

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o temi „Strategija EU-a za mobilnost i industrijski lanci vrijednosti EU-a: pristup automobilskim ekosustavima”

(samoinicijativno mišljenje)

(2022/C 105/05)

Izjavitelj: **Arnaud SCHWARTZ**

Suizjaviteljica: **Monika SITÁROVÁ**

Odluka Plenarne skupštine:	25.3.2021.
Pravna osnova:	pravilo 32. stavak 2. Poslovnika (samoinicijativno mišljenje)
Nadležna stručna skupina:	Savjetodavno povjerenstvo za industrijske promjene (CCMI)
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	29.9.2021.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	20.10.2021.
Plenarno zasjedanje br.:	564
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	235/1/5

1. Zaključci i preporuke

1.1. EGSO smatra da europski automobilski ekosustav može postati predvodnik u razvoju i primjeni rješenja za održivu mobilnost. Stoga automobilski ekosustav mora aktivno razvijati strategije za oblikovanje kontinuiranih poremećaja i megatrendova u europskom automobilskom okruženju.

1.2. Kako bi se emisije u prometu smanjile za 90 % do 2050., EGSO želi da EU nastoji sve vrste prijevoza učiniti održivima, pri čemu održive alternative moraju postati široko dostupne i pristupačne za građane EU-a. Taj se cilj može postići pametnom kombinacijom pogonskih sklopova koji postižu ravnotežu između zaštite okoliša, učinkovite upotrebe obnovljivih izvora energije, gospodarske održivosti i prihvaćenosti kod potrošača, poštujući pritom načelo tehnološke neutralnosti.

1.3. EGSO snažno naglašava da individualna mobilnost mora ostati dostupna i cjenovno pristupačna svima, a posebno ljudima koji putuju na posao, a nemaju pristup kvalitetnom javnom prijevozu ili drugim rješenjima u pogledu mobilnosti. Pod svaku se cijenu mora izbjeći društvena polarizacija između onih koji si mogu priuštiti kupnju zelenog automobila i onih koji to ne mogu. U tom pogledu EGSO upozorava da bi uspostavljanje paralelnog sustava trgovanja emisijama za prometni sektor moglo potkopati javnu potporu defosilizaciji cestovnog prometa ako skupine s nižim dohotkom i oni čija egzistencija ovisi o cestovnom prometu ne dobiju odgovarajuću kompenzaciju.

1.4. EGSO ističe da je europska automobilska industrija uvijek bila globalni predvodnik i pokretač rasta i radnih mjesta. U prijelazu na paradigmu digitaliziranog i dekarboniziranog cestovnog prometnog sustava trebala bi zadržati taj položaj i razviti putanje transformacije koje joj omogućuju da se nosi s disruptivnim trendovima s kojima se taj sektor trenutno suočava. To bi trebala postići na temelju svojih prednosti u tehnologiji, svoje kvalificirane radne snage, inženjerstva svjetske klase, zahtjevnih potrošača, sofisticiranih lanaca opskrbe, snažne kulture MSP-ova i konstruktivnih radnih odnosa.

1.5. Uspješnim pokretanjem važnih projekata od zajedničkog europskog interesa u pogledu baterija dokazalo se da udruživanje javnih i privatnih resursa očigledno doprinosi jačanju lanca opskrbe u automobilskom sektoru. EGSO je stoga uvjeren da je potrebno razmotriti više važnih projekata od zajedničkog europskog interesa u tom sektoru, npr. u pogledu vodika (u pripremi), automatiziranih i povezanih automobila, kružnog gospodarstva, sirovina itd. Potrebno je smjelo

djelovati kako bi se riješila uska grla u opskrbi u području poluvodiča, a uspostavljanje drugog važnog projekta od zajedničkog europskog interesa u području poluvodiča pomoglo bi u rješavanju tog problema.

1.6. EGSO želi da EU podrži jednake uvjete tržišnog natjecanja na globalnoj razini. Europa mora imati ambiciju zadržati svoj snažan izvozni položaj u automobilske industriji. Stoga je potrebno poduzeti mjere za:

- postizanje reciprociteta u trgovinskim odnosima (pristup tržištu, javna nabava, ulaganja, poštovanje prava intelektualnog vlasništva, subvencije),
- sklapanje bilateralnih sporazuma o slobodnoj trgovini (uključujući poglavlje o automobilskom/cestovnom prometu),
- borbu protiv nepoštena trgovinske prakse (subvencije, bilateralni sporazumi o slobodnoj trgovini, razlike u cijeni ugljika, socijalni i ekološki damping),
- promicanje međunarodne suradnje u području čistih automobila i tehnologija goriva s niskim udjelom ugljika.

