

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007»

[COM(2017) 676 final — 2017/0293 (COD)]

(2018/C 227/07)

Relator: **Dirk BERGRATH**

Consulta	Parlamento Europeu, 5.2.2018 Conselho, 9.2.2018
Base jurídica	Artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo
Adoção em secção	24.1.2018
Data da adoção em plenária	14.2.2018
Reunião plenária n.º	532
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	124/1/3

1. Conclusões e recomendações

1.1. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) congratula-se, em termos gerais, com as propostas da Comissão, que refletem um compromisso equilibrado entre os objetivos de uma mobilidade sem repercussões no clima, a capacidade de inovação da indústria automóvel europeia e a preservação de empregos de qualidade.

1.2. O CESE considera, em especial, que o objetivo intermédio, previsto para 2025, de reduzir 15 % das emissões em relação aos níveis de 2021 é muito ambicioso, dado que as alterações a introduzir nos motores de combustão se situam nos limites da tecnologia. O CESE espera que a Comissão assegure a supervisão permanente da homologação de novos veículos, a fim de evitar que continuem a ser utilizados componentes de motores não autorizados. O objetivo de reduzir as emissões até 2025 será muito difícil de realizar no que toca aos veículos comerciais ligeiros, que têm ciclos de produção e de desenvolvimento mais longos. Não obstante, o CESE vê uma oportunidade no facto de o mercado estar a evoluir para veículos com zero emissões e veículos com emissões reduzidas ou veículos híbridos.

1.3. O CESE acolhe com satisfação a melhoria da supervisão do mercado através da medição e do controlo do consumo real de combustível, com base na obrigação imposta aos fabricantes de instalarem aparelhos normalizados nos veículos novos.

1.4. A mudança estrutural para sistemas alternativos de propulsão, a par da digitalização, da condução autónoma e de outras inovações, implicará alterações fundamentais na cadeia de valor do setor automóvel. O Comité saúda a intenção da Comissão de promover o estabelecimento da cadeia de valor da indústria de veículos elétricos na Europa (*EU Battery Alliance* [Aliança europeia para o fabrico de baterias]), mas solicita uma atuação mais enérgica.

1.5. O ritmo de implementação desta mudança estrutural pode pôr em risco postos de trabalho e a situação do emprego. O CESE insta a Comissão a acompanhar esta mudança estrutural no contexto da política industrial, uma vez que não se procedeu a uma avaliação plena do impacto social e económico. O CESE é contra despedimentos coletivos.

1.6. O CESE considera que, na avaliação intercalar prevista para 2024, a Comissão deve verificar em que medida se alcançaram os objetivos das políticas em matéria de clima, inovação e emprego. Tal dependerá fundamentalmente da evolução do mercado de energias alternativas até 2024, do número de postos de carregamento instalados e do grau de adaptação e de modernização da rede elétrica para responder à procura adicional de energia elétrica.

1.7. O CESE solicita que, no âmbito da avaliação intercalar, se analise a situação da qualificação, reciclagem profissional e formação dos trabalhadores, e que se identifique em que domínios se impõe uma intervenção (adicional), com vista a promover o desenvolvimento das competências e das qualificações dos trabalhadores da indústria automóvel para fazer face à mudança estrutural.

1.8. O CESE é a favor do recurso a sanções pecuniárias obrigatórias — aplicáveis por força quer do regulamento vigente quer da sua reformulação — para apoiar o setor e os respetivos trabalhadores na transição para produtos hipocarbónicos. Há que disponibilizar recursos financeiros adicionais para assegurar aos trabalhadores o acesso ao mercado de trabalho.

2. Introdução

2.1. Em outubro de 2014, os chefes de Estado e de governo da União ⁽¹⁾ definiram uma meta vinculativa de reduzir pelo menos 40 % (face aos valores de 1990) das emissões de gases com efeito de estufa até 2030 no conjunto da economia europeia. Esta meta baseia-se em projeções mundiais consentâneas com o calendário a médio prazo do Acordo de Paris sobre as alterações climáticas (COP 21) ⁽²⁾. Muitos países estão atualmente a aplicar medidas com vista a promover a utilização de transportes com níveis de emissões reduzidos, nomeadamente através da imposição de normas para os veículos, amiúde conjugadas com medidas destinadas a melhorar a qualidade do ar.

