule, adesea în combinație cu măsuri de îmbunătățire a calității aerului.

2.2. Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon ([3]), publicată în iunie 2016, stabilește obiectivul de a avea cel puțin cu 60 % mai puține emisii de gaze cu efect de seră provenite de la vehicule până în 2050 comparativ cu 1990, cu o tendință evidentă a acestora către zero. Strategia a precizat că utilizarea de vehicule cu emisii reduse sau fără emisii ar trebui să crească până în 2030, pentru a atinge o cotă de piață semnificativă și pentru a înscrie Uniunea Europeană pe o traiectorie consecventă pe termen lung către o mobilitate cu emisii zero.

2.3. Ca un prim pas, strategia a făcut parte dintr-un pachet legislativ prezentat în mai 2017 ([4]); ea a fost pusă în aplicare prin Comunicarea „Europa în mișcare – O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” ([5]), publicată în mai 2017.

2.3.1. Obiectivul prezentei comunicări este de a îmbunătăți siguranța rutieră, de a promova o taxare rutieră mai echitabilă, de a reduce emisiile de CO_2, poluarea aerului, congestionarea traficului și sarcinile administrative pentru întreprinderi, de a combate angajarea ilegală și de a garanta condiții decente de lucru, cu perioade de repaus adecvate, pentru lucrători.

2.3.2. Prezenta comunicare clarifică faptul că UE dorește să dezvolte, să ofere și să producă cele mai bune soluții și echipamente de mobilitate și cele mai bune vehicule conectate, automatizate și cu emisii reduse, dorind să dispună de cea mai avansată infrastructură de sprijin în acest sens. În plus, se arată că UE trebuie să joace un rol de frunte la nivel mondial în ceea ce privește orientarea schimbărilor continue în industria automobilelor, bazându-se pe progresele majore care au fost deja realizate până în prezent.

2.4. Propunerea de regulament face parte dintr-un pachet de mobilitate mai amplu ([6]) care cuprinde, de asemenea, măsuri de sprijinire a cererii de ofertă, incluse în prezenta propunere. Directiva 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic vizează sprijinirea pieței pentru vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Prin amendamentul propus ([7]) se garantează faptul că directiva acoperă toate practicile de achiziții publice relevante și se transmit semnale de piață clare pe termen lung; în plus, se simplifică dispozițiile și se garantează utilizarea eficace a acestora. Dincolo de acestea se urmărește o contribuție sporită a sectorului transporturilor la reducerea emisiilor de CO_2 și a emisiilor de poluanți atmosferici, stimulând în același timp competitivitatea și creșterea economică a sectorului.

([1]) Concluziile Consiliului European din 24 octombrie 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) JO C 81, 2.3.2018, p. 95; JO C 81, 2.3.2018, p. 181; JO C 81, 2.3.2018, p. 188; JO C 81, 2.3.2018, 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. **Proiectul de regulament** ([8])

3.1. Prin propunerea ei, Comisia urmărește îndeplinirea obiectivelor prevăzute în Acordul de la Paris privind schimbările climatice, reducerea costurilor combustibilului pentru consumatori, consolidarea competitivității în industria autovehiculelor și crearea unor noi locuri de muncă. Calea către decarbonizare, în special prin intermediul unor sisteme de propulsie alternative, poate fi considerată ireversibilă.

3.2. Comisia se așteaptă ca propunerea să ducă la o reducere a emisiilor de CO_2 cu aproximativ 170 de milioane de tone în perioada 2020-2030, contribuind, astfel, și la îmbunătățirea calității aerului. Se estimează că produsul intern brut va crește la 6,8 miliarde EUR până în 2030, ceea ce implică crearea unui număr suplimentar de 70 000 de locuri de muncă suplimentare.

3.3. Comisia estimează că un cumpărător al unui autoturism nou poate obține o economie medie de 600 EUR în anul 2025, respectiv de 1 500 EUR în anul 2030 (luând în considerare întregul ciclu de viață al vehiculului). La nivelul UE, economiile anuale realizate în ce privește costurile pentru combustibil se vor ridica la 18 miliarde EUR pe an, respectiv la o cantitate totală de petrol de 380 de milioane de tone în intervalul 2020-2040.

