



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 7 lutego 2022 r.
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOTA

Od: Prezydencja
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: *Przygotowania do posiedzenia Rady ds. Konkurencyjności w dniu 24 lutego 2022 r.*
Przyszłość ekosystemu przemysłowego w dziedzinie mobilności w kontekście transformacji ekologicznej
Deбата orientacyjna

Delegacje otrzymują w załączeniu notę prezydencji pt. „Przyszłość ekosystemu przemysłowego w dziedzinie mobilności w kontekście transformacji ekologicznej” z myślą o debacie orientacyjnej, która odbędzie się na posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności w dniu 24 lutego 2022 r.

Rada ds. Konkurencyjności (24 lutego 2022 r.)Przyszłość ekosystemu przemysłowego w dziedzinie mobilności w kontekście transformacji ekologicznej

Celem Zielonego Ładu¹, programu przedstawionego przez przewodniczącą Komisji Europejskiej 11 grudnia 2019 r., jest osiągnięcie przez Unię Europejską neutralności klimatycznej do 2050 r. Zgodnie z porozumieniem paryskim z 2015 r. ten wiążący cel został w czerwcu 2021 r. ujęty w Europejskim prawie o klimacie, przy czym UE wyznaczyła również ambitny cel pośredni polegający na zmniejszeniu do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. (poprzednio zakładano zmniejszenie tych emisji o 40%).

W tym kontekście pakiet „Gotowi na 55”² przedstawiony przez Komisję Europejską 14 lipca 2021 r. zawiera 13 wniosków mających zaktualizować prawodawstwo UE i wprowadzić nowe inicjatywy z myślą o osiągnięciu tego ambitniejszego celu klimatycznego.

Ekosystem przemysłowy w dziedzinie mobilności w istotny sposób przyczyni się do osiągnięcia wspomnianych celów. W 2019 r. transport (w tym międzynarodowy transport morski i lotnictwo) odpowiadał za 32% emisji gazów cieplarnianych w UE, podczas gdy w 2000 r. odsetek ten wynosił 24%³. Jak określono w Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, sektor transportu powinien zmniejszyć swoje emisje o 90% do roku 2050, by urzeczywistnić ambicje klimatyczne UE.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

³ Europejska Agencja Środowiska <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

1. „Gotowi na 55”: ambitny pakiet środków niezbędnych do transformacji ekologicznej europejskiego przemysłu i do ochrony klimatu

Wnioski przedstawione w ramach pakietu „Gotowi na 55” spowodują głębokie zmiany w ramach regulacyjnych mających zastosowanie do ekosystemu mobilności. Mobilność objęta będzie zakresem stosowania wniosków: w sprawie przeglądu krajowych celów w zakresie wspólnych wysiłków redukcyjnych dla sektorów nieobjętych systemem handlu emisjami (ETS), w sprawie rozszerzenia ETS na sektor drogowy, w sprawie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂, w sprawie zmiany inicjatywy ReFuelEU Aviation, w sprawie inicjatywy FuelEU Maritime, w sprawie uchylecia dyrektywy o infrastrukturze paliw alternatywnych (rozporządzenie AFIR), ale na dziedzinę tę wpłyną również zmiany wdrażane w obszarze energii np. zmiana dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (RED II), ponieważ transformacja i elektryfikacja transportu zwiększają ogólne zapotrzebowanie na energię. Na sektor motoryzacyjny wpłynie również zmiana rozporządzenia w sprawie emisji CO₂ z nowych pojazdów lekkich oraz planowane teksty ustawodawcze odnoszące się do emisji zanieczyszczeń gazowych (Euro7) i danych dotyczących pojazdów.

