Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO_2 z ľahkých úžitkových vozidiel, a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)

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

(2018/C 227/07)

Spravodajca: **Dirk BERGRATH**

Žiadosť	Európsky parlament, 5. 2. 2018 Rada, 9. 2. 2018
Právny základ	článok 192 prvý odsek Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	24. 1. 2018
Prijatie v pléne	14. 2. 2018
Plenárne zasadnutie č.	532
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	124/1/3

1. **Závery a odporúčania**

1.1. EHSV v zásade víta návrhy Komisie ako vyvážený kompromis medzi cieľmi z hľadiska klimaticky neutrálnej mobility, inovačnej schopnosti európskeho automobilového priemyslu a zachovania kvalitných pracovných miest.

1.2. Výbor považuje najmä priebežný cieľ, aby sa v porovnaní s rokom 2021 znížil do roku 2025 objem emisií o 15 %, za veľmi náročný, keďže požadované úpravy, ktoré treba vykonať na spaľovacích motoroch, sú na hranici technických možností. EHSV očakáva, že Komisia bude priebežne monitorovať typové schválenia nových vozidiel, aby sa zabránilo ďalšiemu montovaniu neprípustných komponentov motorov. Bude obzvlášť ťažké dosiahnuť do roku 2025 ciele týkajúce sa zníženia emisií u ľahkých úžitkových vozidiel s dlhšími výrobnými a vývojovými cyklami. EHSV však napriek tomu vníma rozvoj trhu s vozidlami s nulovým a nízkym objemom emisií resp. hybridmi ako príležitosť.

1.3. EHSV víta lepší dohľad nad trhom prostredníctvom merania a kontroly skutočnej spotreby paliva na základe povinnosti výrobcu montovať do nových vozidiel normalizované prístroje.

1.4. Štrukturálna zmena zameraná na prechod k alternatívnym druhom pohonu bude spolu s digitalizáciou, autonómnou jazdou a. i. spojená so zásadnou zmenou automobilových hodnotových reťazcov. EHSV víta postoj Komisie v súvislosti s tým, aby sa hodnotový reťazec v oblasti výroby elektronických automobilov sústreďoval v Európe (Aliancia EÚ pre batérie), žiada však energickejšie konanie.

1.5. Od rýchlosti tejto štrukturálnej zmeny závisí aj to, či budú ohrozené pracovné miesta a zamestnanosť. EHSV vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že túto štrukturálnu zmenu budú sprevádzať aj opatrenia v oblasti priemyselnej politiky, keďže nie je k dispozícii komplexné posúdenie vplyvu v sociálnej a hospodárskej oblasti. Výbor odmieta hromadné prepúšťanie.

1.6. V rámci priebežného hodnotenia naplánovaného na rok 2024 by sa podľa názoru EHSV malo preskúmať, v akej miere boli splnené politické ciele v oblasti klímy, inovácie a zamestnanosti. To závisí najmä od toho, ako sa bude rozvíjať trh pre alternatívne pohony do roku 2024, v akom rozsahu sa budú budovať nabíjacie miesta a v akej miere budú pretransformované alebo zmodernizované elektrické siete s cieľom pokryť výrazne väčší dopyt po elektrickej energii.

1.7. EHSV žiada, aby sa v rámci priebežného hodnotenia vykonalo preskúmanie kvalifikácie, rekvalifikácie a odbornej prípravy zamestnancov a aby sa taktiež vypracovala aktualizovaná analýza oblastí, v ktorých treba prijať (dodatočné) opatrenia s cieľom ďalej rozvíjať zručnosti a kvalifikácie zamestnancov v automobilovom priemysle potrebné na realizáciu štrukturálnej zmeny.

1.8. Výbor sa nazdáva, že pokiaľ ide o súčasné, ako aj nové nariadenie, prípadné sankčné platby by sa mali použiť na to, aby sa podporil prechod sektoru a jeho pracovníkov na výrobu nízkouhlíkových produktov. Mali by sa poskytnúť dodatočné finančné prostriedky, aby sa pre zamestnancov zaručil prístup na trh práce.

