



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 7. veljače 2022.
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NAPOMENA

Od: Predsjedništvo

Za: Odbor stalnih predstavnika / Vijeće

Predmet: *Priprema za sastanak vijeća za konkurentnost 24. veljače 2022.*
Budućnost industrijskog ekosustava mobilnosti u kontekstu zelene
tranzicije
Rasprava o politikama

Za delegacije se u Prilogu nalazi napomena predsjedništva o budućnosti industrijskog ekosustava mobilnosti u kontekstu zelene tranzicije s obzirom na raspravu o politikama na sastanku Vijeća za konkurentnost 24. veljače 2022.

Vijeće za konkurentnost, 24. veljače 2022.

Budućnost industrijskog ekosustava mobilnosti u kontekstu zelene tranzicije

U zelenom planu¹ koji je 11. prosinca 2019. predstavila Europska komisija za Europsku uniju (EU) utvrđen je cilj da do 2050. dosegne klimatsku neutralnost. U skladu s Pariškim sporazumom iz 2015., taj obvezujući cilj je u lipnju 2021. unesen u Europski zakon o klimi, a uneseno je i to da je EU utvrdila ambiciozan privremeni cilj da se do 2030. emisije stakleničkih plinova smanje za najmanje 55 % u odnosu na 1990. (prijašnji cilj je bio smanjenje za 40 %).

S obzirom na to paket „Spremni za 55 %”² koji je 14. srpnja 2021. predstavila Europska komisija, sadrži skup od 13 prijedloga kojima se želi ažurirati zakonodavstvo EU-a te provesti nove inicijative kako bi se ostvarile te povećane ambicije u području klime.

Industrijski ekosustav mobilnosti bit će uvelike uključen u postizanje tih ciljeva. Promet (uključujući međunarodni pomorski promet i zračni promet) je 2019. u EU-u činio 32 % emisija stakleničkih plinova u odnosu na 24 % u 2000.³ U strategiji za održivu i pametnu mobilnost predviđeno je da bi prometni sektor do 2050. trebao smanjiti svoje emisije za 90 % kako bi se ostvarile Unijine ambicije u području klime.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

³ Europska agencija za okoliš, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. Spremni za 55 % je ambiciozan paket mjera neophodnih za zelenu tranziciju europske industrije i za zaštitu okoliša.

Regulatorni okvir koji se primjenjuje na ekosustav mobilnosti temeljito će se promijeniti zahvaljujući prijedlozima iz paketa „Spremni za 55 %”. S obzirom na to da transformacija i elektrifikacija prometa povećavaju svjetsku potražnju za energijom na mobilnosti će utjecati prijedlog revizije nacionalnih ciljeva raspodjele napora za sektore izvan sustava trgovine emisijama (ETS), prijedlog proširenja ETS-a na cestovni sektor, prijedlog mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama, revizija inicijativa *ReFuelEU Aviation* i *FuelEU Maritime*, revizija direktive o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva (AFIR), ali i revizije povezane s energetske područjem poput revizije direktive o energiji iz obnovljivih izvora (RED II). Na automobilske sektor također utječe revizija Uredbe o emisijama CO₂ iz novih lakih vozila, kao i predstojeći tekstovi o emisijama plinovitih onečišćujućih tvari (Euro7) i podacima o vozilima.

Stoga donošenje i provedba paketa predstavljaju za industriju mobilnosti ubranu preobrazbu njezina modela rasta i njezina alata za proizvodnju te podršku zaposlenicima. Vijeće je već za slovenskog predsjedanja kao nadopunu pregovorima o zakonodavnim tekstovima u nadležnim sektorima pokrenulo rad na boljem utvrđivanju učinka na industriju. Vijeće za konkurentnost je 29. rujna 2021. održalo prvu raspravu o politikama u odnosu na taj paket sa stajališta industrijske konkurentnosti u vezi s provedbom europske industrijske strategije koju je Komisija predstavila 5. svibnja 2021. Nadalje, Vijeće za konkurentnost (istraživanje) održalo je 26. studenoga 2021. raspravu o doprinosu istraživanja i inovacija postizanju međusektorskih ciljeva, uključujući ciljeve iz paketa „Spremni za 55 %” u području prometa, industrije i korištenja zemljišta i šumarstva. Naposljetku, skupina na visokoj razini za konkurentnost i rast počela je analizirati posljedice paketa za dotične industrijske sektore. U tim je raspravama došla do izražaja zabrinutost država članica Unije u pogledu učinka paketa na industriju, posebice na ekosustav mobilnosti.

Osim toga, ažuriranjem europske industrijske strategije⁴ ponovno je potvrđen najvažniji prioritet svih politika EU-a, a to je usporedna zelena i digitalna tranzicija. U toj se strategiji predlaže izrada planova za održivu i digitalnu tranziciju 14 industrijskih ekosustava koje je predstavio povjerenik za unutarnje tržište Thierry Breton. Zbog toga je Komisija u okviru foruma industrije organizirala rad kako bi se pojasnio put zelene i digitalne tranzicije uključivanjem svih dionika u svaki ekosustav. Komisija je u siječnju 2022. pokrenula zajedničko stvaranje tranzicijskog puta za ekosustav mobilnosti, koji će imati ključnu ulogu u ispunjavanju naših ambicija u području klime.