Przyjęcie i wdrożenie tego pakietu oznacza zatem dla sektora mobilności konieczność przyspieszenia transformacji swojego modelu wzrostu i narzędzi produkcyjnych oraz udzielania wsparcia swoim pracownikom. Podczas prezydencji słoweńskiej Rada – oprócz prowadzenia negocjacji w sprawie tekstów ustawodawczych w odpowiednich sektorach – zaangażowała się w prace na rzecz dokładniejszego określenia wpływu pakietu na omawiany sektor. 29 września 2021 r. Rada ds. Konkurencyjności przeprowadziła pierwszą debatę orientacyjną na temat przedmiotowego pakietu z punktu widzenia konkurencyjności przemysłu w związku ze zaktualizowaną strategią przemysłową przedstawioną przez Komisję 5 maja 2021 r. Ponadto 26 listopada 2021 r. Rada ds. Konkurencyjności (badania) przeprowadziła debatę na temat wkładu badań naukowych i innowacji w osiągnięciu celów międzysektorowych, w tym celów pakietu „Gotowi na 55” w dziedzinie transportu, przemysłu, użytkowania gruntów i leśnictwa. Wreszcie Grupa Robocza ds. Konkurencyjności i Wzrostu rozpoczęła analizę skutków pakietu dla odnośnych sektorów przemysłu. Debaty te uwypukliły obawy państw członkowskich UE dotyczące wpływu pakietu na przemysł, w szczególności na ekosystem mobilności.

Ponadto w zaktualizowanej europejskiej strategii przemysłowej⁴ potwierdzono, że dwojaka transformacja – ekologiczna i cyfrowa jest nadrzędnym priorytetem we wszystkich politykach UE. W strategii tej zaproponowano opracowanie planów działania na rzecz zrównoważonej i cyfrowej transformacji dla 14 ekosystemów przemysłowych wskazanych przez komisarza ds. rynku wewnętrznego Thierry’ego Bretona. Dlatego też Komisja w ramach forum przemysłowego zainicjowała – przy zaangażowaniu wszystkich interesariuszy działających w danym ekosystemie – prace na rzecz określenia odnośnych ścieżek transformacji ekologicznej i cyfrowej. W styczniu 2022 r. Komisja rozpoczęła współtworzenie ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności, który będzie odgrywać kluczową rolę w realizacji naszych ambicji klimatycznych.

29 października 2021 r. Komisja zgromadziła ekonomistów z każdego państwa członkowskiego w celu przeanalizowania, jaki wpływ na przemysł będą mieć wnioski ujęte w pakiecie, i doprecyzowania potrzeb inwestycyjnych. Prace te można by kontynuować w celu przeprowadzenia pilotażowych studiów przypadków, wymiany najlepszych praktyk i metodyk z myślą o osiągnięciu wspólnego rozumienia skutków transformacji dla przemysłu oraz w celu określenia uzasadnień biznesowych i priorytetów działań.

⁴ COM(2021) 350 final

2. Ekosystem przemysłowy w dziedzinie mobilności w centrum wyzwań związanych z transformacją

Ekosystem mobilności, jako ważny sektor przemysłowy UE, by czerpać korzyści ze swojej transformacji, będzie musiał stawić czoła wielu wyzwaniom takim jak konieczność dostosowania technologicznego i cyfrowego, konieczność dostosowania łańcuchów wartości, kontrola źródeł dostaw krytycznych surowców i komponentów, szkolenie i wspieranie pracowników, konkurencja w nowych segmentach rynku w zakresie nowej mobilności (rozwiązania autonomiczne, mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju itp.). W sektorze motoryzacyjnym europejskie przedsiębiorstwa borykają się obecnie z niedoborami dostaw (w tym półprzewodników) utrudniającymi ich odbudowę i muszą dokonać głębokich zmian w zakresie swoich narzędzi produkcyjnych, ponieważ urządzenia potrzebne do produkcji pojazdów z silnikami cieplnymi znacznie różnią się od urządzeń wykorzystywanych do produkcji pojazdów elektrycznych. Zwiększenie ambicji klimatycznych ma wpływ nie tylko na producentów, ale również na podwykonawców, producentów komponentów oraz w bardziej ogólnym ujęciu na wszystkie MŚP i wszystkich pracowników ekosystemu. Transformacja sektora motoryzacyjnego ma konsekwencje dla około 15 mln miejsc pracy w Europie. Odnośnie do kwestii związanych ze szkoleniem pracowników, EIT InnoEnergy przewiduje na przykład utworzenie w UE około 3–4 mln miejsc pracy w sektorze baterii elektrycznych, przy czym 800 000 tych miejsc pracy będzie wymagało wspieranego przekwalifikowywania się i doskonalenia zawodowego pracowników.

