

**Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Strategia de mobilitate a UE și lanțurile valorice industriale ale UE: abordarea ecosistemelor”**

**(aviz din proprie inițiativă)**

(2022/C 105/05)

Raportor: **domnul Arnaud SCHWARTZ**

Coraportor: **doamna Monika SITÁROVÁ**

Decizia Adunării Plenare	25.3.2021
Temei juridic	Articolul 32 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Secțiunea competentă	Comisia consultativă pentru mutații industriale (CCMI)
Data adoptării în secțiune	29.9.2021
Data adoptării în sesiunea plenară	20.10.2021
Sesiunea plenară nr.	564
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotriva/abțineri)	235/1/5

## 1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE consideră că ecosistemul european al autovehiculelor poate deveni un pionier în dezvoltarea și implementarea de soluții de mobilitate sustenabilă. Prin urmare, ecosistemul autovehiculelor trebuie să elaboreze în mod activ strategii pentru a modela perturbările și megatendențele actuale din peisajul automobilistic european.

1.2. Pentru a reduce emisiile generate de transporturi cu 90 % până în 2050, CESE dorește ca UE să depună eforturi pentru a face astfel încât toate modurile de transport să devină sustenabile, asigurându-se totodată că alternative sustenabile sunt disponibile și accesibile pe scară largă pentru cetățenii UE. Acest obiectiv poate fi realizat printr-o combinație inteligentă de grupuri motopropulsoare care să asigure un echilibru între protecția mediului, utilizarea eficientă a surselor regenerabile de energie, viabilitatea economică și acceptarea de către consumatori, respectând în același timp principiul neutralității tehnologice.

1.3. CESE subliniază cu fermitate că mobilitatea individuală trebuie să rămână accesibilă și abordabilă pentru toți, în special pentru navetiștii fără acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate. Polarizarea societală între cei care-și permit achiziționarea unui autoturism ecologic și cei care nu-și permit acest lucru trebuie evitată cu orice preț. În acest sens, CESE atrage atenția asupra faptului că instituirea unui sistem de comercializare a certificatelor verzi (ETS) adiacent pentru sectorul transporturilor ar putea submina sprijinul public pentru reducerea dependenței transportului rutier de combustibilii fosili, dacă nu se asigură o compensare adecvată pentru grupurile cu venituri mai mici și pentru cele care depind de transportul rutier pentru a-și câștiga existența.

1.4. CESE subliniază că industria europeană a autovehiculelor a fost întotdeauna un lider mondial și un motor al creșterii economice și al locurilor de muncă. În tranziția către paradigma unui sistem de transport rutier digitalizat și decarbonizat, ar trebui să se mențină această poziție și să se dezvolte căi de transformare care să permită gestionarea tendințelor disruptive cu care se confruntă în prezent industria. În acest scop, această industrie ar trebui să se bazeze pe atuurile sale în materie de tehnologie, pe forța sa de muncă calificată, pe ingineria de talie mondială, pe consumatorii exigenți, pe lanțurile de aprovizionare sofisticate, pe o cultură solidă a IMM-urilor și pe relații de muncă constructive.

1.5. Lansarea cu succes a PIIEC privind bateriile a dovedit că punerea în comun a resurselor publice și private contribuie în mod clar la consolidarea lanțului de aprovizionare al autovehiculelor. Prin urmare, CESE este convins că trebuie avute în vedere mai multe proiecte importante de interes european comun în acest sector, de exemplu, privind hidrogenul (în pregătire), autoturismele automatizate și conectate, economia circulară, materiile prime etc. Sunt necesare măsuri curajoase

pentru a face față blocajelor de aprovizionare cu semiconductori, iar crearea unui al doilea PIIEC pentru semiconductori ar contribui la combaterea acestei probleme.

1.6. CESE dorește ca UE să sprijine existența unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial. Europa trebuie să aibă ambiția de a-și menține poziția puternică în ceea ce privește exportul în cadrul industriei autovehiculelor. Prin urmare, trebuie adoptate măsuri vizând:

- depunerea de eforturi pentru reciprocitate în relațiile comerciale (accesul pe piață, achizițiile publice, investițiile, respectarea DPI, subvențiile);
- încheierea de acorduri bilaterale de liber schimb (inclusiv un capitol privind autovehiculele/transportul rutier);
- combaterea practicilor comerciale neloiale (subvenții, acorduri bilaterale de liber schimb, diferențe în ceea ce privește prețul carbonului, dumping social și de mediu);
- promovarea cooperării internaționale în domeniul autovehiculelor ecologice și al tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

1.7. Transformarea industriei autovehiculelor va avea un impact dramatic asupra numărului și calității locurilor de muncă necesare. Astfel, sunt necesare politici active privind piața forței de muncă pentru a menține capacitatea de inserție profesională a forței de muncă prin inițiative de recalificare și perfecționare profesională (precum Alianța pentru competențe în domeniul autovehiculelor), pentru a-i dota pe lucrători cu competențele viitorului. Pentru angajații care trebuie să părăsească sectorul, trebuie garantată o tranziție fără probleme către un alt loc de muncă (în plus față de regimurile de pensionare anticipată).

