

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Strategija EU za mobilnost in industrijske vrednostne verige v EU: pristop ekosistemov avtomobilske industrije**(mnenje na lastno pobudo)**

(2022/C 105/05)

Poročevalec: **Arnaud SCHWARTZ**Soporočevalka: **Monika SITÁROVÁ**

Sklep plenarne skupščine	25. 3. 2021
Pravna podlaga	člen 32(2) poslovnika mnenje na lastno pobudo
Pristojnost	posvetovalna komisija za spremembe v industriji (CCMI)
Datum sprejetja mnenja komisije CCMI	29. 9. 2021
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	20. 10. 2021
Plenarno zasedanje št.	564
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	235/1/5

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO meni, da lahko evropski ekosistem avtomobilske industrije prevzame vodilno vlogo pri razvoju in uvajanju rešitev trajnostne mobilnosti. V ekosistemu avtomobilske industrije je treba zato dejavno razvijati strategije za usmerjanje sedanjih prelomnih inovacij in megatrendov v evropskem avtomobilizmu.

1.2 V zvezi s ciljem zmanjšanja emisij iz prometa za 90 % do leta 2050 EESO želi, da bi si EU prizadevala za trajnostnost vseh načinov prevoza ter da bi vsem državljanom EU omogočila široko razpoložljivost in dostopnost trajnostnih alternativ. Ta cilj je mogoče doseči s pametno kombinacijo različnih pogonskih sistemov, ki bo zagotavljala ravnovesje med varstvom okolja, učinkovito rabo obnovljivih virov energije, gospodarsko uspešnostjo in sprejemljivostjo za potrošnike ter bo hkrati v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti.

1.3 EESO odločno poudarja, da mora ostati individualna mobilnost dostopna in cenovno ugodna za vse, zlasti za vozače, ki nimajo dostopa do kakovostnega javnega prevoza ali drugih rešitev mobilnosti. Polarizaciji družbe na osebe, ki si lahko privoščijo nakup okolju prijaznega avtomobila, in tiste, ki si tega ne morejo privoščiti, se je treba na vsak način izogniti. EESO v zvezi s tem opozarja, da bi lahko vzpostavitev vzporednega sistema trgovanja z emisijami, ki bi se uporabljal za prometni sektor, oslabilo javno podporo razogljičenju cestnega prometa, če se skupinam z nižjimi dohodki in osebam, katerih možnosti preživljanja so odvisne od cestnega prometa, ne bodo zagotovila ustrezna nadomestila.

1.4 EESO poudarja, da je bila evropska avtomobilska industrija vedno vodilna v svetu ter gonilna sila za rast in ustvarjanje delovnih mest. V prehodu na digitaliziran in razogljčen sistem cestnega prometa bi bilo treba njen vodilni položaj ohraniti in razviti poti do preobrazbe, ki bi ji omogočile obvladovanje prelomnih trendov, s katerimi se zdaj spoprijema. To bi bilo treba doseči z opiranjem na prednosti evropske avtomobilske industrije na področju tehnologije, njeno usposobljeno delovno silo, vrhunsko inženirstvo, zahtevne potrošnike, sofisticirane dobavne verige, močno kulturo malih in srednjih podjetij ter konstruktiven odnos med delodajalci in delojemalci.

1.5 Uspešen začetek pomembnega projekta skupnega evropskega interesa v zvezi z baterijami je jasno pokazal, da združevanje javnih in zasebnih virov prispeva h krepitvi avtomobilske dobavne verige. EESO je zato prepričan, da je treba razmisliti o izvedbi več pomembnih projektov skupnega evropskega interesa v tem sektorju, na primer na področju vodika (projekt je v pripravi), avtomatiziranih in povezanih avtomobilov, krožnega gospodarstva, surovin itd. Sprejeti bi bilo treba

odločne ukrepe za odpravo ozkih grl pri oskrbi s polprevodniki, pri čemer bi k reševanju tega vprašanja pripomogla uvedba dodatnega pomembnega projekta skupnega evropskega interesa za polprevodnike.

1.6 EESO želi, da bi EU podprla enake konkurenčne pogoje na svetovni ravni. Evropa si mora prizadevati za ohranitev svojega močnega izvoznega položaja v avtomobilski industriji. Sprejeti je torej treba ukrepe za:

- doseganje vzajemnosti v trgovinskih odnosih (dostop do trga, javna naročila, naložbe, spoštovanje pravic intelektualne lastnine, subvencije),
- sklenitev dvostranskih prostotrgovinskih sporazumov (vključno s poglavjem o avtomobilski industriji/cestnem prometu),
- boj proti nepoštenim trgovinskim praksam (subvencije, dvostranski prostotrgovinski sporazumi, razlike v cenah ogljika, socialni in okoljski damping),
- spodbujanje mednarodnega sodelovanja na področju čistih avtomobilov in nizkoogljičnih tehnologij goriv.