1.7. Transformacija automobilske industrije imat će dramatičan utjecaj na broj i kvalitetu potrebnih radnih mjesta. Stoga su nužne aktivne politike tržišta rada kako bi se održala zapošljivost radne snage putem, primjerice, inicijativa za usavršavanje i prekvalifikaciju (kao što je Savez za automobilske vještine), kako bi radnici usvojili vještine budućnosti. Zaposlenima koji moraju napustiti sektor mora se zajamčiti nesmetan prijelaz na drugo radno mjesto (uz programe za prijevremeno umirovljenje).

1.8. EGSO poziva na jasno mapiranje učinka digitalne i zelene tranzicije u tom sektoru kako bi se identificirale regije i dijelovi lanca opskrbe koji su najugroženiji. Osim toga, potrebno je pratiti promjenu otiska industrije uslijed dekarbonizacije i digitalizacije i pritom voditi računa o svim relevantnim fazama životnog ciklusa. Budući da su izazovi s kojima se suočava lanac opskrbe u automobilskom sektoru golemi, EGSO smatra da je nužno utvrditi mehanizam za pravednu tranziciju u tom sektoru kako bi se uspostavile potrebne preteče mjere za izbjegavanje društvenih poremećaja i osiguravanje društveno odgovorne tranzicije.

2. Opće napomene

Trenutačno stanje

2.1. Automobilska industrija oduvijek je **okosnica industrije Europske unije** i u velikoj je mjeri povezana s industrijama na početku proizvodnog lanca kao što su čelična, kemijska i tekstilna industrija te sa sektorima na kraju proizvodnog lanca kao što su IKT, popravci, goriva, maziva i usluge mobilnosti. Sektor ostvaruje preko 8 % BDP-a EU-a, čini 28 % ukupnih izdataka EU-a za istraživanje i razvoj, a njegov izvoz stvara velik trgovinski suficit. Međutim, budućnost automobilske industrije Europe ovisit će o tome koliko je sposobna izvršiti temeljne prilagodbe potrebne za rješavanje dosad neviđenih izazova s kojima se danas suočava.

2.2. Europska automobilska industrija nalazi se **na raskršću radikalne nove paradigme** koja je rezultat složene tranzicije prema digitalnom i zelenom gospodarstvu. Komisija je 28. studenoga 2018. donijela dugoročnu viziju klimatski neutralnog gospodarstva do 2050. godine. Utvrđeno je da prometni sektor ima važnu ulogu u toj tranziciji. Europskim zelenim planom iz prosinca 2019. postavlja se strateški okvir za postizanje klimatske neutralnosti. U njemu se poziva na smanjenje emisija iz prometa za 90 % do 2050. godine. U tom je kontekstu EU odlučio revidirati svoj cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2030. i smanjiti ih za najmanje 55 %. Radi postizanja tog cilja Komisija je 14. srpnja 2021. predstavila svoj „Paket za cilj od 55 %”, kojim se revidiraju Uredba o raspodjeli tereta, Direktiva o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva i Uredba o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂.

2.3. Prelazak s fosilnih goriva na niskougljičnu energiju, kao i prelazak sa stvaranja dodane vrijednosti u masovnoj proizvodnji automobila na pružanje usluga mobilnosti, stvorit će **velika previranja u industriji** i za mnoge MSP-ove u njezinim složenim lancima opskrbe i za 13,8 milijuna radnika u sektoru. Stoga će izazov biti upravljanje tom tranzicijom prema neutralnosti na društveno prihvatljiv način.

Disruptivni megatrendovi

2.4. **Globalizacija.** S usporavanjem prodaje na zrelim tržištima, raste prodaja automobila na tržištima u nastajanju. Kao rezultat toga, gospodarsko težište seli se iz EU-a i SAD-a u Aziju. Kina trenutno proizvodi 26 milijuna automobila godišnje naspram 22 milijuna u EU-u. Kina je i među prvima počela proizvoditi električna vozila i ima razvijenu industriju baterija. Japan i Koreja također imaju prednost u baterijama, a posebno su jaki u poluvodičima. Europa ima i problema s nabavom etički pribavljenih sirovina kao što su litij i kobalt⁽¹⁾. Osim toga, automobilski sektor mora uzeti u obzir rastuće geopolitičke napetosti.