1.8. CESE solicită o cartografiere clară a impactului tranziției digitale și a celei verzi ale sectorului, pentru a identifica regiunile și părțile din lanțul de aprovizionare care sunt cele mai expuse riscului. De asemenea, trebuie monitorizată amprenta climatică a sectorului, aflată în continuă schimbare ca urmare a decarbonizării și a digitalizării, luând în calcul toate etapele relevante ale ciclului de viață. Întrucât provocările cu care se confruntă lanțul de aprovizionare al sectorului autovehiculelor sunt semnificative, CESE consideră că este imperativ să se creeze un mecanism pentru o tranziție justă pentru acest sector, cu scopul de a institui măsurile de sprijin necesare pentru a evita perturbări la nivel social și a asigura o tranziție responsabilă din punct de vedere social.

## 2. Observații generale

### Situația actuală

2.1. Industria autovehiculelor a fost întotdeauna o piață de temelie a industriei **Uniunii Europene** și are legături importante cu industriile din amonte, precum oțelul, produsele chimice și textilele, precum și cu industriile din aval, precum TIC, reparațiile, combustibilii, lubrifianții și serviciile de mobilitate. Acest sector reprezintă peste 8 % din PIB-ul UE, 28 % din totalul cheltuielilor UE pentru C&D, iar exporturile sale generează un important surplus comercial. Totuși, viitorul industriei autovehiculelor din Europa va depinde de modul în care va putea face ajutărilor fundamentale necesare pentru a aborda provocările fără precedent cu care se confruntă în prezent.

2.2. Industria europeană a autovehiculelor se află **la intersecția unei noi paradigme radicale** ce rezultă din tranziția complexă către o economie digitală și verde. La 28 noiembrie 2018, Comisia a adoptat o viziune pe termen lung pentru o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050. Sectorul transporturilor a fost identificat ca jucând un rol important în această tranziție. Pactul verde european din decembrie 2019 stabilește un cadru strategic pentru realizarea neutralității climatice. Acesta solicită o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până în 2050. În acest context, UE a decis să-și revizuiască obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru 2030 la cel puțin – 55 %. Pentru a atinge acest obiectiv, la 14 iulie 2021, Comisia și-a prezentat pachetul „Pregătiți pentru 55” („Fit for 55”), care revizuieste Regulamentul privind partajarea eforturilor, Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub>.

2.3. Trecerea de la combustibilii fosili către energia cu emisii scăzute de dioxid de carbon, precum și trecerea de la crearea de valoare adăugată în producția în masă de autoturisme către furnizarea de servicii de mobilitate vor crea **tulburări profunde pentru industrie**, pentru numeroase IMM-uri din lanțurile sale complexe de aprovizionare, precum și pentru cele 13,8 milioane de lucrători din sector. Prin urmare, provocarea va consta în gestionarea acestei tranziții către neutralitatea emisiilor de dioxid de carbon într-un mod acceptabil din punct de vedere social.

## Megatendențe disruptive

2.4. **Globalizarea.** În timp ce vânzările de autoturisme sunt lente pe piețele mature, ele se află în creștere pe piețele emergente. Ca urmare, centrul economic de gravitate se mută din UE și SUA în Asia. În prezent, China produce 26 de milioane de autoturisme pe an, în comparație cu cele 22 de milioane produse în UE. De asemenea, China s-a numărat printre primele țări care au început să producă vehicule electrice, și dispune de o industrie matură a bateriilor. Japonia și Coreea ocupă, de asemenea, o poziție de lider în ceea ce privește bateriile și sunt deosebit de puternice în ceea ce privește semiconductorii. Europa are, de asemenea, dificultăți în a avea acces la o aprovizionare etică cu materii prime precum litiul și cobaltul<sup>(1)</sup>. În plus, sectorul autovehiculelor trebuie să țină seama de tensiunile geopolitice tot mai mari.

