Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO_2 от леките превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Докладчик: **Dirk BERGRATH**

Консултация	Европейски парламент, 5.2.2018 г. Съвет, 9.2.2018 г.
Правно основание	член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Компетентна секция	„Единен пазар, производство и потребление“
Приемане от секцията	24.1.2018 г.
Приемане на пленарна сесия	14.2.2018 г.
Пленарна сесия №	532
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	124/1/3

1. **Заключения и препоръки**

1.1. ЕИСК приветства по принцип предложенията на Комисията като балансиран компромис между целите за неутрална по отношение на климата мобилност, капацитета за иновации на европейската автомобилна промишленост и запазването на висококачествената заетост.

1.2. ЕИСК счита по-специално, че предвидената за 2025 г. междинна цел за намаляване на емисиите с 15 % спрямо 2021 г. е твърде амбициозна, тъй като необходимите промени при двигателите с вътрешно горене са на границата на техническите възможности. ЕИСК очаква, че Комисията ще извършва постоянен мониторинг на одобренията на типа на нови превозни средства, за да се избегне занапред монтажът на неправомерни автомобилни части. Изключително трудно ще бъде постигането на целите за намаляване на емисиите до 2025 г. за леки търговски превозни средства с техните по-дълги производствени и развойни цикли. Въпреки това ЕИСК разглежда като възможност пазарното развитие на превозни средства с нулеви и ниски емисии или хибриди.

1.3. ЕИСК приветства подобряването на надзора на пазара чрез измерването и контрола на реалния разход на гориво въз основа на задължението на производителите да вграждат стандартизирани устройства в новите превозни средства.

1.4. Структурната промяна в посока към алтернативни задвижващи механизми — заедно с цифровизацията, автономното управление на превозни средства и други фактори — доведе до радикални промени във веригите за създаване на стойност при автомобилите. ЕИСК приветства позицията на Комисията за установяване на веригата за създаване на стойност при електромобилите в Европа („EU Battery Alliance“ — Алианс на ЕС в областта на батериите), но призовава за предприемането на по-енергични действия.

1.5. От скоростта на протичане на тази структурна промяна зависи дали ще бъдат застрашени работни места и заетостта. ЕИСК призовава Комисията да направлява тази структурна промяна посредством инструментите на промишлената политика, тъй като липсва пълна оценка на социалните и икономическите последици. ЕИСК отхвърля масовите уволнения.

1.6. ЕИСК счита, че в рамките на междинната оценка, предвидена за 2024 г., следва да се направи оценка на това до каква степен са постигнати целите на политиките в областта на климата, иновациите и заетостта. Това зависи до голяма степен от развитието до 2024 г. на пазара за алтернативни задвижващи механизми, от степента, в която ще бъдат изградени зарядните точки и ще бъдат преоборудвани и подготвени за работа електрическите мрежи с оглед на очакваното допълнително потребление на енергия.

1.7. ЕИСК призовава в междинната оценка да бъде включено представяне на актуалното състояние по отношение на квалификацията, преквалификацията и обучението на заетите лица, както и актуализиран анализ на това в кои области са необходими (допълнителни) действия, за да бъдат доразвити компетенциите и квалификациите на заетите лица в автомобилната промишленост с оглед на структурната промяна.

1.8. ЕИСК счита, че евентуалните финансови санкции, предвидени както в съществуващия, така и в преработения регламент, следва да бъдат използвани за подпомагане на сектора и на заетите в него лица при прехода към нисковъглеродни продукти. Би трябвало да се предоставят допълнителни финансови средства, за да се гарантира достъпът на заетите до пазара на труда.

2. **Въведение**

2.1. През октомври 2014 г. държавните и правителствените ръководители от ЕС ([1]) определиха задължителна цел за намаляване на емисиите, генерирани от икономиката на целия ЕС, с най-малко 40 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. Тази цел се основава на прогнозите в световен план, които съответстват на средносрочния график на Парижкото споразумение относно изменението на климата (COP 21) ([2]). Понастоящем много държави прилагат мерки за постигане на транспорт с ниски емисии, наред с другото под формата на стандарти за превозните средства, често заедно с мерки за подобряване на качеството на въздуха.