2. **Úvod**

2.1. V októbri 2014 stanovili hlavy štátov a predsedovia vlád EÚ ([1]) záväzný cieľ znížiť do roku 2030 emisie produkované v celom hospodárstve EÚ minimálne o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Tento cieľ vychádza z globálnych prognóz, ktoré sú v súlade so strednodobým harmonogramom Parížskej dohody o zmene klímy (COP 21) ([2]). Mnohé krajiny v súčasnosti realizujú opatrenia týkajúce sa dopravy s nízkou úrovňou emisií, o. i v podobe noriem pre vozidlá, často aj v spojitosti s opatreniami na zlepšenie kvality ovzdušia.

2.2. V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu ([3]), ktorá bola zverejnená v júni 2016, sa stanovuje cieľ, že do roku 2050 sa v porovnaní s rokom 1990 musia minimálne o 60 % znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy a musia vykazovať jasnú tendenciu smerujúcu k nulovým hodnotám. V stratégii sa jasne uvádza, že sa musí zvýšiť miera využívania vozidiel s nízkymi resp.- nulovými emisiami tak, aby tieto vozidlá mali do roku 2030 významný podiel na trhu a aby EÚ z dlhodobého hľadiska dôsledne smerovala k mobilite s nulovými emisiami.

2.3. Prvým krokom bolo koncipovanie stratégie v rámci súboru právnych predpisov ([4]) predložených v máji 2017 a jej vykonanie spolu s oznámením na tému *Európa v pohybe – Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých* ([5]), ktoré bolo zverejnené takisto v máji 2017.

2.3.1. Cieľom tohto oznámenia je zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky, podporiť spravodlivejšie spravodlivejší výber mýta, znížiť úroveň emisií CO_2, znečistenie ovzdušia, preťaženie v oblasti dopravy a administratívne náklady pre podniky, bojovať proti nezákonnému zamestnávaniu a takisto zaručiť primerané podmienky a čas odpočinku pre pracovníkov.

2.3.2. V tomto oznámení sa spresňuje, že EÚ chce vyvíjať, ponúkať a vyrábať najlepšie nízkoemisné, prepojené a automatizované riešenia v oblasti mobility, vybavenie a vozidlá a taktiež chce mať najmodernejšiu podpornú infraštruktúru. Okrem toho sa v ňom zdôrazňuje, že EÚ musí pri riadení neustálych zmien v automobilovom priemysle zohrávať v celosvetovom meradle vedúcu úlohu a vychádzať pritom z už dosiahnutého významného pokroku.

2.4. Návrh nariadenia je súčasťou rozsiahlejšieho balíka v oblasti mobility ([6]), ktorý zahŕňa aj opatrenia na strane dopytu zamerané na podporu opatrení na strane ponuky obsiahnutých v tomto návrhu. Cieľom smernice 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy je podporiť trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami cestnej dopravy. Na základe navrhovanej zmeny ([7]) sa zabezpečí, že smernica bude zahŕňať všetky príslušné spôsoby obstarávania a bude vysielať jasné a dlhodobé trhové signály. Okrem toho sa zjednodušia jej ustanovenia a zabezpečí sa jej účinné uplatňovanie. Dopravný sektor by sa mal taktiež podporiť v tom, aby prispieval k znižovaniu emisií CO_2 a emisií znečisťujúcich ovzdušie, pričom by sa mala podporiť aj jeho konkurencieschopnosť a rast.

([1]) Závery Európskej rady z 24. októbra 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 95; Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 181; Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 188; Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 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. **Návrh nariadenia** ([8])

3.1. Zámerom návrhu Komisie je dosiahnuť ciele formulované v Parížskej dohode o zmene klímy, znížiť náklady na palivá pre spotrebiteľov, posilniť konkurencieschopnosť automobilového priemyslu a vytvoriť ďalšie pracovné miesta. Smerovanie k dekarbonizácii, a to najmä prostredníctvom alternatívnych foriem pohonu, sa považuje za nezvratné.