2.5. **Provocarea dezvoltării sustenabile.** Potrivit viziunii prezentate în Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, „până în 2030, vor fi cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero” pe drumurile europene. La 14 iulie, Comisia Europeană a propus ca, începând cu 2035, să poată fi comercializate numai vehiculele cu emisii zero. Pentru aceasta va fi nevoie de o creștere importantă a ponderii vehiculelor cu emisii zero în flota de vehicule (de la 0,2 % în prezent la 11-14 % în 2030)<sup>(2)</sup>. Realizarea obiectivelor Pactului verde va crea avantaje pentru primul venit și va sprijini poziția de lider a Europei în domeniul tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon și competitivitatea sa globală. Aceasta înseamnă inclusiv investiții masive în dezvoltarea de grupuri motopropulsoare bazate pe energii alternative (cu baterie electrică, sistem hibrid, hidrogen) și de combustibili alții decât de origine fosilă pentru grupurile motopropulsoare convenționale, care vor fi încă mult timp prezente în cadrul flotelor. Ritmul de adoptare a acestor grupuri motopropulsoare și a acestor combustibili depinde de cadrul de reglementare favorabil și de perioadele de recuperare a acestor investiții. Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă recunoaște nevoia de a „face toate modurile de transport mai sustenabile”. Această abordare necesită adoptarea vehiculelor cu emisii scăzute și a celor cu emisii zero, precum și a combustibililor din surse regenerabile și a celor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, pentru transportul rutier, naval și aerian.

2.6. **Schimbarea mentalităților consumatorilor.** Comportamentul în materie de mobilitate se schimbă. O nouă generație de consumatori este mai puțin interesată să dețină un autoturism, întrucât mulți locuiesc în zone urbane cu sisteme de transport colectiv bine stabilite. În loc să dețină un autoturism, aceștia caută o altă soluție de mobilitate (co-voiajare, vehicule la comandă, micromobilitate). Alte tendințe care erau deja vizibile au fost consolidate de pandemie, precum cumpărăturile online, munca la distanță, videoconferințele, serviciile de livrare. Acestea vor duce la o reducere a mobilității bazate pe autoturismele personale, în timp ce utilizarea camionetelor comerciale va crește.

2.7. **Îmbunătățirea conectivității.** Tehnologiile digitale vizează să permită ca autoturismele să devină conectate aproape în permanență. Acest lucru ar putea crea un important potențial pentru noi modele de afaceri bazate pe date. Autoturismele inteligente ar fi prevăzute cu dispozitive de siguranță activă, interfețe de informații și divertisment, servicii de informare cu privire la trafic, sisteme de comunicare de la vehicul la infrastructură etc.

2.8. **Automatizarea treptată a autoturismelor.** Parcursul către autoturismele autonome va duce la niveluri tot mai ridicate ale caracteristicilor autonome ale vehiculelor. Conducerea automată ar necesita investiții considerabile în software, rețele de comunicare și hardware (radare, sisteme LIDAR, transpondere). Acest lucru generează, de asemenea, multe provocări privind fiabilitatea, cadrul juridic, prețul, echipamentele rutiere și răspunerile.

2.9. **Digitalizarea producției.** Industria autovehiculelor a inventat linia de asamblare (Ford), principiile de optimizare a producției (Toyota) și platformele de producție globalizată (VW). În prezent, aceasta îmbrățișează principiile celei de-a patra revoluții industriale (Industria 4.0), cu o robotizare avansată, lanțuri de aprovizionare integrate digital, sisteme de producție avansate și fabricația aditivă.

## Consecințele transformării verzi și a celei digitale

2.10. O industrie mai mică, digitalizată și decarbonizată a autovehiculelor va genera o **provocare enormă în materie de ocupare a forței de muncă**. Vehiculele electrice cu baterie au mai puțin componente și sunt mai simplu de produs, în timp ce cel puțin 36 % din valoarea lor adăugată rezidă în baterii. Pe baza unei extrapolări rezultate dintr-un studiu recent realizat de Institutul IFO din Germania, 620 000 de locuri de muncă vor fi expuse riscului în lanțul valoric european al grupurilor motopropulsoare convenționale. Soluțiile pot fi găsite parțial prin pensionarea (anticipată)<sup>(3)</sup>, de exemplu, sau într-o măsură mai mare, prin revoluționarea viitorului muncii<sup>(4)</sup>. Pe de altă parte, tranziția va genera și noi locuri de muncă în industriile adiacente, precum electronica de putere, rețelele inteligente, infrastructura rutieră și de încărcare, bateriile, materialele noi și grupurile motopropulsoare pe bază de combustibili alternativi.

<sup>(1)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip\\_20\\_2312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_20_2312)

<sup>(2)</sup> Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă [SWD(2020) 331, p. 248].