3.4. Principalele elemente ale propunerii Comisiei privind reducerea emisiilor de CO_2 provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare sunt:

3.4.1. o reducere suplimentară de 30 % a emisiilor de CO_2 până în 2030, pe baza valorilor-țintă pentru anul 2021, de 95 g/km pentru automobile și de 147 g/km pentru vehiculele utilitare ușoare până în 2021 (conform ciclului de încercare NEDC). Ca obiectiv interimar se propune reducerea valorilor-țintă pentru CO_2 cu 15 %, pentru a permite astfel o atingere cât mai rapidă posibilă a obiectivului general (contribuind la securitatea investițiilor în industria de profil).

3.4.2. Începând cu anul 2021, valorile cu privire la emisii se raportează la ciclul WLTP (*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) care este valabil de la 1 septembrie 2017. Din cauza schimbării ciclului de testare, obiectivele pentru 2025 și 2030 sunt stabilite în procente.

3.4.3. În principiu, proiectul nu are limitări tehnologice. Se face o diferență între vehiculele care nu emit emisii (vehicule cu emisii zero, *zero-emission vehicles* – ZEV) și vehiculele care emit mai puțin de 50 g CO_2/km (vehicule cu emisii scăzute, *low-emission vehicles* – LEV), fiind vorba în special de vehiculele care mai au, pe lângă sistemul de propulsie motoric cu ardere internă, un sistem de propulsie electric suplimentar (vehicule hibride, *plug-in Hybride* – PHEV). Pentru ambele tipuri de vehicule sunt prevăzute criterii de referință de 15 % până în 2025 și de 30 % până în 2030. Producătorii care depășesc aceste valori de referință vor primi o primă pe baza obiectivului lor specific, primă care nu va putea depăși 5 g/km. La calcularea acestui procent se va lua în considerare performanța privind emisiile a vehiculelor în cauză, *vehiculele cu emisii zero* având valoare mai mare decât *vehiculele cu emisii scăzute*. Introducerea unui factor de penalizare nu a fost prevăzută.

3.5. Se vor lua în considerare în continuare așa-numitele ecoinovări care nu se reflectă în testele de rutină oficiale de până la 7 g CO_2/km. Revizuirea acestui regim special este planificată pentru anul 2025. Începând cu anul 2025 vor fi considerate ecoinovații sistemele de aer condiționat mai eficiente din punct de vedere energetic.

3.6. Pentru depășirea valorilor-limită (intermediare) specifice unui producător este prevăzută o sancțiune de 95 EUR/g CO_2/km și vehicul. Monitorizarea emisiilor de CO_2 produse de autoturismele nou înmatriculate este efectuată de Agenția Europeană de Mediu. Producătorii cu mai puțin de 1 000 de înmatriculări de vehicule noi pe an sunt exceptați de la aplicarea regulamentului.

3.7. În completarea proiectului de regulament, sunt menționate numeroase trimiteri la activități, inițiative și priorități ale programului aferente. Demnă de menționat în acest sens este fișa informativă intitulată „Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers” („Mobilitate curată: o Europă care își apără industria și lucrătorii”). În acest document, Comisia constată că între 2007 și 2015 s-au investit 375 de milioane de euro în cercetarea în materie de baterii; în anii 2018-2020 urmează să se aloce încă 200 de milioane de euro din programul Orizont 2020. Este vorba în special baterii de ultimă generație; la începutul anului 2018 urmează să fie prezentat o foaie de parcurs pentru „*EU Battery Alliance*”. Obiectivul constă în mutarea întregului lanț valoric al producției de baterii în Europa ([9]).

([8]) Acest capitol se bazează pe documentele: COM(2017) 676 final și *Proposal for post-2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

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

4. **Observații generale**

4.1. CESE salută, în principiu, propunerile Comisiei ca fiind un compromis echilibrat între diferitele obiective. Propunerea reprezintă un pas important spre o mobilitate neutră din punct de vedere al emisiilor, promovând în același timp capacitatea de inovare a industriei europene a autovehiculelor, locuri de muncă de înaltă calitate și facilitând o tranziție socială treptată către noi structuri de producție. Obiectivul de reducere a emisiilor de CO_2 cu 30 % corespunde obiectivului pentru sectoarele care nu intră sub incidența ETS în cadrul planului de acțiune european privind clima 2030.

4.2. Prin propunerea sa, UE deschide un nou capitol al mobilității, care pare să se bucure din ce în ce mai mult de acceptul populației. Această schimbare de mentalitate este percepută de cetățeni mai ales în contextul crizei provocate de motoarele Diesel. Ea include schimbări ale paradigmelor de mobilitate, o îmbunătățire a transportului în comun și, nu în ultimul rând, obiectivul de a elabora și a pune în aplicare politici de transport integrate și holistice.