2.5. **Izazovi povezani s održivim razvojem.** Prema viziji utvrđenoj u Strategiji EU-a za održivu i pametnu mobilnost „do 2030. na [europskim] cestama će biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama”. Europska komisija predložila je 14. srpnja da se od 2035. dopusti stavljanje na tržište samo vozila s nultim emisijama. To će zahtijevati nagli porast udjela vozila s nultim emisijama u voznom parku (s trenutnih 0,2 % na 11–14 % 2030. godine)⁽²⁾. Postizanje ciljeva zelenog plana stvorit će prednosti koje ima predvodnik na tržištu i poduprijeti vodstvo Europe u niskougličnim tehnologijama i njezinu globalnu konkurentnost. To podrazumijeva i ogromna ulaganja u razvoj alternativnih pogonskih sklopova (baterijski električni, hibridni, na vodik) i defosiliziranih goriva za konvencionalne pogonske sklopove, koji će se u cjelokupnom voznom parku još dugo koristiti. Brzina uvođenja tih pogonskih sklopova i goriva ovisi o poticajnom regulatornom okviru i razdobljima povrata tih ulaganja. U Strategiji EU-a za održivu i pametnu mobilnost prepoznaje se da „moramo sve vrste prijevoza učiniti održivijima”. Taj pristup zahtijeva uvođenje vozila s niskim i nultim emisijama, kao i obnovljivih goriva i goriva s niskim udjelom ugljika za cestovni, vođeni i zračni promet.

2.6. **Promjene u razmišljanju potrošača.** Ponašanje u vezi s mobilnošću se mijenja. Nova generacija potrošača manje je zainteresirana za posjedovanje automobila jer mnogi žive u urbanim sredinama s dobrim sustavima kolektivnog prijevoza. Umjesto posjedovanja automobila potražiti će drugo rješenje za mobilnost (dijeljenje automobila, naručivanje vožnje, mikromobilnost). Drugi trendovi koji su se već mogli uočiti pojačani su pandemijom, kao što su kupovina na internetu, rad na daljinu, videokonferencije, usluge dostave. To će dovesti do smanjenja mobilnosti osobnih automobila, a povećat će se uporaba gospodarskih vozila.

2.7. **Povećanje povezanosti.** Digitalnim tehnologijama nastoji se omogućiti automobilima da postanu gotovo trajno povezani. To bi moglo stvoriti znatan potencijal za nove poslovne modele koji se temeljene na podacima. Pametni automobili bili bi opremljeni aktivnim sigurnosnim značajkama, informativno-zabavnim programima, uslugama prometnih informacija, sustavom za komunikaciju vozila i infrastrukture itd.

2.8. **Postupna automatizacija automobila.** Razvoj automobila bez vozača dovest će do sve autonomnijih vozila. Automatizirana vožnja zahtijeva ogromna ulaganja u softver, komunikacijske mreže i hardver (radare, lidare, transpondere). Osim toga, ona stvara i mnoge izazove u pogledu pouzdanosti, pravnog okvira, cijene, cestovne opreme i odgovornosti.

2.9. **Digitalizacija proizvodnje.** U okviru automobilske industrije izumljeni su pokretna traka (Ford), načelo vitke proizvodnje (Toyota) i globalizirane platforme za proizvodnju (VW). Trenutno se prihvaćaju načela industrije 4.0 s naprednom robotizacijom, digitalno integriranim lancima opskrbe, naprednim sustavima proizvodnje i aditivnom proizvodnjom.

Posljedice zelene i digitalne transformacije

2.10. Manja, digitalizirana i dekarbonizirana automobilska industrija stvorit će **goleme izazove u pogledu radnih mjesta**. Baterijska električna vozila imaju manje komponenta i jednostavnija su za proizvodnju, a najmanje 36 % njihove dodane vrijednosti nalazi se u baterijama. Na temelju ekstrapolacije iz nedavne studije njemačkog instituta IFO može se zaključiti da će 620 000 radnih mjesta biti ugroženo u lancu vrijednosti konvencionalnih pogonskih sklopova u EU-u. Rješenja se mogu djelomično naći u (prijevremenom) umirovljenju⁽³⁾, na primjer, ili u širem kontekstu, u revolucioniranju budućnosti rada⁽⁴⁾. S druge strane, tranzicija će stvoriti i nova radna mjesta u povezanim industrijama kao što su energetska elektronika, pametne mreže, cestovna infrastruktura i infrastruktura za punjenje, baterije, novi materijali i pogonski sklopovi s alternativnim gorivima.

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

⁽²⁾ Radni dokument službi Komisije, Održiva i pametna mobilnost, SWD(2020)331, str. 248.

⁽³⁾ Dr. Oliver Falck, Dr. Nina Czernich, *Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland* (Utjecaj povećane proizvodnje osobnih vozila na električni pogon na zaposlenost u Njemačkoj), svibanj 2021., Institut IFO; https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf.