1.7 Preobrazba avtomobilске industrije bo močno vplivala na število in kakovost potrebnih delovnih mest. Oblikovati bo torej treba aktivne politike zaposlovanja, da bi ohranili zaposljivost delovne sile, na primer s pobudami izpopolnjevanja in preusposabljanja (kot je *Automotive Skills Alliance*, tj. zveza za znanja in spretnosti v avtomobilski industriji), in delavcem zagotovili znanja in spretnosti, ki jih bodo potrebovali v prihodnosti. Zaposlenim, ki morajo sektor zapustiti, je treba (poleg sistemov predčasnega upokojevanja) zagotoviti nemoten prehod na drugo delovno mesto.

1.8 EESO poziva k jasni določitvi vpliva digitalnega in zelenega prehoda v tem sektorju, da bi opredelili najbolj ogrožene regije in dele dobavne verige. Spremljati je treba tudi spreminjanje odtisa industrije zaradi razogljčenja in digitalizacije ter pri tem upoštevati vse pomembne faze življenjskega cikla. Ker so izzivi v avtomobilski dobavni verigi zelo veliki, EESO meni, da je nujno vzpostaviti mehanizem za pravični prehod v tem sektorju ter sprejeti potrebne podporne ukrepe za preprečevanje družbenih motenj in zagotovitev družbeno odgovornega prehoda.

2. Splošne ugotovitve

Sedanje stanje

2.1 Avtomobilska industrija je bila vedno **temelj industrije Evropske unije** in je pomembno povezana s panogami v zgornjem delu verige, kot so jeklarska, kemična in tekstilna industrija, pa tudi tistimi v spodnjem delu verige, kot so informacijske in komunikacijske tehnologije ter sektorji popravil, goriv, maziv in storitev mobilnosti. Avtomobilska industrija predstavlja več kot 8 % bruto domačega proizvoda EU, zanjo se porabi 28 % vseh sredstev EU, namenjenih raziskavam in razvoju, njen izvoz pa ustvarja velik trgovinski presežek. Prihodnost evropske avtomobilске industrije bo vseeno odvisna od tega, ali bo sposobna izvesti bistvene prilagoditve, potrebne za reševanje današnjih izzivov, kakršnih še ni bilo.

2.2 Evropska avtomobilska industrija je na **razpotju korenitih sprememb**, ki so posledica kompleksnega prehoda na digitalno in zeleno gospodarstvo. Komisija je 28. novembra 2018 sprejela dolgoročno vizijo glede doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Prometni sektor je bil opredeljen kot pomemben dejavnik v tem prehodu. Evropski zeleni dogovor, sprejet decembra 2019, je strateški okvir za doseganje podnebne nevtralnosti in vključuje poziv k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij iz prometa do leta 2050. V zvezi s tem se je EU odločila, da svoj cilj glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 spremeni tako, da je treba te emisije zmanjšati za vsaj 55 %. Komisija je za doseganje tega cilja 14. julija 2021 objavila sveženj „Pripravljeni na 55“, s katerim se spreminjajo uredba o porazdelitvi prizadevanj, direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva in uredba o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂.

2.3 Prehod s fosilnih goriv na nizkoogljični pogon in prenos dodane vrednosti z množične proizvodnje vozil na zagotavljanje storitev mobilnosti bosta **močno pretresla industrijo**, številna mala in srednja podjetja vzdolž njenih kompleksnih dobavnih verig in 13,8 milijona delavcev, zaposlenih v tem sektorju. Izziv bo torej ta prehod na podnebno nevtralnost upravljati na družbeno sprejemljiv način.

Prelomni megatrendi

2.4 **Globalizacija.** Medtem ko se prodaja na ustaljenih trgih upočasnjuje, prodaja avtomobilov na trgih v razvoju narašča, posledično pa se gospodarsko težišče iz EU pomika v ZDA in Azijo. Kitajska zdaj letno proizvede 26 milijonov avtomobilov, EU pa 22 milijonov. Kitajska je poleg tega med prvimi začela proizvajati električna vozila in ima dobro razvito industrijo baterij. Na področju baterij sta v prednosti tudi Japonska in Južna Koreja, ki imata poleg tega močno vlogo na področju polprevodnikov. Evropa ima poleg tega težave pri dostopu do etično pridobljenih surovin, kot sta litij in kobalt ⁽¹⁾. Avtomobilski sektor mora upoštevati tudi vse večje geopolitične napetosti.