3.2. Komisia od návrhu očakáva zníženie objemu emisií CO_2 približne o 170 miliónov ton v období 2020 až 2030 a tým aj zlepšenie kvality ovzdušia. Hrubý domáci produkt by sa do roku 2030 mal zvýšiť na 6,8 miliardy EUR a malo by sa vytvoriť 70 000 nových pracovných miest.

3.3. Pokiaľ ide o spotrebiteľov, Komisia očakáva, že v roku 2025 bude pri kúpe nového vozidla priemerná úspora výdavkov vo výške 600 EUR, resp. v roku 2030 až 1 500 EUR (so zreteľom na životný cyklus vozidla). Na úrovni EÚ by úspora nákladov na palivá mala predstavovať 18 miliárd EUR ročne, teda celkovo 380 miliónov ton ropy v rokoch 2020 až 2040.

3.4. Návrh Komisie na zníženie emisií CO_2 osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel obsahuje tieto hlavné prvky:

3.4.1. Do roku 2030 by malo dôjsť k ďalšiemu zníženiu cieľových hodnôt CO_2 o 30 % na základe cieľových hodnôt pre rok 2021 v objeme 95 g/km pre osobné automobily a 147 g/km pre ľahké úžitkové vozidlá do roku 2021 (testovací cyklus v rámci nového európskeho jazdného cyklu). Priebežným cieľom je znížiť cieľové hodnoty CO_2 o 15 % tak, aby bolo možné čo najskôr dosiahnuť celkový cieľ (t. j. aj istotu investícií v priemyselných odvetviach).

3.4.2. Od roku 2021 vychádzajú hodnoty emisií z cyklu WLTP *(Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure)* (celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké úžitkové automobily), ktorý je v platnosti od 1. septembra 2017. V dôsledku zmeny tohto testovacieho cyklu sa ciele stanovené na roky 2025 a 2030 budú uvádzať v percentuálnom vyjadrení.

3.4.3. Projekt je v zásade otvorený pre všetky druhy technológií. Rozlišovať sa bude medzi vozidlami s nulovými emisiami *(zero-emission vehicles – ZEV)* a vozidlami s objemom emisií nižším ako 50 g CO_2/km *(low-emission vehicles – LEV)* – ide predovšetkým o vozidlá, ktoré majú okrem spaľovacieho motora aj elektrický pohon *(plug-in Hybrid – PHEV)*. Pre oba typy vozidiel je stanovená referenčná hodnota vo výške 15 % do roku 2025 a 30 % do roku 2030. Výrobcovia, ktorí prekonajú tieto referenčné hodnoty, získajú bonus pre svoju cieľovú hodnotu špecificky určenú pre každého výrobcu v maximálnom objeme 5 g/km. Pri stanovovaní tohto podielu sa zohľadnia emisné parametre príslušných vozidiel, pričom sa uprednostnia vozidlá s nulovými emisiami pred vozidlami s nízkym objemom emisií. Nepočíta sa so zavedením sankčných opatrení.

3.5. Naďalej sa bude prihliadať na tzv. ekologické inovácie, ktoré sa neprejavujú pri oficiálnom rutinnom testovaní, a to až v objeme 7 g CO_2/km. Opätovné preskúmanie tohto osobitného režimu je naplánované na rok 2025. Od roku 2025 budú energeticky účinnejšie klimatizačné zariadenia prvýkrát považované za ekologické investície.

3.6. V prípade prekročenia priebežných resp. cieľových hodnôt špecifických pre každého výrobcu sa počíta s uložením pokuty vo výške 95 EUR na gram CO_2/km a na vozidlo. Monitorovanie emisií CO_2 bude v prípade nových zaregistrovaných vozidiel vykonávať Európska environmentálna agentúra. Výnimku majú výrobcovia, ktorí budú mať ročne do 1 000 nových zaregistrovaných vozidiel.