<sup>(3)</sup> Dr. Oliver Falck, Dr. Nina Czernich, Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, Mai 2021, IFO Institut; („Efectele producției crescânde de autovehicule electrice asupra ocupării forței de muncă în Germania”) [https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021\\_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf](https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf)

<sup>(4)</sup> <https://eeb.org/library/escaping-the-growth-and-jobs-treadmill/>

2.11. **O tendință de consolidare și alianțele strategice** (de exemplu Stellantis, alianțele dintre BMW și Mercedes și dintre VW și Ford) au ca obiectiv punerea în comun a C & D cu privire la noile grupuri motopropulsoare și regruparea achiziționării de componente. Aceste fuziuni și alianțe vor avea întotdeauna ca rezultat noi strategii ale întreprinderilor, revizuirea amprentei climatice a sectorului, externalizarea către regiuni cu costuri mai scăzute ale forței de muncă, planuri de reducere a locurilor de muncă și presiuni sporite exercitate asupra furnizorilor. În plus, sciziunea activităților lor ajunse la maturitate le permite întreprinderilor să-și concentreze resursele asupra noilor grupuri motopropulsoare.

2.12. **Estomparea granițelor dintre industria autovehiculelor și sectorul IT.** Tehnologiile informației vor pătrunde în toate etapele lanțului de aprovizionare. Datele vor deveni o nouă materie primă și o sursă de venit. O regrupare globală a industriei se află în curs, cu noi jucători care își fac apariția: furnizori de mobilitate (Uber), giganți IT (Google, Apple, Baidu), producători de chipuri (Intel, NXP, STM), producători de baterii (Panasonic, CATL, LG), producători de echipamente originale (OEM) (Tesla).

2.13. **Valoarea adăugată ar putea trece de la nucleul industriei autovehiculelor (OEM)** la alte părți ale lanțului de aprovizionare, întrucât ponderea tehnologiilor informației ca procentaj din valoarea adăugată va crește doar în detrimentul componentelor mecanice.

2.14. Este probabil să se **creeze tot mai multă valoare adăugată în serviciile de mobilitate**, precum vehiculele la comandă, utilizarea în comun a autovehiculelor, co-voiajarea și multe servicii digitale, precum aplicațiile de navigație, interfețele de informații și divertisment, publicitatea și sistemele avansate de asistență la șoferi. Acest lucru va crea noi modele de afaceri: în timp ce OEM consideră industria autoturismelor o piață de 100 de milioane de vehicule, platformele digitale o privesc ca pe o piață în care se pot vinde anual 10 de mii de miliarde de mile.

2.15. Structura **locurilor de muncă din acest sector va fi complet revizuită**. Vor fi necesare noi competențe și o nouă experiență (electronică, electrochimie, materiale noi, tehnologia informației), în timp ce, în paralel, va exista o scădere a cererii de competențe mecanice tradiționale. Dotarea forței de muncă cu aceste competențe va reprezenta o provocare importantă pentru industria autovehiculelor.

2.16. Toate megatendențele menționate anterior se vor consolida reciproc. Deși există un amplu consens cu privire la faptul că perturbările revoluționare au început, realizarea tranziției sociale către transportul decarbonizat într-un mod mai treptat, prin organizarea unei tranziții juste, trebuie să devină o prioritate pentru toate părțile interesate. Pentru a fi acceptată, mobilitatea sustenabilă trebuie să fie accesibilă tuturor.

### 3. Controlul transformării

#### Mediu: schimbarea vitezei către sustenabilitate

3.1. **Pentru a reduce emisiile generate de transporturi cu 90 % până în 2050, UE ar trebui să depună toate eforturile pentru a face toate modurile de transport sustenabile, asigurându-se totodată că alternativele sustenabile sunt disponibile și accesibile pe scară largă pentru cetățenii UE. Acest obiectiv poate fi realizat printr-o combinație inteligentă de grupuri motopropulsoare care să asigure un echilibru între protecția mediului, utilizarea eficientă a surselor regenerabile de energie, viabilitatea economică și acceptarea de către consumatori, respectând în același timp principiul neutralității tehnologice.** Aceasta necesită o combinație de strategii diferite:

- Reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> de la rezervor la roată (48V, hibrid, electricitate, hidrogen, motoare cu ardere internă mai eficiente, etc.).
- Reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> de la sondă la roată. Dezvoltarea de e-combustibili și de biocombustibili care sunt în conformitate cu obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) ale ONU și cu criteriile de sustenabilitate prevăzute în Directiva privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile<sup>(5)</sup> trebuie sprijinită, pentru a evita impactul asupra utilizării terenurilor, a biodiversității și a pădurilor.
- O strategie coordonată pentru orașe curate (de exemplu, prin decarbonizarea transportului „pe ultimul kilometru”, prin soluții inovatoare de micromobilitate, prin călătorii intermodale).

<sup>(5)</sup> Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

- Reducerea emisiilor pe durata ciclului de viață (producție și reciclare).
- Reducerea intensității emisiilor din sectorul transporturilor (soluții de transport inteligente, mobilitate partajată). Pentru fiecare nevoie de transport, trebuie să existe o soluție de mobilitate sustenabilă (transport de marfă pe distanțe lungi prin intermediul biocombustibililor și al combustibililor sintetici/hidrogenului, al grupurilor motopropulsoare electrice pe bază de baterie pentru livrarea „pe ultimul kilometru” în mediul urban), în conformitate cu principiul neutralității tehnologice.
- Încurajarea modernizării vechilor echipamente prin înlocuirea motoarelor cu ardere internă cu motoare electrice sau completarea acestora (motorizare hibridă) cu motoare integrate în roți.
- Reducerea masei autoturismelor nou comercializate <sup>(6)</sup>.

