



Briselē, 2022. gada 7. februārī  
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63  
IND 27  
MI 86

## PIEZĪME

---

Sūtītājs: prezidentvalsts

Saņēmējs: Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome

---

Temats: *Gatavošanās 2022. gada 24. februāra Konkurētspējas padomei*  
Mobilitātes rūpnieciskās ekosistēmas nākotne zaļās pārkārtošanās  
kontekstā  
*politikas debates*

---

Gatavojoties politikas debatēm 2022. gada 24. februāra Konkurētspējas padomē, pielikumā ir pievienota prezidentvalsts piezīme "Mobilitātes rūpnieciskās ekosistēmas nākotne zaļās pārkārtošanās kontekstā".

2022. gada 24. februāra Konkurētspējas padome

Mobilitātes rūpnieciskās ekosistēmas nākotne zaļās pārkārtošanās kontekstā

Zaļajā paktā <sup>1</sup>, ar ko Eiropas Komisijas priekšsēdētāja iepazīstināja 2019. gada 11. decembrī, tika noteikts Eiropas Savienības (ES) mērķis līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Saskaņā ar 2015. gada Parīzes nolīgumu šis saistošais mērķrādītājs tika iekļauts 2021. gada jūnijā pieņemtajā Eiropas Klimata aktā, un turklāt ES ir noteikusi vērienīgu starposma mērķi līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni (iepriekš – par 40 %).

Lai īstenotu minētās vērienīgākās klimatiskās ieceres, šajā kontekstā paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %" <sup>2</sup>, ar ko Eiropas Komisija nāca klajā 2021. gada 14. jūlijā, ir ietverts 13 priekšlikumu kopums ES tiesību aktu atjaunināšanai un jaunu iniciatīvu ieviešanai.

Mobilitātes rūpnieciskā ekosistēma tiks cieši iesaistīta šo mērķu sasniegšanā. Transports (tostarp starptautiskais jūras transports un aviācija) 2019. gadā veidoja 32 % no ES SEG emisijām salīdzinājumā ar 24 % 2000. gadā <sup>3</sup>. Kā izklāstīts Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā – lai īstenotu Savienības ieceres klimata jomā, transporta nozarei līdz 2050. gadam būtu jāsamazina savas emisijas par 90 %.

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>3</sup> Eiropas Vides aģentūra, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

## 1. Gatavi mērķrādītājam 55 %: vērienīga pakete ar pasākumiem, kas ir būtiski Eiropas rūpniecības zaļajai pārkārtošanai un klimata aizsardzībai

Tiesiskais regulējums, ko piemēro mobilitātes ekosistēmai, būtiski attīstīsies ar paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem. Mobilitāti ietekmēs priekšlikums pārskatīt valstu kopīgo centienu mērķus nozarēs, uz kurām neattiecas ETS, priekšlikums ETS attiecināt arī uz autoceļu nozari, priekšlikums par oglekļa ievadkorekcijas mehānismu (OIM), "*ReFuelEU Aviation*" pārskatīšana, "*FuelEU Maritime*" pārskatīšana, direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (*AFIR*) pārskatīšana, kā arī pārskatīšana saistībā ar enerģētikas jomu, piemēram, Atjaunojamo energoresursu direktīvas (*RED II*) pārskatīšana, tiktāl, cik transporta pārveide un elektrifikācija palielina kopējo enerģijas pieprasījumu. Autobūves nozari ietekmē arī regulas par jaunu vieglo transportlīdzekļu CO2 emisijām pārskatīšana un gaidāmie teksti par gāzveida piesārņotāju emisijām (*Euro7*) un transportlīdzekļu datiem.

Tāpēc paketes pieņemšanai un īstenošanai ir nepieciešams, lai mobilitātes nozare paātrinātu sava izaugsmes modeļa un ražošanas instrumenta pārveidi un atbalstītu savus darbiniekus. Slovēnijas prezidentūras laikā Padome – papildus sarunām par tiesību aktiem attiecīgajās nozarēs – jau ir sākusi darbu nolūkā labāk apzināt paketes ietekmi uz minēto nozari. Saistībā ar Eiropas industriālās stratēģijas atjaunināšanu, ar ko Komisija nāca klajā 2021. gada 5. maijā, Konkurētspējas padome 2021. gada 29. septembrī sarīkoja pirmās politikas debates par paketi no rūpniecības konkurētspējas perspektīvas. Konkurētspējas padome (pētniecība) 2021. gada 26. novembrī tāpat arī sarīkoja debates par pētniecības un inovācijas ieguldījumu starpnozaru mērķu sasniegšanā, tostarp "Gatavi mērķrādītājam 55 %" mērķu sasniegšanā transporta, enerģētikas, rūpniecības, zemes izmantošanas un mežsaimniecības jomā. Visbeidzot, Konkurētspējas un izaugsmes jautājumu augsta līmeņa darba grupa ir sākusi analizēt paketes ietekmi uz attiecīgajām rūpniecības nozarēm. Šajās debatēs tika izceltas Savienības dalībvalstu bažas par paketes ietekmi uz rūpniecību, jo īpaši uz mobilitātes ekosistēmu.