3.7. Návrh nariadenia dopĺňajú početné odkazy na dodatočné činnosti, iniciatívy a programové priority, pričom v tejto súvislosti treba vyzdvihnúť informačný list *Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers*. Komisia tu poukazuje na skutočnosť, že v rokoch 2007 až 2015 sa do výskumu batérií investovalo 375 miliónov EUR a ďalších 200 miliónov EUR sa v rokoch 2018 až 2020 poskytne z programu Horizont 2020. V tejto súvislosti treba podporovať najmä ďalšiu generáciu batérií a v roku 2018 má byť predložený plán pre Alianciu EÚ pre batérie. Cieľom je dosiahnuť, aby bol celý hodnotový reťazec v oblasti výroby batérií umiestnený v Európe ([9]).

([8]) Táto kapitola vychádza z dokumentov: COM(2017) 676 final a *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en.

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

4. **Všeobecné pripomienky**

4.1. EHSV v zásade víta návrhy Komisie ako vyvážený kompromis medzi rôznymi cieľmi. Návrh je dôležitým krokom smerom ku klimaticky neutrálnej mobilite, pričom sa podporí inovačná schopnosť európskeho automobilového priemyslu, zachovajú sa kvalitné pracovné miesta a umožní sa postupný sociálny prechod na nové výrobné štruktúry. Cieľ znížiť objem emisií CO_2 o 30 % zodpovedá cieľu, ktorý je zahrnutý v pláne EÚ na ochranu klímy do roku 2030 pre oblasť, ktorá nepatrí do ETS.

4.2. Návrh EÚ predstavuje novú kapitolu v oblasti mobility a zdá sa, že ho akceptuje aj čoraz viac obyvateľov. Táto zmena myslenia u občanov nastala aj v dôsledku naftového škandálu. Patrí sem aj zmena správania v oblasti mobility, posilnenie verejnej osobnej dopravy a nakoniec aj cieľ rozvíjať a presadzovať ucelené a integrované dopravné koncepcie.

4.3. EHSV považuje priebežný cieľ, aby sa v porovnaní s rokom 2021 znížil do roku 2025 objem emisií o 15 %, za veľmi náročný. Dosiahnutie tohto cieľa si bude vyžadovať úpravy spaľovacích motorov, ktoré sú na hranici technických možností. Platí to najmä pre ľahké úžitkové vozidlá, ktoré majú dlhšie výrobné a vývojové cykly. Preto bude potrebné vykonať v roku 2024 posúdenie, na základe ktorého sa rozhodne, či sa majú zachovať ciele stanovené do roku 2030, resp. či ich bude treba nanovo definovať. Pri súčasnom vývoji uvádzania vozidiel s nulovým alebo nízkym objemom emisií a plug-in hybridných elektrických vozidiel na trh sa tento priebežný cieľ zdá byť náročný, no dosiahnuteľný.

4.4. EHSV víta doplňujúcu úpravu, vďaka ktorej sa zlepší dohľad nad trhom prostredníctvom merania a kontroly skutočnej spotreby paliva na základe povinnosti výrobcu montovať do nových vozidiel normalizované prístroje. Tieto zozbierané údaje sa poskytnú na vyhodnotenie nielen samotným výrobcom, ale aj nezávislým tretím subjektom. Mohol by to byť funkčný ekvivalent na meranie objemu emisií v skutočných jazdných podmienkach, ktoré z dôvodu porovnateľnosti výsledkov testov nie je možné uplatniť.

4.5. EHSV poznamenáva, že prístup na základe „výfukových plynov“ *(tail pipe approach)*, ktorý sa v návrhu nariadenia zvolil, má aj napriek všetkým výhodám naďalej obmedzenú výpovednú hodnotu. Pri výrobe vozidiel, batérií a elektrickej energie totiž dochádza k produkcii emisií CO_2, na ktoré vplýva aj výkon a správanie počas jazdy. EHSV takisto poukazuje na to, že úsilie vyvíjané v oblasti konštrukcie vozidiel by mohlo byť zmarené zo strany iných druhov dopravy, napr. v dôsledku predpokladaného nárastu objemu leteckej dopravy.

