Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Ordfører: **Dirk BERGRATH**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 5.2.2018 Rådet, 9.2.2018
Retsgrundlag	Artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug
Vedtaget i sektionen	24.1.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	14.2.2018
Plenarforsamling nr.	532
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	124/1/3

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. EØSU bifalder principielt Kommissionens forslag som et afbalanceret kompromis mellem målsætningen om en klimaneutral mobilitet, innovationskapacitet i den europæiske bilindustri og bevarelsen af kvalitetsjob.

1.2. EØSU anser navnlig delmålet for 2025 om en emissionsreduktion på 15 % i forhold til 2021 for at være meget vanskeligt at opfylde, idet de nødvendige ændringer i forbrændingsmotorerne stiller store teknologiske udfordringer. EØSU forventer, at Kommissionen løbende overvåger typegodkendelser af nye køretøjer for at undgå, at der installeres uforenelige motorkomponenter. Det er især vanskeligt at nå reduktionsmålene for 2025 for lette erhvervskøretøjer, idet de har længere produktudviklingscyklusser. Ikke desto mindre betragter EØSU markedsudviklingen i retning af lav- og nulemissionskøretøjer og hybrider som en mulighed.

1.3. EØSU bifalder den forbedrede markedsovervågning som følge af fabrikanternes forpligtelse til at indbygge standardiseret udstyr i nye køretøjer til måling og overvågning af det reelle brændstofforbrug.

1.4. Strukturelle ændringer i retning af alternative fremdriftssystemer vil — sammen med digitalisering, autonom kørsel og andre faktorer — være forbundet med drastiske omstillinger i bilindustriens værdikæder. EØSU tilslutter sig Kommissionens holdning, men påpeger, at det kræver en mere energisk indsats at etablere elektromobilitetsværdikæden (»EU Battery Alliance«) i Europa.

1.5. Truslen mod arbejdspladserne og beskæftigelsen afhænger af, hvor hurtigt denne strukturomstilling finder sted. EØSU opfordrer Kommissionen til at støtte strukturomstillingen gennem industripolitiske tiltag, idet der ikke foreligger en fuldstændig social og økonomisk konsekvensanalyse. EØSU modsætter sig kollektive afskedigelser.

1.6. EØSU mener, at den påtænkte midtvejsevaluering i 2024 bør undersøge, i hvilket omfang de politiske målsætninger for klima, innovation og beskæftigelse er blevet indfriet. Meget afhænger af udviklingen på markedet for alternative fremdriftssystemer frem til 2024, i hvilket omfang ladestandere er blevet installeret, og i hvor høj grad strømnettet er blevet omdannet og opgraderet til den faktiske øgede efterspørgsel efter elektricitet.

1.7. EØSU opfordrer til at lade midtvejsevalueringen indeholde en statusrapport over arbejdstagernes kvalifikationer, omskoling og uddannelse samt en opdateret analyse af, inden for hvilke områder der er behov for (yderligere) handling for at videreudvikle bilindustriens arbejdstageres kompetencer og kvalifikationer, set i lyset af strukturomstillingen.

1.8. EØSU er af den opfattelse, at eventuelle bøder i henhold til både den eksisterende og den reviderede forordning bør benyttes til at støtte sektoren og dens arbejdstagere i overgangen til kulstoffattige produkter. Der bør stilles supplerende finansielle ressourcer til rådighed for de ansatte for at sikre deres adgang til arbejdsmarkedet.

2. **Indledning**

2.1. I oktober 2014 fastsatte EU's stats- og regeringschefer et bindende mål om at reducere emissioner produceret i hele EU's ([1]) økonomi med mindst 40 % inden 2030 i forhold til 1990-niveauet. Dette mål er baseret på globale fremskrivninger, som på mellemlang sigt er i overensstemmelse med tidsplanen for Parisaftalen om klimaændringer ([2]) (COP 21). Mange lande gennemfører i øjeblikket foranstaltninger med henblik på en kulstoffattig transport, bl.a. i form af køretøjsstandarder, ofte i forbindelse med foranstaltninger til forbedring af luftkvaliteten.

2.2. I den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet, som blev offentliggjort i juni ([3]) 2016, fastsættes målet for drivhusgasemissioner fra transport til at være mindst 60 % lavere i 2050 end i 1990 med en klar tendens til at bevæge sig mod nul. Strategien gør det klart, at brugen af lavemissionskøretøjer eller emissionsfri køretøjer bør øges, så de udgør en betydelig markedsandel i 2030 og bringer EU sikkert på vej mod den langsigtede målsætning om emissionsfri mobilitet.