2.5 **Izziv, ki ga predstavlja trajnostni razvoj.** V skladu z vizijo iz strategije EU za trajnostno in pametno mobilnost bo na evropskih cestah „do leta 2030 [...] v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijских avtomobilov“. Evropska komisija je 14. julija 2021 predlagala, da bi bilo od leta 2035 dovoljeno tržiti samo brezemisijська vozila. Da bi to dosegli, bo treba delež brezemisijских vozil v voznem parku močno povečati (s sedanjih 0,2 % na 11–14 % leta 2030) ⁽²⁾. Doseganje ciljev iz zelenega dogovora bo zagotovilo prednosti prvega na trgu ter podprlo vodilni položaj Evrope na področju nizkoogljicnih tehnologij in njeno konkurenčnost na svetovni ravni. Potrebne bodo tudi obsežne naložbe v razvoj alternativnih pogonskih sistemov (električnih akumulatorskih vozil, hibridnih vozil in vozil na vodikov pogon) in razogljicenje goriv za konvencionalne pogonske sisteme, ki bodo v voznem parku še dolgo prisotni. Hitrost uvajanja teh pogonskih sistemov in goriv je odvisna od spodbudnega regulativnega okvira in obdobja povračila teh naložb. V strategiji EU za trajnostno in pametno mobilnost je navedeno, da morajo „[v]si načini prevoza [...] postati bolj trajnostni“. Ta pristop zahteva uvajanje nizko- in brezogljicnih vozil ter goriv iz obnovljivih virov in nizkoogljicnih goriv za cestni, vodni in letalski promet.

2.6 **Spreminjanje miselnosti potrošnikov.** Vzorci mobilnosti se spreminjajo. Predstavniki nove generacije potrošnikov imajo manjšo željo po tem, da bi imeli svoj avtomobil, saj jih veliko živi v mestih z učinkovitimi sistemi javnega prevoza. Namesto za svoj avtomobil se odločajo za druge rešitve mobilnosti (soporo avtomobila, naročanje prevoza, mikromobilnost). Pandemija je okrepila druge že prej prisotne trende, kot so spletno nakupovanje, delo na daljavo, uporaba videokonferenc in storitve dostave, ki bodo privedli do manjše uporabe osebnih avtomobilov in povečanja uporabe gospodarskih vozil.

2.7 **Povečanje povezljivosti.** Namen digitalnih tehnologij je omogočiti, da bodo avtomobili skoraj vedno povezani, kar bi lahko ustvarilo veliko priložnosti za nove podatkovne poslovne modele. Pametni avtomobili bodo predvidoma opremljeni s funkcijami aktivne varnosti, informacijsko-razvedrilnimi in prometnimi informacijskimi storitvami, funkcijami za komunikacijo med vozilom in infrastrukturo itd.

2.8 **Postopna avtomatizacija avtomobilov.** Prehod na avtomobile brez voznika bo privedel do vedno več avtonomnih funkcij vozil. Avtonomna vožnja bo zahtevala ogromne naložbe v programsko opremo, komunikacijska omrežja in strojno opremo (radarje, lidarje in transponderje), hkrati pa pomenila številne izzive v zvezi z zanesljivostjo, pravnim okvirom, ceno, cestno opremo in odgovornostjo.

2.9 **Digitalizacija proizvodnje.** Avtomobilska industrija je omogočila razvoj linijske proizvodnje (Ford), načel vitke proizvodnje (Toyota) in globalnih proizvodnih platform (Volkswagen). V avtomobilski industriji se zdaj uveljavljajo načela industrije 4.0, kar vključuje napredno robotizacijo, digitalno povezane dobavne verige, napredne proizvodne sisteme in aditivno proizvodnjo.

Posledice zelene in digitalne preobrazbe

2.10 Manjša, digitalizirana in razogljicena avtomobilska industrija bo pomenila **ogromen izziv glede delovnih mest**. Električna akumulatorska vozila imajo manj sestavnih delov, njihova proizvodnja je enostavnejša, vsaj 36 % njihove dodane vrednosti pa predstavljajo akumulatorji. Po podatkih, pridobljenih z ekstrapolacijo, iz nedavne študije nemškega inštituta IFO bo v vrednostni verigi konvencionalnih pogonskih sistemov EU ogroženih 620 000 delovnih mest. To je mogoče med drugim deloma reševati s (predčasnim) upokojevanjem ⁽³⁾, širše pa s korenitimi spremembami prihodnosti dela ⁽⁴⁾. Ta prehod bo po drugi strani privedel tudi do nastanka novih delovnih mest v povezanih panogah, kot so močnostna elektronika, pametna omrežja, cestna in polnilna infrastruktura, baterije, novi materiali in pogonski sistemi na alternativna goriva.

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

⁽²⁾ Delovni dokument služb Komisije v zvezi s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, SWD(2020) 331 final, str. 248.