Turklāt Eiropas industriālās stratēģijas atjauninājumā <sup>4</sup> divējādā zaļā un digitālā pārkārtošanās tika atkārtoti apstiprināta kā viena no svarīgākajām prioritātēm visās ES politikas jomās. Šajā stratēģijā tika ierosināts izveidot 14 rūpniecisko ekosistēmu ilgtspējīgas un digitālas pārkārtošanās ceļvežus, ar ko iepazīstināja iekšējā tirgus komisārs Tjerī Bretons (*Thierry Breton*). Tāpēc Komisija ir organizējusi darbu Rūpniecības foruma ietvaros, lai precizētu šīs zaļās un digitālās pārkārtošanās ceļu, katrā ekosistēmā iesaistot visas ieinteresētās personas. Komisija 2022. gada janvārī uzsāka mobilitātes ekosistēmas pārkārtošanās ceļa līdzizstrādi, un tam ir paredzēta svarīga loma mūsu klimatisko ieceru sasniegšanā.

Komisija 2021. gada 29. oktobrī pulcēja ekonomistus no katras dalībvalsts, lai analizētu paketē iekļauto priekšlikumu ietekmi uz rūpniecību un precizētu investīciju vajadzības. Šo darbu varētu padziļināt, lai veiktu izmēģinājuma gadījumu izpēti, dalītos ar paraugpraksi un metodiku nolūkā veidot vienotu izpratni par pārkārtošanās ietekmi uz rūpniecību un apzinātu ekonomiskos pamatojumus un rīcības prioritātes.

---

<sup>4</sup> COM(2021) 350 final.

## 2. Mobilitātes rūpnieciskā ekosistēma pārveides izaicinājumu centrā

Mobilitātes ekosistēmai, kas ir nozīmīga ES rūpniecības nozare, nāksies saskarties ar daudziem izaicinājumiem, lai gūtu labumu no savas pārkārtošanās: tehnoloģiskā un digitālā pielāgošana, vērtības ķēžu pielāgošana, kritiski svarīgu materiālu un komponentu piegādes avotu kontrole, darbinieku apmācība un atbalsts, konkurence jaunos tirgus segmentos jaunajā mobilitātē (autonomija, ilgtspējīga mobilitāte utt.). Autobūves nozarē Eiropas uzņēmumi pašlaik saskaras ar piegādes trūkumu (īpaši pusvadītāju ziņā), un tas kavē uzņēmumu atlabšanu; uzņēmumiem ir pamatīgi jāpārveido savas ražošanas iekārtas, jo aprīkojums, kas nepieciešams transportlīdzekļu ar iekšdedzes dzinējiem ražošanai, ļoti atšķiras no elektrotransportlīdzekļu ražošanas aprīkojuma. Turklāt klimata mērķu izvērsšana ietekmē ne tikai ražotājus, bet arī apakšuzņēmējus, detaļu ražotājus un, vispārīgāk, visus MVU un ekosistēmas darbiniekus. Autobūves nozares pārveide skar aptuveni 15 miljonus darbvietai Eiropā. Kas attiecas uz darbinieku apmācības jautājumiem, *EIT InnoEnergy*, piemēram, prognozē aptuveni 3 līdz 4 miljonu darbvietai radīšanu ES elektroakumulatoru nozarē, un 800 000 no tām būs vajadzīga pārkvalifikācija un prasmju pilnveide.