Komisija je 29. listopada 2021. okupila ekonomiste iz svake države članice kako bi se analizirale posljedice prijedloga iz paketa na industriju i bolje utvrdile potrebe za ulaganjima. Taj bi se rad mogao produbiti kako bi se provele studije pilot-slučajeva, udružile dobre prakse i metodologije za izgradnju zajedničkog viđenja učinaka tranzicije na industriju te izdvojili poslovni slučajevi i prioritete za djelovanje.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. Industrijski ekosustav mobilnosti u središtu izazova preobrazbe

Za uspjeh svoje preobrazbe ekosustav mobilnosti, koji je važan industrijski sektor EU-a, morat će se suočiti s višestrukim izazovima: tehnološkom i digitalnom prilagodbom, prilagodbom vrijednosnih lanaca, kontrolom izvora opskrbe ključnim materijalima i komponentama, osposobljavanjem i podržavanjem zaposlenika, konkurencijom u novim segmentima tržišta novih mobilnosti (autonomija, održiva mobilnost itd.). Kad je riječ o automobilskom sektoru europska poduzeća danas se moraju nositi s nestašicama u opskrbi (osobito poluvodiča) koje koče njihov oporavak te moraju provesti temeljitu preobrazbu svojih proizvodnih alata jer se oprema za proizvodnju vozila na motor s unutarnjim izgaranjem znatno razlikuje od opreme za električna vozila. Povećanje klimatskih ciljeva ne utječe samo na proizvođače, već i na podizvođače, proizvođače opreme te općenito govoreći, na sve MSP-ove i radnike u ekosustavu. Preobrazba automobilske sektora utječe na otprilike 15 milijuna europskih radnih mjesta. Budući da je riječ o pitanjima osposobljavanja zaposlenika, zajednica znanja i inovacija *InnoEnergy* Europskog instituta za inovacije i tehnologiju (EIT) predviđa, na primjer, otvaranje oko 3 – 4 milijuna radnih mjesta u EU-u u sektoru električnih baterija, od čega će za 800 000 biti potrebni dodatna prekvalifikacija i usavršavanje.

Golema je potreba za ulaganjima kao odgovor na potrebu za brzom tranzicijom. Prema planu za tranziciju ekosustava mobilnosti, procjenjuje se da bi dodatna ulaganja potrebna kako bi se u razdoblju 2021. – 2030. postigli klimatski ciljevi Unije u cestovnom prometu, željezničkim vozilima, brodovima, zrakoplovima i uvođenju infrastrukture za obnovljiva i niskougljična goriva iznosila 130 milijardi EUR godišnje u odnosu na prethodno desetljeće⁵. Zbog potrebe za ulaganjima u zelenu i digitalnu transformaciju infrastruktura trebalo bi dodatnih 100 milijardi EUR godišnje⁶. S obzirom na učinak tranzicije na taj sektor, trebalo bi utvrditi poluge s kojima trenutačno raspolaže za investicijske potrebe kako bi se odgovorilo na te izazove. Planom tranzicije ekosustava mobilnosti daju se etape za to promišljanje.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, na osnovi procjena povezanih s mrežom TEN-T i izračunima EIB-a.

Nadalje, kako je o tome raspravljano na neformalnom sastanku ministara nadležnih za konkurentnost 1. veljače u Lensu, ostvarenje održive tranzicija europske industrije neće se moći postignuti a da se ne osiguraju sirovine potrebne za nove zelene tehnologije. Organizacija za gospodarsku suradnju i razvoj (OECD), naime, predviđa da će se naša potrošnja sirovina povećati za 110 % u razdoblju 2011. – 2060. a da će glavni razlog za to biti potrebe održive i digitalne tranzicije. Svjetska banka, primjerice, predviđa da će se u slučaju ograničenja rasta temperature na dva stupnja samo potražnja metala koji se upotrebljavaju u baterijama (kobalt, olovo, litij, mangan, nikal ...) povećati za 1000 %.

S druge strane, EU uvelike ovisi o određenim trećim zemljama za našu opskrbu tim metalima zbog čega je ranjiv. Demokratska Republika Kongo sama pokriva 60 % svjetske proizvodnje kobalta, a Kina 98 % našeg uvoza elemenata rijetkih zemalja. Stoga stabilna opskrba tim sirovinama postaje ključna. Kako bi to ostvario, EU mora ispitati i provesti široku paletu djelovanja, posebice osiguravanje vanjske opskrbe, razvoj reciklaže i inovacija te poticanje proizvodnje primarnih sirovina u Europi. Komisija je u tom području aktivna i tako što je, primjerice, u rujnu 2020. objavila akcijski plan za sirovine i uspostavu europskog saveza za sirovine. Nedavno je najavila i fond od 400 milijuna EUR, kojim zajednički upravljaju europski savez za sirovine i europski savez za baterije, radi osiguravanja naše opskrbe sirovinama za izradu baterija za električna vozila. Europskom uredbom o baterijama o kojoj se trenutačno pregovara u radnim tijelima Vijeća nadležnima za okoliš također se mora dati prednost stvaranju održivog europskog industrijskog sektora utemeljenog na načelima kružnog gospodarstva kojim se nastoji smanjiti europsku ovisnost o uvozu.