3.2. Comisia intenționează să instituie un sistem similar celui de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier și pentru clădiri. Stabilirea unui preț pentru emisiile generate de transportul rutier va fi echivalentă cu impozitarea combustibilului (dar cu o majoritate calificată). Veniturile vor fi utilizate pentru a asigura compensarea celor care se bazează pe un vehicul cu motor cu ardere internă, fie pentru muncă, fie din cauza lipsei unor opțiuni alternative de transport. Întrucât conceperea unui astfel de mecanism de compensare va fi extrem de complexă, iar prețurile mai ridicate ale combustibililor vor afecta în mod disproporționat grupurile cu venituri mai mici, CESE nu este convins că aceasta este calea de urmat, pentru că va submina sprijinul public pentru combaterea schimbărilor climatice. În schimb, eforturile de reducere a costului ciclului de viață al grupurilor motopropulsoare alternative și de reducere a costului combustibililor cu emisii scăzute și fără emisii de dioxid de carbon par a fi o modalitate mai bună de a face ca transportul cu emisii scăzute de dioxid de carbon să fie accesibil tuturor.

3.3. **Ar trebui să se acorde prioritate stațiilor de încărcare în zonele în care acestea lipsesc.** În prezent, sunt disponibile 213 000 de stații de încărcare, iar 70 % din toate stațiile de încărcare din UE sunt concentrate în trei țări (Țările de Jos, Germania și Franța). Cu un obiectiv de un milion de încărcătoare publice până în 2025 și de trei milioane până în 2030, **decalajul care trebuie eliminat în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii este enorm** (Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă estimează că investițiile suplimentare necesare pentru infrastructura de încărcare și realimentare pentru combustibilii cu emisii scăzute de dioxid de carbon sunt echivalente cu 130 de miliarde EUR pe an, pentru următorul deceniu). Prin urmare, CESE sprijină introducerea unor obiective obligatorii. În cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, proiectul emblematic „reîncărcare și realimentare” doar încurajează statele membre să accelereze instalarea stațiilor de reîncărcare și realimentare ca parte a planurilor lor de redresare. O atenție specială trebuie acordată locuințelor, pregătirii rețelelor pentru o integrare sporită a VE, interoperabilității infrastructurii de încărcare, dezvoltării serviciilor inteligente de încărcare (de exemplu, prin echilibrarea sarcinii) și furnizării de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Întrucât vehiculele grele complet electrice devin realitate, merită, de asemenea, să li se acorde o atenție specială.

3.4. Atât timp cât nu se atinge paritatea prețurilor între vehiculele convenționale și cele electrice (prevăzută pentru perioada 2025-27), **vor fi necesare stimulente financiare** pentru a sprijini adoptarea pe piață a vehiculelor cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Acestea pot fi financiare (subvenții, facilități fiscale și prime de casare) sau nefinanciare (benzi prioritare, scutiri de taxe rutiere, spații de parcare rezervate), inclusiv un mediu de reglementare coerent pentru promovarea investițiilor în combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon. O atenție specială ar trebui acordată asigurării conformității flotelor de autoturisme cu exigențele ecologice, întrucât aceasta ar putea reprezenta o pârgie importantă pentru accelerarea tranziției și, de asemenea, întrucât aceasta va contribui la crearea unei piețe second-hand pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

3.5. **Sprijin pentru dezvoltarea economiei circulare în ecosistemul autovehiculelor:** reciclarea, reutilizarea și refabricarea autoturismelor și a pieselor. Ar trebui aplicate, de asemenea, principiile economiei circulare pentru a crește cantitatea de materii prime secundare disponibile pentru industrie și pentru a reduce dependența de importuri. Cu toate acestea, studii recente sugerează că materialele reciclate vor ajunge la o scară adecvată pe piață doar într-un deceniu, când se va atinge durata de viață a VE. Prin urmare, este necesar să fim realiști și să înțelegem că extracția primară este esențială, cel puțin în anii 2020. Astfel, diversificarea lanțurilor de aprovizionare, precum și o strategie minieră verde și etică trebuie să garanteze securitatea aprovizionării. În plus, viitoarea revizuire a Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(7)</sup> privind vehiculele scoase din uz trebuie să țină seama de electrificarea vehiculelor și de necesitatea de a dezvolta piețe pentru materialele secundare.