4.3. CESE consideră că obiectivul intermediar de 15 % de reducere a emisiilor până în 2025 în comparație cu 2021 este foarte ambițios, întrucât el presupune modificări aduse motoarelor cu combustie internă, modificări aflate la limita fezabilității tehnologice. Acest lucru este valabil în special pentru vehiculele utilitare ușoare cu cicluri de producție și dezvoltare mai lungi. În acest context se impune realizarea, în 2024, a unui inventar, pe baza căruia să se decidă dacă obiectivele pentru 2030 pot fi menținute sau redefinite. Actuala evoluție a nivelului de absorbție pe piață a vehiculelor de tip ZEV, LEV și PHEV face ca obiectivul intermediar să reprezinte o provocare, care însă mai poate fi atins.

4.4. CESE salută introducerea normei complementare care prevede îmbunătățirea supravegherii pieței prin măsurarea și monitorizarea consumului real de combustibil, bazat pe obligația producătorilor de a dota noile vehicule cu dispozitive standardizate. Datele colectate vor fi puse la dispoziție nu numai producătorilor, ci și unor terțe părți independente pentru efectuarea de evaluări. Această abordare ar putea fi un echivalent funcțional pentru măsurarea emisiilor în condiții reale de trafic, care nu este fezabilă din motive ce țin de comparabilitatea rezultatelor încercărilor.

4.5. CESE observă că, în ciuda tuturor beneficiilor, abordarea propusă în proiectul de regulament, de a măsura emisiile gazoase la țeava de eșapament, are o valoare limitată, știut fiind că emisii de CO_2 sunt generate în producția de baterii și vehicule electrice, care, de asemenea, sunt influențate de performanța vehiculului și comportamentul la volan. CESE observă, de asemenea, că eforturile depuse în ceea ce privește tehnologiile de transport terestre ar putea fi subminate de alte moduri de transport, cum ar fi creșterea preconizată a transportului aerian.

4.6. CESE dorește să facă referire la activitatea sa în domeniul schimbărilor structurale în industria autovehiculelor către sisteme de propulsie alternative (verzi), al digitalizării și interconectării, conducerii automatizate cu potențialul său de periclitare a locurilor de muncă, din care sunt extrapolate tendințele pentru noile calificări necesare. CESE recomandă de exemplu Comisiei Europene să elaboreze un cadru juridic și de reglementare care să permită utilizarea rapidă a schemelor de sprijin în procesul de restructurare ([10]). Ca exemple în acest sens ar putea figura, în primul rând, fondurile structurale ale UE, cum ar fi Fondul european de ajustare la globalizare și Fondul social european (FSE). Ar putea fi avute în vedere și proiecte similare modelului Airbus.

4.7. Industria europeană a autovehiculelor are aproximativ 2,3 milioane de lucrători, în sectorul direct al fabricării de autovehicule, reprezentând 8 % din valoarea adăugată totală. 10 milioane de lucrători sunt angajați în mod indirect în acest sector, care este foarte inovator, întrucât reprezintă 20 % din finanțarea cercetării industriale în Europa.

4.8. UE se numără printre cei mai mari producători, la nivel mondial, de autovehicule, iar industria autovehiculelor reprezintă cel mai mare investitor privat în cercetare și dezvoltare. Această industrie este lider mondial în ceea ce privește, printre altele, inovarea în materie de produse, tehnologiile de producție, proiectarea de înaltă calitate și sistemele de propulsie alternative. Drept consecință, în anul 2016, la nivel mondial, unul din patru automobile este produs în fabrici de asamblare din Europa, iar sectorul autovehiculelor reprezintă 4 % din PIB-ul european ([11]).

([10]) Raportul de informare CCMI/148 (punctul 1.5).
([11]) Raportul de informare CCMI/148 (punctul 2.1).

