

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Strategia UE na rzecz mobilności i unijne łańcuchy wartości w przemyśle: podejście oparte na ekosystemach samochodowych”**

(opinia z inicjatywy własnej)

(2022/C 105/05)

Sprawozdawca: **Arnaud SCHWARTZ**

Współsprawozdawczyni: **Monika SITÁROVÁ**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	25.3.2021
Podstawa prawna	Artykuł 32 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI)
Data przyjęcia przez sekcję	29.9.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	20.10.2021
Sesja plenarna nr	564
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	235/1/5

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES wyraża przekonanie, że europejski ekosystem motoryzacyjny może stać się pionierem w opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. W związku z tym w ramach ekosystemu motoryzacyjnego należy aktywnie opracowywać strategie, aby wpływać na obecne zakłócenia i megatrendy w europejskim sektorze motoryzacyjnym.

1.2. EKES życzyłby sobie, aby w celu ograniczenia emisji branży transportowej o 90 % do 2050 r. UE dążyła do zagwarantowania zrównoważonego charakteru wszystkich rodzajów transportu, a jednocześnie szeroko udostępniała rozwiązania alternatywne o zrównoważonym charakterze i zwiększała dostęp obywateli UE do nich. Cel ten można osiągnąć dzięki inteligentnemu połączeniu układów napędowych, które zapewnia równowagę między ochroną środowiska, efektywnym wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii, efektywnością ekonomiczną i akceptacją konsumentów, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad neutralności technologicznej.

1.3. EKES stanowczo podkreśla, że indywidualna mobilność musi pozostać dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy, które nie mają dostępu do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności. Należy za wszelką cenę uniknąć polaryzacji społecznej między osobami, które stać na zakup samochodów ekologicznych, a osobami, które nie mogą sobie na to pozwolić. W tym kontekście EKES przestrzega, że ustanowienie dostosowanego systemu ETS dla sektora transportu może położyć się cieniem na poparciu społeczeństwa dla odchodzenia od paliw kopalnych w transporcie drogowym, jeśli grupy o niskich dochodach i ci, których utrzymanie zależy od transportu drogowego, nie otrzymają odpowiedniej rekompensaty.

1.4. EKES wskazuje, że europejski przemysł motoryzacyjny zawsze był światowym liderem i siłą napędową wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Powinien on utrzymać tę pozycję w procesie transformacji w kierunku paradygmatu cyfrowego systemu transportu drogowego o obniżonej emisyjności oraz dążyć do opracowania ścieżek transformacji, które pozwolą mu stawić czoła przełomowym tendencjom, z jakimi obecnie ma do czynienia branża. Powinien tego dokonać w oparciu o swoje mocne strony w zakresie technologii, wykwalifikowaną siłę roboczą, światowej klasy inżynierię, wymagających konsumentów, zaawansowane łańcuchy dostaw, silną kulturę MŚP oraz odpowiednie stosunki pracy.

1.5. Udane uruchomienie ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w zakresie akumulatorów udowodniło, że połączenie zasobów publicznych i prywatnych wyraźnie przyczynia się do wzmocnienia łańcucha dostaw w branży motoryzacyjnej. W związku z tym EKES jest przekonany, że należy rozważyć większą liczbę ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w tej branży, np. w odniesieniu do wodoru (w przygotowaniu), zautomatyzowanych i połączonych samochodów, gospodarki o obiegu zamkniętym, surowców itd. Niezbędne są odważne działania, by poradzić sobie z wąskimi gardłami w zaopatrzeniu

w półprzewodniki, a opracowanie drugiego ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania w dziedzinie półprzewodników pomogłoby w zajęciu się tym problemem.

1.6. EKES pragnie, by UE wspierała równe zasady działania na świecie. Europa musi postawić sobie za cel utrzymanie swojej silnej pozycji eksportowej w sektorze motoryzacyjnym. W związku z tym należy podjąć działania ukierunkowane na:

- dążenie do wzajemności w stosunkach handlowych (dostęp do rynku, udzielanie zamówień publicznych, inwestycje, poszanowanie praw własności intelektualnej, dotacje),
- zawarcie dwustronnych umów o wolnym handlu (uwzględniając rozdział dotyczący transportu samochodowego/drogowego),
- walkę z nieuczciwymi praktykami handlowymi (dotacje, dwustronne umowy o wolnym handlu, różnice w cenie emisji dwutlenku węgla, dumping socjalny i ekologiczny),
- promowanie współpracy międzynarodowej w zakresie czystych samochodów i niskoemisyjnych technologii paliwowych.

1.7. Przemiany w przemyśle motoryzacyjnym będą mieć ogromny wpływ na liczbę i jakość potrzebnych miejsc pracy. W związku z tym niezbędne są aktywne strategie polityczne rynku pracy, by utrzymać możliwość zatrudnienia pracowników, na przykład w drodze inicjatyw na rzecz podwyższania i zmiany kwalifikacji (takich jak Sojusz na rzecz Umiejętności w Branży Motoryzacyjnej), by wyposażyć pracowników w umiejętności potrzebne w przyszłości. Pracownikom, którzy muszą opuścić sektor, należy zagwarantować płynne przejście do innej pracy (w uzupełnieniu systemów wcześniejszego przechodzenia na emeryturę).