<sup>(6)</sup> Autoturismele cu masa sub 1 000 kg/peste 1 500 kg au trecut de la 36 %, respectiv 7 % din totalul autoturismelor vândute în Franța în 1998 la 15 %, respectiv, 16 % în 2019 (Eurostat).

<sup>(7)</sup> Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34).

**Economie: menținerea și dezvoltarea întregului lanț de aprovizionare din sectorul autovehiculelor în interiorul UE**

3.6. Promovarea colaborării industriale. Bugetele uriașe pentru C&D (în prezent, 60 de miliarde EUR pe an) care sunt investite în prezent în dezvoltarea mobilității decarbonizate, conectate, automatizate și partajate necesită colaborare industrială și parteneriate public-privat. În acest sens, dezvoltarea parteneriatelor pentru inovare în cadrul clusterului 5 (climă, energie, mobilitate) al programului Orizont Europa (hidrogen curat, baterii, mobilitate conectată și automatizată, transport rutier cu emisii zero, stimularea tranziției urbane) merită un sprijin deplin. În plus, alianțele industriale sub auspiciile Comisiei Europene (precum cele pentru baterii, hidrogen, materii prime și cea anunțată pentru lanțul valoric al combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon) oferă o platformă amplă și deschisă pentru stabilirea unor foi de parcurs strategice și coordonarea C&D, pentru investiții și pentru introducerea pe piață a noilor inovații. În cele din urmă, punerea în comun a resurselor publice și private în cadrul proiectelor importante de interes european comun va consolida în mod clar lanțul european de aprovizionare al autovehiculelor, va reduce dependențele strategice și va stimula dubla tranziție, verde și digitală. Trebuie avute în vedere noi proiecte importante de interes european comun: autoturisme conectate și automatizate, economia circulară, integrarea sistemelor energetice, furnizarea de materii prime, economia datelor, semiconductorii.

3.7. **Provocările legate de dezvoltarea unui lanț valoric sustenabil și circular al bateriilor<sup>(8)</sup> în interiorul UE** Localizarea producției de baterii și de pile de combustie trebuie să constituie un obiectiv esențial al UE. Alianțele UE în materie de baterii și hidrogen merită sprijinite și trebuie să le fie puse la dispoziție suficiente resurse. Aceste alianțe industriale trebuie să genereze investiții masive în unitățile de producție și să ofere mii de locuri de muncă în Europa. Va trebui să se acorde atenție prevenirii fracturilor între regiunile Europei, astfel cum sunt cele vizibile în prezent.

3.8. Megatendința autoturismelor conectate și automatizate ar putea duce la o schimbare în ceea ce privește valoarea adăugată de la vânzarea și întreținerea vehiculelor către noi modele de afaceri disruptive, pe baza serviciilor fondate pe date și a mobilității ca serviciu. Ecosistemul autovehiculelor trebuie să fie pregătit pentru a pătrunde și a-și asigura prezența în aceste noi modele de afaceri. Aceasta va necesita standarde tehnologice și de reglementare pentru a furniza noi servicii inovatoare de mobilitate, precum plata pentru fiecare utilizare, publicitatea specifică locului unde se află consumatorul, actualizarea software-ului/întreținerea vehiculelor la distanță. Construirea unui spațiu european al datelor privind mobilitatea va fi, de asemenea, esențială pentru asigurarea poziției de lider a Europei în domeniul serviciilor de mobilitate digitală. De asemenea, va fi necesar să se implementeze infrastructura de comunicații digitale necesară și să se elaboreze foi de parcurs pentru niveluri tot mai mari de automatizare (inclusiv un cadru pentru testarea la scară largă, accesul la date și o nouă abordare a omologării de tip a vehiculelor). În plus, trebuie evaluat impactul pe termen lung al vehiculelor din ce în ce mai automatizate, în special asupra locurilor de muncă și a aspectelor etice, întrucât acest lucru va fi important pentru a asigura acceptarea socială. În cele din urmă, întrucât transportul de mărfuri se poate intensifica în viitor (comerțul electronic), trebuie dezvoltate soluții de mobilitate inteligente pentru transport, bazate pe organizarea multimodală a transportului, pe eficiența din punctul de vedere al costurilor (combinații de vehicule de mare capacitate) și pe moduri de transport sustenabile, utilizând soluții de automatizare și de conectivitate în lanțul logistic.

3.9. **Tehnologiile inteligente și soluțiile digitale bazate pe „paradigma Industria 4.0”** trebuie să sprijine integrarea sistemelor de producție și să contribuie la flexibilizarea acestora. Sistemele de producție îmbunătățite (nu numai integrarea proceselor de producție la nivel de întreprindere) de-a lungul întregului lanț de aprovizionare vor crește reziliența lanțurilor de aprovizionare ale sectorului autovehiculelor și vor consolida competitivitatea. Digitalizarea trebuie sprijinită prin crearea unui spațiu al datelor industriale pentru acest sector. Totuși, aceste tehnologii presupun și o automatizare crescută, cu un impact negativ asupra locurilor de muncă, iar acest aspect trebuie abordat.