4.9. CESE salută propunerea Comisiei de a face tranziția din sectorul automobilelor acceptabilă din punct de vedere social. Tranziția structurală către sisteme de propulsie alternative – împreună cu digitalizarea, condusul autonom și alte elemente – va aduce cu sine schimbări dramatice pentru lanțurile valorice din domeniul autovehiculelor. Pe de o parte, aceasta se referă la întrebarea ce componente vor fi fabricate de producătorii înșiși și care vor fi achiziționate. Până în prezent, lanțul valoric pentru componentele de autovehicule electrice se află în principal în mâna furnizorilor, iar celulele de baterii provin în continuare de la producători din Asia. Prin urmare, CESE salută poziția Comisiei, conform căreia lanțul valoric pentru autovehicule electrice trebuie localizat în Europa (a se vedea capitolul 3.7, „*EU Battery Alliance*"). Încă nu este clar cum va arăta noua generație de celule de baterii din punctul de vedere al tehnologiei utilizate și nici evoluția în timp a raportului calitate/preț pentru baterii. CESE recomandă Comisiei o monitorizare continuă a evoluțiilor în acest domeniu.

4.9.1. Trecerea preconizată de la sisteme de propulsie clasice, bazate pe combustie internă, către sisteme alternative de propulsie aduce cu sine rupturi structurale. Producția tradițională va suferi modificări drastice sau va fi înlocuită cu una nouă. În cazul vehiculelor pur electrice, aceste schimbări se referă la motorul cu combustie internă, cutia de viteze în complexitatea ei, sistemele de eșapament și altele. Ca element nou apare motorul electric și bateria, precum și producția de celule de baterii. Aceste tipuri de componente au cote foarte diferite la crearea de valoare adăugată în sectorul autovehiculelor și un impact corespunzător asupra ocupării forței de muncă și necesităților în materie de competențe.

4.9.2. Un studiu realizat de către FEV ([12]) a concluzionat că un automobil electric cu baterie – în varianta de automobil aparținând clasei de mijloc – va avea un cost de producție de aproximativ 16 500 EUR. Principalele componente sunt motoarele electrice (800 EUR), sistemul electronic de gestionare a motorului (1 400 EUR) și bateria (6 600 EUR). 70 % din prețul bateriei – care reprezintă 40 % din costurile totale – o reprezintă producția celulelor de baterie. Automobilele electrice sunt în mod semnificativ mai puțin complexe; pentru producția lor este nevoie de ample modificări ale calificărilor lucrătorilor: inginerie electrică/electronică, electrochimie, tehnologii de acoperire, controlul termic, sisteme de instrumentare și de control, tehnologie de înaltă tensiune și aplicarea unor principii din domeniul energiei electrice, precum și comportamentul materialelor și altele chestiuni ce țin de asamblare și reparații.

4.9.3. Deși Comisia consideră că vor exista efecte pozitive asupra ocupării forței de muncă, rămân anumite riscuri. Un studiu realizat de Fraunhofer IAO ([13]) analizează efectele cantitative asupra ocupării forței de muncă, prin intermediul unui scenariu care pleacă de la o cotă de 25 % de vehicule electrice și o cotă de 15 % de vehiculele electrice hibride reîncărcabile (PHEV), ceea ce corespunde, în linii mari, cu propunerea Comisiei. Primele rezultate indică faptul că, până în 2030, cel mai optimist scenariu va duce la o pierdere de aproximativ 10-12 % din totalul de locuri de muncă care implică construcția de grupuri propulsoare, ca parte a mutațiilor tehnologice. Doar pentru Germania, acest scenariu s-ar traduce în pierderea a unui număr de 25 000-30 000 de locuri de muncă. Cu cât va fi mai mică cota efectivă a PHEV, cu atât mai pronunțat va fi acest efect negativ (o cotă de 5 % de PHEV va duce la o reducere de 15-18 %). Același lucru este valabil și pentru eliminarea accelerată a tehnologiei diesel, care, având în vedere complexitatea mai mare în special în ce privește piesele componente provenite de la furnizori terți, presupune o cotă de ocupare cu 30-40 % mai ridicată față de necesarul pentru piesele componente ale motoarelor pe benzină. În paralel, aceasta duce la riscuri pentru ocuparea forței de muncă ca urmare a efectelor digitalizării și a tendinței crescute de delocalizare a producției către alte regiuni ale lumii.

4.9.4. În general, este de așteptat ca aceste efecte negative să apară în mod asimetric din punct de vedere temporal și geografic. Producătorii finali și furnizorii mari dispun de posibilități mai bune de a contracara aceste efecte prin inovare și noi modele de afaceri în comparație cu furnizorii mici cu un nivel înalt de specializare. În plus, în contextul noilor tehnologii și servicii, locurile de muncă vor putea fi găsite mai degrabă în centrele urbane și mai puțin în regiunile periferice. Acest lucru trebuie să fie luat în considerare în cadrul elaborării programelor-cadru relevante.