2.2. В публикуваната през юни 2016 г. европейска стратегия за мобилност с ниски емисии ([3]) е предвидена целта емисиите на парникови газове от транспорта да бъдат намалени до 2050 г. поне с 60 % спрямо тези през 1990 г. и да е налице устойчива тенденция за понижаване до нула. В стратегията беше ясно подчертано, че използването на превозни средства с ниски или нулеви емисии би трябвало да се увеличи, за да бъде постигнат значителен пазарен дял до 2030 г. и ЕС да поеме последователно по пътя на дългосрочно развитие на мобилност с нулеви емисии.

2.3. Като начало стратегията беше част от представения през май 2017 г. законодателен пакет ([4]) и беше приложена заедно с публикуваното също през май 2017 г. съобщение „Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“ ([5]).

2.3.1. Съобщението цели да се подобри сигурността на транспорта, да се насърчи по-справедливо пътно таксуване, да се намалят емисиите на CO_2, замърсяването на въздуха, транспортните задръствания и административната тежест за предприятията, да се води борба с незаконната заетост, както и да се гарантират подходящи условия и периоди на почивка за работниците.

2.3.2. В него се уточнява, че ЕС иска да разработва, предлага и произвежда най-добрите свързани и автоматизирани решения за мобилност, оборудване и превозни средства с ниски емисии, както и да разполага с най-модерната инфраструктура за тяхната подкрепа. Освен това се подчертава, че при осъществяването на непрестанни промени в автомобилната промишленост ЕС трябва да поеме водеща роля в световен мащаб и да надгражда върху вече постигнатия значителен напредък.

2.4. Предложението за регламент е част от един по-обширен пакет за мобилност ([6]), в който са включени също така и мерки в сферата на търсенето с цел подпомагане на съдържащите се в настоящото предложение мерки в сферата на предлагането. С Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства следва да се подпомогне пазарът за чисти, енергийноефективни пътни превозни средства. С предложеното изменение ([7]) се гарантира, че директивата обхваща всички съответни практики на възлагане на поръчки и изпраща ясни, дългосрочни пазарни сигнали, като освен това се опростява прилагането на нейните разпоредби и се гарантира ефективното ѝ използване. Освен това следва да се увеличи приносът на транспортния сектор за намаляването на емисиите на CO_2 и на замърсителите на въздуха, както и да се насърчават конкурентоспособността и растежът на сектора.

([1]) Заключения на Европейския съвет от 24 октомври 2014 г.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) ОВ C 81 от 2.3.2018 г., S. 95;. ОВ C 81 от 2.3.2018 г., S. 181; ОВ C 81 от 2.3.2018 г., S. 188; ОВ C 81 от 2.3.2018 г., S. 195.
([5]) COM(2017) 283 final.
([6]) COM(2017) 675 final, COM(2017) 647 final, COM(2017) 648 final, COM(2017) 652 final, COM(2017) 653 final.
([7]) COM(2017) 653 final.

3. **Предложението за регламент** ([8])

3.1. С предложението за регламент Комисията желае да постигне целите, формулирани в Парижкото споразумение във връзка с климата, да намали разходите за гориво за потребителите, да укрепи конкурентоспособността на автомобилната промишленост и да създаде допълнителна заетост. Процесът на декарбонизация най-вече посредством алтернативни завиждащи механизми се определя като необратим.

3.2. Комисията очаква с предложението да се постигне намаляване на емисиите на CO_2 с около 170 млн. тона през периода от 2020 до 2030 г. и подобряване по този начин на качеството на въздуха. Брутният вътрешен продукт следва да нарасне до 6,8 млрд. евро до 2030 г. и да бъдат създадени допълнително 70 000 работни места.

3.3. По отношение на потребителите Комисията очаква икономии на разходи при покупката на нов автомобил средно в размер на 600 евро през 2025 г. или 1 500 евро през 2030 г. (като се отчита целият жизнен цикъл на превозното средство). Икономиите от разходите за гориво в целия Съюз следва да възлизат годишно на 18 млрд. евро, общо 380 млн. тона нефт през периода от 2020 до 2040 г.