2.3. Som et første skridt indgik strategien i en pakke foranstaltninger, der blev fremlagt i maj 2017 ([4]) og gennemført med meddelelsen »Et mobilt Europa — En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle« ([5]), som også blev offentliggjort i maj 2017.

2.3.1. Meddelelsen tager sigte på at forbedre trafiksikkerheden, fremme mere rimelige vejafgifter, nedbringe CO_2-emissioner, luftforurening og tæt trafik, mindske den administrative byrde for virksomheder, bekæmpe ulovlige ansættelsesvilkår samt sikre ordentlige forhold og hviletider for arbejdstagerne.

2.3.2. I meddelelsen præciseres det, at EU ønsker at udvikle, tilbyde og fremstille mobilitetsløsninger, udstyr og køretøjer, som er sammenkoblet og automatiseret på bedst mulig vis og forbundet med lave emissioner samt råde over den nyeste understøttende infrastruktur. Det understreges desuden, at EU skal påtage sig en førende rolle inden for den løbende omstilling af bilindustrien og bygge videre på de store fremskridt, der allerede er gjort.

2.4. Forslaget til forordning er en del af en omfattende mobilitetspakke ([6]), der også rummer foranstaltninger på efterspørgselssiden til støtte for forordningens foranstaltninger på udbudssiden. Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport skal fremme markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Den foreslåede ændring ([7]) skal sikre, at direktivet omfatter alle relevante indkøbspraksisser og udsender klare, langsigtede markedssignaler. Ændringen forenkler også anvendelsen af direktivets bestemmelser og sikrer deres effektive gennemførelse. Endelig tager ændringen sigte på at øge transportsektorens bidrag til at nedbringe CO_2-udslip og emissioner af luftforurenende stoffer samt fremme sektorens konkurrenceevne og vækst.

([1]) Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) EUT C 81 af 2.3.2018, s. 95;. EUT C 81 af 2.3.2018, s. 181; EUT C 81 af 2.3.2018, s. 188; EUT C 81 af 2.3.2018, 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. **Forslaget til forordning** ([8])

3.1. Med sit forslag til forordning ønsker Kommissionen at nå målsætningerne i klimaaftalen fra Paris, reducere brændstofudgifterne for forbrugerne, styrke bilindustriens konkurrenceevne og skabe yderligere beskæftigelse. Vejen mod dekarbonisering, navnlig ved hjælp af alternative fremdriftssystemer, betegnes som irreversibel.

3.2. Kommissionen forventer, at forslaget vil føre til en reduktion i CO_2-emissioner på ca. 170 mio. ton i perioden 2020-2030 og dermed til en forbedring af luftkvaliteten. Det forventes, at bruttonationalproduktet stiger med op til 6,8 mia. EUR frem til 2030, og at der vil blive skabt 70 000 nye arbejdspladser.

3.3. For forbrugerne forventer Kommissionen en gennemsnitlig besparelse på udgifterne til køb af et nyt køretøj på 600 EUR i år 2025 og 1 500 EUR i år 2030 (på baggrund af køretøjets livscyklus). På EU-plan vil besparelserne på brændstofudgifterne beløbe sig til 18 mia. EUR pr. år, hvilket svarer til i alt 380 mio. ton olie i perioden 2020-2040.

3.4. De vigtigste elementer i Kommissionens forslag til reduktion af CO_2-emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer er:

3.4.1. En yderligere reduktion af CO_2-målværdierne med 30 % frem til 2030 på grundlag af målværdierne for 2021 på 95 g/km for personbiler og 147 g/km for lette erhvervskøretøjer frem til 2021 (NEDC-testcyklus). Som delmål skal CO_2-målværdien reduceres med 15 %, så det samlede mål nås hurtigst muligt (dvs. investeringssikkerhed for industrien).

3.4.2. Fra år 2021 vil emissionsværdierne være baseret på WLTP-cyklussen (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), der har været gældende siden 1. september 2017. På grund af ændringen af testcyklussen er målene for 2025 og 2030 anført i procentdele.