Potrzeby inwestycyjne wynikające z konieczności szybkiej transformacji są ogromne. Według planu działania na rzecz transformacji ekosystemu mobilności dodatkowe – w porównaniu z poprzednim dziesięcioleciem – inwestycje niezbędne w latach 2021–2030 do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych w zakresie transportu drogowego, taboru kolejowego, statków, samolotów oraz w zakresie rozwoju infrastruktury paliw odnawialnych i paliw niskoemisyjnych szacuje się na 130 mld EUR rocznie⁵. Potrzeby inwestycyjne w obszarze ekologicznej i cyfrowej transformacji infrastruktury to kolejne 100 mld EUR rocznie⁶. W świetle wpływu transformacji na przedmiotowy sektor należy określić, jakimi dźwigniami dysponuje on obecnie w sferze inwestycji, aby sprostać tym wyzwaniom. Plan działania na rzecz transformacji ekosystemu mobilności zapewnia podstawy tej analizie.

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ SWD(2020) 98 final, na podstawie oszacowań dotyczących TEN-T i obliczeń EBI.

Ponadto podczas dyskusji na nieformalnym posiedzeniu ministrów ds. konkurencyjności 1 lutego w Lens wskazano, że nie uda się osiągnąć zrównoważonej transformacji przemysłu europejskiego bez zapewnienia surowców na potrzeby nowych zielonych technologii. OECD przewiduje bowiem, że konsumpcja surowców w latach 2011–2060 wzrośnie o 110% w dużej mierze w związku z potrzebami zrównoważonej i cyfrowej transformacji; Bank Światowy prognozuje na przykład, że popyt na same metale wykorzystywane w bateriach (kobalt, ołów, lit, mangan, nikiel itp.) wzrośnie o 1000 % w scenariuszu ograniczenia wzrostu temperatury do maksymalnie 2 stopni.

Jednocześnie UE jest w dużym stopniu zależna od niektórych państw trzecich w zakresie zapewniania dostaw tych metali, co czyni ją podatną na zagrożenia: sama Demokratyczna Republika Konga odpowiada za 60% światowej produkcji kobaltu, a 98% naszego importu metali ziem rzadkich pochodzi z Chin. Zapewnienie stabilnych dostaw tych surowców jest więc kluczową kwestią. UE powinna w tym celu przeanalizować szeroki wachlarz działań, szczególnie w zakresie zabezpieczenia dostaw zewnętrznych, rozwoju recyklingu i innowacji oraz zachęcania do produkowania surowców pierwotnych w Europie, a następnie takie działania realizować. Komisja wykazuje aktywność w tej dziedzinie: przykładowo we wrześniu 2020 r. opublikowała plan działania w zakresie surowców i ustanowiła europejski sojusz na rzecz surowców (ERMA). Niedawno zapowiedziała utworzenie funduszu o wartości 400 mln EUR, zarządzanego wspólnie przez ERMA i europejski sojusz na rzecz baterii, w celu zapewnienia Unii zaopatrzenia w surowce do produkcji baterii pojazdów elektrycznych. Rozporządzenie UE w sprawie baterii, które jest obecnie przedmiotem negocjacji w ramach Rady ds. Środowiska, powinno również zachęcić do powstania europejskiej zrównoważonej branży przemysłowej opartej na zasadach gospodarki o obiegu zamkniętym, zmniejszając tym samym zależność Europy od importu.

Wyzwania te nie powinny jednak przesłonić szans pojawiających się w wyniku przedmiotowych transformacji, na przykład w obszarze gospodarki o obiegu zamkniętym i surowców, wodoru czy bezemisyjnej mobilności, które doprowadzą do tworzenia nowych miejsc pracy w nowych sektorach, na przykład w związku z powstaniem branży recyklingu baterii, samolotów bezemisyjnych, zrównoważonych paliw czy nawet branży statków towarowych o napędzie żaglowym. Dekarbonizacja sektora mobilności, pozwalając wyróżnić się europejskim branżom przemysłowym, powinna stworzyć nowe możliwości biznesowe, zwłaszcza w obszarze eksportu. Z kolei unijne dokonania w dziedzinie prawodawstwa mogą pomóc tym branżom w uzyskaniu pozycji, w której będą mogły wywierać wpływ na swoich partnerów w zakresie dekarbonizacji.