4.6. Výbor poukazuje na svoje aktivity týkajúce sa štrukturálnych zmien v automobilovom priemysle zamerané na prechod na alternatívne (ekologické) druhy pohonu, digitalizáciu, prepájanie sietí a autonómnu jazdu, ktoré môžu ohroziť zamestnanosť a z ktorých možno odvodiť trendy pre nové kvalifikácie. EHSV v tejto súvislosti napríklad odporúča, aby Európska komisia vytvorila právny a regulačný rámec, ktorý umožní rýchle využívanie podporných programov v procese reštrukturalizácie ([10]). V prvom rade by tu malo ísť o štrukturálne fondy EÚ, ako napr. Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii a Európsky sociálny fond. Do úvahy prichádzajú aj projekty podľa vzoru spoločnosti Airbus.

4.7. Európsky automobilový priemysel zamestnáva približne 2,3 milióna zamestnancov priamo v oblasti výroby vozidiel a má osempercentný podiel na celkovej pridanej hodnote. Tento sektor, ktorý je mimoriadne inovačný, pretože doň smeruje 20 % financií určených na priemyselný výskum v Európe, nepriamo zamestnáva ďalších 10 miliónov pracovníkov.

4.8. EÚ patrí medzi najväčších svetových výrobcov motorových vozidiel a je najväčším súkromným investorom v oblasti výskumu a vývoja. Toto odvetvie je tiež svetovým lídrom o. i. v oblasti inovácií produktov, výrobných technológií, prvotriedneho dizajnu a alternatívnych foriem pohonu. V dôsledku toho bolo v celosvetovom meradle v roku 2016 každé štvrté osobné vozidlo vyrobené v montážnych závodoch v Európe a automobilový priemysel sa na európskom HDP podieľa štyrmi percentami ([11]).

([10]) Informačná správa CCMI/148 (bod 1.5).
([11]) Informačná správa CCMI/148 (bod 1.5).

4.9. EHSV víta návrh Komisie, aby transformácia automobilového sektora mala sociálny rozmer. Štrukturálna zmena zameraná na prechod k alternatívnym druhom pohonu bude spolu s digitalizáciou, autonómnou jazdou a. i. spojená so zásadnou zmenou automobilových hodnotových reťazcov. Čiastočne ide o otázku, ktoré súčiastky vyrábajú samotní výrobcovia a ktoré sa nakupujú. Pridaná hodnota vývojových zložiek je zatiaľ predmetom obchodovania prevažne pre subdodávateľov, pričom v prípade batériových článkov dominujú ešte výrobcovia v Ázii. EHSV preto víta postoj Komisie v súvislosti s tým, aby sa hodnotový reťazec v oblasti elektronických automobilov sústredil v Európe (pozri bod 3.7 dokumentu na tému *EU Battery Alliance*). Zatiaľ nie je jasné, ako má vyzerať ďalšia generácia batériových článkov a ako sa bude časovo vyvíjať pomer ceny a výkonu. EHSV v tejto súvislosti odporúča Komisii, aby tento vývoj priebežne monitorovala.

4.9.1. Plánovaný prechod z tradičnej hnacej sústavy založenej na spaľovacom motore na alternatívne hnacie sústavy bude mať za následok podstatnú zmenu štruktúry. Tradičná výroba sa bude musieť nahradiť výrazne modifikovanou alebo novou výrobou. Pokiaľ ide o čisto elektrické vozidlá, bude sa to týkať spaľovacieho motora, celkových prevodových mechanizmov, výfukových systémov a. i. K tomu treba pripočítať elektrický motor a batériu vrátane výroby batériových článkov. Pokiaľ však ide o príslušné súčiastky, ich podiel na tvorbe pridanej hodnoty v oblasti konštrukcie vozidiel je výrazne odlišný, a teda aj ich dôsledky na zamestnanosť a požiadavky na kvalifikáciu.