3.10. **Sprijinirea asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial.** Europa trebuie să aibă ambiția de a-și menține poziția puternică în ceea ce privește exportul în cadrul industriei autovehiculelor. Prin urmare, trebuie adoptate măsuri vizând:

- depunerea de eforturi pentru reciprocitate în relațiile comerciale (accesul pe piață, achizițiile publice, investițiile, respectarea DPI, subvențiile);
- încheierea de acorduri bilaterale de liber schimb (inclusiv un capitol privind autovehiculele/transportul rutier);
- combaterea practicilor comerciale neloiale (subvenții, acorduri bilaterale de liber schimb, diferențe în ceea ce privește prețul carbonului, dumping social și de mediu);
- promovarea cooperării internaționale în domeniul autovehiculelor ecologice și al tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

<sup>(8)</sup> În acest sens, rolul Regulamentului european privind bateriile este descris în detaliu în avizul JO C 220, 9.6.2021, p. 128.

3.11. Sprijinul pentru armonizarea tehnică globală în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) trebuie consolidat. **Blocajele în aprovizionarea cu semiconductori pentru sectorul autovehiculelor** trebuie rezolvate prin acțiuni curajoase. Cererea de semiconductori va continua să crească pe măsură ce autoturismele devin dispozitive electronice. În acest sens, CESE sprijină pe deplin propunerea din cea mai recentă comunicare privind politica industrială de a elabora un set de instrumente pentru reducerea și prevenirea dependențelor strategice ale Europei. De asemenea, obiectivul stabilit în cadrul busolei digitale europene de dublare a cotei de piață a Europei în sectorul semiconductoarelor la nivel mondial de la 10 la 20 % necesită un sprijin deplin. Crearea unui al doilea PIIEC privind semiconductorii va contribui cu siguranță la realizarea acestui obiectiv. Statele membre ale UE ar trebui, de asemenea, să-și respecte promisiunea de a cheltui 20 % din Mecanismul de redresare și reziliență în urma pandemiei de COVID pentru tranziția digitală. Alte acțiuni ar putea include atragerea de investiții străine directe și stabilirea unei cooperări strategice între întreprinderile din industria autovehiculelor și producătorii de semiconductori. În cele din urmă, Observatorul pentru tehnologii critice trebuie să monitorizeze îndeaproape numeroasele alte dependențe strategice din industria autovehiculelor: materii prime, hidrogen, baterii, energie din surse regenerabile, tehnologii cloud etc.

3.12. **Trebuie abordat impactul noului peisaj automobilistic asupra pieței serviciilor post-vânzare.** Piața din aval a autovehiculelor, care numără patru milioane de angajați, se va confrunta cu o schimbare structurală profundă, care provine din vânzările reduse, electrificare, cererea redusă de combustibili, vânzările online și întreținerea redusă. Sectorul va trebui să se reinventeze ca furnizor de servicii de mobilitate: actualizarea software-ului autoturismelor, întreținerea preventivă, transportul la comandă, co-voiajarea și dezvoltarea de modele de afaceri în domeniul micromobilității. Trebuie depășite conflictele de interese în ceea ce privește accesul la datele din sistemul de bord al unui autovehicul și trebuie creată o platformă interoperabilă și standardizată pentru a permite pieței serviciilor post-vânzare să dezvolte servicii bazate pe date (precum diagnosticarea la distanță, actualizarea software-ului, întreținerea preventivă).

#### **Societate: gestionarea schimbărilor și asigurarea unei tranziții echitabile din punct de vedere social**

3.13. Transformarea industriei autovehiculelor va avea un impact dramatic asupra numărului de locuri de muncă necesare pentru producția autoturismelor și a componentelor acestora, precum și asupra profilurilor profesionale necesare pentru noua paradigmă. Prin urmare, politicile privind piața forței de muncă ar trebui să se concentreze asupra menținerii/creșterii capacității de inserție profesională a forței de muncă prin intermediul învățării pe tot parcursul vieții și asupra creării de parcursuri flexibile care fac legătura între lumea educației și lumea muncii (de exemplu, sisteme de formare în alternanță, piețe funcționale ale uceniciei și certificarea învățării nonformale). Mobilitatea internă a lucrătorilor în întreprinderi ar trebui promovată prin recalificare și perfecționare profesională, pentru a-i dota cu competențele viitorului (reducerea muncii manuale și creșterea puternică a competențelor digitale, cu un accent special pe software și ingineria electronică). Inițiativele sectoriale europene, cum ar fi DRIVES și ALBATTs și noua Alianță pentru competențe în domeniul autovehiculelor sunt instrumente esențiale pentru abordarea provocării legate de competențe.