2.2. Na Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica ⁽³⁾, publicada em junho de 2016, definiu-se o objetivo de, até 2050, obter uma redução de pelo menos 60 % (em relação a valores de 1990) das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e de prosseguir resolutamente rumo a emissões nulas. Nesse mesmo documento, o aumento da utilização de veículos com nível baixo ou nulo de emissões é considerado fundamental para se atingir uma quota de mercado significativa até 2030 e, a longo prazo, ter uma mobilidade com taxas nulas de emissões na Europa.

2.3. Inicialmente, a estratégia integrava um pacote legislativo ⁽⁴⁾ apresentado em maio de 2017 e foi introduzida com a comunicação da Comissão — A Europa em movimento — Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos ⁽⁵⁾, publicada no mesmo mês.

2.3.1. Na comunicação é salientada a necessidade de melhorar a segurança rodoviária, criar um sistema de tarifação rodoviária mais justa, diminuir as emissões de CO₂, a poluição atmosférica, o congestionamento do tráfego e os encargos administrativos para as empresas, assim como combater o trabalho clandestino e assegurar condições e períodos de descanso adequados para os profissionais do setor.

2.3.2. No documento é expressa a intenção da UE de desenvolver, propor e fabricar as melhores soluções, equipamentos e veículos de mobilidade hipocarbónica, conectada e automatizada, e de dispor das infraestruturas mais modernas para os apoiar. Além disso, é sublinhada a necessidade de a UE assumir a liderança a nível mundial no processo de transformação contínua da indústria automóvel e de ir mais além com base nos progressos consideráveis já alcançados.

2.4. A proposta de regulamento integra um pacote legislativo mais vasto no domínio da mobilidade ⁽⁶⁾, que inclui também medidas do lado da procura que complementam as medidas do lado da oferta contidas na proposta. A Diretiva 2009/33/CE, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, tem por objetivo estimular o mercado de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. A alteração proposta ⁽⁷⁾ assegura que a diretiva abrange todas as práticas de contratação pública pertinentes e envia ao mercado sinais claros e estáveis; além disso, a alteração facilita a aplicação das disposições da diretiva e assegura uma execução eficaz da mesma. A alteração promove também uma maior contribuição do setor dos transportes para a redução das emissões de CO₂ e de poluentes atmosféricos, bem como a competitividade e o crescimento do setor.

⁽¹⁾ Conclusões do Conselho Europeu, 24 de outubro de 2014.

⁽²⁾ http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php

⁽³⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁴⁾ JO C 81 de 2.3.2018, p. 95, JO C 81 de 2.3.2018, p. 181, JO C 81 de 2.3.2018, p. 188, JO C 81 de 2.3.2018, p. 195.

⁽⁵⁾ COM(2017) 283 final.

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final e COM(2017) 653 final.

⁽⁷⁾ COM(2017) 653 final.

3. Proposta de regulamento ⁽⁸⁾

3.1. A Comissão pretende, com a proposta em apreço, alcançar os objetivos formulados no Acordo de Paris sobre as alterações climáticas, reduzir o custo dos combustíveis para os consumidores, reforçar a competitividade da indústria automóvel e criar mais emprego. O processo de descarbonização, nomeadamente através da utilização de sistemas de propulsão alternativos, é definido como irreversível.

3.2. A Comissão espera que a proposta conduza a uma redução das emissões de CO₂ em cerca de 170 milhões de toneladas no período de 2020 a 2030 e, portanto, a uma melhoria da qualidade do ar. O produto interno bruto deverá atingir 6,8 mil milhões de euros até 2030 e deverão ser criados mais 70 000 postos de trabalho.

3.3. A Comissão prevê uma redução, em média, dos custos a suportar pelos consumidores na aquisição de um veículo novo de 600 euros em 2025 e de 1 500 euros em 2030 (calculada com base no ciclo de vida do veículo). Em toda a União, a poupança realizada na compra de combustíveis deverá ascender a 18 mil milhões de euros por ano, correspondendo a uma redução do consumo de petróleo, em termos globais, de 380 milhões de toneladas no período de 2020 a 2040.