⁽³⁾ Dr. Oliver Falck in dr. Nina Czernich: *Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland*, maj 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 Prisoten je **trend konsolidacije in strateških zavezništev** (kot so Stellantis, zavezništvo med podjetjema BMW in Mercedes in zavezništvo med podjetjema Volkswagen in Ford), ki so namenjena združevanju raziskav in razvoja na področju novih pogonskih sistemov ter kombiniranemu nakupu sestavnih delov. Te združitve in zavezništva bodo vedno privedla do novih poslovnih strategij, spremembe industrijskega odtisa, zunanjega izvajanja v regijah z nižjimi stroški dela, programov zmanjševanja števila delovnih mest in večjega pritiska na dobavitelje. Odcepljanje zrejših poslovnih enot podjetjem poleg tega omogoča, da sredstva osredotočijo na nove pogonske sisteme.

2.12 **Zabrisovanje meja med avtomobilsko industrijo in sektorjem informacijske tehnologije.** Informacijske tehnologije bodo prodrle v vse faze dobavne verige. Podatki bodo postali nova surovina in vir prihodkov. Razmere v svetovni industriji se spreminjajo, saj se v njej uveljavljajo novi akterji: ponudniki storitev mobilnosti (Uber), tehnološki giganti (Google, Apple, Baidu), proizvajalci čipov (Intel, NXP, STM), proizvajalci baterij (Panasonic, CATL, LG) in novi proizvajalci originalne opreme (Tesla).

2.13 **Dodana vrednost bi lahko iz središča avtomobilске industrije (proizvajalcev originalne opreme)** prešla na druge dele dobavne verige, saj se bo v dodani vrednosti delež informacijskih tehnologij le še povečal, delež mehanskih sestavnih delov pa zmanjšal.

2.14 Verjetno bo **vse več dodane vrednosti ustvarjene s storitvami mobilnosti**, kot so naročanje prevoza, skupna vožnja, souporaba avtomobila in številne digitalne storitve, na primer navigacijske aplikacije, informacijsko-razvedrilne storitve, oglaševanje in napredni sistemi za pomoč voznikom. Posledično se bodo izoblikovali novi poslovni modeli: proizvajalci originalne opreme avtomobilsko industrijo namreč dojemajo kot trg 100 milijonov vozil, digitalne platforme pa kot trg, na katerem je mogoče letno prodati dobrih 10 bilijonov kilometrov.

2.15 **Struktura delovnih mest v sektorju se bo korenito spremenila.** Potrebna bodo nova znanja, spretnosti in izkušnje (na področju elektronike, elektrokemije, novih materialov in informacijskih tehnologij), povpraševanje po tradicionalnih mehanskih znanjih in spretnostih pa bo upadlo. Opremljanje delovne sile s temi znanji in spretnostmi bo za avtomobilsko industrijo pomemben izziv.

2.16 Vsi zgoraj omenjeni megatrendi se bodo medsebojno krepili. Čeprav je splošno znano, da so se začele pomembne prelomne spremembe, mora postati zagotavljanje bolj postopnega družbenega prehoda na razogljčen promet z organizacijo pravičnega prehoda prednostna naloga vseh deležnikov. Trajnostna mobilnost bo postala sprejemljiva, ko bo cenovno dostopna za vse.

3. Obvladovanje preobrazbe

Okolje: preusmeritev v trajnostnost

3.1 **Da bi se emisije iz prometa do leta 2050 zmanjšale za 90 %, bi si morala EU prizadevati za trajnostnost vseh načinov prevoza ter vsem državljanom EU omogočiti široko razpoložljivost in dostopnost trajnostnih alternativ. Ta cilj je mogoče doseči s pametno kombinacijo različnih pogonskih sistemov, ki bo zagotavljala ravnovesje med varstvom okolja, učinkovito rabo obnovljivih virov energije, gospodarsko uspešnostjo in sprejemljivostjo za potrošnike ter bo hkrati v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti.** Da bi to dosegli, je treba kombinirati različne strategije, kot so:

- zmanjšanje emisij CO₂ od rezervoarja do koles (48-voltni sistemi, hibridni sistemi, električni pogon, pogon na vodik, učinkovitejši motorji z notranjim zgorevanjem itd.),
- zmanjšanje emisij CO₂ od izvora do koles. Podpreti je treba razvoj e-goriv in biogoriv, skladnih s cilji trajnostnega razvoja OZN in trajnostnimi merili iz direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov^(?), da bi preprečili vplive na rabo tal, biotsko raznovrstnost in gozdove,
- usklajena strategija za čista mesta (npr. razogljčenje zadnjega dela poti, inovativne rešitve mikromobilnosti, intermodalni prevoz),

^(?) Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

- zmanjšanje emisij v življenjskem krogu (proizvodnja in recikliranje),
- zmanjšanje količine emisij v prometnem sektorju (inteligentne prometne rešitve, skupna mobilnost). Za vsako potrebo po prevozu je treba zagotoviti razpoložljivost trajnostne rešitve mobilnosti (tovorni promet na dolge razdalje z uporabo biogoriv in sintetičnih goriv/vodika, električni akumulatorski pogonski sistemi za zadnji del poti v mestih) v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti,
- spodbujanje naknadnega opremljanja vozil, pri katerem se motor z notranjim zgorevanjem nadomesti z električnim motorjem ali dopolni z motorji v pestu koles (hibridni pogon),
- zmanjšanje teže novih avtomobilov na trgu ⁽⁶⁾.