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

2.11. **U okviru trenda konsolidacije** uspostavljeni su **strateški savezi** (npr. Stellantis, savezi između BMW-a i Mercedesa te između VW-a i Forda) radi objedinjavanja istraživanja i razvoja u području novih pogonskih sklopova i zajedničke nabave komponenti. Ta spajanja i savezi uvijek će rezultirati novim strategijama poduzeća, preispitivanjem industrijskog otiska, eksteralizacijom poslova u regije s nižim troškovima rada, programima smanjenja radnih mjesta i povećanim pritiskom na dobavljače. Nadalje, izdvajanje zrelih poslovanja omogućuje poduzećima da koncentriraju resurse na nove pogonske sklopove.

2.12. **Brisanje granica između automobilske industrije i informatičkog sektora.** Informacijske tehnologije prodrijet će u sve faze lanca opskrbe. Podaci će postati nova sirovina i izvor prihoda. U tijeku je globalna rekonstrukcija sektora s novim akterima koji se u njega probijaju: pružatelji mobilnosti (Uber), informatički divovi (Google, Apple, Baidu), proizvođači čipova (Intel, NXP, STM), proizvođači baterija (Panasonic, CATL, LG), proizvođači originalne opreme u nastajanju (Tesla).

2.13. **Dodana vrijednost mogla bi se preusmjeriti s jezgre automobilske industrije (proizvođača originalne opreme)** na druge dijelove lanca opskrbe jer će se udio informacijskih tehnologija kao postotka dodane vrijednosti samo povećavati na štetu mehaničkih komponenata.

2.14. Vjerojatno će se sve **više dodane vrijednosti stvarati u uslugama mobilnosti** kao što su naručivanje vožnje, dijeljenje vožnje, dijeljenje automobila i brojne digitalne usluge kao što su navigacijske aplikacije, informativno-zabavni programi, oglašavanje i napredni sustavi za pomoć vozaču. To će dovesti do novih poslovnih modela: dok proizvođači originalne opreme automobilsku industriju vide kao tržište od 100 milijuna vozila, digitalne platforme na nju gledaju kao na tržište na kojem se svake godine može prodati 10 bilijuna kilometara.

2.15. **Struktura radnih mjesta u sektoru bit će u potpunosti preuređena.** Bit će potrebne nove vještine i iskustvo (elektronika, elektrokemija, novi materijali, informacijske tehnologije), a istodobno s time doći će do pada potražnje za tradicionalnim mehaničkim vještinama. Osposobljavanje radne snage tim vještinama bit će važan izazov za automobilsku industriju.

2.16. Svi prethodno navedeni megatrendovi uzajamno će se pojačavati. Iako postoji rašireni konsenzus da je revolucionarna promjena započela, svi dionici moraju kao prioritet postaviti postupniju društvenu tranziciju prema dekarboniziranom prometu koja će se postići organiziranjem pravedne tranzicije. Da bi održiva mobilnost bila prihvaćena, mora biti pristupačna svima.

3. Svladavanje transformacije

Okoliš: ubrzanje prema održivosti

3.1. **Kako bi se emisije u prometu smanjile za 90 % do 2050., EU bi trebao nastojati sve vrste prijevoza učiniti održivima, pri čemu održive alternative moraju postati široko dostupne i pristupačne za građane EU. Taj se cilj može postići pametnom kombinacijom pogonskih sklopova kojom se postiže ravnoteža između zaštite okoliša, učinkovite upotrebe obnovljivih izvora energije, gospodarske održivosti i prihvaćenosti kod potrošača, poštujući pritom načelo tehnološke neutralnosti.** To zahtijeva kombinaciju različitih strategija:

— smanjenja emisija CO₂ od spremnika do kotača (48 V, hibridi, električna energija, vodik, učinkovitiji motori s unutarnjim izgaranjem itd.),

— smanjenja emisija CO₂ od naftne bušotine do kotača. Potrebno je podržati razvoj e-goriva i biogoriva koja su u skladu s UN-ovim ciljevima održivog razvoja i kriterijima održivosti utvrđenima u Direktivi o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora⁽⁵⁾ kako bi se izbjegao utjecaj na korištenje zemljišta, biološku raznolikost i šume,

— koordinirane strategije za čiste gradove (npr. dekarbonizacijom prijevoza u posljednjem kilometru, inovativnim rješenjima za mikromobilnost, intermodalnim putovanjem),

⁽⁵⁾ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.)

- smanjenja emisija tijekom životnog ciklusa (proizvodnja i recikliranje),
- smanjenja intenziteta emisija u prometnom sektoru (inteligentna prometna rješenja, zajednička mobilnost). Za svaku prijevoznu potrebu mora biti dostupno rješenje održive mobilnosti (teretni prijevoz na velike udaljenosti na biogoriva i sintetička goriva/vodik, električni pogonski sklopovi za gradsku dostavu u posljednjem kilometru) kojim se poštuje načelo tehnološke neutralnosti,
- poticanja naknadne prilagodbe pri čemu se motor s unutarnjim izgaranjem zamjenjuje električnim motorom ili mu se dodaje motor glavčine kotača (hibridan),
- smanjenja težine novih automobila stavljenih na tržište ⁽⁶⁾.