Lai reaģētu uz nepieciešamību pēc ātras pārkārtošanās, ir vajadzīgas milzīgas investīcijas. Saskaņā ar mobilitātes ekosistēmas pārkārtošanās ceļvedi salīdzinājumā ar iepriekšējo desmitgadi papildu investīcijas, kas vajadzīgas 2021.–2030. gadam, lai sasniegtu ES mērķus klimata jomā autotransporta, ritošā sastāva, kuģu un gaisa kuģu jomā un atjaunīgo un mazoglekļa degvielu infrastruktūru ieviešanā, tiek lēstas 130 miljardu EUR apmērā gadā<sup>5</sup>. Vajadzība pēc investīcijām infrastruktūru zaļajā un digitālajā pārveidē pievienotu vēl papildu 100 miljardus EUR gadā<sup>6</sup>. Ņemot vērā pārkārtošanās radītās sekas uz nozari, ir jāapzina tās rīcībā pašlaik esošās investīciju ietekmes sviras, lai varētu reaģēt uz šiem izaicinājumiem. Mobilitātes ekosistēmas pārkārtošanās ceļvedis paver iespēju šīm pārdomām.

---

<sup>5</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>6</sup> SWD(2020) 98 final, pamatojoties uz aplēsēm saistībā ar *TEN-T* un uz EIB aprēķiniem.

Turklāt, kā tika apspriests konkurētspējas ministru neformālajā sanāksmē Lansā (*Lens*) 1. februārī, ilgtspējīgu Eiropas rūpniecības pārkārtošanos nevar panākt, ja netiek nodrošinātas izejvielas, kas vajadzīgas jaunajām zaļajām tehnoloģijām. ESAO prognozē, ka laikposmā no 2011. līdz 2060. gadam mūsu patēriņš izejvielu ziņā pieaugs par 110 %, un to lielā mērā virza ilgtspējīgas un digitālās pārkārtošanās vajadzības: piemēram, Pasaules Banka prognozē, ka pieprasījums pēc metāliem, ko izmanto tikai baterijās (kobalts, svins, litijs, mangāns, niķelis u. c.), palielināsies par 1000 % tad, ja temperatūras pieaugums nepārsniegtu 2 grādus.

Tomēr attiecībā uz minēto izejvielu piegādēm ES ir ļoti atkarīga no konkrētām trešām valstīm, un tas padara ES neaizsargātu: Kongo Demokrātiskā Republika vien nodrošina 60 % no pasaules kobalta ražošanas apjoma, savukārt Ķīna veido 98 % no mūsu importa retzemju metālu ziņā. Tāpēc ir svarīgi nodrošināt minēto izejvielu stabilu piegādi: šajā nolūkā ES ir jāizskata un jāīsteno plašs darbību klāsts, tostarp jānodrošina savas ārējās piegādes, jāattīsta otrreizējā pārstrāde un inovācija un jāveicina primāro izejvielu ražošana Eiropā. Komisija aktīvi darbojas šajā jomā, piemēram, 2020. gada septembrī publicējot rīcības plānu izejvielu jomā un izveidojot Eiropas Izejvielu aliansi (*ERMA*): tā nesens paziņoja par 400 miljonu euro vērtu fondu, ko kopīgi pārvalda *ERMA* un Eiropas Akumulatoru alianse (*EBA*), lai mums nodrošinātu izejvielu piegādi elektrotransportlīdzekļu akumulatoru ražošanai. ES regulai par akumulatoriem, par ko pašlaik notiek sarunas Padomes vides nozarē, ir cita starpā jāveicina Eiropas ilgtspējīgas rūpniecības nozares izveide, pamatojoties uz aprites ekonomikas principiem, lai samazinātu Eiropas atkarību no importa.

Tomēr šie izaicinājumi nedrīkstētu aizēnot minētās pārkārtošanās piedāvātās iespējas, piemēram, saistībā ar aprites ekonomiku un izejvielām, ūdeņradi vai dekarbonizētu mobilitāti, kas radīs jaunas darbvietas jaunās nozarēs, kā tas notika, izveidojot tādas nozares kā akumulatoru reciklēšana, bezoglekļa gaisa kuģi, ilgtspējīgas degvielas un tāpat arī vēja enerģijas piedziņa kravas kuģiem. Mobilitātes dekarbonizācijai būtu jārada jaunas tirdzniecības iespējas, Eiropas rūpniecības nozarēm piešķirot atšķirības zīmi, jo īpaši eksporta ziņā. Faktiski Eiropas leģislatīvā virzība varēs dot tām iespēju atbalstīt savu partneru dekarbonizāciju.