3.2 Komisija namerava vzpostaviti vzporeden sistem trgovanja z emisijami, ki se bo uporabljal za cestni promet in stavbe. Uvedba cene za emisije iz cestnega prometa bo enaka obdavčitvi goriva (vendar s kvalificirano večino). Prihodki se bodo uporabili za zagotovitev nadomestila osebam, ki so bodisi zaradi dela bodisi zaradi odsotnosti drugih možnosti prevoza odvisne od uporabe vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem. Ker bo priprava tovrstnega mehanizma nadomestil izjemno zapletena, višje cene goriv pa bodo nesorazmerno prizadele skupine z nižjimi dohodki, EESO ni prepričan, da je to prava rešitev, saj bo oslabilo javno podporo podnebnim ukrepom. Namesto tega bi morda lahko cenovno dostopnost nizkoogljičnega prevoza za vse denarnice prej zagotovili s prizadevanji za zmanjšanje stroškov alternativnih pogonskih sistemov v njihovem življenjskem krogu ter zmanjšanje stroškov nizkoogljičnih in ogljično nevtralnih goriv.

3.3 **Prednostno bi bilo treba obravnavati območja brez polnilnih mest.** Danes je na voljo 213 000 polnilnih postaj, 70 % vseh polnilnih postaj v EU pa je skoncentriranih v treh državah (Nizozemska, Nemčija in Francija). Glede na to, da je cilj vzpostaviti 1 milijon javnih polnilnih mest do leta 2025 in 3 milijone do leta 2030, **je vrzel, ki jo je treba premostiti v smislu razvoja infrastrukture, ogromna** (v evropski strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je ocenjeno, da je treba v infrastrukturo za polnjenje in oskrbo z nizkoogljičnimi gorivi v naslednjem desetletju vložiti dodatnih 130 milijard EUR na leto). EESO zato podpira uvedbo zavezujočih ciljev. V okviru mehanizma za okrevanje in odpornost vodilni projekt „Napolniti“ zgoj spodbuja države članice, naj v okviru svojih načrtov za okrevanje pospešijo uvajanje postaj za polnjenje in oskrbo z gorivom. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti stanovanjem, pripravi omrežij na večje vključevanje električnih vozil, interoperabilnosti polnilne infrastrukture, razvoju storitev pametnega polnjenja (npr. prek uravnavanja odjema energije) ter oskrbi z gorivi iz obnovljivih virov in nizkoogljičnimi gorivi. Povsem električna težka gospodarska vozila postajajo resničnost, zato bi bilo treba tudi njim posvetiti posebno pozornost.

3.4 Dokler se cene konvencionalnih in električnih vozil ne izenačijo (kar se bo predvidoma zgodilo v obdobju 2025–2027), **bodo potrebne finančne spodbude**, ki bodo podprle uvajanje nizkoogljičnih vozil na trg. Te spodbude so lahko finančne (subvencije, davčne olajšave, sheme nadomestil za razrez vozil) in nefinančne (prednostni vozniki pasovi, oprostitve plačila cestnin, namenska parkirna mesta), vključno s skladnim regulativnim okoljem za spodbujanje naložb v nizkoogljična goriva. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti zagotavljanju okolju prijaznejših voznih parkov, ki bi lahko bili pomemben vzvod za pospešitev prehoda ter prispevali k oblikovanju trga rabljenih brez- in nizkoogljičnih vozil.

3.5 **Podpora razvoju krožnega gospodarstva v ekosistemu avtomobilske industrije:** recikliranje, ponovna uporaba in ponovna izdelava avtomobilov in njihovih delov. Uporabiti bi bilo treba tudi načela krožnega gospodarstva, da bi povečali količino sekundarnih surovin, ki so na voljo industriji, in zmanjšali odvisnost od uvoza. Nedavne študije sicer kažejo, da bodo reciklirani materiali v ustreznem obsegu na trgu na voljo šele čez deset let, ko se bo življenjska doba električnih vozil iztekla. Zato je treba biti realističen in razumeti, da je izkoriščanje primarnih virov vsaj še v 20. letih tega stoletja ključnega pomena. Zanesljivo oskrbo je treba torej zagotoviti z diverzifikacijo dobavnih verig ter strategijo za okolju prijazno in etično rudarjenje. Poleg tega je treba pri prihodnji reviziji Direktive 2000/53/ES ⁽⁷⁾ o izrabljenih vozilih upoštevati elektrifikacijo vozil in potrebo po razvoju trgov sekundarnih materialov.