3.4. Os pontos-chave da proposta da Comissão para a redução das emissões de CO₂ pelos veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros são os seguintes:

3.4.1. Redução dos valores-alvo para as emissões de CO₂ em 30 % até 2030 em relação aos valores fixados para 2021, de 95 g/km para os veículos ligeiros de passageiros e de 147 g/km para os veículos comerciais ligeiros até 2021 (ciclo de ensaios NEDC — novo ciclo de condução europeu). É estabelecido como objetivo intermédio uma redução dos valores-alvo para as emissões de CO₂ de 15 %, por forma a atingir o mais rapidamente possível o objetivo global (contribuindo também para a segurança do investimento na indústria).

3.4.2. A partir de 2021, os valores das emissões basear-se-ão no ciclo de ensaios WLTP (procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros), em vigor desde 1 de setembro de 2017. Com a mudança do ciclo de ensaios utilizado, as metas para 2025 e 2030 passarão a ser definidas em percentagem.

3.4.3. Trata-se, em princípio, de uma medida aberta à tecnologia. Os veículos que não produzem quaisquer emissões (*veículos de emissões zero*) serão diferenciados dos veículos que emitem menos de 50 g de CO₂/km (*veículos de emissões reduzidas*) — nomeadamente aqueles que combinam o motor de combustão com um sistema de propulsão elétrico (*veículos híbridos elétricos recarregáveis*). Para ambos os tipos de veículos é fixado um valor de referência de 15 % até 2015 e de 30 % até 2030. Os fabricantes que reduzam as suas emissões para além deste valor recebem um bônus sobre o respetivo valor-alvo de, no máximo, 5 g/km. O cálculo desta proporção tem em consideração o desempenho em termos de emissões dos veículos, dando origem a que os *veículos de emissões zero* paguem mais do que os *veículos de emissões reduzidas*. Não está previsto um sistema de bônus/málus.

3.5. A proposta tem também em conta as chamadas ecoinovações, que não se refletem nas rotinas de testes oficiais, para as quais podem ser deduzidos até 7 g CO₂/km. Este regime especial deverá ser revisto em 2025. A partir de 2025, os sistemas de ar condicionado mais eficientes em termos energéticos deverão ser considerados como ecoinovações.

3.6. Os fabricantes que excedam os valores-alvo (intermédios) aplicáveis ficarão sujeitos ao pagamento de uma multa de 95 euros por grama de CO₂/km e por veículo. O controlo das emissões de CO₂ de veículos novos é realizado pela Agência Europeia do Ambiente. Os fabricantes que coloquem no mercado até 1 000 veículos novos por ano são excluídos do âmbito de aplicação do regulamento.

3.7. A proposta de regulamento é complementada por numerosas referências a atividades, iniciativas e prioridades programáticas suplementares. Destaca-se a ficha informativa «Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers» [Impulsionar a mobilidade limpa: a Europa em defesa da sua indústria e dos seus trabalhadores]. Neste documento, a Comissão salienta o investimento de 375 milhões de euros na investigação de tecnologias de baterias realizado entre 2007 e 2015 e o investimento previsto de mais 200 milhões de euros para o período de 2018 a 2020 no âmbito do programa Horizonte 2020. Refere também que este investimento visa promover, em especial, o desenvolvimento da próxima geração de baterias e que, no início de 2018, deverá ser apresentado um roteiro para a criação de uma «EU Battery Alliance» [Aliança europeia para o fabrico de baterias]. O objetivo desta aliança é fixar na Europa toda a cadeia de valor do fabrico de baterias ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Este capítulo baseia-se nos documentos COM(2017) 676 final e na proposta relativa a *metas pós-2020 de redução de CO₂ para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

⁽⁹⁾ Comissão Europeia: «Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers» [Impulsionar a mobilidade limpa: a Europa em defesa da sua indústria e dos seus trabalhadores].

4. Observações gerais

4.1. Em termos gerais, o CESE acolhe favoravelmente as propostas da Comissão, que considera conciliarem de forma equilibrada os diferentes objetivos. A proposta constitui um passo importante rumo a uma mobilidade com impacto neutro no clima, promovendo simultaneamente a capacidade de inovação da indústria automóvel europeia e a criação de emprego de qualidade, bem como uma transição gradual em termos sociais para novas estruturas de produção. O objetivo de redução das emissões de CO₂ em 30 % corresponde ao objetivo para o setor não abrangido pelo regime de comércio de licenças de emissão (RCLE) do plano de proteção do clima da UE para 2030.