3.4. Основните елементи на предложението на Комисията за намаляване на емисиите на CO_2 от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства са:

3.4.1. допълнително намаляване на целевите стойности на CO_2 с 30 % до 2030 г. въз основа на целевите стойности за 2021 г. от 95 g/km за леки пътнически автомобили и 147 g/km за леки търговски превозни средства до 2021 г. (изпитвателен цикъл NEFZ — нов европейски цикъл на движение). Като междинна цел целевите стойности на CO_2 следва да бъдат намалени с 15 %, за да може възможно най-скоро да се постигне общата цел (т.е. също и инвестиционна сигурност за промишлеността).

3.4.2. От 2021 г. нататък стойностите на емисиите се основават на изпитвателния цикъл WLTP (хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства), който се прилага от 1.9.2017 г. Със смяната на изпитвателния цикъл целите за 2025 г. и 2030 г. се изразяват в проценти.

3.4.3. По принцип проектът е технологично неутрален. Прави се разграничение между превозните средства, които не отделят емисии (*превозни средства с нулеви емисии — ZEV*), и превозните средства, които изпускат емисии от по-малко от 50 g CO_2/km (*превозни средства с ниски емисии — LEV*) — преди всичко превозни средства, които наред със задвижващ механизъм с двигател с вътрешно горене разполагат също и с електрически задвижващ механизъм (*plug-in хибрид — хибридно електрическо превозно средство с възможност за зареждане в електрическата мрежа — PHEV*). И за двата вида превозни средства е предвиден „целеви показател“ от 15 % до 2025 г. и съответно 30 % до 2030 г. Производителите, които преизпълняват този „целеви показател“, получават бонус от максимум 5 g/km към специфичната за всеки производител целева стойност. При определянето на този дял се вземат под внимание емисиите на съответните превозни средства, като превозните средства с нулеви емисии са с по-висока стойност в сравнение с превозните средства с ниски емисии. Не се предвижда наказателен режим („малус“).

3.5. Освен това се вземат под внимание и така наречените екоиновации, които не са отразени в официалните изпитвания, с до 7 g CO_2/km. Преглед на този специален режим е предвиден за 2025 г. От 2025 г. нататък по-енергийноефективните климатични системи за първи път следва да започнат да се считат за екоиновации.

3.6. При надвишаване на специфичните за всеки производител (междинни) целеви стойности е предвидена глоба от 95 евро на g CO_2/km и превозно средство. Мониторингът върху емисиите на CO_2 от новорегистрирани превозни средства се осъществява от Европейската агенция за околна среда. Производителите, които имат до 1 000 нови регистрации на година, са освободени от прилагането на регламента.

3.7. В допълнение към проекта на регламент са направени многобройни препратки към допълващи дейности, инициативи и програмни приоритети. Във връзка с това е необходимо да се открои информационният документ „Чиста мобилност при управлението на превозни средства: Европа, която защитава промишлеността и работниците си“. В него Комисията посочва, че от 2007 г. до 2015 г. в научни изследвания в областта на батериите са инвестирани 375 млн. евро — още 200 млн. евро следва да се използват от програма „Хоризонт 2020“ през периода 2018—2020 г. Във връзка с това следва по-специално да се насърчава следващото поколение батерии и в началото на 2018 г. да бъде представена пътна карта за „Алианс на ЕС в областта на батериите“. Целта е цялата верига за добавена стойност във връзка с производството на батерии да бъде установена в Европа ([9]).

([8]) Настоящият документ се основава на документите: COM(2017) 676 final и *Предложение за цели за периода след 2020 г. за леките автомобили и микробусите* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Европейска комисия: *Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers (Чиста мобилност при управлението на превозни средства: Европа, която защитава промишлеността и работниците си).*

4. **Общи бележки**

4.1. ЕИСК приветства по принцип предложенията на Комисията като балансиран компромис между различни цели. Предложението представлява важна крачка към неутрална по отношение на климата мобилност, като същевременно се насърчава капацитетът за иновации на европейската автомобилна промишленост, запазва се висококачествената заетост и се предоставя възможност за постепенен социален преход към нови производствени структури. Целта за намаляване на емисиите на CO_2 с 30 процента съответства на целта по отношение на сектора извън СТЕ, определена в плана в областта на климата на ЕС за 2030 г.