⁽⁶⁾ V Franciji je bilo leta 1998 prodanih 36 % avtomobilov s težo pod 1 000 kg in 7 % avtomobilov s težo nad 1 500 kg, leta 2019 pa je ta delež znašal 15 % oziroma 16 % (Eurostat).

⁽⁷⁾ Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34).

Gospodarstvo: ohranjanje in razvoj celotne avtomobilske dobavne energije znotraj EU

3.6 Spodbujanje industrijskega sodelovanja. Ogromna količina proračunskih sredstev za raziskave in razvoj (trenutno 60 milijard EUR letno), ki se vlagajo v razvoj razogljičene, povezane, avtomatizirane in skupne mobilnosti, zahteva industrijsko sodelovanje in javno-zasebna partnerstva. V zvezi s tem je treba v celoti podpreti sklenitev partnerstev za inovacije v okviru petega sklopa (podnebje, energija in mobilnost) programa Obzorje Evropa (čisti vodik, baterije, povezana in avtomatizirana mobilnost, brezemisijski cestni promet, spodbujanje prehoda v mestih). Poleg tega industrijska zaveznitva, sklenjena pod okriljem Evropske komisije (na primer zaveznitva za baterije, vodik in surovine ter napovedano zaveznitvo za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv), zagotavljajo široko in odprto platformo za pripravo strateških načrtov ter usklajevanje raziskav in razvoja, naložb in uvajanja inovacij na trg. Združevanje javnih in zasebnih virov v okviru pomembnih projektov skupnega evropskega interesa pa bo nedvomno okrepiło evropsko avtomobilsko dobavno verigo, zmanjšalo strateško odvisnost ter spodbudilo zeleni in digitalni prehod. Razmisliti je treba o novih pomembnih projektih skupnega evropskega interesa, na primer na področju povezanih in avtomatiziranih avtomobilov, krožnega gospodarstva, povezovanja energetskih sistemov, oskrbe s surovinami, podatkovnega gospodarstva in polprevodnikov.

3.7 **Izzivi, povezani z razvojem trajnostne in krožne dobavne verige baterij⁽⁸⁾ v EU.** Lokalna proizvodnja baterij in gorivnih celic mora biti ključen cilj EU. Zaveznitva EU na področju baterij in vodika bi bilo treba podpreti in jim zagotoviti zadostna sredstva. Ta industrijska zaveznitva morajo sprožiti obsežne naložbe v proizvodne obrate in zagotoviti tisoče delovnih mest v Evropi. Poskrbeti bo treba, da ne bo prišlo do razklanosti med evropskimi regijami, kakršni smo priča zdaj.

3.8 Zaradi megatrenda povezanih in avtomatiziranih avtomobilov bi lahko dodana vrednost s prodaje in servisiranja vozil prešla na nove prelomne poslovne modele, ki temeljijo na podatkovnih storitvah in mobilnosti kot storitvi. Ekosistem avtomobilske industrije mora biti pripravljen na vstop v te nove poslovne modele in utrditev svojega položaja v njih. To bo zahtevalo tehnološke in regulativne standarde za zagotavljanje novih inovativnih storitev mobilnosti, kot so sistemi plačil glede na uporabo, oglaševanje na podlagi lokacije in posodabljanje/vzdrževanje vozil na daljavo. Pri zagotavljanju vodilnega položaja Evrope na področju digitalnih storitev mobilnosti bo ključnega pomena tudi oblikovanje evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Prav tako bo treba vzpostaviti potrebno digitalno komunikacijsko infrastrukturo in oblikovati načrte za vse večjo stopnjo avtomatizacije (vključno z okvirom za obsežno preskušanje, dostopom do podatkov in novim pristopom k homologaciji vozil). Poleg tega bo treba oceniti dolgoročni vpliv vse bolj avtomatiziranih vozil, zlasti njihov vpliv na delovna mesta in etična vprašanja, saj bo to pomembno za zagotovitev njihove družbene sprejemljivosti. Ker se lahko tovorni promet v prihodnje okrepi (e-trgovanje), je treba razviti inteligentne prometne rešitve mobilnosti, ki bodo temeljile na multimodalni organizaciji prometa, stroškovni učinkovitosti (skupine vozil z visoko zmogljivostjo) in trajnostnih načinih prevoza, z uporabo rešitev za avtomatizacijo in povezljivost v logistični verigi.

3.9 **Pametne tehnologije in digitalne rešitve, ki temeljijo na industriji 4.0,** morajo podpirati povezovanje proizvodnih sistemov in prispevati k povečanju njihove prilagodljivosti. Izboljšani proizvodni sistemi (ne le povezovanje proizvodnih procesov na ravni podjetja) vzdolž celotne dobavne verige bodo povečali odpornost avtomobilskih dobavnih verig in podprli konkurenčnost. Digitalizacijo je treba podpreti z oblikovanjem industrijskega podatkovnega prostora za ta sektor. Navedene tehnologije pa vključujejo tudi večjo avtomatizacijo, ki bo negativno vplivala na delovna mesta, kar je treba obravnavati.