3.14. Pentru angajații care trebuie să părăsească sectorul, ar trebui organizată **o tranziție fără probleme către un alt loc de muncă**. Acestora trebuie să li se ofere acces la noile locuri de muncă care vor fi create, cu siguranță, în industriile emergente, precum IT, rețelele 5G, electronica energetică, infrastructura de încărcare, producția de energie din surse regenerabile, rețelele inteligente, drumurile inteligente, serviciile de mobilitate, bateriile, combustibilii alternativi, stocarea energiei, producția și distribuția de energie electrică. Acest lucru va fi foarte dificil, întrucât aceste locuri de muncă vor fi probabil create în altă parte, în alt moment și cu alt set de competențe decât locurile de muncă care vor dispărea. Securitatea veniturilor trebuie garantată pe durata tranziției. Concedierile colective pot fi, de asemenea, evitate prin intermediul sistemelor de pensionare anticipată, de șomaj parțial și de reducere a timpului de lucru. Trebuie să se asigure un dialog social adecvat pentru a putea anticipa schimbările în timp util și pentru a evita perturbările și conflictele sociale.

3.15. Este necesară **o cartografiere clară a impactului tranziției digitale și a celei verzi ale sectorului**, pentru a identifica regiunile și părțile din lanțul de aprovizionare care sunt cele mai expuse riscului. Nu ar trebui să apară noi fracturi sociale între est și vest, nici între sudul și nordul Europei. De asemenea, trebuie monitorizată amprenta climatică a sectorului, aflată în continuă schimbare ca urmare a decarbonizării și a digitalizării. Progresele potențiale în ceea ce privește utilizarea biomasei durabile ar trebui analizate îndeaproape, întrucât există și oportunități pentru crearea de noi locuri de muncă în acest domeniu, ținând seama, în același timp, de necesitatea de a rămâne în limitele ecologice.

3.16. Toate părțile interesate (întreprinderi, sindicate, organizații de clustere, autorități, agenții de ocupare a forței de muncă, organisme de dezvoltare regională) din regiunile în care sunt produse autovehiculele ar trebui să colaboreze intens la elaborarea unor **planuri cuprinzătoare de reddezvoltare regională**.

3.17. **Trebuie evitate activele depreciate din lanțurile de aprovizionare ale autovehiculelor**, prin acordarea, în timp util, a unui sprijin adecvat numeroaselor IMM-uri care nu dispun de resursele (umane și financiare) necesare pentru a-și remodela activitățile și pentru a trece la modele de afaceri mai promițătoare.

3.18. **Mobilitatea individuală trebuie să rămână accesibilă și abordabilă pentru toți**, în special pentru navetiștii fără acces la un transport public de calitate sau la alte soluții de mobilitate. Acest lucru poate fi realizat prin acordarea unei compensații pentru prețul mai ridicat al grupurilor motopropulsoare alternative și al combustibililor cu emisii scăzute și cu zero emisii de dioxid de carbon care pot fi utilizați într-un autoturism convențional. Polarizarea societală între cei care-și permit achiziționarea unui autoturism ecologic și cei care nu-și permit acest lucru trebuie evitată cu orice preț.

3.19. **Concluzie.** Industria europeană a autovehiculelor a fost întotdeauna un lider mondial și un motor al creșterii economice și al locurilor de muncă. În tranziția către paradigma unui sistem de transport rutier digitalizat și decarbonizat, ar trebui să se mențină această poziție și să se dezvolte căi de transformare care să permită gestionarea tendințelor disruptive cu care se confruntă în prezent industria. În acest scop, această industrie ar trebui să se bazeze pe atuurile sale în materie de tehnologie, pe forța sa de muncă calificată, pe ingineria de talie mondială, pe consumatorii exigenți, pe lanțurile de aprovizionare sofisticate, pe o cultură solidă a IMM-urilor și pe relații de muncă constructive. Ecosistemul european al autovehiculelor trebuie să devină pionier în dezvoltarea și implementarea de soluții de mobilitate sustenabilă. Prin urmare, ecosistemul autovehiculelor trebuie să elaboreze în mod activ strategii pentru a modela perturbările și megatendențele actuale din peisajul automobilistic european. **Întrucât provocările cu care se confruntă lanțul de aprovizionare al sectorului autovehiculelor sunt semnificative, CESE consideră că este imperativ să se creeze un mecanism pentru o tranziție justă pentru acest sector, cu scopul de a institui măsurile de sprijin necesare pentru a evita perturbări la nivel social și a asigura o tranziție responsabilă din punct de vedere social.**

Bruxelles, 20 octombrie 2021.

Președintele  
Comitetul Economic și Social European  
Christa SCHWENG