4.2. Със своето предложение ЕС отваря нова глава по отношение на мобилността, която изглежда се приема все повече и от населението. Тази промяна в нагласите на гражданите се осъществява и на фона на кризата, свързана с дизела. Това включва също така променените нагласи спрямо мобилността, укрепването на обществения транспорт и на последно място, целта за разработване и прилагане на цялостни и интегрирани транспортни концепции.

4.3. ЕИСК счита, че предвидената междинна цел от 15 % за 2025 г. за намаляване на емисиите спрямо 2021 г. е твърде амбициозна. Това налага промени при двигателите с вътрешно горене, които са на границите на техническите възможности. Това се отнася по-специално за леките търговски превозни средства с по-продължителните им цикли на производство и разработване. Във връзка с това през 2024 г. би трябвало да се извърши преглед, въз основа на който да се реши дали целите за 2030 г. следва да се запазят или могат да бъдат дефинирани наново. При настоящия етап на развитие на пазарното усвояване на ZEV, LEV и PHEV междинната цел представлява предизвикателство, но изглежда постижима.

4.4. ЕИСК приветства допълващата разпоредба за засилване на надзора на пазара чрез измерването и контрола на реалния разход на гориво въз основа на задължението на производителите да вграждат стандартизирани устройства в новите превозни средства. Събраните данни се предоставят на разположение — с цел да бъдат оценени — не само на производителите, но и на независими трети страни. Това би могло да служи като функционален еквивалент на измерването на емисиите при действителни условия на управление, което не е приложимо по причини, свързани с несъпоставимостта на резултатите от изпитванията.

4.5. ЕИСК отбелязва, че подходът на измерване на емисиите на газове от ауспуха, избран в предложението за регламент, въпреки всичките му предимства не осигурява достатъчно обективни данни. Така при производството на превозни средства, батерии и електричество се отделят емисии на CO_2, които са повлияни също така от пробега и характеристиките при движение. ЕИСК посочва освен това, че чрез други видове транспорт — като например прогнозираното увеличение на въздушния транспорт– биха могли да бъдат подкопани усилията, свързани с конструкцията на превозните средства.

4.6. ЕИСК препраща към работата си във връзка със структурната промяна в автомобилната промишленост в посока към алтернативни (зелени) задвижващи механизми, цифровизация и свързване, както и автономно управление на превозните средства, свързани с потенциални рискове за заетостта, въз основа на които могат да бъдат установени тенденции за нови квалификации. В рамките на тази дейност ЕИСК препоръчва например на Комисията да изготви правна и регулаторна рамка, която да дава възможност за бързо използване на схеми за подпомагане в процеса на преструктуриране ([10]). Тук на първо място трябва да се вземат предвид структурните фондове на ЕС, като Фонда за приспособяване към глобализацията и Европейския социален фонд (ЕСФ). Възможни са и проекти по примера на Airbus.

4.7. В европейската автомобилна промишленост са заети около 2,3 милиона души в прякото производство на превозни средства, като тя има дял от осем процента от цялата верига на създаване на стойност. Непряко секторът, който е високоиновативен и предоставя 20 % от финансирането за научни изследвания в областта на промишлеността в Европа, осигурява заетост на 10 милиона души.

4.8. ЕС е сред най-големите производители на моторни превозни средства в света и е най-големият частен инвеститор в научноизследователска и развойна дейност (НИРД). Секторът е световен лидер, наред с другото, и по отношение на продуктовите иновации, производствените технологии, висококачествения (премиум) дизайн и алтернативните задвижващи системи. В резултат на това през 2016 г. всеки четвърти лек пътнически автомобил в света се произвежда в европейски монтажни заводи, а автомобилната промишленост осигурява 4 процента от европейския БВП ([11]).

([10]) Информационен доклад CCMI/148 (параграф 1.5).
([11]) Информационен доклад CCMI/148 (параграф 2.1).