1.8. EKES wzywa do jasnego określenia wpływu transformacji cyfrowej i ekologicznej sektora w celu określenia najbardziej zagrożonych regionów i części łańcucha dostaw. Ponadto należy monitorować zmieniający się ślad przemysłu w związku z obniżeniem emisyjności i cyfryzacją z uwzględnieniem wszystkich istotnych etapów cyklu życia. Z uwagi na ogrom wyzwań, z którymi musi sobie poradzić łańcuch dostaw branży motoryzacyjnej, EKES uznaje, że konieczne jest ustanowienie mechanizmu sprawiedliwej transformacji dla sektora, aby uruchomić niezbędne środki ochronne pozwalające na uniknięcie zakłóceń społecznych i zadbanie o odpowiedzialne przemiany społeczne.

## 2. Uwagi ogólne

### Aktualna sytuacja

2.1. Przemysł motoryzacyjny był zawsze **podstawą przemysłu Unii Europejskiej** i jest w znacznym stopniu powiązany z sektorami wyższego szczebla, takimi jak sektor stali, chemikaliów i sektor włókienniczy, a także z sektorami niższego szczebla, takimi jak sektor ICT, napraw, paliw, smarów i usług w zakresie mobilności. Przedmiotowy sektor stanowi ponad 8 % PKB UE, odpowiada za 28 % całkowitych wydatków UE na badania i rozwój, a wywóz w ramach tego sektora generuje dużą nadwyżkę handlową. Przyszłość europejskiego przemysłu motoryzacyjnego będzie jednak zależeć od sposobu dokonywania w nim fundamentalnych dostosowań niezbędnych do sprostania bezprecedensowym wyzwaniom, przed którymi obecnie stoi.

2.2. Europejski przemysł samochodowy znajduje się **na rozdrożu radykalnego nowego paradygmatu** wynikającego ze złożonej transformacji w kierunku gospodarki cyfrowej i zielonej gospodarki. W dniu 28 listopada 2018 r. Komisja przyjęła długoterminową wizję neutralnej dla klimatu gospodarki do 2050 r. Sektor transportu uznano za odgrywający istotną rolę w procesie tej transformacji. W Europejskim Zielonym Ładzie z grudnia 2019 r. określono ramy strategiczne dla osiągnięcia neutralności klimatycznej. Wezwano w nich do ograniczenia emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. W tym kontekście UE podjęła decyzję o zmianie swojego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych na 2030 r. do co najmniej – 55 %. Aby osiągnąć ten cel, w dniu 14 lipca 2021 r. Komisja przedstawiła pakiet „Gotowi na 55”, w ramach którego dokonała przeglądu rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz rozporządzenia ustanawiającego normy emisji CO<sub>2</sub>.

2.3. Odchodzenie od paliw kopalnych na rzecz niskoemisyjnej energii, jak również odchodzenie od tworzenia wartości dodanej w masowej produkcji samochodów na rzecz świadczenia usług w zakresie mobilności, spowoduje **poważne zawirowania w przemyśle** dla wielu MŚP działających w ramach złożonych łańcuchów dostaw oraz dla 13,8 mln pracowników sektora. W związku z tym wyzwaniem będzie ukierunkowanie tej transformacji na neutralność klimatyczną w sposób, który będzie możliwy do przyjęcia przez społeczeństwo.

## Przełomowe megatrendy

2.4. **Globalizacja.** W miarę jak sprzedaż na dojrzałych rynkach maleje, sprzedaż samochodów na rynkach wschodzących rośnie. W rezultacie gospodarczy środek ciężkości przesuwa się z UE i Stanów Zjednoczonych do Azji. Chiny produkują obecnie 26 mln samochodów rocznie w porównaniu z 22 mln w UE. Ponadto Chiny jako jedne z pierwszych rozpoczęły produkcję pojazdów elektrycznych i posiadają dojrzały przemysł akumulatorów. Japonia i Korea również zajmują pozycję lidera w dziedzinie akumulatorów i są szczególnie silne w dziedzinie półprzewodników. Europa ma również trudny dostęp do surowców pozyskiwanych zgodnie z zasadami etyki, takich jak lit i kobalt<sup>(1)</sup>. Ponadto w przypadku sektora motoryzacyjnego należy uwzględnić rosnące napięcia geopolityczne.