4.2. Com esta proposta, a União Europeia abre um novo capítulo da mobilidade, ao qual os cidadãos parecem estar cada vez mais recetivos. Esta mudança de mentalidade dos cidadãos deve-se sobretudo ao cenário de crise do petróleo. Na origem desta mudança estiveram também a alteração de comportamentos em relação aos transportes, o reforço dos transportes públicos e, finalmente, o objetivo de desenvolvimento e de aplicação de abordagens de transporte holísticas e integradas.

4.3. O CESE considera que o objetivo intermédio para 2025, de redução das emissões em 15 % em relação aos níveis de 2021, é muito ambicioso. O cumprimento deste objetivo exige alterações nos motores de combustão que são de âmbito técnico. Esta situação aplica-se em especial aos veículos comerciais ligeiros, que têm ciclos de produção e de desenvolvimento mais longos. Posto isto, em 2024 dever-se-ia fazer o ponto da situação e decidir se as metas para 2030 devem ser mantidas ou se poderiam ser redefinidas. Face à atual evolução da introdução no mercado de veículos de emissões zero, de veículos de emissões reduzidas e de veículos híbridos elétricos recarregáveis, o objetivo intermédio, embora constitua um desafio, afigura-se realizável.

4.4. O CESE congratula-se com as disposições suplementares que reforçam a supervisão do mercado através da medição e do controlo do consumo real de combustível, com base na obrigação imposta aos fabricantes de instalarem aparelhos normalizados nos veículos novos. Os dados recolhidos serão disponibilizados não só aos fabricantes, mas também a uma entidade terceira, independente, para avaliação. A medição em causa poderá equivaler, na prática, a uma medição das emissões em situações de condução reais, a qual não é viável, em virtude da comparabilidade dos resultados dos testes.

4.5. O CESE observa que a abordagem baseada nas emissões do tubo de escape traseiro, referida na proposta de regulamento, não obstante as suas vantagens, é pouco elucidativa. Na produção de veículos, baterias e eletricidade são geradas emissões de CO₂ que também são influenciadas pelo desempenho e o comportamento da condução. O CESE sublinha igualmente que os esforços da indústria automóvel poderão ser frustrados pelo impacto de outros meios de transporte — designadamente pelo aumento previsto do tráfego aéreo.

4.6. O CESE remete para os seus trabalhos sobre as mudanças estruturais na indústria automóvel no sentido da utilização de sistemas de propulsão alternativos (verdes), da digitalização, da interconectividade e da condução autónoma com potenciais riscos para o emprego, que podem servir de base à determinação de tendências para novas qualificações. Recomenda, por conseguinte, à Comissão que estabeleça, por exemplo, um quadro jurídico e regulamentar que permita recorrer rapidamente a regimes de apoio no processo de reestruturação⁽¹⁰⁾. Pense-se, principalmente, nos fundos estruturais da UE, como o Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG) e o Fundo Social Europeu (FSE), mas também na possibilidade de projetos do tipo do Airbus.

4.7. A indústria automóvel europeia emprega atualmente cerca de 2,3 milhões de trabalhadores diretamente na produção de veículos, representando 8 % do valor acrescentado total. O setor emprega indiretamente 10 milhões de trabalhadores e é altamente inovador, uma vez que é responsável por 20 % do financiamento destinado à investigação industrial na Europa.

4.8. A UE encontra-se entre os maiores produtores mundiais de veículos automóveis, sendo a indústria automóvel o maior investidor privado em investigação e desenvolvimento (I&D). Este setor é também líder mundial em termos de inovação dos produtos, tecnologias de produção, conceção de elevada qualidade (*premium*) e sistemas de propulsão alternativos, entre outros. Por este motivo, em 2016, um em cada quatro veículos ligeiros de passageiros no mundo foi produzido em fábricas de montagem europeias, representando o setor automóvel 4 % do PIB europeu⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ CCMI/148, ponto 1.5.

⁽¹¹⁾ CCMI/148, ponto 2.1.