4.9. ЕИСК приветства предложението на Комисията при трансформацията на автомобилния сектор да се вземат предвид социалните аспекти. Структурната промяна в посока към алтернативни задвижващи механизми — заедно с цифровизацията, автономното управление на превозни средства и други фактори — доведе до радикални промени във веригите за създаване на стойност при автомобилите. От една страна възниква въпросът кои компоненти се произвеждат от самите производители и кои се закупуват. До този момент по отношение на електронните компоненти стойността се създава предимно от доставчиците, като при батерийните клетки все още доминират азиатските производители. Поради това ЕИСК приветства позицията на Комисията веригата за добавена стойност при електромобилите да бъде установена в Европа (вж. параграф 3.7, „Алианс на ЕС в областта на батериите“). Понастоящем все още стои открит въпросът как следва да изглежда в технологично отношение следващото поколение батерийни клетки и как ще се развива във времето съотношението качество/цена. В това отношение ЕИСК препоръчва на Комисията да осъществява непрекъснато наблюдение на развитието.

4.9.1. Желаната промяна от класическо силово предаване с двигател с вътрешно горене към алтернативно силово предаване е свързана с дълбоко преструктуриране. Традиционните производства трябва да бъдат заместени от силно променени или нови производства. При изцяло електрическите превозни средства това се отнася за двигателя с вътрешно горене, комплексната трансмисия, изпускателните системи и други. Към това се прибавят електрическият двигател и батерията, включително производството на батерийни клетки. Дяловете на съответните компоненти обаче имат доста различен дял от създаването на стойност при производството на превозни средства и по този начин оказват въздействие върху заетостта и изискванията за квалификация.

4.9.2. В едно проучване FEV ([12]) стига до извода, че производствените разходи за автомобилите, задвижвани чрез електрически батерии — проектирани като среден клас превозни средства — са около 16 500 евро. Основните компоненти са електрическите двигатели (800 евро), силовата електроника (1 400 евро) и батерията (6 600 евро). Само при батерията, която представлява 40 процента от разходите, 70 процента се падат на производството на клетките. Електрическите превозни средства са значително по-малко сложни и при тяхното производство са необходими до голяма степен променени квалификации на заетите лица: електротехника/електроника, електрохимия, техника за нанасяне на покрития, топлинно регулиране, техника за управление и контролна техника в инженерната област, боравене с високоволтови технологии и електрически активни принципи, както и поведение на материала и други при монтажа и ремонта.

4.9.3. Въпреки че Комисията очаква положителни въздействия върху заетостта, съществуват опасности. В неотдавнашно проучване ([13]) на института Fraunhofer IAO беше проучено количественото отражение върху заетостта на сценарий, при който до 2030 г. делът на EV ще стигне 25 %, а на PHEV — 15 %, което съответства приблизително на предложението на Комисията. Първите резултати показват, че в контекста на технологичните промени до 2030 г. в най-добрия случай около 10 –12 % от работните места в сферата на силовото предаване ще бъдат изгубени. Само в Германия това са от 25 000 до 30 000 работни места. При това колкото по-нисък е действителният дял на PHEV, толкова по-силно ще бъде това отрицателно въздействие (при дял на PHEV в размер на 5 % загубата ще бъде 15-18 %). Същото би се отнасяло и при ускореното извеждане от експлоатация на дизеловата технология, която поради по-високата сложност именно при производството на частите има по-висок дял на заетостта с около 30-40 % отколкото при производството на части за бензинови двигатели. Освен това успоредно възникват рискове за заетостта в резултат на цифровизацията и засиленото разполагане на производството в големите световни региони.

4.9.4. Като цяло може да се очаква, че тези отрицателните въздействия ще имат асиметрично проявление във времето и пространството. Крайните производители и големите доставчици са в по-добро положение да отговорят на това посредством иновации и нови бизнес модели отколкото малките, високоспециализирани доставчици на резервни части. Освен това в контекста на новите технологии и услуги работните места ще се установят по-скоро в градските агломерации и по-малко в периферните региони. Това трябва да бъде отразено във формулирането на съответните рамкови програми.

