

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Η στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα και οι βιομηχανικές αλυσίδες αξίας της ΕΕ: προσέγγιση των οικοσυστημάτων της αυτοκινητοβιομηχανίας»

(γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(2022/C 105/05)

Εισηγητής: ο κ. **Arnaud SCHWARTZ**

Συνεισηγήτρια: η κ. **Monika SITÁROVÁ**

Απόφαση της συνόδου ολομέλειας	25.3.2021
Νομική βάση	Άρθρο 32 παράγραφος 2 του Εσωτερικού Κανονισμού Γνωμοδότηση πρωτοβουλίας
Αρμόδιο όργανο	Συμβουλευτική Επιτροπή Βιομηχανικών Μεταλλαγών (CCMI)
Εγκρίθηκε από το τμήμα	29.9.2021
Εγκρίθηκε από την ολομέλεια	20.10.2021
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	564
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/ κατά/ αποχές)	235/1/5

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι το ευρωπαϊκό οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας μπορεί να καταστεί πρωτοπόρο όσον αφορά την εξεύρεση και την ανάπτυξη λύσεων βιώσιμων μετακινήσεων (κινητικότητας). Ως εκ τούτου, το οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να αναπτύξει ενεργά στρατηγικές, έτσι ώστε να διαμορφώσει τις συνεχιζόμενες ανατροπές και μειζόνες τάσεις στα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

1.2. Για να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων του τομέα των μεταφορών κατά 90 % έως το 2050, η ΕΟΚΕ επιθυμεί η ΕΕ να αγωνιστεί ώστε να καταστήσει όλα τα μέσα μεταφορών βιώσιμα, ενώ παράλληλα θα καταστήσει τις βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις ευρέως διαθέσιμες και προσιτές στους κατοίκους της ΕΕ. Αυτός ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί με έναν έξυπνο συνδυασμό συστημάτων μετάδοσης κίνησης ο οποίος εξισορροπεί μεταξύ περιβαλλοντικής προστασίας, αποτελεσματικής χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, οικονομικής βιωσιμότητας και αποδοχής από τους καταναλωτές, ενώ παράλληλα γίνεται σεβαστή η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.

1.3. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι οι ατομικές μετακινήσεις πρέπει να παραμείνουν οικονομικά —και μη οικονομικά— προσιτές για όλους, ιδίως δε τους καθημερινά μετακινούμενους εργαζομένους, οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή άλλες λύσεις μετακίνησης. Θα πρέπει να αποτραπεί, πάση θυσία, η πόλωση μεταξύ αυτών που μπορούν να αγοράσουν οικολογικό αυτοκίνητο και εκείνους που δεν μπορούν. Εν προκειμένω, η ΕΟΚΕ προειδοποιεί ότι αν δημιουργηθεί παρακείμενο σύστημα εμπορίας εκπομπών στον τομέα των μεταφορών, θα μπορούσε να υπονομευτεί η δημόσια υποστήριξη της απαλλαγής των οδικών μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, αν οι ομάδες χαμηλότερου εισοδήματος και όσες εξαρτώνται από τις οδικές μεταφορές για τον βιοπορισμό τους δεν αποζημιωθούν καταλλήλως.

1.4. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία κατείχε πάντα ηγετική θέση παγκοσμίως και αποτελούσε πάντα κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη και τις θέσεις εργασίας. Κατά τη μετάβαση στο μοντέλο ενός συστήματος οδικών μεταφορών ψηφιοποιημένων και απαλλαγμένων από ανθρακούχες εκπομπές, θα πρέπει να διατηρήσει αυτήν τη θέση και να χαράξει οδούς μετασχηματισμού που θα της επιτρέψουν να αντιμετωπίσει τις ανατρεπτικές τάσεις, με τις οποίες έρχεται τώρα αντιμέτωπος ο τομέας. Θα πρέπει να το πράξει αυτό, βασίζομενη στα τεχνολογικά της πλεονεκτήματα, στο εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό της, στη μηχανολογία παγκόσμιας κλάσης, στους απαιτητικούς καταναλωτές, στις προηγμένες αλυσίδες εφοδιασμού, στην ισχυρή παράδοση στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) και σε εποικοδομητικές εργασιακές σχέσεις.

1.5. Η επιτυχημένη εκκίνηση του σημαντικού έργου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος για τις μπαταρίες απέδειξε ότι η συγκέντρωση δημόσιων και ιδιωτικών πόρων, συνεισφέρει σαφώς στην ενίσχυση της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η ΕΟΚΕ είναι, ως εκ τούτου, πεπεισμένη ότι πρέπει να ξεταστούν περισσότερα σημαντικά έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στον τομέα — π.χ. για το υδρογόνο (υπό εκπόνηση), τα αυτοματοποιημένα και συνδεδεμένα αυτοκίνητα, την

κυκλική οικονομία, τις πρώτες ύλες κ.λπ. Απαιτείται τολμηρή δράση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων εφοδιασμού ημιαγωγών, και η δημιουργία ενός δεύτερου σημαντικού έργου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος θα βοηθήσει να επιλυθεί το ζήτημα.

1.6. Η ΕΟΚΕ θέλει η ΕΕ να υποστηρίξει τους ίδιους όρους ανταγωνισμού παγκοσμίως. Η Ευρώπη πρέπει να έχει τη φιλοδοξία να διατηρήσει την ισχυρή εξαγωγική θέση της στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Επομένως, θα πρέπει να αναληφθεί δράση έτσι ώστε:

- να επιδιωχθεί αμοιβαιότητα στις εμπορικές σχέσεις (πρόσβαση στην αγορά, δημόσιες συμβάσεις, επενδύσεις, σεβασμός των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, επιδοτήσεις),
- να συναφθούν διμερείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου (συμπεριλαμβανομένου ενός κεφαλαίου για την αυτοκίνηση/τις οδικές μεταφορές),
- να καταπολεμηθούν οι αθέμιτες εμπορικές μεθοδεύσεις (επιδοτήσεις, διμερείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου, διαφορές στην τιμή του άνθρακα, κοινωνικό και περιβαλλοντικό ντάμπινγκ),
- να προάγεται η διεθνής συνεργασία όσον αφορά τα μη ρυπογόνα αυτοκίνητα και τις τεχνολογίες καυσίμων με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές.