4.9.2. Z výsledkov štúdie spoločnosti FEV ([12]) vyplýva, že náklady na výrobu automobilov s elektrickou batériou, navrhnutých ako vozidlá strednej kategórie, predstavujú približne 16 500 EUR. Hlavnými súčiastkami sú elektromotory (800 EUR), výkonová elektronika (1 400 EUR) a batéria (6 600 EUR). V rámci samotnej batérie, ktorá predstavuje 40 % nákladov, pripadá 70 % na výrobu článkov. Elektrické vozidlá sú výrazne menej zložité a v súvislosti s veľkovýrobou si vyžadujú zmenu kvalifikácie zamestnancov: elektrotechnika/elektronika, elektrochémia, technológia povrchovej úpravy, riadenie sústav tepelnej energie, technika riadenia a regulácie v inžinierstve, znalosť vysokonapäťovej technológie a zásad účinku elektrickej energie, ako aj správania materiálu a. i. pri montáži a oprave.

4.9.3. Aj keď Komisia vychádza z pozitívnych vplyvov na zamestnanosť, existujú určité riziká. Inštitút Fraunhofer IAO v jednej z aktuálnych štúdií ([13]) skúma kvantitatívne vplyvy na zamestnanosť na základe scenára, podľa ktorého by mal v roku 2030 podiel elektrických vozidiel predstavovať 25 % a podiel plug-in hybridných elektrických vozidiel 15 % a ktorý teda približne zodpovedá návrhu Komisie. Z prvých výsledkov vyplýva, že do roku 2030 v najlepšom prípade zanikne v súvislosti s prechodom na nové technológie približne 10 – 12 % pracovných miest v oblasti výroby pohonných systémov. Iba v Nemecku by to predstavovalo 25 000 až 30 000 pracovných miest. Čím menší pritom bude skutočný podiel plug-in hybridných elektrických vozidiel, tým bude tento negatívny účinok výraznejší (v prípade podielu vo výške 5 % by zaniklo 15 – 18 % pracovných miest). To isté by platilo aj v prípade urýchleného ukončenia používania dieselovej technológie, ktorá má z dôvodu väčšej zložitosti najmä v súvislosti s dodávanými dielmi o 30 – 40 % väčší vplyv na zamestnanosť, ako súčiastky do benzínových motorov. Okrem toho vznikajú súbežne riziká v oblasti zamestnanosti vyplývajúce z účinkov digitalizácie a častejšej lokalizácie výroby vo veľkých regiónoch sveta.

4.9.4. Vo všeobecnosti sa očakáva, že tieto negatívne účinky sa budú prejavovať asymetricky z časového aj územného hľadiska. Koneční výrobcovia a veľkí dodávatelia sú im schopní čeliť lepšie prostredníctvom inovácií a nových obchodných modelov než malí a úzko špecializovaní dodávatelia súčiastok. Okrem toho sa pracovné miesta spojené s novými technológiami a službami budú viac sústreďovať v mestských aglomeráciách a v menšej miere v okrajových regiónoch, čo sa musí zohľadniť pri príprave príslušných rámcových programov.

4.9.5. Od rýchlosti tejto štrukturálnej zmeny závisí aj to, či budú ohrozené pracovné miesta a zamestnanosť. Výbor preto víta návrh Komisie, ktorý už v súčasnosti predstavuje istotu investícií v tomto priemyselnom odvetví a umožňuje, aby sa mohlo okamžite pristúpiť k realizácii a príprave tejto štrukturálnej zmeny. EHSV vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že túto štrukturálnu zmenu budú sprevádzať aj opatrenia v oblasti priemyselnej politiky s cieľom zabrániť nežiaducim dôsledkom na zamestnancov. Rozhodujúci význam majú v tejto súvislosti trojstranný a dvojstranný dialóg.

([12]) Frankfurter Allgemeine Zeitung, 16. 12. 2016, (FEV, *Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren* – (Výskumná spoločnosť pre elektroenergetiku a spaľovacie motory).