3. Istniejące unijne mechanizmy wspierające przemysł w ekologicznej transformacji

Aby z powodzeniem dokonać tej transformacji, bezprecedensowej – ze względu na jej skalę i ambicje – w historii europejskiego przemysłu, konieczne jest spełnienie szeregu warunków, na przykład w zakresie zachęt i warunków ramowych mających na celu wzmocnienie konkurencyjności przemysłu europejskiego na rynku wewnętrznym, wspieranie w realizowaniu tej transformacji nie tylko dużych przedsiębiorstw, ale również MŚP i spółek o średniej kapitalizacji w całym łańcuchu wartości, a także pokonywanie wyzwań technologicznych związanych z tą transformacją. Przewidywalność i stabilność regulacyjna będą mieć decydujące znaczenie dla umożliwienia podmiotom przemysłowym podejmowania właściwych decyzji inwestycyjnych w perspektywie długoterminowej.

Na szczeblu europejskim istnieją odpowiednie mechanizmy, które można by pogłębić, by lepiej wspierać transformację ekosystemu mobilności i wzmocnić wiodącą pozycję Europy, nie tylko poprzez elektryfikację, ale również dzięki zwiększaniu automatyzacji i konektywności. Sojusze przemysłowe, program ramowy „Horyzont Europa”, inwestycje finansowane przez Europejski Bank Inwestycyjny, europejskie zamówienia publiczne, ważne projekty stanowiące przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania (IPCEI) oraz zaangażowanie państw członkowskich na rzecz przyspieszenia transformacji mające formę inwestycji regulowanych europejskimi zasadami pomocy państwa to przykłady narzędzi umożliwiających pełne wykorzystanie potencjału przemysłowego Europy w kontekście silnej konkurencji międzynarodowej. Aby zaspokoić potrzeby przemysłu, w Europejskim planie naprawy gospodarczej, instrumencie NextGenerationEU oraz w budżecie UE na lata 2021–2027 przewidziano bezprecedensowy poziom inwestycji w transformację ekologiczną i cyfrową. Ponad 40% środków na odbudowę związanych jest z ekosystemem mobilności⁷. Ponadto we wnioskach ustawodawczych Komisji Europejskiej przewiduje się mechanizmy towarzyszące transformacji (fundusze na rzecz innowacji i modernizacji w ramach ETS, wniosek w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego przedłożony jednocześnie z proponowanym rozszerzeniem ETS). Aby wykorzystać nowe możliwości, które pojawią się w dziedzinie zatrudnienia, konieczne będą również szkolenia i rozwijanie umiejętności pracowników, zwłaszcza w MŚP. Tworzenie nowych łańcuchów wartości będzie silnie uzależnione od zdolności do zapewnienia wykwalifikowanej siły roboczej niezbędnej do wspierania tego rozwoju i zapewnienia europejskiej konkurencyjności – za wzór można tu przyjąć funkcjonowanie akademii europejskiego sojuszu na rzecz baterii. I wreszcie zwiększenie naszego wpływu na normalizację w zakresie nowych technologii mogłoby stymulować innowacje i ułatwiać dostęp do rynków.

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

W związku z przedmiotową debatą orientacyjną państwa członkowskie są proszone o udzielenie odpowiedzi na następujące trzy pytania:

- *Czy podjęli Państwo kroki w celu oszacowania potrzeb inwestycyjnych związanych z transformacją przemysłową w ramach wdrażania pakietu „Gotowi na 55”? Czy mogliby Państwo podać konkretne przykłady tych potrzeb w sektorze mobilności, szczególnie w branży motoryzacyjnej?*
 - *Obok inwestycji prywatnych niezbędnych do transformacji ekologicznej ekosystemu przemysłowego w dziedzinie mobilności, jakie środki, w szczególności w dziedzinie innowacji, infrastruktury i szkoleń, uważają Państwo za niezbędne do ułatwienia tej transformacji i jej przyspieszenia?*
 - *Jakie mechanizmy należy priorytetowo uruchomić, by wzmocnić odporność i przyszłą konkurencyjność europejskiego ekosystemu przemysłowego w dziedzinie mobilności, zwłaszcza z myślą o rozwoju pojazdów elektrycznych i autonomicznych oraz zapewnieniu dostępu do surowców krytycznych?*
-