4.9.5. От скоростта на протичане на тази структурна промяна зависи дали ще бъдат застрашени работни места и заетостта. Поради това ЕИСК приветства предложението на Комисията, което отсега дава инвестиционна сигурност на промишлеността и ѝ позволява да започне незабавно осъществяването и подготовката на тази структурна промяна. ЕИСК призовава Комисията да направлява тази структурна промяна посредством инструментите на промишлената политика, за да бъдат избегнати негативни последици за заетите лица. Тук от решаващо значение е тристранният и двустранният диалог.

([12]) Франкфуртер Алгемайне Цайтунг/ФАЦ от 16.12.2016 г. (FEV = Дружество за проучвания в областта на енергийните технологии и двигателите с вътрешно горене).

([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 — Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung (Въздействия на производството на електрически превозни средства върху заетостта), Щутгарт (неокончателни резултати).

4.9.6. ЕИСК отбелязва, че са направени първите стъпки чрез оповестяването от страна на отделни производители на допълнителни модели електрически превозни средства до 2025 г. и техните планирани дялове в новоразрешени транспортни паркове — макар и все още в скромна степен.

4.10. С цел подпомагане на постоянната и балансирана в регионално отношение декарбонизация в транспортния сектор Комисията планира да предостави на разположение 800 млн. евро в рамките на Механизъма за свързване на Европа за въвеждането на оперативно съвместими станции за зареждане. Това следва да стимулира значителни допълнителни публични и частни инвестиции (понастоящем в ЕС са в експлоатация 200 000 зарядни точки, като са необходими 800 000). Предоставят се допълнително 200 млн. евро за създаването на публично-частно партньорство за разработването на батерии от следващо поколение. Накрая, Комисията желае да насърчи въвеждането на алтернативно силово предаване, като постави за цел на публичните органи при възлагането на поръчки да вземат под внимание в по-голяма степен в сравнение с досега превозните средства с нулеви емисии или превозните средства с ниски емисии.

4.11. ЕИСК счита, че евентуалните финансови санкции, предвидени както в съществуващия, така и в преработения регламент, следва да бъдат използвани за подпомагане на сектора и на заетите в него лица при прехода към нисковъглеродни продукти. Понастоящем само малка част от автомобилните производители са на път да постигнат целите за намаляване на емисиите за 2021 г.

4.12. Докато намалената зависимост от вноса на нефт трябва да бъде приветствана, биха могли да възникнат нови зависимости, като например достъпът до суровини (литий, кобалт и никел от отдалечени райони). ЕИСК очаква също така, че ще бъде осигурено достатъчно по обем електроснабдяване от възобновяеми енергийни източници.

4.13. *Междинна оценка на регламента*

4.13.1. През 2024 г. Комисията ще извърши междинна оценка на регламента, за да прецени дали избраният път дава резултати.

4.13.2. Тъй като структурната промяна от двигатели с вътрешно горене към алтернативни задвижващи механизми понастоящем не може да бъде преценена в количествено отношение, би трябвало преди всичко да се изчака да се види как ще се развие пазарът за алтернативни задвижващи механизми до 2024 г., в каква степен ще бъдат изградени зарядните точки (като ограничаващо условие) и доколко енергийните мрежи ще бъдат преоборудвани и подготвени за работа с оглед на очакваното допълнително потребление на енергия.

4.13.3. От тази междинна оценка ЕИСК очаква информация за това какво е направено по отношение на квалификацията, преквалификацията и обучението на заетите лица. В кои области са необходими по същество (допълнителни) действия за по-нататъшно развитие на компетенциите и квалификациите на заетите лица в автомобилната промишленост с оглед на структурната реформа? Докъде стигат предвижданите мерки (вж. Европейски съвет по автомобилните умения), за да бъде гарантирано прилагането на промените по отношение на квалификациите? Във връзка с това ЕИСК смята, че преди всичко синдикатите от сектора са отговорни за насърчаването на тристранен диалог в промишления сектор. Освен това трябва да бъдат предоставени на разположение необходимите средства, които позволяват на заетите и занапред да останат на пазара на труда.

Брюксел, 14 февруари 2018 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Georges DASSIS