1.7. Ο μετασχηματισμός της αυτοκινητοβιομηχανίας θα έχει δραστικό αντίκτυπο στην ποσότητα και την ποιότητα των αναγκαίων θέσεων εργασίας. Επομένως, απαιτούνται ενεργητικές πολιτικές για την αγορά εργασίας, ώστε να διατηρηθεί η απασχολησιμότητα του εργατικού δυναμικού μέσα από π.χ. πρωτοβουλίες αναβάθμισης και επανειδίκευσης (όπως στην Automotive Skills Alliance/Συμμαχία δεξιοτήτων αυτοκινητοβιομηχανίας), έτσι ώστε να αποκτήσουν οι εργαζόμενοι τις δεξιότητες του μέλλοντος. Για τους εργαζομένους που πρέπει να εγκαταλείψουν τον κλάδο, πρέπει να διασφαλίζεται ομαλή μετάβαση σε άλλη θέση εργασίας (πέραν των προγραμμάτων πρόωρης συνταξιοδότησης).

1.8. Η ΕΟΚΕ διατυπώνει το αίτημα της ακριβούς χαρτογράφησης του αντίκτυπου της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης του τομέα, με σκοπό να εντοπιστούν οι περιοχές και τα τμήματα της αλυσίδας εφοδιασμού που κινδυνεύουν περισσότερο. Επίσης, πρέπει να παρακολουθείται το μεταβαλλόμενο αποτύπωμα άνθρακα του τομέα λόγω της απαλλαγής του από τις ανθρακούχες εκπομπές και της ψηφιοποίησης, με τη συνεκτίμηση όλων των σχετικών σταδίων του κύκλου ζωής των προϊόντων. Καθώς είναι τεράστιες οι προκλήσεις της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν, η ΕΟΚΕ θεωρεί επιτακτική ανάγκη να θεσπιστεί ένας μηχανισμός μετάβασης για τον κλάδο, προκειμένου να ληφθούν τα απαραίτητα συνοδευτικά μέτρα ώστε να αποφευχθούν κοινωνικές αναταραχές και να εξασφαλιστεί μια κοινωνικά υπεύθυνη μετάβαση.

2. Γενικές παρατηρήσεις

Τρέχουσα κατάσταση

2.1. Η αυτοκινητοβιομηχανία υπήρξε πάντα **ακρογωνιαίος λίθος της βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης** και έχει σημαντικούς δεσμούς με εφοδιάζουσες βιομηχανίες, όπως τον χάλυβα, τις χημικές ουσίες και την κλωστοϋφαντουργία, αλλά και με τα επόμενα στάδια βιομηχανικής παραγωγής, όπως ΤΠΕ, επισκευές, καύσιμα, λιπαντικά και υπηρεσίες μετακινήσεων. Ο τομέας αντιπροσωπεύει πάνω από το 8 % του ΑΕγχΠ της ΕΕ, αντιστοιχεί στο 28 % των συνολικών δαπανών για έρευνα και ανάπτυξη και οι εξαγωγές του δημιουργούν μεγάλο εμπορικό πλεόνασμα. Ωστόσο, το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας της Ευρώπης θα εξαρτηθεί από τον τρόπο με τον οποίο θα μπορέσει να προβεί στις βασικές απαιτούμενες προσαρμογές, για να ανταποκριθεί στις άνευ προηγουμένου προκλήσεις τις οποίες αντιμετωπίζει σήμερα.

2.2. Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία βρίσκεται **στο σταυροδρόμι ενός ριζικά νέου μοντέλου** το οποίο προκύπτει από την περίπλοκη μετάβαση προς μια ψηφιακή και πράσινη οικονομία. Στις 28 Νοεμβρίου 2018, η Επιτροπή ενέκρινε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050. Ο τομέας των μεταφορών θεωρήθηκε ότι διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε αυτήν τη μετάβαση. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, του Δεκεμβρίου του 2019, δημιουργεί ένα στρατηγικό πλαίσιο για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας. Τάσσεται υπέρ της μείωσης κατά 90 % των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών έως το 2050. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΕ αποφάσισε να αναθεωρήσει τον στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τον οποίον είχε θέσει για το 2030, σε τουλάχιστον - 55 %. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, η Επιτροπή παρουσίασε τη «δέση μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55%», στις 14 Ιουλίου 2021, με την οποία αναθεωρείται ο κανονισμός για τον επιμερισμό των προσπαθειών, την οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και τον κανονισμό σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂.

2.3. Η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στην ηλεκτρική ενέργεια χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, καθώς και μετατόπιση της δημιουργίας προστιθέμενης αξίας από τη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων στην παροχή υπηρεσιών μετακινήσεων, θα δημιουργήσει **σοβαρές αναταραχές για τον τομέα**, για τις πολλές ΜΜΕ στις περίπλοκες αλυσίδες εφοδιασμού και για τα 13,8 εκατομμύρια εργαζομένους στον κλάδο. Συνεπώς, η πρόκληση θα έγκειται στη διαχείριση αυτής της μετάβασης προς τις καθαρές μηδενικές εκπομπές, με κοινωνικά αποδεκτό τρόπο.

Ανατρεπτικές μείζονες τάσεις

2.4. **Παγκοσμιοποίηση.** Ενώ οι πωλήσεις σε ώριμες αγορές επιβραδύνονται, σε αναδυόμενες αγορές, οι πωλήσεις αυτοκινήτων αυξάνονται. Ως εκ τούτου, η βαρύτητα του οικονομικού κέντρου μετακινείται από την ΕΕ και τις ΗΠΑ στην Ασία. Η Κίνα, επί του παρόντος, παράγει 26 εκατομμύρια αυτοκίνητα ετησίως, έναντι των 22 εκατομμυρίων της ΕΕ. Η Κίνα ήταν επίσης μεταξύ των πρώτων που άρχισαν να παράγουν ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτει βιομηχανία μπαταριών σε ώριμο στάδιο. Η Ιαπωνία και η Κορέα έχουν επίσης προβάδισμα στις μπαταρίες και είναι ιδιαίτερες ισχυρές στους ημιαγωγούς. Η Ευρώπη αντιμετωπίζει προβλήματα όσον αφορά την πρόσβαση σε δεοντολογικά ορθό εφοδιασμό με πρώτες ύλες, όπως το λίθιο και το κοβάλτιο ⁽¹⁾. Εξάλλου, ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αυξανόμενες γεωπολιτικές εντάσεις.