3.2. Komisija namjerava uspostaviti paralelni sustav trgovanja emisijama za cestovni promet i zgrade. Uspostavljanje cijene emisija u cestovnom prometu bit će jednako oporezivanju goriva (ali s kvalificiranom većinom). Prihodi će se koristiti za davanje kompenzacije onima koji ovise o vozilu s motorom s unutarnjim izgaranjem ili za rad ili zbog nedostatka alternativnih mogućnosti prijevoza. Budući da će osmišljavanje takvog mehanizma kompenzacije biti izuzetno složeno, a više cijene goriva nerazmjerno će pogoditi skupine s nižim dohotkom, EGSO nije uvjeren da je to pravi put jer će se time narušiti javna potpora djelovanju u području klime. Umjesto toga, čini se da bi promet s niskom razinom ugljika mogao postati financijski pristupačniji svima kad bi se nastojali smanjiti troškovi životnog ciklusa alternativnih pogonskih sklopova i cijene goriva s niskim ili nultim neto razinama ugljika.

3.3. **Prednost bi trebalo dati područjima bez punionica.** Danas je u EU-u dostupno 213 000 stanica za punjenje, a njih 70 % u nalazi se u tri zemlje (Nizozemskoj, Njemačkoj i Francuskoj). S obzirom na cilj od milijun mjesta za punjenje na javnim punionicama do 2025. i 3 milijuna do 2030., **golem je jaz koji treba premostiti u pogledu razvoja infrastrukture** (u europskoj Strategiji za održivu i pametnu mobilnost procjenjuje se da tijekom narednog desetljeća u infrastrukturu za punjenje električnih automobila i infrastrukturu za punjenje gorivima s niskim udjelom ugljika treba ulagati dodatnih 130 milijardi EUR godišnje). Stoga EGSO podržava uvođenje obveznih ciljeva. U okviru Mehanizma za oporavak i otpornost vodećim projektom „Punjenje” države članice samo se potiču da ubrzaju postavljanje stanica za punjenje i opskrbu kao dio svojih planova oporavka. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti stambenim objektima, pripremi mreža za povećanu integraciju električnih vozila, interoperabilnosti infrastrukture za punjenje, razvoju pametnih usluga punjenja (npr. uravnoteženjem opterećenja) i opskrbi gorivima iz obnovljivih izvora i gorivima s niskim udjelom ugljika. Budući da potpuno električna teška teretna vozila postaju stvarnost, potrebno je posvetiti pažnju i njima.

3.4. Sve dok se ne postigne cjenovni paritet između konvencionalnih i električnih vozila (predviđen u razdoblju 2025.–2027.), **bit će potrebni financijski poticaji** za podupiranje uvođenja niskougljičnih vozila na tržište. Ti poticaji mogu biti financijski (subvencije, porezne olakšice i sustavi odlagališta) ili nefinancijski (prioritetne trake, izuzeća od naplate cestarine, rezervirana parkirna mjesta), uključujući usklađeno regulatorno okruženje za promicanje ulaganja u goriva s niskim udjelom ugljika. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti ozelenjivanju voznih parkova jer bi to mogla biti važna poluga za ubrzanje tranzicije, a i zato što će to pridonijeti stvaranju tržišta rabljenih bezugljanih i niskougljičnih vozila.

3.5. **Podrška razvoju kružnog gospodarstva u automobilskom ekosustavu:** recikliranje, ponovna uporaba i ponovna proizvodnja automobila i dijelova. Trebalo bi primijeniti i načela kružnog gospodarstva kako bi se povećala količina sekundarnih sirovina dostupnih industriji i smanjila ovisnost o uvozu. Međutim, nedavna istraživanja upućuju na to da će reciklirani materijali biti na odgovarajućoj tržišnoj razini tek za deset godina, kada se dostigne životni vijek električnih vozila. Stoga treba biti realan i shvatiti da je primarno vađenje presudno još barem tijekom 2020-ih godina. Dakle, sigurnost opskrbe potrebno je zajamčiti diversifikacijom lanaca opskrbe te zelenom i etičnom rudarskom strategijom. Nadalje, u budućoj reviziji Direktive 2000/53/EZ ⁽⁷⁾ o otpadnim vozilima potrebno je uzeti u obzir elektrifikaciju vozila i potrebu za razvojem tržišta sekundarnih materijala.