3.4.3. Projektet er grundlæggende set forbundet med åbenhed over for andre teknologier. Der skelnes mellem emissionsfri køretøjer (*zero-emission vehicles — ZEV*) og køretøjer med emissioner på under 50 g CO_2/km (*low-emission vehicles — LEV*) — navnlig køretøjer, som er udstyret med både forbrændingsmotor og elektrisk drev (*plug-in Hybride — PHEV*). For begge typer køretøjer er forudset et benchmark på 15 % frem til 2025 og 30 % frem til 2030. Producenter, som lever op til dette benchmark, modtager en bonus på deres producentspecifikke målværdi på højst 5 g/km. Ved beregningen af denne andel er der taget højde for de omhandlede køretøjers emissionspræstation, hvorfor nulemissionskøretøjer tæller mere end lavemissionskøretøjer. Der er ikke planer om en strafafgift.

3.5. Derudover tages der også højde for såkaldte miljøinnovationer, der ikke afspejles i de officielle testprocedurer, med op til 7 g CO_2/km. Der er planer om at foretage en revision af denne særordning i 2025. Energieffektive klimaanlæg betragtes første gang som miljøinnovationer i år 2025.

3.6. Der udstedes en bøde på 95 EUR pr. g CO_2/km pr. køretøj, hvis de producentspecifikke (midtvejs-)målværdier overskrides. Det Europæiske Miljøagentur overvåger CO_2-emissioner fra nye køretøjer. Producenter med op til 1 000 nye indregistreringer pr. år er ikke omfattet af forordningen.

3.7. Ud over udkastet til forordning nævnes talrige henvisninger til supplerende aktiviteter, initiativer og programprioriteringer. I denne forbindelse bør faktabladet »Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers« nævnes. Heri henviser Kommissionen til, at der i perioden 2007-2015 er blevet investeret 375 mio. EUR i batteriforskning. I perioden 2018-2020 vil der blive afsat yderligere 200 mio. EUR fra Horisont 2020-programmet. I den forbindelse vil der navnlig blive fokuseret på næste generation af batterier, og en køreplan for en »EU-batterialliance« vil blive fremlagt i begyndelsen af 2018. Målet er at etablere den samlede merværdikæde for batteriproduktionen i Europa ([9]).

([8]) Dette kapitel er baseret på følgende dokumenter: COM(2017) 676 final og *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_da).

([9]) Kommissionen: Drive Clean Mobility, Europe that defends its industry and workers.

4. **Generelle bemærkninger**

4.1. EØSU bifalder i princippet Kommissionens forslag som et afbalanceret kompromis mellem en række målsætninger. Forslaget er et vigtigt skridt i retning af klimaneutral mobilitet, samtidig med at den europæiske bilindustris innovationskapacitet fremmes, kvalitetsjob bevares og en gradvis social overgang til nye produktionsstrukturer muliggøres. Målet med en nedbringelse af CO_2-emissionerne med 30 % svarer til målet for den sektor, der ikke er omfattet af ETS, i EU's klimaplan for 2030.

4.2. Med sit forslag åbner EU et nyt kapitel med hensyn til mobilitet, der også i stigende grad synes at være accepteret af befolkningen. Denne ændring i borgernes mentalitet skal navnlig også ses på baggrund af dieselkrisen. Ændrede mobilitetsmønstre, styrkelsen af den kollektive trafik og endelig målet om udvikling og gennemførelse af en holistisk og integreret transportpolitik spiller også en rolle i den forbindelse.

4.3. EØSU anser delmålet for 2025 med en emissionsreduktion på 15 % i forhold til 2021 for at være meget vanskeligt at opfylde. Der kræves ændringer i forbrændingsmotorerne, hvilket stiller store teknologiske udfordringer. Dette gælder især for de lette erhvervskøretøjer, som har længere produktions- og udviklingscyklusser. I denne henseende bør der i 2024 udarbejdes en statusopgørelse, på grundlag af hvilken der træffes afgørelse om, hvorvidt 2030-målene bør opretholdes eller omdefineres. Med den nuværende udvikling af markedsabsorptionen af ZEV, LEV og PHEV udgør delmålet en udfordring, men forekommer realistisk.

4.4. EØSU bifalder den supplerende bestemmelse om at styrke markedsovervågningen på grundlag af fabrikanternes forpligtelse til at indbygge standardiseret udstyr i nye køretøjer til måling og overvågning af det reelle brændstofforbrug. De indsamlede data er ikke kun beregnet til producenterne, men stilles også til rådighed for uafhængige tredjeparters evalueringer. Dette kan potentielt være en funktionel ækvivalent til en måling af emissionerne under reelle kørselsforhold, som ikke er mulig af hensyn til testresultaternes sammenlignelighed.