2.5. **Η πρόκληση της βιώσιμης ανάπτυξης.** Σύμφωνα με το όραμα που παρουσιάζεται στη «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα» της ΕΕ «έως το 2030, τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών» θα κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους. Στις 14 Ιουλίου, η Επιτροπή πρότεινε να επιτρέπεται από το 2035 η εμπορία μόνο οχημάτων μηδενικών εκπομπών ρύπων. Αυτό θα σημαίνει απότομη αύξηση του μεριδίου των αυτοκινήτων μηδενικών εκπομπών στον στόλο οχημάτων (από 0,2 % επί του παρόντος στο 11-14 % το 2030) ⁽²⁾. Η προσπάθεια επίτευξης των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας θα δημιουργήσει πλεονεκτήματα για τους πρωτοπόρους και θα στηρίξει την ηγετική θέση της Ευρώπης στις τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών καθώς και την ανταγωνιστικότητά της παγκοσμίως. Αυτό σημαίνει επίσης μαζικές επενδύσεις στην ανάπτυξη εναλλακτικών συστημάτων κίνησης (μπαταρίας-ηλεκτρισμού, υβριδικής, υδρογόνου) και μη ορυκτά καύσιμα για τα συμβατικά συστήματα κίνησης που θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν στον στόλο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο ρυθμός υιοθέτησης των εν λόγω συστημάτων μετάδοσης κίνησης και καυσίμων εξαρτάται από το ευνοϊκό κανονιστικό πλαίσιο και τον χρόνο αποπληρωμής των εν λόγω επενδύσεων. Η «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα» της ΕΕ αναγνωρίζει την ανάγκη «να καταστούν πιο βιώσιμοι όλοι οι τρόποι μεταφοράς». Αυτή η προσέγγιση απαιτεί τη χρήση οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών καθώς και καυσίμων ανανεώσιμης ενέργειας και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τις οδικές, πλωτές και εναερίες μεταφορές.

2.6. **Αλλαγή της νοοτροπίας των καταναλωτών.** Η συμπεριφορά έναντι της μετακινήσεων αλλάζει. Μια νέα γενιά καταναλωτών δεν ενδιαφέρεται τόσο να αποκτήσει αυτοκίνητο, μιας και πολλοί μένουν σε αστικές περιοχές με καλά οργανωμένα συλλογικά συστήματα μεταφορών. Αντί να κατέχουν ένα αυτοκίνητο, αυτό που αναζητούν είναι ένας άλλος τρόπος μετακινήσεων (συνεπιβατισμός, μίσθωση οχημάτων, μικροκινητικότητα). Άλλες τάσεις, οι οποίες διαφαινόταν ήδη, ενισχύθηκαν από την πανδημία, όπως οι ηλεκτρονικές αγορές, η εξ αποστάσεως εργασία, η βιντεοσυνδιασκέψεις, οι υπηρεσίες παράδοσης. Θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των μετακινήσεων με ιδιωτικά αυτοκίνητα, ενώ η χρήση εμπορικών βαν θα αυξηθεί.

2.7. **Αύξηση της συνδεσιμότητας.** Οι ψηφιακές τεχνολογίες έχουν ως στόχο να επιτρέψουν στα αυτοκίνητα να είναι σχεδόν μόνιμα συνδεδεμένα. Αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικές δυνατότητες για νέα επιχειρηματικά μοντέλα βασισμένα στα δεδομένα. Τα έξυπνα αυτοκίνητα θα είναι εξοπλισμένα με ενεργά χαρακτηριστικά ασφάλειας, ενημερωτικής ψυχαγωγίας, υπηρεσιών ενημέρωσης για την κυκλοφορία, επικοινωνίας οχήματος με υποδομές κ.λπ.

2.8. **Η σταδιακή αυτοματοποίηση του αυτοκινήτου.** Η μετάβαση στα αυτοοδηγούμενα αυτοκίνητα θα οδηγήσει σε ολοένα και πιο αυτόνομα χαρακτηριστικά οχήματος. Η αυτοματοποιημένη οδήγηση θα απαιτήσει τεράστιες επενδύσεις σε λογισμικό, δίκτυα επικοινωνιών και υλισμικό (ραντάρ, οπτικά ραντάρ, αναμεταδότες). Επίσης, δημιουργεί πολλά ερωτηματικά σε σχέση με την αξιοπιστία, το νομικό πλαίσιο, την τιμή, τον οδικό εξοπλισμό και την αστική ευθύνη.

2.9. **Ψηφιοποίηση της παραγωγής.** Η αυτοκινητοβιομηχανία επινόησε τη γραμμή παραγωγής (Ford), τις αρχές της βελτιστοποιημένης παραγωγής (Toyota), και τις παγκοσμιοποιημένες πλατφόρμες παραγωγής (VW). Αυτή τη στιγμή, ενστερνίζεται τις αρχές της Βιομηχανίας 4.0, με προηγμένη ρομποτικοποίηση, ψηφιακά ολοκληρωμένες αλυσίδες εφοδιασμού, προηγμένα συστήματα παρασκευής και παραγωγή πρόσθετων υλών.

Συνέπειες του πράσινου και του ψηφιακού μετασχηματισμού

2.10. Μια μικρότερη, ψηφιοποιημένη και απαλλαγμένη από ανθρακούχες εκπομπές αυτοκινητοβιομηχανία θα χειρίσει **μείζον ερώτημα όσον αφορά τις θέσεις εργασίας**. Τα ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας έχουν λιγότερα εξαρτήματα και είναι απλούστερο να παραχθούν, ενώ τουλάχιστον 36 % της προστιθέμενης αξίας τους βρίσκεται στις μπαταρίες. Σύμφωνα με παρέκταση πρόσφατης μελέτης του γερμανικού ινστιτούτου IFO, υπάρχει ο κίνδυνος να χαθούν 620 000 θέσεις εργασίας από την αξιακή αλυσίδα των συμβατικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης, στην ΕΕ. Μπορούν εν μέρει να βρεθούν λύσεις μέσα από την (πρόωρη) συνταξιοδότηση ⁽³⁾, για παράδειγμα, ή ευρύτερα, με την επαναστατική αλλαγή του μέλλοντος της εργασίας ⁽⁴⁾. Από την άλλη, η μετάβαση θα δημιουργήσει και νέες θέσεις εργασίας σε παρακείμενες βιομηχανίες, όπως στα ηλεκτρονικά σύστημα ισχύος, τα έξυπνα δίκτυα, τις οδικές υποδομές και τις υποδομές φόρτισης, τις μπαταρίες, τα νέα υλικά και τα εναλλακτικά καύσιμα συστημάτων κίνησης.

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_20_2312

⁽²⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, SWD(2020)331, σ. 248.

⁽³⁾ Δρ Oliver Falck, Δρ Nina Czernich, Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, Μάιος 2021, ifo Institut https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf

⁽⁴⁾ <https://eeb.org/library/escaping-the-growth-and-jobs-treadmill/>

2.11. **Μια τάση ενοποίησης, στρατηγικών συμμαχιών** (π.χ. η Stellantis, συμμαχία μεταξύ της BMW και της Mercedes και μεταξύ της VW και της Ford) προκειμένου να συνενωθούν οι δυνάμεις στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης σε σχέση με νέα συστήματα κίνησης, να γίνουν συνδυασμένες αγορές εξαρτημάτων. Αυτές οι συγχωνεύσεις και συμμαχίες συνεπάγονται πάντα νέες εταιρικές στρατηγικές, επανεξέταση του βιομηχανικού αποτυπώματος, εξωτερική ανάθεση σε περιοχές με χαμηλότερο κόστος εργασίας, προγράμματα μείωσης θέσεων εργασίας και αυξημένη πίεση στους προμηθευτές. Επιπλέον, η ίδρυση ώριμων επιχειρήσεων επιτρέπει στις επιχειρήσεις να συγκεντρώνουν πόρους για τα νέα συστήματα μετάδοσης κίνησης.