⁽⁶⁾ Od svih automobila prodanih 1998. godine u Francuskoj, 36 % ih je bilo lakše od 1 000 kg, a 7 % teže od 1 500 kg. Ti su postoci 2019. godine iznosili 15 % odnosno 16 % (Eurostat).

⁽⁷⁾ Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21.10.2000., str. 34.).

Gospodarstvo: zadržavanje i razvoj cijelog lanca opskrbe u automobilskom sektoru unutar EU-a

3.6. Promicanje industrijske suradnje. Golemi proračuni za istraživanje i razvoj (trenutno 60 milijardi EUR godišnje) koji se trenutno ulažu u razvoj dekarbonizirane, povezane, automatizirane i zajedničke mobilnosti zahtijevaju industrijsku suradnju i javno-privatna partnerstva. U tom pogledu uvođenje partnerstva za inovacije u okviru klastera br. 5 (klima, energija, mobilnost) Obzora Europa (čisti vodik, baterije, povezana i automatizirana mobilnost, cestovni promet bez emisija, pokretanje tranzicije u gradovima) zaslužuje punu potporu. Nadalje, industrijski savezi pod pokroviteljstvom Europske komisije (kao što su savezi u području baterija, vodika i sirovina te najavljeni savez lanaca vrijednosti za obnovljiva i niskouglična goriva) pružaju široku i otvorenu platformu za uspostavu strateških planova i koordinaciju istraživanja i razvoja, ulaganja te uvođenje novih inovacija na tržište. Naposljetku, udruživanje javnih i privatnih resursa u važne projekte od zajedničkog europskog interesa jasno će ojačati europski lanac opskrbe u automobilskom sektoru, smanjiti strateške ovisnosti i potaknuti usporednu zelenu i digitalnu tranziciju. Treba razmotriti i nove važne projekte od zajedničkog europskog interesa: povezane i automatizirane automobile, kružno gospodarstvo, integraciju energetskih sustava, opskrbu sirovinama, podatkovno gospodarstvo i poluvodiče.

3.7. **Izazovi razvoja održivog i kružnog lanca vrijednosti baterija⁽⁸⁾ u EU-u.** Lokalna proizvodnja baterija i gorivih ćelija mora biti ključni cilj EU-a. Savezi u području baterija i vodika u EU-u zaslužuju podršku i moraju im se staviti na raspolaganje dovoljni resursi. Ti industrijski savezi moraju pokrenuti masovna ulaganja u proizvodne pogone i stvoriti tisuće radnih mjesta u Europi. Bit će potrebno paziti na sprečavanje pukotina među europskim regijama, koje se trenutno mogu vidjeti.

3.8. Megatrend povezanih i automatiziranih automobila mogao bi dovesti do pomaka dodane vrijednosti s prodaje i servisiranja vozila na nove disruptivne poslovne modele zasnovane na uslugama koje se temelje na podacima i mobilnosti kao usluzi. Automobilski ekosustav mora biti spreman za ulazak u te nove poslovne modele i osiguravanje svoje prisutnosti u njima. To će iziskivati tehnološke i regulatorne standarde za pružanje novih inovativnih usluga mobilnosti kao što su plaćanje prema korištenju, oglašavanje koje se temelji na lokaciji i ažuriranje/održavanje vozila na daljinu. I izgradnja europskog prostora za podatke o mobilnosti bit će ključna za osiguravanje europskog vodstva u uslugama digitalne mobilnosti. Bit će potrebno i uvesti potrebnu digitalnu komunikacijsku infrastrukturu i izraditi planove za povećanje razine automatizacije (uključujući okvir za opsežno testiranje, pristup podacima i novi pristup homologaciji vozila). Nadalje, potrebno je procijeniti dugoročni učinak sve automatiziranih vozila, posebno na radna mjesta i etička pitanja, jer će to biti važno za osiguravanje društvenog prihvaćanja. Naposljetku, s obzirom na to da se teretni prijevoz može pojačati u budućnosti (e-trgovina), potrebno je razviti inteligentna prometna rješenja za mobilnost koja se temelje na multimodalnoj organizaciji prijevoza, isplativosti (kombinacije vozila velikog kapaciteta) i održivim vrstama prijevoza, upotrebljavajući rješenja u području automatizacije i povezanosti u logističkom lancu.

3.9. Potrebno je **pametnim tehnologijama i digitalnim rješenjima koji se temelje na „paradigmi industrije 4.0“** podržati integraciju sustava proizvodnje te im pomoći da postanu fleksibilniji. Poboljšani sustavi proizvodnje (ne samo integracija proizvodnih procesa na razini poduzeća) duž cijelog lanca opskrbe učinit će lance opskrbe u automobilskom sektoru otpornijima i poduprijeti konkurentnost. Digitalizaciju je potrebno podržati stvaranjem industrijskog podatkovnog prostora za taj sektor. Međutim, te tehnologije podrazumijevaju i povećanu automatizaciju s negativnim učinkom na radna mjesta i tim se pitanjem treba pozabaviti.