Ti izazovi ipak ne smiju zasjeniti mogućnosti koje će pružati te tranzicije, primjerice u pogledu kružnog gospodarstva i sirovina, vodika ili pak mobilnosti bez ugljika jer će se tako otvoriti nova radna mjesta u novim sektorima, poput stvaranja sektora reciklaže baterija, aviona bez emisija ugljika, održivih goriva ili pak pogona na jedra teretnih plovila. Dekarbonizacija mobilnosti trebala bi otvoriti nove trgovinske prilike tako što će biti razlikovni čimbenik za europsku industriju, posebice za izvoz. Napredak u europskom zakonodavstvu mogao bi je zapravo dovesti u takav položaj da može poduprijeti dekarbonizaciju svojih partnera.

3. Europske poluge za podršku industriji u zelenoj tranziciji

Za uspjeh te tranzicije koja je po opsegu i ambicijama bez premca u povijesti europske industrije potrebno je ispuniti nekoliko uvjeta, primjerice u pogledu poticaja i okvirnih uvjeta za jačanje konkurentnosti europske industrije na unutarnjem tržištu, za potporu njezinoj provedbi ne samo kad je riječ o velikim poduzećima, već i za mala i srednja poduzeća te poduzeća srednje tržišne kapitalizacije duž vrijednosnog lanca, ili pak kako bi se dobro odgovorilo na tehnološke izazove te preobrazbe. Regulatorna predvidljivost i stabilnost bit će odlučujuće u tome da se industriji omogući dugoročno donošenje ispravnih odluka o ulaganjima.

Na europskoj razini postoje poluge za djelovanje i one bi se mogle osnažiti kako bi se bolje podržala tranzicija ekosustava mobilnosti, a europsko vodstvo ojačalo elektrifikacijom te automatizacijom i povezivosti. Industrijski savezi, okvirni program Obzor Europa, ulaganja koja financira Europska investicijska banka, europska javna nabava, važni projekti od zajedničkog europskog interesa i doprinosi država članica ubrzanju tranzicije ulaganjima koja su uređena europskim pravilima o državnim potporama, sve su to alati koji bi trebali omogućiti potpuno iskorištavanje europskog industrijskog potencijala u kontekstu jake međunarodne konkurencije. Kako bi se zadovoljile potrebe industrije, u europskom planu oporavka, instrumentu *NextGenerationEU* i proračunu EU-a za razdoblje 2021. – 2027. predviđaju se dosad nezabilježene razine ulaganja u zelenu i digitalnu tranziciju. Više od 40 % rashoda za oporavak odnosi se na ekosustav mobilnosti⁷. Osim toga, u zakonodavnim prijedlozima Europske komisije predviđaju se mehanizmi za podršku tranziciji (fondovi za inovacije i modernizaciju sustava trgovine emisijama, prijedlog o socijalnom fondu za klimu usporedno s predloženim proširenjem sustava trgovine emisijama). Da bi se iskoristile nove mogućnosti zapošljavanja koje će se stvoriti bit će potrebno i osposobljavanje i usavršavanje zaposlenika, posebno u MSP-ovima. Stvaranje novih vrijednosnih lanaca bit će uvelike uvjetovano sposobnošću da se osigura kvalificirana radna snaga kako bi se podržao taj razvoj i zajamčila europska konkurentnost, kao što je to učinjeno u slučaju Akademije europskog saveza za baterije. Naposljetku bi jačanje našeg utjecaja na standardizaciju novih tehnologija moglo potaknuti inovacije i olakšati pristup tržištima.

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

Države članice pozivaju se da u okviru ove rasprave o politikama odgovore na sljedeća tri pitanja:

- *Jeste li poduzeli korake u svrhu procjene potreba za ulaganjima povezanim s industrijskom preobrazbom u okviru provedbe paketa „Spremni za 55 %”? Možete li navesti konkretne primjere potreba sektora mobilnosti, posebno automobilskeg sektora?*
- *Osim privatnih ulaganja potrebnih za zelenu tranziciju industrijskog ekosustava mobilnosti, koje mjere smatrate potrebnima za olakšavanje i ubrzavanje razvoja te tranzicije, posebice u području inovacija, infrastruktura i osposobljavanja?*
- *Koja bi sredstva prvenstveno trebalo upotrijebiti za jačanje otpornosti i buduće konkurentnosti industrijskog ekosustava mobilnosti u Europi, osobito kako bi se omogućio razvoj električnih i autonomnih vozila te osigurao pristup ključnim sirovinama?*