2.12. **Ασαφή όρια μεταξύ αυτοκινητοβιομηχανίας και του τομέα των ΤΠΕ.** Οι τεχνολογίες των πληροφοριών θα διεισδύσουν σε όλα τα στάδια της αλυσίδας εφοδιασμού. Τα δεδομένα θα γίνουν η νέα πρώτη ύλη και μια πηγή εισοδήματος. Μια παγκόσμια βιομηχανία με νέους παίκτες βρίσκεται προ των πυλών, δημιουργώντας νέους δρόμους εντός του κλάδου: πάροχοι μετακινήσεων (Uber), γίγαντες στον τομέα ΤΠΕ (Google, Apple, Baidu), παραγωγοί μικροτσιπ (Intel, NXP, STM), παραγωγοί μπαταριών (Panasonic, CATL, LG), αναδυόμενοι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ) (Tesla).

2.13. **Η προστιθέμενη αξία θα μπορούσε να απομακρυνθεί από τον πυρήνα της αυτοκινητοβιομηχανίας (ΚΠΕ)** προς άλλους τομείς της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς το μερίδιο των τεχνολογιών των πληροφοριών ως ποσοστό της προστιθέμενης αξίας θα αυξηθεί μόνο εις βάρος των μηχανικών εξαρτημάτων.

2.14. Είναι πιθανό ολόένα και **περισσότερη προστιθέμενη αξία να δημιουργείται σε υπηρεσίες μετακινήσεων** όπως η μίσθωση οχημάτων, ο συνεπιβατισμός, η κοινή χρήση αυτοκινήτου και πληθώρα ψηφιακών υπηρεσιών, όπως εφαρμογές πλοήγησης, ενημερωτική ψυχαγωγία, διαφημίσεις και προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού. Αυτό θα δημιουργήσει νέα επιχειρηματικά μοντέλα: ενώ οι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού αντιλαμβάνονται την αυτοκινητοβιομηχανία ως μια αγορά 100 εκατομμυρίων οχημάτων, οι επικεφαλής των ψηφιακών πλατφορμών τη βλέπουν ως μια αγορά όπου μπορούν να πωληθούν ετησίως 10 τρισεκατομμύρια μίλια.

2.15. **Η εργασιακή δομή του τομέα θα αναμορφωθεί τελείως.** Νέες δεξιότητες και εμπειρία θα χρειαστούν (ηλεκτρονική, ηλεκτροχημεία, νέα υλικά, τεχνολογίες των πληροφοριών), ενώ παράλληλα θα σημειωθεί πτώση στη ζήτηση για παραδοσιακές μηχανολογικές δεξιότητες. Μια σημαντική πρόκληση για την αυτοκινητοβιομηχανία θα είναι να εξοπλιστεί το εργατικό δυναμικό με αυτές τις δεξιότητες.

2.16. Όλες οι παραπάνω αναφερόμενες μείζονες τάσεις θα ενισχύσουν η μία την άλλη. Ενώ υπάρχει ευρεία συναίνεση ότι μια ανατροπή που αλλάζει τα δεδομένα έχει ξεκινήσει, θα πρέπει να καταστεί προτεραιότητα για όλους τους εμπλεκόμενους μια πιο σταδιακή κοινωνική μετάβαση προς μεταφορές απαλλαγμένες από ανθρακούχες εκπομπές, οργανώνοντας μια δίκαιη μετάβαση. Οι βιώσιμες μετακινήσεις πρέπει να είναι οικονομικά προσιτές για όλους για να γίνουν αποδεκτές.

3. Έλεγχος του μετασχηματισμού

Περιβάλλον: αλλάζοντας ταχύτητα στον δρόμο προς τη βιωσιμότητα

3.1. Για να μειωθούν οι εκπομπές από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050, η ΕΕ θα πρέπει να αγωνιστεί να καταστήσει όλους τους τρόπους μεταφορών βιώσιμους, ενώ παράλληλα καθιστά βιώσιμες εναλλακτικές οι οποίες να είναι ευρέως διαθέσιμες και προσβάσιμες για τους πολίτες της ΕΕ. Αυτός ο στόχος μπορεί να επιτευχθεί μέσα από τον έξυπνο συνδυασμό συστημάτων μετάδοσης κίνησης, ο οποίος ισορροπεί ανάμεσα στην περιβαλλοντική προστασία, την αποδοτική χρήση ανανεώσιμων πηγών, την οικονομική βιωσιμότητα και την αποδοχή από τους καταναλωτές, ενώ παράλληλα γίνεται σεβαστή η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Αυτό απαιτεί έναν συνδυασμό διαφορετικών στρατηγικών:

- Μείωση εκπομπών CO₂ «από το ρεζερβουάρ έως τον τροχό» (48V, υβριδία, ηλεκτρισμός, υδρογόνο, μηχανές πιο αποδοτικής εσωτερικής καύσης κ.λπ.).
- Μείωση εκπομπών CO₂ «από την πηγή έως τον τροχό». Η ανάπτυξη συνθετικών καυσίμων (e-fuels) και βιοκαυσίμων που ευθυγραμμίζονται με τους ΣΒΑ των Ηνωμένων Εθνών και τα κριτήρια βιωσιμότητας που ορίζονται στην οδηγία για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές⁽³⁾ χρειάζονται υποστήριξη για να αποφευχθούν οι επιπτώσεις στη χρήση γης, τη βιοποικιλότητα και τα δάση.
- Μια συντονισμένη στρατηγική για καθαρές πόλεις (π.χ. με την απαλλαγή από ανθρακούχες εκπομπές των μεταφορών τελευταίου χιλιομέτρου, με καινοτόμες λύσεις μικροκινητικότητας, με διατροφικές μετακινήσεις).

⁽³⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (αναδιτύπωση) (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

- Μείωση εκπομπών κύκλου ζωής (μεταποίηση και ανακύκλωση).
- Μείωση έντασης εκπομπών του τομέα των μεταφορών (έξυπνες λύσεις μεταφορών, από κοινού μετακινήσεις). Για κάθε ανάγκη μεταφοράς, πρέπει να υπάρχει διαθέσιμη μια βιώσιμη λύση μετακινήσεων (εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων με βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα/υδρογόνο, ηλεκτρικά συστήματα μετάδοσης κίνησης που τροφοδοτούνται από μπαταρίες για την παράδοση του εμπορεύματος στο τελευταίο χιλιόμετρο εντός πόλης) σε σχέση με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας.
- Ενθάρρυνση της μετασκευής οχημάτων, όπου η μηχανή εσωτερικής καύσης θα αντικαθίσταται από ηλεκτρική μηχανή ή θα συμπληρώνεται (καθιστάμενη υβριδική) με ηλεκτροκίνητηρα επί τροχού.
- Μείωση του βάρους των νέων αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά ⁽⁶⁾.