3.10. **Podupiranje jednakih uvjeta tržišnog natjecanja na globalnoj razini.** Europa mora imati ambiciju zadržati svoj snažan izvozni položaj u automobilskoj industriji. Stoga je potrebno poduzeti mjere za:

- postizanje reciprociteta u trgovinskim odnosima (pristup tržištu, javna nabava, ulaganja, poštovanje prava intelektualnog vlasništva, subvencije),
- sklapanje bilateralnih sporazuma o slobodnoj trgovini (uključujući poglavlje o automobilskom/cestovnom prometu),
- borbu protiv nepoštene trgovinske prakse (subvencije, bilateralni sporazumi o slobodnoj trgovini, razlike u cijeni ugljika, socijalni i ekološki damping),
- promicanje međunarodne suradnje u području čistih automobila i tehnologija goriva s niskim udjelom ugljika.

⁽⁸⁾ U tom je pogledu uloga europske uredbe o baterijama detaljno opisana u mišljenju SL C 220, 9.6.2021., str. 128.

3.11. Potrebno je ojačati potporu globalnom tehničkom usklađivanju u okviru Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE). **Uska grla u opskrbi u području automobilskih poluvodiča** moraju se riješiti odlučnim djelovanjem. Potražnja za poluvodičima nastavit će rasti s obzirom na to da automobili postaju elektronički uređaji. U tom pogledu EGSO u potpunosti podržava prijedlog iz najnovije komunikacije o industrijskoj politici da se razvije paket instrumenata za smanjenje i sprečavanje strateških ovisnosti Europe. Osim toga, potrebno je u potpunosti podržati cilj postavljen u europskom digitalnom kompasu o udvostručenju tržišnog udjela Europe u globalnim poluvodičima s 10 % na 20 %. Uspostava drugog važnog projekta od zajedničkog europskog interesa u području poluvodiča sigurno će pridonijeti postizanju tog cilja. Države članice EU-a trebale bi i ispuniti svoje obećanje da će na digitalnu tranziciju potrošiti 20 % sredstava Mehanizma za oporavak i otpornost uvedenog uslijed pandemije COVID-a 19. Daljnje mjere mogle bi uključivati privlačenje izravnih stranih ulaganja i uspostavljanje strateške suradnje između automobilskih poduzeća i proizvođača poluvodiča. Naposljetku, Opservatorij za ključne tehnologije mora pomno pratiti brojne druge strateške ovisnosti u automobilskoj industriji: sirovine, vodik, baterije, obnovljive izvore energije, tehnologije u oblaku itd.

3.12. **Potrebno je dati odgovore na utjecaj novog automobilskog okruženja na potrebe poslijeprodajnog tržišta.** Poslijeprodajno tržište u automobilskom sektoru, koje zapošljava četiri milijuna ljudi, suočit će se s dubokim strukturnim promjenama koje proizlaze iz smanjene prodaje, elektrifikacije, smanjene potražnje za gorivima, prodaje na internetu i smanjenog održavanja. Sektor će se morati preoblikovati u pružatelja usluga mobilnosti: ažuriranje automobila, preventivno održavanje, naručivanje vožnji, dijeljenje automobila i razvoj poslovnih modela u području mikromobilnosti. Moraju se prevladati sukobljeni interesi u pogledu pristupa podacima u vozilu te uspostaviti interoperabilna i standardizirana platforma kako bi se poslijeprodajnom tržištu omogućio razvoj usluga koje se temelje na podacima (kao što su dijagnostika na daljinu, ažuriranje softvera, preventivno održavanje).

Društvo: upravljanje promjenama i osiguravanje društveno pravedne tranzicije

3.13. Transformacija automobilske industrije imat će dramatičan učinak na broj radnih mjesta potrebnih u proizvodnji automobila i njihovih dijelova, kao i na profile radnih mjesta potrebnih za novu paradigmu. Stoga bi se politike tržišta rada trebale usredotočiti na održavanje/povećanje zapošljivosti radne snage putem cjeloživotnog učenja te na stvaranje fleksibilnih putova između svijeta obrazovanja i svijeta rada (npr. dvojni sustavi učenja, funkcionalna tržišta naukovanja i certificiranje neformalnog učenja). Unutarnju mobilnost radnika u poduzećima trebalo bi promicati usavršavanjem i prekvalifikacijom kako bi usvojili vještine budućnosti (smanjenje fizičkog rada i naglo povećanje digitalnih vještina s posebnim naglaskom na softverski i elektronički inženjering). Europske sektorske inicijative kao što su DRIVES i ALBATTS te novi Savez za automobilske vještine ključni su alati u rješavanju izazova u pogledu vještina.