3.10 **Podpiranje enakih konkurenčnih pogojev na svetovni ravni.** Evropa si mora prizadevati za ohranitev svojega močnega izvoznega položaja v avtomobilski industriji. Sprejeti je torej treba ukrepe za:

- doseganje vzajemnosti v trgovinskih odnosih (dostop do trga, javna naročila, naložbe, spoštovanje pravic intelektualne lastnine, subvencije),
- sklenitev dvostranskih prostotrgovinskih sporazumov (vključno s poglavjem o avtomobilski industriji/cestnem prometu),
- boj proti nepoštenim trgovskim praksam (subvencije, dvostranski prostotrgovinski sporazumi, razlike v cenah ogljika, socialni in okoljski damping),
- spodbujanje mednarodnega sodelovanja na področju čistih avtomobilov in nizkoogljičnih tehnologij goriv.

⁽⁸⁾ V zvezi s tem je vloga evropske uredbe o baterijah podrobno opisana v mnenju (UL C 220, 9.6.2021, str. 128).

3.11 Okrepiti je treba podporo globalnemu tehničnemu usklajevanju v okviru Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE). Z odločnimi ukrepi je treba odpraviti **ozka grla pri oskrbi z avtomobilskimi polprevodniki**. Povpraševanje po polprevodnikih bo še naprej raslo, saj avtomobili postajajo elektronske naprave. V zvezi s tem EESO v celoti podpira predlog iz zadnjega sporočila o industrijski politiki glede razvoja nabora orodij za zmanjšanje in preprečevanje strateške odvisnosti Evrope. V celoti je treba podpreti tudi cilj iz sporočila o evropskem digitalnem kompasu, v skladu s katerim je treba evropski tržni delež na svetovnem trgu polprevodnikov podvojiti, in sicer ga z 10 % povečati na 20 %. K doseganju tega cilja bo zagotovo prispevala uvedba drugega pomembnega projekta skupnega evropskega interesa za polprevodnike. Države članice EU morajo izpolniti tudi svojo obljubo, da bodo 20 % sredstev iz mehanizma za okrevanje in odpornost v zvezi s pandemijo COVID-19 namenile digitalnemu prehodu. Nadaljnji ukrepi bi lahko vključevali privabljanje neposrednih tujih naložb in vzpostavitev strateškega sodelovanja med avtomobilskimi podjetji in proizvajalci polprevodnikov. Nazadnje mora opazovalnica za kritične tehnologije pozorno spremljati številne druge odvisnosti v avtomobilski industriji, kot so tiste v zvezi s surovinami, vodikom, baterijami, energijo iz obnovljivih virov, tehnologijami v oblaku itd.

3.12 **Obravnavati je treba vpliv novega avtomobilskega okolja na poprodajni trg.** Avtomobilski poprodajni trg, ki zaposluje štiri milijone ljudi, se bo moral korenito strukturno spremeniti zaradi upada prodaje, elektrifikacije, manjšega povpraševanja po gorivih, spletne prodaje in manjše potrebe po vzdrževanju. Sektor se bo moral preoblikovati v ponudnika storitev mobilnosti, kot so posodabljanje avtomobilov, preventivno vzdrževanje, storitve naročanja prevoza in souporabe avtomobila ter razvoj poslovnih modelov na področju mikromobilnosti. Navzkrižja interesov pri dostopu do podatkov v vozilu je treba preseči ter vzpostaviti interoperabilno in standardizirano platformo, ki bo omogočila razvoj podatkovnih storitev (kot so diagnosticiranje na daljavo, posodabljanje programske opreme in preventivno vzdrževanje) na poprodajnem trgu.

Družba: obvladovanje sprememb in zagotavljanje socialno pravičnega prehoda

3.13 Preobrazba avtomobilske industrije bo močno vplivala na število delovnih mest, potrebnih v proizvodnji avtomobilov in njihovih sestavnih delov, ter na vrste delovnih mest, ki bodo potrebne v novih okoliščinah. Politike zaposlovanja bi se torej morale osredotočati na ohranjanje/povečanje zaposljivosti delovne sile z vseživljenjskim učenjem ter na vzpostavljanje prilagodljivih poti med svetom izobraževanja in svetom dela (npr. sistemov izobraževanja v alternaciji, dobro delujočih trgov vaještva in sistemov potrjevanja neformalnega učenja). Notranjo mobilnost delavcev v podjetjih bi bilo treba spodbujati z izpopolnjevanjem in preusposabljanjem, da bi ti delavci osvojili znanja in spretnosti prihodnosti (zmanjšanje fizičnega dela in izrazito povečanje digitalnih znanj in spretnosti s posebnim poudarkom na programski opremi in elektronskem inženirstvu). Evropske sektorske pobude, kot sta projekta DRIVES in ALBATTIS ter nova zveza *Automotive Skills Alliance*, so ključno orodje za obravnavo izziva, povezanega z znanji in spretnostmi.