### **3. Eiropas ietekmes sviras, lai atbalstītu rūpniecību zaļās pārkārtošanās procesā**

Lai sekmīgi īstenotu šo pārkārtošanos, kas Eiropas rūpniecības vēsturē sava mēroga un vērienīguma dēļ vēl nav pieredzēta, ir jāizpilda vairāki nosacījumi, piemēram, attiecībā uz stimuliem un pamatnosacījumiem, kuru mērķis ir stiprināt Eiropas rūpniecības konkurētspēju iekšējā tirgū, atbalstīt īstenošanu – ne tikai attiecībā uz lielajiem uzņēmumiem, bet arī MVU un vidējas kapitalizācijas uzņēmumiem visā vērtību ķēdē, un risināt ar šo pārkārtošanos saistītos tehnoloģiskos izaicinājumus. Regulējuma paredzamība un stabilitāte būs izšķiroša, lai nozare varētu pieņemt pareizos lēmumus par investīcijām ilgtermiņā.

Eiropas līmenī pastāv politikas rīcības ietekmes sviras, un tās varētu padziļināt, lai labāk atbalstītu mobilitātes ekosistēmas pārkārtošanos un stiprinātu Eiropas vadošo lomu, gan izmantojot elektrifikāciju, gan arī automatizāciju un savienojamību. Industriālās alianses, pamatprogramma "Apvārsnis Eiropa", Eiropas Investīciju bankas finansētās investīcijas, Eiropas publiskais iepirkums, svarīgi projekti visas Eiropas interesēs (*IPCEI*) un dalībvalstu ieguldījums pārkārtošanās paātrināšanā, izmantojot investīcijas, ko reglamentē Eiropas valsts atbalsta noteikumi, ir instrumenti, kas ļauj pilnībā izmantot Eiropas rūpniecisko potenciālu spēcīgas starptautiskās konkurences apstākļos. Lai atsauktos uz rūpniecības vajadzībām, Eiropas atveseļošanas plānā, *NextGenerationEU* un ES budžetā 2021.–2027. gadam ir plānoti nepieredzēti lieli investīciju apjomi attiecībā uz zaļo un digitālo pārkārtošanos. Vairāk nekā 40 % no atveseļošanas izdevumiem ir saistīti ar mobilitātes ekosistēmu <sup>7</sup>. Turklāt Eiropas Komisijas tiesību aktu priekšlikumos ir paredzēti mehānismi, ar ko atbalstīt pārkārtošanos (inovācijas un modernizācijas fondi ETS jomā, priekšlikums par sociālo klimata fondu paralēli ierosinātajam ETS paplašinājumam). Lai izmantotu jaunās darbvieta iespējas, kas tiks radītas, būs vajadzīga arī darbinieku, jo īpaši MVU, apmācība un kvalifikācijas celšana. Jaunu vērtības ķēžu izveide lielā mērā būs atkarīga no spējas nodrošināt kvalificētu darbaspēku, lai atbalstītu šo attīstību un nodrošinātu Eiropas konkurētspēju, kā tas ir atspoguļots Eiropas Akumulatoru alianses akadēmijas darbībās. Visbeidzot, mūsu ietekmes palielināšana jauno tehnoloģiju standartizācijā varētu stimulēt inovāciju un atvieglot piekļuvi tirgiem.

---

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027\\_lv](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_lv)

**Šo politikas debašu ietvaros dalībvalstis tiks aicinātas atbildēt uz šādiem trim jautājumiem:**

- *Vai esat veikuši pasākumus, lai aplēstu investīciju vajadzības, kas attiecas uz rūpniecības pārkārtošanos saistībā ar paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" īstenošanu? Vai jūs varētu sniegt konkrētus piemērus par vajadzībām mobilitātes nozarēs, jo īpaši autobūves nozarē?*
  - *Papildus privātajām investīcijām, kas vajadzīgas mobilitātes rūpnieciskās ekosistēmas zaļajai pārkārtošanai, kādi pasākumi, jūsuprāt, ir vajadzīgi, lai veicinātu un paātrinātu šīs pārkārtošanās attīstību, jo īpaši inovācijas, infrastruktūras un apmācības jomā?*
  - *Kādas ietekmes sviras būtu jāaktivizē prioritārā kārtā – nolūkā stiprināt Eiropas mobilitātes rūpnieciskās ekosistēmas noturību un turpmāko konkurētspēju, jo īpaši, lai ļautu attīstīt elektriskos un autonomos transportlīdzekļus un drošu piekļuvi kritiski svarīgām izejvielām?*
-