4.5. EØSU bemærker, at tilgangen med måling i udstødningsrøret, som er valgt i forslaget til forordning, stadig kun er af begrænset værdi. Ved produktion af køretøjer, batterier og el skabes der for eksempel CO_2-emissioner, som også påvirkes af køreegenskaber og -adfærd. EØSU peger også på, at forhold under andre transportformer — som f.eks. den forventede stigning i lufttrafikken — kan modvirke den teknologiske indsats i bilindustrien.

4.6. EØSU henviser til sit arbejde med den strukturelle omstilling i bilindustrien i retning af alternative (grønne) fremdriftssystemer, digitalisering, netværkssamarbejde og autonom kørsel, som potentielt er til fare for beskæftigelsen, og hvorfra der kan udledes tendenser med henblik på nye færdigheder. EØSU anbefaler, at Kommissionen f.eks. sammensætter retlige og reguleringsmæssige rammer, der giver mulighed for en hurtig anvendelse af støtteordninger i omstruktureringsprocessen ([10]). Man bør først og fremmest tage EU's strukturfonde såsom Den Europæiske Globaliseringsfond og Den Europæiske Socialfond (ESF) i betragtning. Man kan også forestille sig projekter i lighed med Airbus.

4.7. Den europæiske bilindustri beskæftiger ca. 2,3 millioner arbejdstagere i den direkte produktion af køretøjer og står for 8 % af den samlede værditilvækst. 10 millioner arbejdstagere er indirekte beskæftiget i sektoren, som er stærkt innovativ og finansierer 20 procent af den industrielle forskning i Europa.

4.8. EU er blandt verdens største producenter af motorkøretøjer og udgør den største private investor i forskning og udvikling (FoU). Industrien er også en af verdens førende inden for bl.a. produktinnovation, produktionsteknologi, kvalitetsdesign og alternative fremdriftssystemer. Som følge heraf blev en ud af fire personbiler på verdensplan i år 2016 produceret på europæiske samlefabrikker, og bilindustrien står for 4 % af det europæiske BNP ([11]).

([10]) Informationsrapport CCMI/148 (punkt 1.5).
([11]) Informationsrapport CCMI/148 (punkt 2.1).

4.9. EØSU glæder sig over Kommissionens forslag om at gøre omstillingen i bilsektoren socialt acceptabel. Strukturelle ændringer i retning af alternative fremdriftssystemer vil — sammen med digitalisering, autonom kørsel og andre faktorer — være forbundet med drastiske omstillinger i bilindustriens værdikæder. For det første rejser det spørgsmålet om, hvilke komponenter producenterne selv fremstiller, og hvilke der købes. Indtil videre har merværdien fra elektriske komponenter overvejende været en forretning for leverandørerne, og med hensyn til battericeller er de asiatiske producenter stadig dominerende. Derfor bifalder EØSU Kommissionens standpunkt med hensyn til at etablere den elektromobile merværdikæde i Europa (se punkt 3.7 »EU-batterialliance«). Det er stadig et åbent spørgsmål, hvordan næste generation af battericeller skal udformes teknologisk, og hvordan pris-/ydelsesforholdet vil udvikle sig med tiden. Derfor anbefaler EØSU Kommissionen løbende at overvåge udviklingen.

4.9.1. Den tilstræbte omstilling fra det klassiske fremdriftssystem med forbrændingsmotor til alternative fremdriftssystemer medfører et brud på strukturens kontinuitet. Traditionelle produktioner skal erstattes med stærkt modificerede eller nye. For rent elektriske køretøjer gælder dette for forbrændingsmotoren, de komplekse gear, udstødningssystemer og andet. Hertil kommer den elektriske motor og batteriet, inklusive produktion af battericeller. De respektive komponenter har imidlertid yderst forskellige andele i bilproduktionens værditilvækst og påvirker således beskæftigelsen og kvalifikationskravene meget forskelligt.

4.9.2. I en undersøgelse konkluderer FEV ([12]), at batteridrevne biler — designet som mellemklassebiler — indebærer ca. 16 500 EUR i fremstillingsomkostninger. De væsentligste komponenter er elektromotoren (800 EUR), effektelektronik (1 400 EUR) og batteriet (6 600 EUR). Alene hvad angår batteriet, som udgør 40 % af omkostningerne, tegner 70 % sig for produktionen af battericeller. Elektriske køretøjer er meget mindre komplekse, og produktionen kræver i stort omfang ændrede medarbejderkvalifikationer: elektroteknik/elektronik, elektrokemi, coatingteknologi, varmestyring, styrings- og reguleringsteknik inden for ingeniørområdet, omgang med højspændingsteknologi og elektriske funktionsprincipper samt materialers opførsel og andet i forbindelse med samling og reparation.