3.2. Η Επιτροπή προτίθεται να δημιουργήσει ένα παρακείμενο σύστημα εμπορίας εκπομπών για τον τομέα των οδικών μεταφορών και των οικοδομών. Η τιμολόγηση των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές θα ισοδυναμεί με φορολόγηση των καυσίμων (αλλά με ειδική πλειοψηφία). Τα έσοδα θα χρησιμοποιηθούν ως αποζημίωση αυτών που βασίζονται σε όχημα με μηχανή εσωτερικής καύσης είτε για την εργασία είτε λόγω έλλειψης εναλλακτικών επιλογών μεταφοράς. Δεδομένου ότι ο σχεδιασμός ενός τέτοιου μηχανισμού αποζημίωσης θα είναι εξαιρετικά περίπλοκος και οι υψηλότερες τιμές καυσίμων θα πλήξουν τις ομάδες χαμηλότερου εισοδήματος δυσανάλογα, η ΕΟΚΕ δεν έχει πεισθεί ότι αυτός είναι ο ενδεδειγμένος δρόμος, καθώς θα υπονομεύσει τη δημοσία στήριξη για τη δράση για το κλίμα. Αντ' αυτού, οι προσπάθειες για τη μείωση του κόστους του κύκλου ζωής εναλλακτικών συστημάτων κίνησης και για τη μείωση του κόστους καυσίμων χαμηλών ή καθαρά μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών φαίνεται να είναι καλύτερος τρόπος για να καταστούν οι μεταφορές χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών οικονομικά προσιτές για τους πολλούς.

3.3. **Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις λεγόμενες «ερήμους φόρτισης».** Σήμερα, υπάρχουν 213 000 σταθμοί φόρτισης και το 70 % όλων των σταθμών φόρτισης στην ΕΕ είναι συγκεντρωμένο σε τρεις χώρες (Κάτω Χώρες, Γερμανία και Γαλλία). Με στόχο το 1 εκατομμύριο δημόσιους φορτιστές έως το 2025 και τα 3 εκατομμύρια έως το 2030, **το χάρμα που πρέπει να γεφυρωθεί όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών είναι τεράστιο** (βάσει της «Στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα», οι επιπλέον αναγκαίες επενδύσεις στις υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού με καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα ανέρχονται σε 130 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, για την επόμενη δεκαετία). Επομένως, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόβλεψη υποχρεωτικών στόχων. Ένα μέρος του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, του εμβληματικού έργου «Επαναφόρτιση και ανεφοδιασμός», ενθαρρύνει μόνο τα κράτη μέλη να επιταχύνουν τον πολλαπλασιασμό σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, ως μέρος των σχεδίων ανάκαμψής τους. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να αποδίδεται σε κατοικίες, την προετοιμασία δικτύων για την αυξανόμενη ενσωμάτωση ηλεκτρικών οχημάτων, τη διαλειτουργικότητα των υποδομών φόρτισης, την ανάπτυξη έξυπνων υπηρεσιών φόρτισης (π.χ. διαμέσου εξισορρόπησης φορτίου) και στον εφοδιασμό καυσίμων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Δεδομένου ότι τα ηλεκτρικά βαρέα οχήματα γίνονται σιγά σιγά πραγματικότητα, αξίζουν επίσης ειδική προσέγγιση.

3.4. Για όσο δεν επιτυγχάνεται ισοτιμία ανάμεσα σε συμβατικά και ηλεκτρικά οχήματα (η οποία προβλέπεται για την περίοδο 2025-2027), **θα χρειάζονται οικονομικά κίνητρα** για τη στήριξη της υιοθέτησης από την αγορά των οχημάτων με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές. Αυτά τα κίνητρα μπορούν να είναι οικονομικά (επιδοτήσεις, φορολογικές ελαφρύνσεις και προγράμματα απόσυρσης) ή μη οικονομικά (λωρίδες προτεραιότητας, απαλλαγές από διόδια, αποκλειστικοί χώροι στάθμευσης), συμπεριλαμβανομένου ενός συνεπούς κανονιστικού περιβάλλοντος για την προώθηση των επενδύσεων σε καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προσπάθεια να γίνουν πιο πράσινοι οι στόλοι αυτοκινήτων, καθώς αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό μοχλό για την επιτάχυνση της μετάβασης, και επίσης επειδή αυτό θα συμβάλει στη δημιουργία μιας αγοράς μεταχειρισμένων για οχήματα μηδενικών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

3.5. **Η υποστήριξη της ανάπτυξης μιας κυκλικής οικονομίας στο οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας:** ανακύκλωση, επαναχρησιμοποίηση και επανακατασκευή αυτοκινήτων και ανταλλακτικών. Οι αρχές της κυκλικής οικονομίας θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται για να αυξηθεί η ποσότητα των δευτερευουσών πρώτων υλών που είναι διαθέσιμες στη βιομηχανία και να μειωθεί η εξάρτηση από εισαγωγές. Ωστόσο, πρόσφατες μελέτες υποδεικνύουν ότι τα ανακυκλωμένα υλικά θα βρίσκονται στην κατάλληλη κλίμακα στην αγορά μόνο μετά από μία δεκαετία, όταν η διάρκεια ζωής των ηλεκτρικών οχημάτων θα έχει ολοκληρωθεί. Επομένως, είναι αναγκαίο να είμαστε ρεαλιστές και να κατανοήσουμε ότι η πρωτογενής εξόρυξη είναι κρίσιμη σημασίας, τουλάχιστον για τη δεκαετία του 2020. Συνεπώς, η διαφοροποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού, καθώς επίσης η στρατηγική της πράσινης και δεοντολογικής εξόρυξης οφείλουν να εγγυούνται την ασφάλεια του εφοδιασμού. Επιπλέον, η επερχόμενη αναδωρόσηψη της οδηγίας 2000/53/ΕΚ ⁽⁷⁾ για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πρέπει να λάβει υπόψη τον εξηλεκτρισμό των αυτοκινήτων και την ανάγκη να αναπτυχθούν αγορές δευτερογενών υλικών.

⁽⁶⁾ Τα αυτοκίνητα κάτω των 1 000 kg και άνω των 1 500 kg αναλογούσαν αντιστοίχως στο 36 % και στο 7 % των αυτοκινήτων που πωλήθηκαν στη Γαλλία το έτος 1998 και στο 15 % και 16 % το 2019 (Eurostat).