4.9. O CESE congratula-se com a proposta da Comissão de promover uma transformação socialmente responsável do setor automóvel. A mudança estrutural para sistemas alternativos de propulsão, a par da digitalização, da condução autónoma e de outras inovações, implicará alterações fundamentais na cadeia de valor do setor automóvel. Uma questão importante será determinar que componentes serão produzidos pelos próprios fabricantes e que componentes serão adquiridos a terceiros. Até aqui, a criação de valor no setor dos componentes elétricos tem sido essencialmente um negócio para os fornecedores, sendo que os fabricantes asiáticos continuam a ser dominantes na produção de células para baterias. Por conseguinte, o CESE saúda a intenção da Comissão de promover o estabelecimento da cadeia de valor da indústria de veículos elétricos na Europa (ver ponto 3.7 «EU Battery Alliance»). Continua a não haver uma ideia precisa sobre a tecnologia da próxima geração de células para baterias e a evolução ao longo do tempo da relação preço/desempenho. A este respeito, o CESE recomenda à Comissão um acompanhamento constante da evolução.

4.9.1. A transição dos sistemas de propulsão clássicos baseados no motor de combustão para sistemas alternativos implica uma rutura estrutural. As produções tradicionais terão de ser substituídas por produções com grandes modificações ou completamente novas. É o caso dos motores de combustão, do complexo sistema de transmissão, dos dispositivos de escape e de outros elementos na produção de veículos exclusivamente movidos a eletricidade. Acresce ainda a produção do motor elétrico e da bateria, incluindo as células para a bateria. No entanto, os diversos componentes contribuem de forma claramente diferente para a criação de valor na produção automóvel, o que tem repercussões no emprego e nas exigências em matéria de qualificações.

4.9.2. Um estudo do «Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren» [Instituto de investigação para a tecnologia da energia e os motores de combustão] ⁽¹²⁾ conclui que os veículos elétricos a bateria — concebidos como veículos de gama média — representam custos de produção na ordem dos 16 500 euros. Os principais componentes são os motores elétricos (800 euros), a eletrónica de potência (1 400 euros) e a bateria (6 600 euros). Só na produção da bateria, que representa 40 % dos custos, 70 % destes dizem respeito à produção de células. Os veículos elétricos são claramente menos complexos e exigem para a sua produção em grande escala qualificações profissionais diferentes no domínio da eletrotécnica/eletrónica, eletroquímica, tecnologia de revestimento, gestão térmica, técnicas de controlo e de regulação no domínio da engenharia, além de experiência em tecnologias de alta tensão e bons conhecimentos sobre os princípios de atuação elétricos e o comportamento dos materiais, bem como sobre outros aspetos relacionados com a montagem e a reparação.

4.9.3. Embora a Comissão espere efeitos positivos sobre o emprego, há riscos. Num estudo recente ⁽¹³⁾ realizado pelo Instituto Fraunhofer de Engenharia Industrial foram perspetivados os efeitos quantitativos sobre o emprego com base num cenário para 2030, em que a percentagem de veículos elétricos e de veículos híbridos elétricos recarregáveis seria de 25 % e 15 %, respetivamente, o que, por conseguinte, corresponde mais ou menos à proposta da Comissão. Os primeiros resultados indicam que, até 2030, no caso mais favorável, se registará uma perda de 10-12 % dos postos de trabalho ligados à instalação do sistema motopropulsor no contexto da transição para uma nova tecnologia, o que, só na Alemanha, equivaleria a 25 000 e 30 000 postos de trabalho. Quanto menor for a percentagem efetiva de veículos híbridos elétricos recarregáveis, tanto maior será esse efeito negativo (com uma percentagem de 5 % de veículos híbridos elétricos recarregáveis, a perda situar-se-ia entre 15 % e 18 %). O mesmo é válido para uma abolição rápida da tecnologia a gasóleo que, devido à maior complexidade precisamente no que respeita ao fornecimento de peças, proporciona uma estabilidade de emprego 30 % a 40 % superior à dos componentes para motores a gasolina. Além disso, o impacto da digitalização e do aumento considerável da localização da produção nas grandes regiões do mundo cria, paralelamente, riscos para o emprego.

4.9.4. Em geral, é de esperar que estes efeitos negativos sejam assimétricos tanto no tempo como no espaço. Os produtores finais e os grandes fornecedores, através de inovações e de novos modelos empresariais, estão numa posição mais favorável para fazer face a esta situação do que os pequenos fornecedores de componentes, altamente especializados. Além disso, no contexto das novas tecnologias e serviços, verifica-se que a criação de emprego é maior nos grandes centros urbanos do que nas regiões periféricas. Este aspeto tem de ser tido em conta quando da elaboração dos respetivos programas-quadro.