3.14. Zaposlenima koji moraju napustiti sektor **trebalo bi organizirati nesmetan prijelaz na drugo radno mjesto.** Mora im se ponuditi pristup novim radnim mjestima koja će se doista otvoriti u novim industrijama kao što su IT, 5G mreže, energetska elektronika, infrastruktura za punjenje, proizvodnja obnovljivih izvora energije, pametne mreže, pametne ceste, usluge mobilnosti, baterije, alternativna goriva, skladištenje energije, proizvodnja i distribucija električne energije. To će biti vrlo izazovno jer će se ta radna mjesta vjerojatno otvarati negdje drugdje, u drugo vrijeme i s drugim skupinama vještina u odnosu na radna mjesta koja će nestati. Sigurnost dohotka tijekom tranzicije mora biti zajamčena. Masovni viškovi mogu se izbjeći i sustavima prijevremenog umirovljenja, radom na nepuno radno vrijeme i smanjenjem radnog vremena. Mora se osigurati odgovarajući socijalni dijalog kako bi se promjene mogle pravovremeno predvidjeti i izbjeći društveni poremećaji i sukobi.

3.15. **Potrebno je jasno mapiranje učinka digitalne i zelene tranzicije u tom sektoru** kako bi se identificirale regije i dijelovi lanca opskrbe koji su najugroženiji. Ne smije doći do novog društvenog jaza između istoka i zapada, kao ni između južne i sjeverne Europe. Osim toga, potrebno je pratiti promjenu otiska tog sektora uslijed dekarbonizacije i digitalizacije. S obzirom na mogućnosti za stvaranje novih radnih mjesta, potrebno je pomno razmotriti mogući napredak u upotrebi održive biomase, istodobno uzimajući u obzir nužnost da se ostane unutar ekoloških ograničenja.

3.16. Svi dionici (poduzeća, sindikati, klasterske organizacije, vlasti, agencije za zapošljavanje, tijela regionalnog razvoja) u automobilskim regijama trebali bi intenzivno surađivati na **sveobuhvatnim regionalnim planovima ponovnog razvoja.**

3.17. **Neupotrebljiva imovina u lancima opskrbe u automobilskom sektoru mora se izbjegavati** osiguravanjem pravodobne i odgovarajuće podrške za mnoge MSP-ove koji nemaju resurse (ljudske i financijske) za preoblikovanje svojih aktivnosti i prelazak na poslovne modele koji više obećavaju.

3.18. **Individualna mobilnost mora ostati dostupna i cjenovno pristupačna svima**, posebno ljudima koji putuju na posao, a nemaju pristup kvalitetnom javnom prijevozu ili drugim rješenjima za mobilnost. To se može postići davanjem kompenzacije s obzirom na veću cijenu alternativnih pogonskih sklopova te goriva s niskim ili nultim neto razinama ugljika koja se mogu koristiti u konvencionalnim automobilima. Pod svaku se cijenu mora izbjeći društvena polarizacija između onih koji si mogu priuštiti kupnju zelenog automobila i onih koji to ne mogu.

3.19. **Zaključak.** Europska automobilska industrija uvijek je bila globalni predvodnik i pokretač rasta i radnih mjesta. U prijelazu na paradigmu digitaliziranog i dekarboniziranog cestovnog prometnog sustava trebala bi zadržati taj položaj i razviti putanje transformacije koje omogućuju da se nosi s disruptivnim trendovima s kojima se taj sektor trenutno suočava. To bi trebala postići na temelju svojih prednosti u tehnologiji, svoje kvalificirane radne snage, inženjerstva svjetske klase, zahtjevnih potrošača, sofisticiranih lanaca opskrbe, snažne kulture MSP-ova i konstruktivnih radnih odnosa. Europski automobilski ekosustav mora postati predvodnik u razvoju i primjeni rješenja za održivu mobilnost. Stoga automobilski ekosustav mora aktivno razvijati strategije za oblikovanje kontinuiranih poremećaja i megatrendova u europskom automobilskom okruženju. **Budući da su izazovi s kojima se suočava lanac opskrbe u automobilskom sektoru golemi, EGSO smatra da je nužno utvrditi mehanizam za pravednu tranziciju u tom sektoru kako bi se uspostavile potrebne prateće mjere za izbjegavanje društvenih poremećaja i osiguravanje društveno odgovorne tranzicije.**

Bruxelles, 20. listopada 2021.

Predsjednica
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Christa SCHWENG