3.14 Zaposlenim, ki morajo sektor zapustiti, **bi bilo treba zagotoviti nemoten prehod na drugo delovno mesto.** Ponuditi jim je treba dostop do novih delovnih mest, ki bodo dejansko ustvarjena v panogah v vzponu, kot so informacijska tehnologija, omrežja 5G, močnostna elektronika, polnilna infrastruktura, proizvodnja obnovljivih virov energije, pametna omrežja, pametne ceste, storitve mobilnosti, baterije, alternativna goriva, shranjevanje energije ter proizvodnja in distribucija električne energije. To bo zelo zahtevno, saj kraj in čas nastanka teh delovnih mest najbrž ne bosta sovpadala s krajem in časom izginotja drugih delovnih mest, poleg tega pa se bodo zanje zahtevala drugačna znanja in spretnosti. V obdobju prehoda je treba zagotoviti dohodkovno varnost. Množičnim odpuščanjem se je mogoče izogniti tudi s sistemi predčasne upokojevanja in skrajšanim delavnikom. Zagotoviti je treba ustrezen socialni dialog, da bi lahko pravočasno predvideli spremembe ter preprečili družbene motnje in konflikte.

3.15 **Jasno je treba določiti vpliv digitalnega in zelenega prehoda v tem sektorju,** da bi opredelili najbolj ogrožene regije in dele dobavne verige. Med vzhodom in zahodom ter med južno in severno Evropo se ne bi smela pojaviti nova družbena razklanost. Spremljati je treba tudi spreminjanje odtisa industrije zaradi razogljčenja in digitalizacije. Morebitni napredek pri uporabi trajnostne biomase bi bilo treba podrobno preučiti, saj so tudi na tem področju možnosti za nova delovna mesta, hkrati pa je treba ustrezno upoštevati potrebo po spoštovanju ekoloških meja.

3.16 Vsi deležniki (podjetja, sindikati, organizacije grozdov, oblasti, agencije za zaposlovanje in organi za regionalni razvoj) v avtomobilskih regijah bi morali tesno sodelovati pri pripravi **celovitih regionalnih načrtov za prenavo.**

3.17 **V avtomobilskih dobavnih verigah se je treba izogniti nasedlim naložbam** z zagotavljanjem pravočasne in ustrezne podpore številnim malim in srednjim podjetjem, ki nimajo (človeških in finančnih) virov za preoblikovanje svojih dejavnosti in prehod na obetavnejše poslovne modele.

3.18 **Individualna mobilnost mora ostati dostopna in cenovno ugodna za vse**, zlasti za vozače, ki nimajo dostopa do kakovostnega javnega prevoza ali drugih rešitev mobilnosti. To je mogoče doseči z zagotovitvijo nadomestila za višjo ceno alternativnih pogonskih sistemov ter nizkoogljčnih in ogljično nevtralnih goriv, ki se lahko uporabljajo v konvencionalnih avtomobilih. Polarizaciji družbe na osebe, ki si lahko privoščijo nakup okolju prijaznega avtomobila, in tiste, ki si tega ne morejo privoščiti, se je treba na vsak način izogniti.

3.19 **Sklepne ugotovitve.** Evropska avtomobilska industrija je bila vedno vodilna v svetu ter gonilna sila za rast in ustvarjanje delovnih mest. V prehodu na digitaliziran in razogljčen sistem cestnega prometa bi bilo treba njen vodilni položaj ohraniti in razviti poti do preobrazbe, ki bi ji omogočile obvladovanje prelomnih trendov, s katerimi se industrija zdaj spoprijema. To bi bilo treba doseči z opiranjem na prednosti evropske avtomobilske industrije na področju tehnologije, njeno usposobljeno delovno silo, vrhunsko inženirstvo, zahtevne potrošnike, sofisticirane dobavne verige, močno kulturo malih in srednjih podjetij ter konstruktiven odnos med delodajalci in delojemalci. Evropski ekosistem avtomobilske industrije mora prevzeti vodilno vlogo pri razvoju in uvajanju rešitev trajnostne mobilnosti. V ekosistemu avtomobilske industrije je treba zato dejavno razvijati strategije za usmerjanje sedanjih prelomnih inovacij in megatrendov v evropskem avtomobilizmu. **Ker so izzivi v avtomobilski dobavni verigi zelo veliki, EESO meni, da je treba nujno vzpostaviti mehanizem za pravični prehod v tem sektorju ter sprejeti potrebne podporne ukrepe za preprečevanje družbenih motenj in zagotovitev družbeno odgovornega prehoda.**

V Bruslju, 20. oktobra 2021

Predsednica
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Christa SCHWENG