2.5. **Wyzwanie związane ze zrównoważonym rozwojem** Zgodnie z wizją przedstawioną w kompleksowej strategii UE na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności „do 2030 r. po europejskich drogach będzie jeździć co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów”. W dniu 14 lipca Komisja Europejska zaproponowała, by od 2035 r. dozwolone było wprowadzanie do obrotu wyłącznie pojazdów bezemisyjnych. Będzie to wymagało znacznego wzrostu udziału pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów (z 0,2 % obecnie do 11–14 % w 2030 r.)<sup>(2)</sup>. Realizacja celów Zielonego Ładu pozwoli uzyskać przewagę pioniera i wesprze wiodącą rolę Europy w dziedzinie technologii niskoemisyjnych oraz jej globalną konkurencyjność. Oznacza to również okazałe inwestycje w opracowywanie alternatywnych napędów (akumulatorowo-elektrycznych, hybrydowych, wodorowych) oraz wolnego od węgla paliwa do napędów tradycyjnych, które będą jeszcze przez długi czas stosowane w parku samochodowym. Tempo wdrażania tych napędów i paliw zależy od ram prawnych stwarzających po temu możliwości oraz od okresów zwrotu z inwestycji. Strategia UE na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności uznaje potrzebę działania na rzecz bardziej zrównoważonego charakteru wszystkich rodzajów transportu. Podejście to wymaga uwzględnienia pojazdów nisko- i bezemisyjnych, jak również odnawialnych i niskoemisyjnych paliw w transporcie drogowym, wodnym i lotniczym.

2.6. **Zmiana nastawienia konsumenta.** Zachowania związane z mobilnością zmieniają się. Nowe pokolenie konsumentów nie jest już tak zainteresowane posiadaniem samochodu, ponieważ wiele osób zamieszkuje obszary miejskie ze sprawnie funkcjonującymi systemami transportu zbiorowego. Zamiast samochodu osoby takie będą szukać innego rozwiązania w zakresie mobilności (wspólne użytkowanie samochodów osobowych [car-sharing], jazda na zamówienie [ride-hailing], mikromobilność). Pandemia przyczyniła się do wzmocnienia innych tendencji, które były już widoczne, takich jak zakupy przez internet, praca zdalna, wideokonferencje, usługi dostawy. Będą one skutkować ograniczeniem mobilności samochodów osobowych, przy jednoczesnym wzroście wykorzystania samochodów dostawczych przeznaczonych do celów handlowych.

2.7. **Rozbudowa sieci połączeń.** Technologie cyfrowe są ukierunkowane na umożliwienie samochodom niemal stałej łączności. Może to stwarzać znaczne możliwości w zakresie nowych modeli biznesowych opartych na danych. Inteligentne samochody byłyby wyposażone w funkcje bezpieczeństwa czynnego, inforozrywkę, usługi informacyjne dotyczące ruchu, system komunikacji pojazd-infrastruktura itp.

2.8. **Stopniowa automatyzacja samochodu.** Droga do samochodów bezałogowych będzie prowadzić do stale rosnących poziomów ich funkcji autonomicznych. Jazda zautomatyzowana wymagałaby ogromnych inwestycji w oprogramowanie, sieci łączności i sprzęt (radary, lidary, transpondery). Kwestia ta wiąże się również z wieloma wyzwaniami dotyczącymi niezawodności, ram prawnych, cen, infrastruktury drogowej i odpowiedzialności.

2.9. **Transformacja cyfrowa produkcji.** W ramach sektora motoryzacyjnego wynaleziono linię montażową (Ford), opracowano zasady odchudzonej produkcji (Toyota) oraz platformy globalnej produkcji (VW). Obecnie w sektorze przyjmuje się zasady Przemysłu 4.0 wraz z zaawansowaną robotyzacją, cyfrowo zintegrowanymi łańcuchami dostaw, zaawansowanymi systemami produkcyjnymi i obróbką przyrostową.

## Skutki zielonej i cyfrowej transformacji

2.10. Mniejszy, cyfrowy sektor motoryzacyjny o obniżonej emisyjności będzie stanowił **ogromne wyzwanie pod względem zatrudnienia**. Baterijne samochody elektryczne mają mniej komponentów i są prostsze w produkcji, a co najmniej 36 % ich wartości dodanej stanowią akumulatory. Ekstrapolacja badania przeprowadzonego niedawno przez niemiecki Instytut IFO sugeruje, że w łańcuchu wartości napędów konwencjonalnych w UE zagrożonych będzie 620 000 miejsc pracy. Rozwiązania można częściowo znaleźć np. we (wcześniejszym) przechodzeniu na emeryturę<sup>(3)</sup> lub w szerszym zakresie w rewolucjonizowaniu przyszłości rynku pracy<sup>(4)</sup>. Z drugiej strony transformacja przyczyni się również do powstania nowych miejsc pracy w powiązanych sektorach, takich jak energoelektronika, inteligentne sieci energetyczne, infrastruktura drogowa i infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych, akumulatory, nowe materiały oraz mechanizmy napędowe na paliwo alternatywne.

(1) [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip\\_20\\_2312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip_20_2312)

(2) Dokument roboczy służb Komisji, Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, SWD(2020) 331, s. 248.

(3) Dr Oliver Falck, dr Nina Czernich, „Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland”, ifo Institut, maj 2021 r.; [https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021\\_Elektromobilitaet-Beschaefigung.pdf](https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaefigung.pdf).

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

2.11. **Tendencja do konsolidacji, sojuszy strategicznych** (np. Stellantis, sojusze między BMW i Mercedesem oraz między VW i Fordem) w celu połączenia prac w zakresie badań i rozwoju nad nowymi mechanizmami napędowymi, połączenia zakupów komponentów. Wspomniane fuzje i sojusze będą zawsze skutkować nowymi strategiami przedsiębiorstw, ponownym przeglądem łańcucha przemysłowego, outsourcingiem do regionów charakteryzujących się niższymi kosztami pracy, programami redukcji miejsc pracy oraz zwiększoną presją na dostawców. Ponadto wydzielenie dojrzałych przedsiębiorstw pozwala firmom skoncentrować zasoby na nowych mechanizmach napędowych.

2.12. **Zacieranie się granic między przemysłem motoryzacyjnym a sektorem IT.** Technologie informacyjne będą przenikać na wszystkie etapy łańcucha dostaw. Dane staną się nowym surowcem i źródłem dochodów. W sektorze zachodzą obecnie zmiany i pojawiają się nowe podmioty: dostawcy usług w zakresie mobilności (Uber), giganci przemysłu informatycznego (Google, Apple, Baidu), producenci układów scalonych (Intel, NXP, STM), producenci akumulatorów (Panasonic, CATL, LG), wschodzący producenci oryginalnego sprzętu (Tesla).

2.13. **Wartość dodana może przesunąć się z rdzenia przemysłu motoryzacyjnego (producentów oryginalnego sprzętu)** do innych części łańcucha dostaw, ponieważ udział technologii informacyjnych wyrażony jako procent wartości dodanej będzie wyłącznie wzrastał ze szkodą dla elementów mechanicznych.

2.14. Prawdopodobnie możliwe będzie wypracowanie coraz **większej wartości dodanej w zakresie usług związanych z mobilnością**, takich jak jazda na zamówienie, wspólne użytkowanie samochodów osobowych i wielu usług cyfrowych, takich jak aplikacje nawigacyjne, inforozrywka, reklama i nowoczesne systemy wspomaganie kierowcy. W ten sposób powstaną nowe modele biznesowe: podczas gdy producenci oryginalnego sprzętu postrzegają przemysł samochodowy jako rynek 100 mln pojazdów, z perspektywy platform cyfrowych jest to rynek, na którym każdego roku można sprzedać 10 bln mil.

2.15. **Struktura zatrudnienia w sektorze ulegnie całkowitej zmianie.** Potrzebne będą nowe umiejętności i doświadczenia (w dziedzinie elektroniki, elektrochemii, nowych materiałów, technologii informacyjnych), przy jednoczesnym spadku zapotrzebowania na tradycyjne umiejętności mechaniczne. Wyposażenie siły roboczej w te umiejętności będzie ważnym wyzwaniem dla przemysłu motoryzacyjnego.

2.16. Wszystkie wyżej wymienione megatrendy będą się wzajemnie wzmacniać. Chociaż panuje powszechna zgoda co do tego, że rozpoczęły się przełomowe zakłócenia, zapewnienie, aby transformacja społeczna w kierunku transportu o obniżonej emisyjności przebiegała bardziej stopniowo dzięki gwarancji sprawiedliwej transformacji, musi być priorytetem dla wszystkich zainteresowanych stron. Aby zyskać akceptację, mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju musi być dla wszystkich przystępna cenowo.

### 3. Radzenie sobie z transformacją

#### Ochrona środowiska: zmiana w kierunku zrównoważonego rozwoju

3.1. W celu ograniczenia emisji branży transportowej o 90 % do 2050 r. UE powinna dążyć do zrównoważonego charakteru wszystkich rodzajów transportu, a jednocześnie szeroko udostępniać rozwiązania alternatywne o zrównoważonym charakterze i zwiększać dostęp obywateli UE do nich. Cel ten może zostać osiągnięty przez inteligentne połączenie układów napędowych, które zapewniają równowagę między ochroną środowiska, efektywnym wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii, efektywnością ekonomiczną i akceptacją konsumentów, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad neutralności technologicznej. Wymaga to połączenia różnych strategii:

- ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> od zbiornika paliwa do koła pojazdu (48 V, hybrydy, napęd elektryczny, napęd wodorowy, wydajniejsze silniki spalinowe itd.),
- ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> od źródła do koła. Rozwój e-paliw i biopaliw odpowiadających celom zrównoważonego rozwoju ONZ oraz kryteriom zrównoważonego rozwoju wyznaczonym w dyrektywie w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych<sup>(?)</sup> wymaga wsparcia w celu uniknięcia wpływu na użytkowanie gruntów, różnorodność biologiczną i lasy,
- skoordynowanej strategii na rzecz czystych ekologicznie miast (np. poprzez obniżenie emisyjności transportu na ostatnich kilometrach, innowacyjne rozwiązania w zakresie mikromobilności, podróże intermodalne),

(?) Dyrektywa 2018/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona).

- ograniczenia emisji w całym cyklu życia paliw (produkcja i recykling),
- zmniejszenia intensywności emisji w sektorze transportu (inteligentne rozwiązania transportowe, mobilność współdzielona). W odniesieniu do każdej potrzeby transportowej musi być dostępne rozwiązanie mobilne o zrównoważonym charakterze (dalekobieżny transport towarowy z wykorzystaniem biopaliw i paliw syntetycznych/wodoru, napędy akumulatorowo-elektryczne na ostatnim etapie (ostatnia mila) dostaw w miastach), przy poszanowaniu zasady neutralności technologicznej,
- zachęcania do modernizacji polegającej na zastąpieniu silnika spalinowego silnikiem elektrycznym lub zastąpieniu go (hybrydyzowaniu) silnikiem zabudowanym w piaście koła,
- zmniejszenia masy samochodów nowo wprowadzonych do obrotu <sup>(6)</sup>.

3.2. Komisja zamierza ustanowić powiązany system handlu emisjami w odniesieniu do transportu drogowego i budynków. Określenie ceny emisji z transportu drogowego będzie równoznaczne z opodatkowaniem paliwa (ale przy większości kwalifikowanej). Dochody te zostaną przeznaczone na rekompensatę dla podmiotów zależnych od pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi z powodu pracy lub ze względu na brak alternatywnych możliwości transportu. Ponieważ opracowanie takiego mechanizmu kompensacyjnego będzie skrajnie skomplikowane, a wyższe ceny paliw w nieproporcjonalny sposób dotkną grupy o niższych dochodach, EKES nie jest przekonany, że jest to właściwe rozwiązanie, gdyż osłabi ono poparcie społeczne dla działań w dziedzinie klimatu. Zamiast tego lepszym sposobem na zapewnienie, aby niskoemisyjny transport znalazł się w zasięgu finansowym wielu osób, wydaje się dołożenie starań w celu obniżenia kosztów cyklu życia napędów alternatywnych oraz kosztów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych paliw węglowych.

3.3. **Priorytetowo należy potraktować tzw. „charging deserts” (obszary oddalone od punktów ładowania).** Obecnie dostępnych jest 213 000 stacji ładowania, a 70 % wszystkich stacji ładowania w UE jest położonych w trzech krajach (w Niderlandach, Niemczech i we Francji). Biorąc pod uwagę cel, którym jest zapewnienie 1 mln ładowarek publicznych do 2025 r. i 3 mln do 2030 r., **luka w zakresie rozwoju infrastruktury, którą należy zniwelować, jest ogromna** (w ramach europejskiej kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności szacuje się, że niezbędne dodatkowe inwestycje w infrastrukturę ładowania i tankowania pojazdów paliwami o niskiej zawartości węgla są równoważne kwocie 130 mld EUR rocznie przez następną dekadę). Dlatego EKES popiera wprowadzenie obowiązkowych celów. W ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w sztandarowym projekcie dotyczącym ładowania i tankowania paliwa jedynie zachęca się państwa członkowskie, aby przyspieszyły wdrażanie punktów ładowania i tankowania paliwa w ramach ich planów odbudowy. Szczególną uwagę należy zwrócić na budynki mieszkalne, przygotowanie sieci do zwiększonej integracji pojazdów elektrycznych, interoperacyjność infrastruktury ładowania, rozwój inteligentnych usług ładowania (np. poprzez równoważenie obciążenia) oraz na dostawę paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Ponieważ w pełni elektryczne pojazdy ciężkie stają się rzeczywistością, zasługują również, aby poświęcić im specjalną uwagę.

3.4. Do czasu osiągnięcia parytetu cenowego między pojazdami konwencjonalnymi a elektrycznymi (przewidzianego na lata 2025–2027), **potrzebne będą zachęty finansowe**, aby wspierać wprowadzanie na rynek pojazdów niskoemisyjnych. Mogą one mieć charakter finansowy (dotacje, ulgi podatkowe i systemy złomowania) lub niefinansowy (priorytetowe pasy ruchu, zwolnienia z opłat drogowych, rezerwowane miejsca parkingowe) i obejmować spójne ramy regulacyjne sprzyjające promocji inwestycji w paliwa niskoemisyjne. Szczególną uwagę należy zwrócić na ekologizację flot samochodowych, ponieważ może to być ważny czynnik stymulujący przyspieszenie transformacji, a także dlatego, że przyczyni się do stworzenia rynku używanych pojazdów bezemisyjnych lub niskoemisyjnych.

3.5. **Wsparcie na rzecz rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym w ekosystemie motoryzacyjnym:** recykling, ponowne wykorzystanie i regeneracja samochodów i części. Należy również stosować zasady gospodarki o obiegu zamkniętym w celu zwiększenia ilości surowców wtórnych dostępnych dla przemysłu i ograniczenia zależności od przywozu. Według ostatnich badań materiały pochodzące z recyklingu będą jednak dostępne na rynku na odpowiednią skalę dopiero po upływie dekady, kiedy okres eksploatacji pojazdów elektrycznych zostanie osiągnięty. Należy zatem zachować realistyczne podejście i zrozumieć, że wydobywanie surowców pierwotnych ma zasadnicze znaczenie przynajmniej w latach 20. XXI w. W związku z tym dywersyfikacja łańcuchów dostaw, jak również strategia na rzecz górnictwa ekologicznego i zgodnego z zasadami etyki, muszą gwarantować bezpieczeństwo dostaw. Ponadto zbliżający się przegląd dyrektywy 2000/53/WE <sup>(7)</sup> w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji wymaga uwzględnienia elektryfikacji pojazdów i potrzeby rozwoju rynków surowców wtórnych.

<sup>(6)</sup> Samochody o masie poniżej 1 000 kg/powyżej 1 500 kg stanowiły odpowiednio 36 %/7 % samochodów sprzedanych we Francji w 1998 r. i 15 %/16 % w 2019 r. (Eurostat).

<sup>(7)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).

### **Gospodarka: utrzymanie i rozwój całego łańcucha dostaw w sektorze motoryzacyjnym w UE**

3.6. Promowanie współpracy przemysłowej. Ogromne środki przeznaczone na badania i rozwój (obecnie 60 mld EUR rocznie), które obecnie inwestuje się w rozwój opartej na sieci, zautomatyzowanej i współdzielonej mobilności o obniżonej emisyjności, wymagają współpracy przemysłowej i partnerstw publiczno-prywatnych. W tym względzie na pełne wsparcie zasługuje uruchomienie partnerstw innowacyjnych w ramach piątego klastra (klimat, energia, mobilność) programu „Horyzont Europa” (czysty wodór, akumulatory, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność, bezemisyjny transport drogowy, napędzanie transformacji miejskiej). Ponadto zawierane pod auspicjami Komisji sojusze przemysłowe (np. w zakresie akumulatorów, wodoru, surowców i zapowiadany sojusz na rzecz łańcucha wartości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych) stanowią szeroką i otwartą platformę umożliwiającą opracowywanie strategicznych planów działania oraz koordynację badań i rozwoju, inwestycji i wprowadzania nowych innowacji na rynek. Ponadto połączenie zasobów publicznych i prywatnych w ramach ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI) przyczyni się do wyraźnego wzmocnienia europejskiego łańcucha dostaw sektora motoryzacji, ograniczenia zależności strategicznych oraz będzie sprzycać dwójakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej. Należy uwzględnić nowe projekty IPCEI: podłączone do internetu i zautomatyzowane pojazdy, gospodarkę o obiegu zamkniętym, integrację systemów energetycznych, dostawy surowców, gospodarkę opartą na danych, półprzewodniki.

3.7. **Wyzwania związane z rozwojem zrównoważonego łańcucha wartości akumulatorów opartego na gospodarce o obiegu zamkniętym<sup>(8)</sup> w UE.** Kluczowym celem UE musi być lokalizacja produkcji akumulatorów i ogniw paliwowych. Unijne sojusze na rzecz akumulatorów i wodoru zasługują na wsparcie i należy udostępnić im wystarczające środki. Wspomniane sojusze przemysłowe muszą przyczynić się do ogromnych inwestycji w zakłady produkcyjne i zapewnić tysiące miejsc pracy w Europie. Należy zadbać o to, aby nie dopuścić do rozłamów między regionami Europy, które obecnie można zaobserwować.

3.8. Megatrend, którym są podłączone do internetu i zautomatyzowane pojazdy, może doprowadzić do przesunięcia wartości dodanej ze sprzedaży i serwisowania pojazdów w kierunku nowych przełomowych modeli biznesowych funkcjonujących na podstawie usług opartych na danych i mobilności jako usłudze. Konieczne jest przygotowanie ekosystemu motoryzacyjnego do wejścia w zakres nowych modeli biznesowych i zabezpieczenie jego obecności w nim. Będzie to wymagało norm technologicznych i regulacyjnych, aby zapewnić nowe innowacyjne usługi w zakresie mobilności, takie jak płacenie w miarę użytkowania, reklama oparta na lokalizacji, zdalna aktualizacja/konserwacja pojazdów. Stworzenie europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności będzie również miało kluczowe znaczenie dla zapewnienia Europie wiodącej pozycji w dziedzinie usług cyfrowych w zakresie mobilności. Konieczne będzie również wdrożenie niezbędnej infrastruktury komunikacji cyfrowej oraz opracowanie planów działania dotyczących rosnących poziomów automatyzacji (w tym ram dotyczących badań na dużą skalę, dostępu do danych oraz nowego podejścia do homologacji typu pojazdu). Ponadto należy ocenić długoterminowy wpływ coraz bardziej zautomatyzowanych pojazdów – szczególnie na miejsca pracy i kwestie etyczne, ponieważ będzie to ważne dla zapewnienia akceptacji społecznej. Ponadto, ponieważ w przyszłości transport towarowy może się nasilić (handel elektroniczny), należy opracować inteligentne rozwiązania w zakresie mobilności transportu oparte na multimodalnej organizacji transportu, oszczędności kosztowej (zespoły pojazdów o dużej pojemności) i modelach zrównoważonego transportu, z wykorzystaniem rozwiązań w zakresie automatyzacji i łączności w łańcuchu logistycznym.

3.9. **W ramach inteligentnych technologii i rozwiązań cyfrowych opartych na „paradygmacie Przemysłu 4.0”** należy wspierać integrację systemów produkcji i pomagać w ich uelastycznieniu. Dzięki usprawnionym systemom produkcji (nie tylko integracji procesów produkcyjnych na poziomie przedsiębiorstwa) w całym łańcuchu dostaw, łańcuch ten będzie bardziej odporny i będzie stanowić podstawę konkurencyjności. Transformację cyfrową należy wspierać przez tworzenie przestrzeni danych przemysłowych dla danego sektora. Technologie te wiążą się jednak również ze zwiększoną automatyzacją, która ma negatywny wpływ na zatrudnienie, i kwestię tę również należy uwzględnić.

3.10. **Wspieranie równych warunków działania na świecie.** Europa musi postawić sobie za cel utrzymanie swojej silnej pozycji eksportowej w sektorze motoryzacyjnym. W związku z tym należy podjąć działania ukierunkowane na:

- dążenie do wzajemności w stosunkach handlowych (dostęp do rynku, udzielanie zamówień publicznych, inwestycje, poszanowanie praw własności intelektualnej, dotacje),
- zawarcie dwustronnych umów o wolnym handlu (uwzględniając rozdział dotyczący transportu samochodowego/drogowego),
- walkę z nieuczciwymi praktykami handlowymi (dotacje, dwustronne umowy o wolnym handlu, różnice w cenie węgla, dumping socjalny i ekologiczny),
- promowanie współpracy międzynarodowej w zakresie czystych samochodów i niskoemisyjnych technologii paliwowych.

<sup>(8)</sup> W tym względzie rolę europejskiego rozporządzenia w sprawie baterii szczegółowo opisano w opinii Dz.U. C 220 z 9,6.2021, s. 128.

3.11. Należy zwiększyć wsparcie na rzecz globalnej harmonizacji technicznej w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ). Problem **wąskich gardeł w zaopatrzeniu w półprzewodniki samochodowe** należy rozwiązać poprzez podjęcie zdecydowanych działań. Popyt na półprzewodniki będzie nadal wzrastał, ponieważ samochody stają się urządzeniami elektronicznymi. W związku z tym EKES w pełni popiera wniosek zawarty w ostatnim komunikacie w sprawie polityki przemysłowej dotyczący opracowania zestawu narzędzi służących ograniczeniu zależności strategicznych Europy i zapobieganiu im. Pełnego poparcia wymaga również cel określony w europejskim Kompasie cyfrowym polegający na podwojeniu udziału Europy w światowym rynku półprzewodników z 10 do 20 %. Ustanowienie drugiego projektu IPCEI dotyczącego półprzewodników z pewnością przyczyni się do osiągnięcia tego celu. Państwa członkowskie powinny również wywiązać się z obietnicy przeznaczenia 20 % środków z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności po pandemii COVID-19 na transformację cyfrową. Dalsze działania mogłyby obejmować przyciąganie bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz nawiązanie współpracy strategicznej między przedsiębiorstwami motoryzacyjnymi i producentami półprzewodników. Ponadto obserwatorium technologii krytycznych musi ściśle monitorować wiele innych zależności strategicznych w przemyśle motoryzacyjnym: surowce, wodór, akumulatory, energię ze źródeł odnawialnych, technologie chmury itp.

3.12. **Należy rozwiązać kwestię wpływu nowej sytuacji w sektorze motoryzacyjnym na rynek wtórny.** Rynek posprzedażowy branży motoryzacyjnej, gdzie zatrudnionych jest cztery miliony ludzi, będzie musiał stawić czoła głębokim zmianom strukturalnym wynikającym ze zmniejszenia sprzedaży, z elektryfikacji, ze zmniejszonego popytu na paliwa, sprzedaży przez internet i zmniejszonych potrzeb w zakresie konserwacji. Konieczne będzie zdefiniowanie na nowo sektora jako dostawcy usług w zakresie mobilności: unowocześnianie samochodów, konserwacja zapobiegawcza, jazda na zamówienie, wspólne użytkowanie samochodów osobowych oraz opracowywanie modeli biznesowych w zakresie mikromobilności. Należy rozwiązać problem przeciwstawnych interesów dotyczących dostępu do danych pokładowych oraz stworzyć interoperacyjną i znormalizowaną platformę, aby umożliwić rozwój usług opartych na danych (takich jak diagnostyka zdalna, aktualizacja oprogramowania, konserwacja zapobiegawcza) na rynku wtórnym.

### **Spółeczeństwo: zarządzanie zmianą oraz zapewnienie społecznie sprawiedliwej transformacji**

3.13. Transformacja przemysłu motoryzacyjnego będzie miała dramatyczny wpływ na ilość miejsc pracy potrzebnych przy produkcji samochodów i ich części, a także na profile zawodowe potrzebne do nowego paradygmatu. W związku z tym strategię polityczną rynku pracy powinny być ukierunkowane na utrzymanie/zwiększenie umiejętności przystosowania zawodowego siły roboczej poprzez uczenie się przez całe życie oraz na tworzenie elastycznych ścieżek między światem edukacji i światem pracy (np. systemów szkolenia w formach naprzemiennych, prawidłowo funkcjonujących rynków przygotowania zawodowego oraz certyfikacji uczenia się pozaformalnego). Należy promować wewnętrzną mobilność pracowników w przedsiębiorstwach poprzez podnoszenie kwalifikacji i zmianę kwalifikacji w celu wyposażenia ich w przyszłościowe umiejętności (zmniejszenie ilości pracy wykonywanej ręcznie i gwałtowny wzrost umiejętności cyfrowych, ze szczególnym uwzględnieniem inżynierii oprogramowania i inżynierii elektronicznej). Europejskie inicjatywy sektorowe, takie jak DRIVES i ALBATTIS, oraz nowy sojusz na rzecz umiejętności motoryzacyjnych są kluczowymi narzędziami służącymi do rozwiązywania problemów związanych z umiejętnościami.

3.14. Pracownikom, którzy muszą opuścić sektor, **należy umożliwić bezproblemowe przejście na inne miejsce pracy**. Należy zaoferować im dostęp do nowych miejsc pracy, które faktycznie powstaną we wschodzących gałęziach przemysłu, takich jak IT, sieci 5G, energoelektronika, infrastruktura ładowania, produkcja energii odnawialnej, inteligentne sieci energetyczne, inteligentne drogi, usługi w zakresie mobilności, akumulatory, paliwa alternatywne, magazynowanie energii, produkcja i dystrybucja energii elektrycznej. Będzie to bardzo trudne, ponieważ wspomniane miejsca pracy prawdopodobnie zostaną stworzone w innym miejscu i czasie oraz w oparciu o inne zestawy umiejętności niż w przypadku miejsc pracy, które znikną. W okresie transformacji konieczne jest zagwarantowanie bezpieczeństwa dochodów. Zwolnień grupowych można również uniknąć dzięki systemom wczesnych emerytur, rozwiązaniom w zakresie pracy w zmniejszonym wymiarze czasu oraz ograniczeniu czasu pracy. Należy zapewnić właściwy dialog społeczny, aby móc odpowiednio wcześniej przewidzieć zmiany i uniknąć zakłóceń i konfliktów społecznych.

3.15. **Konieczne jest jasne określenie wpływu transformacji cyfrowej i ekologicznej sektora** w celu określenia najbardziej zagrożonych regionów i części łańcucha dostaw. Ani między Wschodem a Zachodem, ani między Europą Południową a Północną nie powinny się pojawiać nowe podziały społeczne. Ponadto należy monitorować zmieniający się ślad przemysłu w związku z obniżeniem emisyjności i transformacją cyfrową. Należy starannie przeanalizować potencjalne postępy w wykorzystaniu zrównoważonej biomasy z należytym uwzględnieniem potrzeby respektowania ograniczeń ekologicznych, gdyż w obszarze tym istnieją również możliwości tworzenia nowych miejsc pracy.

3.16. Wszystkie zainteresowane strony (przedsiębiorstwa, związki zawodowe, organizacje klastrowe, władze, agencje rynku pracy, organy rozwoju regionalnego) w regionach, w których znajduje się rynek motoryzacyjny, powinny intensywnie współpracować nad **kompleksowymi planami restrukturyzacji tych regionów**.

3.17. **Należy zapobiegać przypadkom wystąpienia aktywów osieroconych w łańcuchach dostaw sektora motoryzacji** poprzez zapewnienie terminowego i odpowiedniego wsparcia dla wielu MŚP, które nie dysponują zasobami (ludzkimi i finansowymi) umożliwiającymi im restrukturyzację swej działalności i przejście na bardziej obiecujące modele biznesowe.

3.18. **Mobilność indywidualna musi pozostać dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich**, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy, które nie mają dostępu do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności. Można to osiągnąć poprzez wypłatę rekompensat z tytułu wyższej ceny alternatywnych napędów oraz niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw, z których można korzystać w samochodach tradycyjnych. Należy za wszelką cenę uniknąć polaryzacji społecznej między osobami, które stać na zakup samochodów ekologicznych, a osobami, które nie mogą sobie na to pozwolić.

3.19. **Wnioski** Europejski przemysł motoryzacyjny zawsze był światowym liderem i siłą napędową wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Powinien on utrzymać tę pozycję w procesie transformacji w kierunku paradygmatu cyfrowego systemu transportu drogowego o obniżonej emisyjności oraz dążyć do opracowania ścieżek transformacji, które pozwolą mu stawić czoła przełomowym tendencjom, z jakimi obecnie ma do czynienia branża. Powinien tego dokonać w oparciu o swoje mocne strony w zakresie technologii, wykwalifikowaną siłę roboczą, światowej klasy inżynierię, wymagających konsumentów, złożone łańcuchy dostaw, silną kulturę MŚP oraz odpowiednie stosunki pracy. Europejski ekosystem motoryzacyjny musi stać się pionierem w opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. W związku z tym w ramach ekosystemu motoryzacyjnego należy aktywnie opracowywać strategie, aby wpływać na obecne zakłócenia i megatrendy w europejskim sektorze motoryzacyjnym. **Z uwagi na ogrom wyzwań, z którymi musi sobie poradzić łańcuch dostaw branży motoryzacyjnej, EKES uznaje, że konieczne jest ustanowienie mechanizmu sprawiedliwej transformacji dla sektora, aby uruchomić niezbędne środki ochronne pozwalające na uniknięcie zakłóceń społecznych i zadbanie o odpowiedzialne przemiany społeczne.**

Bruksela, dnia 20 października 2021 r.

Christa SCHWENG  
Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---