⁽⁷⁾ Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34).

Οικονομία: Διατήρηση και ανάπτυξη ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας εντός της ΕΕ

3.6. Προώθηση της βιομηχανικής συνεργασίας. Οι τεράστιοι προϋπολογισμοί για έρευνα και ανάπτυξη (επί του παρόντος 60 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως) που αυτή τη στιγμή επενδύονται στην ανάπτυξη απαλλαγμένων από ανθρακούχες εκπομπές, συνδεδεμένες, αυτοματοποιημένες και από κοινού μετακινήσεις απαιτούν τη βιομηχανική συνεργασία και συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Σε αυτό το πνεύμα, η ανάπτυξη συμπράξεων στον τομέα της καινοτομίας υπό τον συνεργατικό σχηματισμό 5 (κλίμα, ενέργεια, κινητικότητα) του προγράμματος «Ορίζοντας Ευρώπη» (καθαρό υδρογόνο, μπαταρίες, συνδεδεμένη κινητικότητα, οδικές μεταφορές μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών, προώθηση της αστικής μετάβασης) αξίζει να στηριχθεί πλήρως. Επιπλέον, βιομηχανικές συμμαχίες υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (όπως για μπαταρίες, υδρογόνου, πρώτες ύλες καθώς και η αναγγελθείσα συμμαχία αξιακής αλυσίδας για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών) παρέχουν μια ευρεία και ανοικτή πλατφόρμα για να εκπονηθούν στρατηγικοί χάρτες πορείας και να θεσπιστεί συντονισμός της έρευνας και της ανάπτυξης, να υπάρξουν επενδύσεις και να εισαχθούν στην αγορά νέες καινοτομίες. Τέλος, η συγκέντρωση δημόσιων και ιδιωτικών πόρων σε σημαντικά έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος θα ενισχύσει σαφώς την αλυσίδα εφοδιασμού της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Νέα σημαντικά έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος πρέπει να εξεταστούν: συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα, κυκλική οικονομία, ολοκλήρωση τω ενεργειακών συστημάτων, προμήθεια πρώτων υλών, οικονομία των δεδομένων, ημιαγωγοί.

3.7. **Οι προκλήσεις για την ανάπτυξη μιας αξιακής αλυσίδας βιώσιμων και κυκλικών μπαταριών⁽⁸⁾ εντός της ΕΕ** Η τοπική προσαρμογή των μπαταριών και των κυψελών καυσίμου πρέπει να αποτελεί στόχο κρίσιμης σημασίας για την ΕΕ. Οι συμμαχίες στον τομέα της μπαταρίας και του υδρογόνου αξίζουν να στηριχθούν και θα πρέπει να τους διατεθούν επαρκείς πόροι. Αυτές οι βιομηχανικές συμμαχίες πρέπει να αποτελέσουν το έναυσμα για μαζικές επενδύσεις σε μονάδες παραγωγής και να δημιουργήσουν χιλιάδες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη. Θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα ώστε να αποφευχθούν ρήγματα μεταξύ περιοχών της Ευρώπης, όπως διαφαίνεται προς το παρόν.

3.8. Η μείζων τάση για συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα αυτοκίνητα θα μπορούσε να οδηγήσει σε μετατόπιση της προστιθέμενης αξίας από την πώληση και επισκευή των αυτοκινήτων σε νέα ανατρεπτικά επιχειρηματικά μοντέλα, βασισμένα σε υπηρεσίες που γίνονται δυνατές μέσα από δεδομένα και τις μετακινήσεις ως υπηρεσία. Το οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να είναι έτοιμο να εισέλθει και να σιγουρέψει την παρουσία του σε αυτά τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Αυτό θα απαιτήσει τεχνολογικά και κανονιστικά πρότυπα ώστε να παρέχονται νέες καινοτόμες υπηρεσίες μετακινήσεων, όπως πληρωμή ανάλογα με τη χρήση, διαφήμιση με βάση την τοποθεσία, εξ αποστάσεως αναβάθμιση/συντήρηση των αυτοκινήτων. Η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων θα παίξει επίσης κίριο ρόλο στην εξασφάλιση ηγετικής θέσης για την Ευρώπη σε υπηρεσίες ψηφιακών μετακινήσεων. Επίσης, θα καταστεί αναγκαίο να αναπτυχθούν οι απαιτούμενες υποδομές επικοινωνιών και να σχεδιαστούν οδικοί χάρτες για την αύξηση των επιπέδων αυτοματοποίησης (συμπεριλαμβανομένων πλαισίου για δοκιμές μεγάλες κλίμακας, πρόσβασης σε δεδομένα και μιας νέας προσέγγισης για την έγκριση τύπου οχημάτων). Εξάλλου, πρέπει να εκτιμηθεί ο μακροπρόθεσμος αντίκτυπος των ολοένα και πιο αυτοματοποιημένων οχημάτων, ιδίως στις θέσεις εργασίας και σε δεοντολογικά ζητήματα, καθώς αυτό θα είναι σημαντικό για να διασφαλιστεί η κοινωνική αποδοχή. Τέλος, καθώς οι εμπορευματικές μεταφορές ενδέχεται να εντατικοποιηθούν στο μέλλον (ηλεκτρονικό εμπόριο), οι έξυπνες λύσεις μετακινήσεων στις μεταφορές πρέπει να αναπτυχθούν βάσει μιας πολυτροπικής οργάνωσης του τομέα των μεταφορών, της οικονομικής απόδοσης (συνδυασμοί οχημάτων υψηλής χωρητικότητας), και βάσει βιώσιμων τρόπων μεταφορών, χρησιμοποιώντας λύσεις αυτοματοποίησης και συνδεδεμότητας στην αλυσίδα επιμελητείας.

3.9. **Οι έξυπνες τεχνολογίες και οι ψηφιακές λύσεις οι οποίες βασίζονται στο «μοντέλο Βιομηχανία 4.0»** πρέπει να στηρίζουν την ολοκλήρωση των συστημάτων παραγωγής και να συμβάλλουν στο να γίνονται τα εν λόγω συστήματα πιο ευέλικτα. Τα ενισχυμένα συστήματα παραγωγής (όχι μόνο ολοκλήρωση των διαδικασιών παραγωγής σε επίπεδο εταιρείας) κατά μήκος ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού θα καταστήσουν τις αλυσίδες εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας πιο ανθεκτικές και θα τονώσουν τον ανταγωνισμό. Η ψηφιοποίηση πρέπει να υποστηριχθεί, με τη δημιουργία ενός χώρου βιομηχανικών δεδομένων για τον κλάδο. Ωστόσο, αυτές οι τεχνολογίες συνεπάγονται επίσης αυξημένη αυτοματοποίηση με αρνητικό αντίκτυπο στις θέσεις εργασίας, και αυτός θα πρέπει να αντιμετωπιστεί.