4.9.5. De viteza cu care au loc aceste schimbări structurale depinde nivelul de periclitare pentru locurile de muncă și ocuparea forței de muncă. De aceea, CESE salută propunerea Comisiei, care contribuie deja la siguranța investițiilor pentru sectorul industrial și îi permite să înceapă încă de pe acum să inițieze și să pregătească această schimbare structurală. CESE invită Comisia să însoțească această schimbare structurală, pentru a se evita perturbări în rândul angajaților. Dialogul tripartit și bipartit este esențial în acest sens.

([12]) Ziarul *Frankfurter Allgemeine Zeitung* din 16 decembrie 2016 (FEV = Institutul de cercetare în domeniul tehnologiei energiei și a motoarelor cu combustie internă).

([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 – Efectele electrificării autovehiculelor asupra ocupării forței de muncă, Stuttgart (rezultate preliminare).

4.9.6. CESE constată că, prin anunțurile anumitor producători cu privire la introducerea, până în 2025, a unor modele suplimentare de autovehicule electrice și cu privire la cotele acestora la flotele de autovehicule nou înmatriculate, au fost făcuți primii pași, chiar dacă modești.

4.10. Cu scopul de a sprijini decarbonizarea durabilă și echilibrată din punct de vedere regional în sectorul transporturilor, Comisia planifică punerea la dispoziție a sumei de 800 de milioane de euro în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei pentru introducerea facilităților de reîncărcare interoperabile. Acest lucru ar trebui să mobilizeze investiții publice și private suplimentare considerabile (la momentul actual în UE funcționează 200 000 de facilități de reîncărcare, fiind nevoie de 800 000). Se pun la dispoziție alte 200 de milioane de euro pentru crearea unui parteneriat public-privat pentru dezvoltarea în materie de baterii de ultimă generație. Nu în ultimul rând, Comisia va sprijini sistemele de propulsie alternative prin stabilirea unor obiective pentru achizițiile autorităților publice, astfel încât acestea să opteze într-o mai mare măsură pentru vehicule cu emisii zero sau vehicule cu emisii reduse.

4.11. CESE consideră că orice penalități cu titlu cominatoriu aplicate fie în baza regulamentului existent, fie în baza regulamentului reformat, ar trebui să fie utilizate pentru a ajuta sectorul automobilelor și lucrătorii acestuia în tranziția către produse cu emisii scăzute de dioxid de carbon. În prezent, doar o mică parte din producătorii de autovehicule sunt pe calea cea bună pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor pentru 2021.

4.12. În timp ce reducerea dependenței de importurile de petrol trebuie salutată, accesul la materii prime (litiu, cobalt și nichel din zone îndepărtate) ar putea duce la noi tipuri de dependență. În mod similar, CESE se așteaptă să fie garantată o aprovizionare suficientă cu energie electrică din surse regenerabile.

4.13. *Evaluarea la jumătatea perioadei a regulamentului*

4.13.1. În 2024, Comisia va efectua o evaluare intermediară a regulamentului, pentru a se asigura că traiectoria urmată este eficace.

4.13.2. Dat fiind că, din perspectiva actuală, nu pot fi făcute prognoze privind schimbările structurale către motoare de propulsie alternative, trebuie examinat mai ales modul în care piața pentru sistemele de propulsie alternative se va fi dezvoltat până în 2024, în ce măsură va fi crescut numărul de puncte de încărcare (condiție limitatoare) și în ce măsură vor fi fost extinse și adaptate rețelele de energie electrică pentru a face față cererii suplimentare.

4.13.3. CESE speră că, prin această evaluare, se vor obține informații privind realizările în domeniul calificării, reciclării și formării profesionale a lucrătorilor. Care sunt domeniile unde va fi nevoie de măsuri (suplimentare) pentru a dezvolta competențele și calificările lucrătorilor din sectorul autovehiculelor pentru a-i pregăti pentru schimbările structurale? Cât de eficiente sunt măsurile propuse pentru a garanta punerea în aplicare a modificărilor privind calificările (a se vedea *Automotive Skills Council*)? În acest sens, CESE consideră că responsabilitatea revine în primul rând sindicatelor din sector, care ar trebui să promoveze în continuare dialogurile tripartite industriale pe teme de politică industrială. În plus, ar trebui să se aloce resursele necesare care să permită lucrătorilor să rămână pe piața forței de muncă.

Bruxelles, 14 februarie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Georges DASSIS