4.9.5. O ritmo de implementação desta mudança estrutural pode pôr em risco postos de trabalho e a situação do emprego. O CESE saúda, por conseguinte, a proposta da Comissão que garante de imediato a segurança do investimento para a indústria e lhe permite lançar e preparar, desde já, o processo de mudança estrutural. O CESE insta a Comissão a acompanhar esta mudança estrutural no contexto da política industrial, a fim de evitar incidências negativas nos trabalhadores. Neste contexto, os diálogos tripartido e bipartido são cruciais.

⁽¹²⁾ Ver o diário alemão *Frankfurter Allgemeine Zeitung* de 16 de dezembro de 2016.

⁽¹³⁾ Instituto Fraunhofer de Engenharia Industrial, 2017: «ELAB 2.0 — Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung» [Efeitos sobre o emprego da eletrificação dos veículos], Estugarda (resultados preliminares).

4.9.6. O CESE observa que se começaram a dar os primeiros passos, ainda que timidamente, com o anúncio por alguns fabricantes do lançamento de novos modelos de carros elétricos até 2025 e das previsões da percentagem destes veículos nas novas frotas.

4.10. Para promover uma descarbonização sustentável e equilibrada do ponto de vista regional, do setor dos transportes, a Comissão prevê disponibilizar 800 milhões de euros no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa para a introdução de postos de carga interoperáveis. Esta medida deverá incentivar investimentos adicionais significativos por parte de entidades públicas e privadas (atualmente estão em funcionamento na UE 200 000 pontos de carregamento, quando são necessários 800 000). Uma verba adicional de 200 milhões de euros será disponibilizada para a criação de uma parceria público-privada para o desenvolvimento das baterias da próxima geração. Por último, a Comissão, no intuito de fomentar a introdução de sistemas de propulsão alternativos, pretende estabelecer objetivos para as entidades públicas, a fim de que os veículos de emissões zero e os veículos de emissões reduzidas passem a ter maior peso nas suas aquisições.

4.11. O CESE é a favor do recurso a sanções pecuniárias obrigatórias — aplicáveis por força quer do regulamento vigente quer da sua reformulação — para apoiar o setor e os respetivos trabalhadores na transição para produtos hipocarbónicos. Atualmente, apenas uma minoria dos fabricantes de automóveis se encontra no bom caminho para atingir os objetivos de redução fixados para 2021.

4.12. Embora o CESE se possa congratular com a reduzida dependência em relação às importações de petróleo, poderão surgir novas dependências, nomeadamente no que respeita ao acesso a matérias-primas (lítio, cobalto e níquel de zonas remotas). Do mesmo modo, o CESE espera que seja assegurado um suficiente abastecimento de energia elétrica a partir de fontes de energia renováveis.

4.13. *Avaliação intercalar do regulamento*

4.13.1. Em 2024, a Comissão procederá a uma avaliação do regulamento, a fim de verificar se a trajetória definida está a ser efetivamente seguida.

4.13.2. Dada a impossibilidade de uma avaliação quantitativa, à luz da situação atual, da implementação da mudança estrutural do motor a combustão para sistemas de propulsão alternativos, importaria acima de tudo observar a evolução do mercado de sistemas de propulsão alternativos até 2024, os números de postos de carregamento instalados (como condição de restrição) e o grau de desenvolvimento e de adaptação das redes elétricas para responder à procura adicional de eletricidade.

4.13.3. O CESE espera que, no âmbito deste exame intercalar, se elabore um estudo sobre a ação desenvolvida no domínio da qualificação, reciclagem profissional e formação dos trabalhadores. Em que domínios se impõem intervenções (adicionais) com vista a promover o desenvolvimento das competências e as qualificações dos trabalhadores da indústria automóvel no contexto da mudança estrutural? Em que medida é que as medidas previstas (ver Conselho Europeu para as competências no setor automóvel) estão aptas a garantir a aplicação das alterações em matéria de qualificações? Neste contexto, o CESE considera que cabe principalmente aos sindicatos do setor a responsabilidade de continuar a promover o diálogo tripartido no domínio da política industrial. Acresce a necessidade de disponibilizar os recursos necessários para que os trabalhadores possam permanecer no mercado de trabalho.

Bruxelas, em 14 de fevereiro de 2018.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Georges DASSIS