3.10. **Υποστήριξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού παγκοσμίως.** Η Ευρώπη πρέπει να έχει τη φιλοδοξία να διατηρήσει την ισχυρή εξαγωγική θέση της στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Επομένως, θα πρέπει να αναληφθούν δράσεις, ώστε:

- να επιδιωχθεί αμοιβαιότητα στις εμπορικές σχέσεις (πρόσβαση στην αγορά, δημόσιες συμβάσεις, επενδύσεις, σεβασμός των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, επιδοτήσεις),
- να συναφθούν διμερείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου (συμπεριλαμβανομένου ενός κεφαλαίου για την αυτοκίνηση/τις οδικές μεταφορές),
- να καταπολεμηθούν οι αθέμιτες εμπορικές πρακτικές (επιδοτήσεις, διμερείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου, διαφορές στην τιμή του άνθρακα, κοινωνικό και περιβαλλοντικό ντάμπινγκ),
- να προάγεται η διεθνής συνεργασία για τα καθαρά αυτοκίνητα και τις τεχνολογίες καυσίμων με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές.

⁽⁸⁾ Εν προκειμένω, ο ρόλος του ευρωπαϊκού κανονισμού για τις μπαταρίες περιγράφεται διεξοδικά στη γνωμοδότηση (ΕΕ C 220 της 9.6.2021, σ. 128).

3.11. Πρέπει να ενισχυθεί η στήριξη της παγκόσμιας τεχνικής εναρμόνισης, στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE). Απαιτείται τολμηρή δράση για την αντιμετώπιση των **προβλημάτων εφοδιασμού με ημιαγωγούς στην αυτοκινητοβιομηχανία**. Η ζήτηση ημιαγωγών θα συνεχίσει να αυξάνεται, καθώς τα αυτοκίνητα μετατρέπονται σε ηλεκτρονικές συσκευές. Εν προκειμένου, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την πρόταση της τελευταίας ανακοίνωσης σχετικά με τη βιομηχανική πολιτική, για ανάπτυξη μιας εργαλειοθήκης με στόχο τη μείωση και την πρόληψη των στρατηγικών εξαρτήσεων της Ευρώπης. Επίσης, ο στόχος, ο οποίος είχε τεθεί στην Ευρωπαϊκή Ψηφιακή Πυξίδα, για διπλασιασμό του μεριδίου της αγοράς της Ευρώπης σε ημιαγωγούς παγκοσμίως από 10 % στο 20 %, πρέπει να λάβει την πλήρη στήριξη. Η δημιουργία ενός δεύτερου σημαντικού έργου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος για τους ημιαγωγούς θα συμβάλλει σίγουρα στην επίτευξη αυτού του στόχου. Τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει επίσης να κρατήσουν την υποσχέσή τους και να δαπανήσουν το 20 % του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας της COVID για την ψηφιακή μετάβαση. Περαιτέρω δράσεις θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν την προσέλκυση ξένων άμεσων επενδύσεων, και την καθιέρωση στρατηγικής συνεργασίας ανάμεσα σε εταιρείες της αυτοκινητοβιομηχανίας και σε παραγωγούς ημιαγωγών. Τέλος, το Παρατηρητήριο κρίσιμων τεχνολογιών πρέπει να παρακολουθεί στενά τις πολλές άλλες στρατηγικές εξαρτήσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας: πρώτες ύλες, υδρογόνο, μπαταρίες, ανανεώσιμη ενέργεια, τεχνολογίες υπολογιστικού νέφους κ.λπ.

3.12. **Ο αντίκτυπος του νέου τοπίου της αυτοκινητοβιομηχανίας στις ανάγκες της αγοράς ανταλλακτικών και εξαρτημάτων, οι οποίες πρέπει να καλυφθούν.** Η αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η οποία απασχολεί τέσσερα εκατομμύρια άτομα, αναμένεται να βρεθεί αντιμέτωπη με βαθιές διαρθρωτικές αλλαγές, οι οποίες θα προκύψουν από τις μειωμένες πωλήσεις, τον εξηλεκτρισμό, τη μειωμένη ζήτηση για καύσιμα, τις διαδικτυακές πωλήσεις και τη μειωμένη συντήρηση. Ο κλάδος θα πρέπει να επινοήσει από την αρχή τον εαυτό του ως πάροχο υπηρεσιών μετακινήσεων: αναβάθμιση αυτοκινήτων, προληπτική συντήρηση, μίσθωση οχημάτων, κοινή χρήση αυτοκινήτου και ανάπτυξη επιχειρηματικών μοντέλων μικροκινητικότητας. Συγκρουόμενα συμφέροντα σε σχέση με την πρόσβαση στα δεδομένα του εσωτερικού του αυτοκινήτου πρέπει να υπερπηδηθούν και να δημιουργηθεί μια διαλειτουργική και τυποποιημένη πλατφόρμα, ώστε να επιτραπεί στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων να αναπτύξει υπηρεσίες βασισμένες στα δεδομένα (όπως εξ αποστάσεως διαγνώσεις, αναβάθμιση λογισμικού, προληπτική συντήρηση).

Κοινωνία: διαχείριση της αλλαγής και εξασφάλιση κοινωνικά δίκαιης μετάβασης

3.13. Ο μετασχηματισμός της αυτοκινητοβιομηχανίας θα έχει δραστικό αντίκτυπο στην ποσότητα και την ποιότητα των θέσεων εργασίας που είναι αναγκαίες για την κατασκευή των αυτοκινήτων και των εξαρτημάτων τους, καθώς και στα περιγράμματα επαγγελματών που χρειάζονται στο νέο μοντέλο. Συνεπώς, οι πολιτικές για την αγορά εργασίας θα πρέπει να επικεντρώνονται στη διατήρηση/αύξηση της απασχολησιμότητας του εργατικού δυναμικού διαμέσου της διά βίου μάθησης και με τη δημιουργία ευέλικτων διαδρομών ανάμεσα στον κόσμο της εκπαίδευσης και τον κόσμο της εργασίας (π.χ. συστήματα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, αγορές μαθητείας που λειτουργούν σωστά και πιστοποίηση της μη τυπικής μάθησης). Η εσωτερική κινητικότητα του εργατικού δυναμικού σε εταιρείες θα πρέπει να προάγεται μέσα από την αναβάθμιση και την επανεπίδραση, ώστε οι εργαζόμενοι να εξοπλιστούν με τις δεξιότητες του μέλλοντος (μείωση της χειρωνακτικής εργασίας και απότομη αύξηση των ψηφιακών δεξιοτήτων με ειδική εστίαση στο λογισμικό και την ηλεκτρονική μηχανολογία). Ευρωπαϊκές κλαδικές πρωτοβουλίες όπως η DRIVES και η ALBATTS και η νέα Automotive Skills Alliance είναι βασικά εργαλεία για την αντιμετώπιση της πρόκλησης των δεξιοτήτων.

3.14. Για τους εργαζόμενους που πρέπει να εγκαταλείψουν τον κλάδο, **θα πρέπει να οργανωθεί μια ομαλή μετάβαση σε άλλη εργασία**. Θα πρέπει να προσφερθεί πρόσβαση στους εν λόγω εργαζόμενους σε νέες θέσεις εργασίας που, πράγματι, θα δημιουργηθούν σε αναδυόμενες βιομηχανίες, όπως στην ΠΠΕ, τα δίκτυα 5G, τα ηλεκτρονικά συστήματα ισχύος, τις υποδομές φόρτισης, την παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας, τα έξυπνα δίκτυα, τους έξυπνους δρόμους, τις υπηρεσίες μετακινήσεων, τις μπαταρίες, τα εναλλακτικά καύσιμα, την αποθήκευση ενέργειας, την παραγωγή και διανομή ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτό θα αποτελέσει μεγάλη πρόκληση καθώς αυτές οι θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν, πιθανώς, αλλού, σε άλλη χρονική στιγμή και με άλλο σύνολο δεξιοτήτων σε σύγκριση με τις θέσεις εργασίας που θα απολεσθούν. Η ασφάλεια εισοδήματος πρέπει να διασφαλίζεται κατά τη διάρκεια της μετάβασης. Οι μαζικές απολύσεις μπορούν επίσης να αποφευχθούν μέσω προγραμμάτων πρόωρης συνταξιοδότησης, συστημάτων μειωμένου ωραρίου εργασίας και μείωσης χρόνου εργασίας. Πρέπει να διασφαλιστεί σωστός κοινωνικός διάλογος, ώστε να είναι δυνατή η πρόβλεψη της αλλαγής εγκαίρως και η αποτροπή κοινωνικών αναταραχών και συγκρούσεων.

3.15. Απαιτείται **σαφής χαρτογράφηση των επιπτώσεων της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης του κλάδου**, προκειμένου να προσδιοριστούν οι περιοχές και τα τμήματα της αλυσίδας εφοδιασμού που κινδυνεύουν περισσότερο. Δεν πρέπει να εμφανιστούν νέα κοινωνικά ρήγματα μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ούτε μεταξύ νότιας και βόρειας Ευρώπης. Επίσης, πρέπει να παρακολουθείται το μεταβαλλόμενο αποτύπωμα του κλάδου λόγω της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές και της ψηφιοποίησης. Η δυναμική πρόοδος στη χρήση της βιώσιμης βιομάζας θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά, καθώς υπάρχουν επίσης ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη, ταυτόχρονα, την ανάγκη να μην υπάρξει υπέρβαση των οικολογικών ορίων.

3.16. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι (εταιρείες, συνδικαλιστικές οργανώσεις, οργανώσεις συνεργατικών σχηματισμών, γραφεία αγοράς εργασίας, φορείς περιφερειακής ανάπτυξης) σε περιοχές αυτοκινητοβιομηχανίας θα πρέπει να συνεργάζονται εντατικά για **σφαιρικά σχέδια περιφερειακής εκ νέου ανάπτυξης**.

3.17. Τα μη αξιοποιήσιμα στοιχεία ενεργητικού θα πρέπει να **αποφεύγονται στις αλυσίδες εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας** μέσα από τη διασφάλιση έγκαιρης και κατάλληλης στήριξης για πολλές ΜΜΕ οι οποίες δεν έχουν τους πόρους (ανθρώπινους και οικονομικούς) να αναδιαμορφώσουν τις δραστηριότητές τους και να προχωρήσουν σε πιο πολλά υποσχόμενα επιχειρηματικά μοντέλα.

3.18. **Οι ατομικές μετακινήσεις πρέπει να παραμείνουν οικονομικά —και μη οικονομικά— προσιτές σε όλους**, ιδίως δε στους καθημερινά μετακινούμενους εργαζομένους, οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή άλλες λύσεις μετακίνησης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, παρέχοντας αποζημίωση για την υψηλότερη τιμή των εναλλακτικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης και των καυσίμων χαμηλών και καθαρών μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συμβατικό αυτοκίνητο. Θα πρέπει να αποτραπεί, πάση θυσία, η πόλωση μεταξύ αυτών που μπορούν να αγοράσουν πράσινο αυτοκίνητο και εκείνους που δεν μπορούν.

3.19. **Συμπέρασμα.** Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία κατείχε πάντα ηγετική θέση παγκοσμίως και αποτελούσε πάντα κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη και τις θέσεις απασχόλησης. Κατά τη μετάβαση στο μοντέλο ενός συστήματος οδικών μεταφορών ψηφιοποιημένων και απαλλαγμένων από ανθρακούχες εκπομπές, θα πρέπει να διατηρήσει αυτήν τη θέση και να χαράξει οδούς μετασχηματισμού που θα της επιτρέψουν να αντιμετωπίσει τις ανατρεπτικές τάσεις, με τις οποίες έρχεται τώρα αντιμέτωπος ο τομέας. Θα πρέπει να το πράξει αυτό, βασίζόμενη στις δυνάμεις της στην τεχνολογία, στο εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό της, στη μηχανολογία παγκόσμιας κλάσης, στους απαιτητικούς καταναλωτές, στις προηγμένες αλυσίδες εφοδιασμού, στην ισχυρή παράδοση στις ΜΜΕ και σε εποικοδομητικές εργασιακές σχέσεις. Το ευρωπαϊκό οικοσύστημα αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να καταστεί πρωτοπόρο όσον αφορά την εξεύρεση και την ανάπτυξη βιώσιμων λύσεων μετακινήσεων. Ως εκ τούτου, το οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να αναπτύξει ενεργά στρατηγικές, έτσι ώστε να διαμορφώσει τις συνεχιζόμενες ανατροπές και μείζονες τάσεις στα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. **Καθώς είναι τεράστιες οι προκλήσεις της αλυσίδας εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες πρέπει να απαντηθούν, η ΕΟΚΕ θεωρεί επιτακτική ανάγκη να θεσπιστεί ένας μηχανισμός μετάβασης για τον τομέα, με μέλημα να ληφθούν τα απαραίτητα συνοδευτικά μέτρα ώστε να αποφευχθούν κοινωνικές αναταραχές και να εξασφαλιστεί μια κοινωνικά υπεύθυνη μετάβαση.**

Βρυξέλλες, 20 Οκτωβρίου 2021.

Η Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Christa SCHWENG