([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 – *Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung* (Účinky elektrifikácie vozidiel na zamestnanosť), Stuttgart (predbežné výsledky).

4.9.6. EHSV konštatuje, že prvé kroky už urobili niektorí výrobcovia, keď avizovali ďalšie modely elektrických automobilov do roku 2025 a ich plánované podiely na nových zaregistrovaných vozidlách, aj keď zatiaľ iba v obmedzenom rozsahu.

4.10. Komisia plánuje v rámci Nástroja na prepájanie Európy poskytnúť 800 miliónov EUR na zavedenie interoperabilných nabíjacích staníc s cieľom podporiť trvalú a regionálne vyváženú dekarbonizáciu dopravného sektoru. Mali by sa tým stimulovať významné dodatočné verejné a súkromné investície (v EÚ je v súčasnosti v prevádzke 200 000 nabíjacích miest, pričom potrebných by ich bolo 800 000). Ďalších 200 miliónov EUR bude poskytnutých na vytvorenie verejno-súkromného partnerstva na vývoj batérií novej generácie. Komisia chce napokon podporiť zavádzanie alternatívnych hnacích sústav prostredníctvom cieľov stanovených pre verejné orgány, ktoré by si mali viac než doteraz zaobstarávať vozidlá s nulovým objemom emisií resp. vozidlá s nízkym objemom emisií.

4.11. EHSV sa nazdáva, že pokiaľ ide o súčasné, ako aj nové nariadenie, prípadné sankčné platby by sa mali použiť na to, aby sa podporil prechod sektoru a jeho pracovníkov na výrobu nízkouhlíkových produktov. V súčasnosti je iba menšina výrobcov automobilov na dobrej ceste k splneniu cieľov v oblasti znižovania objemu emisií do roku 2021.

4.12. Znižovanie závislosti od dovozu ropy treba síce privítať, môžu však vzniknúť nové druhy závislosti, ako napr. závislosť od dostupnosti surovín (dovoz lítia, kobaltu a niklu z odľahlých oblastí). EHSV takisto očakáva, že budú zabezpečené dostatočné dodávky energie z obnoviteľných zdrojov.

4.13. *Priebežné hodnotenie nariadenia*

4.13.1. Komisia v roku 2024 vykoná strednodobé preskúmanie nariadenia s cieľom zistiť, či je zvolená cesta prínosom.

4.13.2. Keďže z dnešného pohľadu nie je možné kvantitatívne odhadnúť rozsah štrukturálnej zmeny pri prechode zo spaľovacích motorov na alternatívne pohonné systémy, bolo by vhodné najmä preskúmať, ako sa vyvíjal trh s alternatívnymi pohonnými systémami do roku 2024, v akom rozsahu boli inštalované nabíjacie miesta (ako nevyhnutná podmienka) a v akej miere boli pretransformované a zmodernizované siete elektrickej energie s cieľom pokryť výrazne väčší dopyt po elektrickej energii.

4.13.3. EHSV od tohto priebežného hodnotenia očakáva, že získa informácie o tom, aké opatrenia boli prijaté v oblasti kvalifikácie, rekvalifikácie a odbornej prípravy zamestnancov, resp. v ktorých oblastiach treba v záujme štrukturálnej zmeny prijať konkrétne (ďalšie) kroky s cieľom ďalej rozvíjať zručnosti a kvalifikáciu zamestnancov v automobilovom priemysle a kam siahajú plánované opatrenia (pozri radu pre zručnosti v automobilovom priemysle) zamerané na to, aby sa mohlo zabezpečiť presadzovanie zmien v oblasti kvalifikácie. EHSV sa v tejto súvislosti domnieva, že by malo byť povinnosťou najmä odborových zväzov v tomto sektore, aby ďalej stimulovali trojstranné dialógy v oblasti priemyselnej politiky. Okrem toho sa musia poskytnúť potrebné zdroje, ktoré umožnia, aby zamestnanci mohli naďalej zostať na trhu práce.

V Bruseli 14. februára 2018

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS