



Βρυξέλλες, 7 Φεβρουαρίου 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Προεδρία

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Θέμα: *Προετοιμασία του Συμβουλίου Ανταγωνιστικότητας της 24ης Φεβρουαρίου 2022*

Το μέλλον του βιομηχανικού οικοσυστήματος κινητικότητας στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης

Συζήτηση προσανατολισμού

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες σημείωμα της Προεδρίας με θέμα «Το μέλλον του βιομηχανικού οικοσυστήματος κινητικότητας στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης» ενόψει της συζήτησης προσανατολισμού στο Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας της 24ης Φεβρουαρίου 2022.

Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας της 24ης Φεβρουαρίου 2022

Το μέλλον του βιομηχανικού οικοσυστήματος κινητικότητας στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης

Η Πράσινη Συμφωνία¹ που παρουσίασε η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις 11 Δεκεμβρίου 2019 έθεσε ως στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Κατά τα προβλεπόμενα στη συμφωνία του Παρισιού του 2015, ο δεσμευτικός αυτός στόχος κατοχυρώθηκε στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα τον Ιούνιο του 2021, στο οποίο η ΕΕ καθόρισε επίσης έναν φιλόδοξο ενδιάμεσο στόχο για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 (έναντι μείωσης κατά 40 % προηγουμένως).

Στο πλαίσιο αυτό, η δέσμη «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %» (Fit for 55)², την οποία παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 14 Ιουλίου 2021, περιλαμβάνει συνολικά 13 προτάσεις για την επικαιροποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ και την ανάληψη νέων πρωτοβουλιών προκειμένου να υλοποιηθεί αυτή η ενισχυμένη φιλοδοξία για το κλίμα.

Το βιομηχανικό οικοσύστημα κινητικότητας θα συμβάλλει ενεργά στην επίτευξη αυτών των στόχων. Οι μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των διεθνών θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών) αντιπροσώπευαν, πράγματι, το 32 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ το 2019, έναντι ποσοστού 24 % το 2000³. Όπως προβλέπεται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, ο τομέας των μεταφορών θα πρέπει να μειώσει τις εκπομπές του κατά 90 % έως το 2050, προκειμένου να προσαρμοστεί στις φιλοδοξίες της ΕΕ για το κλίμα.

¹ COM(2019) 640 final

² COM(2021) 550 final

³ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. Προσαρμογή στον στόχο του 55 %: μια φιλόδοξη δέσμη απαραίτητων μέτρων για την πράσινη μετάβαση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και την προστασία του κλίματος

Το κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει για το οικοσύστημα κινητικότητας θα μεταβληθεί ουσιαστικά με τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στη δέσμη «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %».

Την κινητικότητα θα επηρεάσουν η προτεινόμενη αναθεώρηση των εθνικών στόχων επιμερισμού των προσπαθειών για τους τομείς εκτός ΣΕΔΕ, η πρόταση επέκτασης του ΣΕΔΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, η πρόταση για μηχανισμό συννοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ), η αναθεώρηση των πρωτοβουλιών ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime, η αναθεώρηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), αλλά και οι αναθεωρήσεις που σχετίζονται με τον τομέα της ενέργειας, όπως εκείνη της οδηγίας για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (RED II), δεδομένου ότι με τον μετασχηματισμό και τον εξηλεκτρισμό των μεταφορών αυξάνεται η συνολική ζήτηση ενέργειας. Ομοίως, η αυτοκινητοβιομηχανία θα επηρεαστεί από την αναθεώρηση του κανονισμού για τις εκπομπές CO₂ καινούριων ελαφρών οχημάτων καθώς και από μελλοντικές πράξεις σχετικά με τις εκπομπές αερίων ρύπων (Euro7) και τα δεδομένα οχημάτων.

Συνεπώς, για τον κλάδο της κινητικότητας, η έγκριση και η εφαρμογή της δέσμης μέτρων σημαίνει ότι θα πρέπει να επιταχύνει τον μετασχηματισμό του οικείου μοντέλου ανάπτυξης και της παραγωγικής ικανότητάς του, παρέχοντας παράλληλα υποστήριξη στους εργαζομένους του. Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, το Συμβούλιο ξεκίνησε εργασίες με σκοπό να προσδιοριστούν καλύτερα οι επιπτώσεις της δέσμης μέτρων στον κλάδο, συμπληρωματικά προς τη διαπραγμάτευση νομοθετικών κειμένων στους σχετικούς τομείς. Στο πλαίσιο της επικαιροποίησης της ευρωπαϊκής βιομηχανικής στρατηγικής που παρουσίασε η Επιτροπή στις 5 Μαΐου 2021, το Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας πραγματοποίησε, στις 29 Σεπτεμβρίου 2021, μια πρώτη συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με τη δέσμη μέτρων για τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα. Επιπλέον, στις 26 Νοεμβρίου 2021, το Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας (Έρευνα) πραγματοποίησε συζήτηση σχετικά με τη συμβολή της έρευνας και της καινοτομίας στην επίτευξη διατομεακών στόχων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων της δέσμης μέτρων «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %» στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, της βιομηχανίας, της χρήσης της γης και της δασοκομίας. Τέλος, η ομάδα υψηλού επιπέδου «Ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη» έχει αρχίσει να αναλύει τις επιπτώσεις της δέσμης μέτρων στους σχετικούς βιομηχανικούς τομείς. Οι συζητήσεις αυτές ανέδειξαν την ανησυχία των κρατών μελών της ΕΕ όσον αφορά τις επιπτώσεις της δέσμης μέτρων στη βιομηχανία, ιδίως στο οικοσύστημα της κινητικότητας.

Επιπλέον, η επικαιροποίηση της ευρωπαϊκής βιομηχανικής στρατηγικής⁴ επιβεβαίωσε εκ νέου την ύψιστη προτεραιότητα της διττής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης για όλες τις πολιτικές της ΕΕ. Η στρατηγική αυτή πρότεινε τη δημιουργία χαρτών πορείας για τη βιώσιμη και ψηφιακή μετάβαση των 14 βιομηχανικών οικοσυστημάτων που παρουσίασε ο επίτροπος Εσωτερικής Αγοράς Thierry Breton. Γι' αυτόν τον λόγο, η Επιτροπή διοργάνωσε εργασίες στο πλαίσιο του φόρουμ για τη βιομηχανία προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι οδοί πράσινης και ψηφιακής μετάβασης με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών σε κάθε οικοσύστημα. Τον Ιανουάριο του 2022, η Επιτροπή δρομολόγησε τη συνδημιουργία μιας οδού μετάβασης για το οικοσύστημα της κινητικότητας, η οποία θα διαδραματίσει βασικό ρόλο στην επίτευξη των φιλοδοξιών μας για το κλίμα.

Στις 29 Οκτωβρίου 2021, η Επιτροπή συγκέντρωσε οικονομολόγους από κάθε κράτος μέλος για να αναλύσει τις επιπτώσεις των προτάσεων της δέσμης μέτρων στη βιομηχανία και να αποσαφηνίσει τις επενδυτικές ανάγκες. Οι εργασίες αυτές θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περαιτέρω για τη διεξαγωγή πιλοτικών περιπτώσιολογικών μελετών, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και μεθοδολογιών με σκοπό τη διαμόρφωση κοινής αντίληψης των επιπτώσεων της μετάβασης στη βιομηχανία και τον προσδιορισμό επιχειρηματικών περιπτώσεων (business cases) και δράσεων προτεραιότητας.

⁴ COM(2021) 350 final

2. Το βιομηχανικό οικοσύστημα κινητικότητας στο επίκεντρο των προκλήσεων του μετασχηματισμού

Το οικοσύστημα κινητικότητας, ένας σημαντικός βιομηχανικός τομέας της ΕΕ, θα αντιμετωπίσει πολλαπλές προκλήσεις μέχρι να αποκομίσει τα οφέλη της μετάβασής του: τεχνολογική και ψηφιακή προσαρμογή, προσαρμογή των αλυσίδων αξίας, έλεγχος των πηγών προμήθειας κρίσιμων υλικών και εξαρτημάτων, κατάρτιση και υποστήριξη των εργαζομένων, ανταγωνισμός σε νέα τμήματα της αγοράς στο πλαίσιο της νέας κινητικότητας (αυτονομία, βιώσιμη κινητικότητα κ.λπ.). Στην περίπτωση της αυτοκινητοβιομηχανίας, οι ευρωπαϊκές εταιρείες αντιμετωπίζουν επί του παρόντος ελλείψεις εφοδιασμού (ιδίως σε ημιαγωγούς), οι οποίες δυσχεραίνουν την ανάκαμψή τους, ενώ παράλληλα πρέπει να προβούν σε ριζικό μετασχηματισμό της παραγωγικής ικανότητάς τους, δεδομένου ότι ο εξοπλισμός που απαιτείται για την παραγωγή θερμικών οχημάτων διαφέρει κατά πολύ από τον εξοπλισμό που προορίζεται για ηλεκτρικά οχήματα. Η αύξηση των στόχων για το κλίμα επηρεάζει επίσης όχι μόνο τους κατασκευαστές, αλλά και τους υπεργολάβους, τους κατασκευαστές εξαρτημάτων και, γενικότερα, όλες τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και τους εργαζόμενους στο οικοσύστημα. Περίπου 15 εκατομμύρια θέσεις εργασίας στην Ευρώπη επηρεάζονται από τον μετασχηματισμό της αυτοκινητοβιομηχανίας. Όσον αφορά τα ζητήματα κατάρτισης των εργαζομένων, η EIT InnoEnergy προβλέπει, για παράδειγμα, τη δημιουργία περίπου 3-4 εκατομμυρίων θέσεων εργασίας στην ΕΕ στον τομέα των ηλεκτρικών συσσωρευτών, εκ των οποίων 800 000 θα χρειαστούν παράλληλη επανεκπαίδευση και αναβάθμιση δεξιοτήτων.

Οι επενδυτικές ανάγκες μιας ταχείας μετάβασης είναι τεράστιες. Σύμφωνα με τον χάρτη πορείας για τη μετάβαση του οικοσυστήματος κινητικότητας, οι πρόσθετες επενδύσεις που απαιτούνται για την περίοδο 2021-2030 προκειμένου να επιτευχθούν οι κλιματικοί στόχοι της ΕΕ για τις οδικές μεταφορές, το τροχαίο υλικό, τα πλοία, τα αεροσκάφη και την ανάπτυξη υποδομών ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών εκτιμώνται σε 130 δισ. ευρώ ετησίως, σε σύγκριση με την προηγούμενη δεκαετία⁵. Η ανάγκη για επενδύσεις στον πράσινο και τον ψηφιακό μετασχηματισμό των υποδομών θα προσθέσει επιπλέον 100 δισ. ευρώ ετησίως⁶. Λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις της μετάβασης στον κλάδο, είναι σκόπιμο να προσδιοριστούν τα μέσα που έχει στη διάθεσή του σήμερα προκειμένου να πραγματοποιήσει επενδύσεις για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων. Ο χάρτης πορείας για τη μετάβαση του οικοσυστήματος της κινητικότητας αποτελεί εφελκτήριο του προβληματισμού αυτού.

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ SWD(2020) 98 final, based on TEN-T related estimates and EIB calculations

Επιπλέον, όπως συζητήθηκε κατά την άτυπη σύνοδο των υπουργών Ανταγωνιστικότητας στο Lens την 1η Φεβρουαρίου, η βιώσιμη μετάβαση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την εξασφάλιση των πρώτων υλών που απαιτούνται για τις νέες πράσινες τεχνολογίες. Ο ΟΟΣΑ προβλέπει, πράγματι, αύξηση της οικείας κατανάλωσης πρώτων υλών κατά 110 % μεταξύ 2011 και 2060, οφειλόμενη σε μεγάλο βαθμό στις ανάγκες της βιώσιμης και ψηφιακής μετάβασης· για παράδειγμα, στο ενδεχόμενο περιορισμού της αύξησης της θερμοκρασίας σε 2 βαθμούς, η Παγκόσμια Τράπεζα προβλέπει αύξηση κατά 1000 % της ζήτησης για μέταλλα που χρησιμοποιούνται μόνο σε μπαταρίες (κοβάλτιο, μόλυβδος, λίθιο, μαγγάνιο, νικέλιο κ.λπ.).

Ωστόσο, η ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από ορισμένες τρίτες χώρες για τον εφοδιασμό της με αυτές τις ύλες, γεγονός που την τοποθετεί σε ευάλωτη θέση: μόνο η Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό αντιπροσωπεύει το 60 % της παγκόσμιας παραγωγής κοβαλτίου, ενώ η Κίνα αντιπροσωπεύει το 98 % των εισαγωγών μας σε σπάνιες γαίες. Ως εκ τούτου, η εξασφάλιση σταθερού εφοδιασμού με αυτές τις πρώτες ύλες καθίσταται κρίσιμης σημασίας· για να το επιτύχει αυτό, η ΕΕ πρέπει να εξετάσει και να θέσει σε εφαρμογή ένα ευρύ φάσμα δράσεων, ιδίως την εξασφάλιση των εξωτερικών προμηθειών της, την ανάπτυξη της ανακύκλωσης και της καινοτομίας και την ενθάρρυνση της παραγωγής πρώτων υλών στην Ευρώπη. Η Επιτροπή δραστηριοποιείται σε αυτόν τον τομέα: τον Σεπτέμβριο του 2020 δημοσίευσε σχέδιο δράσης για τις πρώτες ύλες, ενώ επίσης σύστησε την ευρωπαϊκή συμμαχία για τις πρώτες ύλες (ERMA). Επιπλέον, πρόσφατα ανακοίνωσε κονδύλι ύψους 400 εκατ. ευρώ, το οποίο διαχειρίζονται από κοινού η ERMA και η ευρωπαϊκή συμμαχία για τους συσσωρευτές (EBA), προκειμένου να εξασφαλίσουμε τον εφοδιασμό μας σε πρώτες ύλες για την κατασκευή συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων. Ο ευρωπαϊκός κανονισμός για τους συσσωρευτές, που βρίσκεται επί του παρόντος υπό διαπραγμάτευση στις επιτροπές περιβάλλοντος του Συμβουλίου, πρέπει επίσης να ενθαρρύνει την ανάδυση ενός βιώσιμου ευρωπαϊκού βιομηχανικού κλάδου ο οποίος θα βασίζεται στις αρχές της κυκλικής οικονομίας, με στόχο τη μείωση της εξάρτησης της Ευρώπης από τις εισαγωγές.

Εντούτοις, οι προκλήσεις δεν πρέπει να επισκιάσουν τις ευκαιρίες που θα προσφέρουν οι μεταβάσεις, για παράδειγμα όσον αφορά την κυκλική οικονομία και τις πρώτες ύλες, το υδρογόνο ή την απαλλαγμένη από άνθρακα κινητικότητα, με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε νέους τομείς —όπως συνέβη με την ανάδυση ενός τομέα ανακύκλωσης συσσωρευτών— του αεροσκάφους μηδενικού άνθρακα, των βιώσιμων καυσίμων ή ακόμα της αιολικής πρόωσης φορτηγών πλοίων. Η απαλλαγή της κινητικότητας από τον άνθρακα αναμένεται να δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες δεδομένου ότι συνιστά στοιχείο διαφοροποίησης για την ευρωπαϊκή βιομηχανία, ιδίως σε ό,τι αφορά τις εξαγωγές. Μάλιστα, το νομοθετικό προβάδισμα της Ένωσης μπορεί να δώσει τη δυνατότητα στην ευρωπαϊκή βιομηχανία να στηρίξει τους εταίρους της για την απαλλαγή τους από τον άνθρακα.

3. Μέσα της ΕΕ για τη στήριξη της βιομηχανίας στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης

Για να επιτευχθεί αυτή η άνευ προηγουμένου μετάβαση στην ιστορία της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, δεδομένης της κλίμακας και των φιλοδοξιών της, πρέπει να συντρέχουν διάφορες προϋποθέσεις, για παράδειγμα σε σχέση με την παροχή κινήτρων και την καθιέρωση συνθηκών πλαισίου για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στην εσωτερική αγορά, την υποστήριξη κατά τη μετάβαση όχι μόνο για τις μεγάλες εταιρείες, αλλά και για τις ΜΜΕ και τις επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης σε όλο το μήκος της αλυσίδας αξίας, ή ακόμη και την αντιμετώπιση των τεχνολογικών προκλήσεων αυτού του μετασχηματισμού. Η κανονιστική προβλεψιμότητα και σταθερότητα θα είναι αποφασιστικής σημασίας για να μπορέσει η βιομηχανία να λάβει τις σωστές επενδυτικές αποφάσεις σε μακροπρόθεσμη βάση.

Υπάρχουν μέσα για δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα οποία θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε για να στηρίξουμε καλύτερα τη μετάβαση του οικοσυστήματος κινητικότητας και να ενισχύσουμε την ηγετική θέση της Ευρώπης όχι μόνο μέσω του εξηλεκτρισμού αλλά και μέσω της αυτοματοποίησης και της συνδεσιμότητας. Οι βιομηχανικές συμμαχίες, το πρόγραμμα-πλαίσιο «Ορίζων Ευρώπη», οι επενδύσεις που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, οι ευρωπαϊκές δημόσιες συμβάσεις, τα σημαντικά έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (ΣΕΚΕΕ) και οι συνεισφορές των κρατών μελών στην επιτάχυνση της μετάβασης μέσω επενδύσεων που διέπονται από ευρωπαϊκούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις αποτελούν εργαλεία που επιτρέπουν την πλήρη αξιοποίηση του βιομηχανικού δυναμικού της Ευρώπης σε ένα πλαίσιο ισχυρού διεθνούς ανταγωνισμού. Για την κάλυψη των αναγκών της βιομηχανίας, το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάκαμψης NextGenerationEU και ο προϋπολογισμός της ΕΕ για την περίοδο 2021-2027 προβλέπουν πρωτοφανή επίπεδα επενδύσεων στην πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση. Πάνω από το 40 % των δαπανών ανάκαμψης αφορά το οικοσύστημα κινητικότητας⁷. Επιπλέον, οι νομοθετικές προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προβλέπουν μηχανισμούς υποστήριξης της μετάβασης (ταμεία καινοτομίας και εκσυγχρονισμού στο ΣΕΔΕ, πρόταση για ένα κοινωνικό ταμείο για το κλίμα παράλληλα με την προτεινόμενη επέκταση του ΣΕΔΕ). Θα χρειαστεί επίσης κατάρτιση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων, ιδίως σε ΜΜΕ, προκειμένου να είναι σε θέση να αξιοποιήσουν τις νέες ευκαιρίες απασχόλησης που θα δημιουργηθούν. Η δημιουργία νέων αλυσίδων αξίας θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα παροχής ειδικευμένου εργατικού δυναμικού για την υποστήριξη αυτής της ανάπτυξης και τη διασφάλιση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας, κατά το παράδειγμα των δράσεων της ακαδημίας της ευρωπαϊκής συμμαχίας για τους συσσωρευτές. Τέλος, η αύξηση της επιρροής μας στην τυποποίηση των νέων τεχνολογιών θα μπορούσε να τονώσει την καινοτομία και να διευκολύνει την πρόσβαση στις αγορές.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_el

Στο πλαίσιο της συζήτησης προσανατολισμού, τα κράτη μέλη θα κληθούν να απαντήσουν στα ακόλουθα τρία ερωτήματα:

- *Έχετε λάβει μέτρα για την εκτίμηση των επενδυτικών αναγκών που σχετίζονται με τον βιομηχανικό μετασχηματισμό στο πλαίσιο της εφαρμογής της δέσμης μέτρων «Προσαρμογή στον στόχο του 55 %»; Θα μπορούσατε να δώσετε συγκεκριμένα παραδείγματα των αναγκών για τους τομείς της κινητικότητας, ιδίως για τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας;*
- *Πέραν των ιδιωτικών επενδύσεων που απαιτούνται για την πράσινη μετάβαση του βιομηχανικού οικοσυστήματος κινητικότητας, ποια μέτρα θεωρείτε αναγκαία για τη διευκόλυνση και την επιτάχυνση της υλοποίησης αυτής της μετάβασης, ιδίως όσον αφορά την καινοτομία, τις υποδομές και την κατάρτιση;*
- *Ποια μέσα θα πρέπει να ενεργοποιηθούν κατά προτεραιότητα για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας και της μελλοντικής ανταγωνιστικότητας του βιομηχανικού οικοσυστήματος κινητικότητας της Ευρώπης, ιδίως για να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη ηλεκτρικών και αυτόνομων οχημάτων και η ασφαλής πρόσβαση σε κρίσιμες πρώτες ύλες;*