4.9.3. Selv om Kommissionen forventer en positiv indvirkning på beskæftigelsen, foreligger der også risici. I en igangværende undersøgelse ([13]) ser Fraunhofer IAO på den kvantitative indvirkning på beskæftigelsen gennem et scenario, hvor elektriske køretøjer i 2030 udgør 25 % og PHEV 15 % og således nogenlunde svarer til Kommissionens forslag. De første resultater viser, at ca. 10-12 % af de arbejdspladser, der vedrører fremdriftssystemer, i bedste fald vil gå tabt inden 2030 på grund af teknologiskiftet. Alene i Tyskland ville der være tale om 25 000-30 000 arbejdspladser. Jo lavere den faktiske andel af PHEV er, desto større er den negative indvirkning (ved en PHEV-andel på 5 % vil der være tale om et fald på 15-18 %). Det samme ville gælde for en hurtig udfasning af dieselteknologi, som på grund af den øgede kompleksitet, navnlig i forbindelse med komponenter fra underleverandører, er forbundet med 30-40 % flere arbejdspladser end komponenter til benzindrevne køretøjer. Parallelt hermed forekommer der beskæftigelsesmæssige risici på grund af digitaliseringens virkninger og den øgede lokalisering af produktionen i store dele af verden.

4.9.4. Generelt må det forventes, at disse negative virkninger vil opstå asymmetrisk i tid og sted. Slutproducenten og store leverandører er bedre i stand til at reagere på innovation og nye forretningsmodeller end mindre, højt specialiserede komponentleverandører. I øvrigt vil de arbejdspladser, som er forbundet med nye teknologier og tjenester, typisk være placeret i storbyområderne frem for i afsides beliggende regioner. Der bør tages højde for dette ved udformningen af relevante rammeprogrammer.

4.9.5. Truslen mod arbejdspladser og beskæftigelsen afhænger af, hvor hurtigt denne strukturomstilling finder sted. EØSU glæder sig derfor over Kommissionens forslag, som allerede nu giver industrien investeringssikkerhed og mulighed for at tage fat på igangsætning og forberedelse af den strukturelle omstillingsproces. EØSU opfordrer Kommissionen til at støtte strukturomstillingen med industripolitiske tiltag for at undgå konsekvenser for arbejdstagerne. Treparts- og topartsdialoger er i den forbindelse af afgørende betydning.

([12]) *Frankfurter Allgemeine Zeitung*/FAZ den 16.12.2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren).
([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 — De beskæftigelsesmæssige virkninger af elektrificeringen af køretøjer, Stuttgart (foreløbige resultater).

4.9.6. EØSU bemærker, at det af enkelte producenters meddelelser fremgår, at de første skridt mod fremstillingen af flere elektriske bilmodeller og deres andel af nyregistrerede motorkøretøjer frem til 2025 allerede er blevet taget — om end stadig kun i beskedent omfang.

4.10. For at understøtte en bæredygtig og regionalt afbalanceret dekarbonisering af transportsektoren har Kommissionen planer om inden for rammerne af »Connecting Europe«-faciliteten at stille 800 mio. EUR til rådighed til indførelse af interoperable ladestationer. Dette bør udløse betydeligt flere offentlige og private investeringer (der er for øjeblikket 200 000 ladestandere i drift i EU, men der vil være behov for 800 000). Der vil blive stillet yderligere 200 mio. EUR til rådighed for oprettelsen af et offentligt-privat partnerskab til udvikling af næste generation af batterier. Endelig har Kommissionen til hensigt at fremme indførelsen af alternative fremdriftssystemer gennem fremsættelsen af en målsætning for offentlige myndigheder om i højere grad end tidligere at tage nulemissions- og lavemissionskøretøjer i betragtning i forbindelse med indkøb.

4.11. EØSU er af den opfattelse, at bøder i henhold til såvel den eksisterende som den reviderede forordning bør benyttes til at støtte sektoren og dens arbejdstagere i overgangen til kulstoffattige produkter. På nuværende tidspunkt er kun et mindretal af bilproducenterne reelt på vej til at nå reduktionsmålene for 2021.

4.12. Den lavere afhængighed af olieimport hilses velkommen, men der kan opstå nye former for afhængighed såsom adgang til råvarer (lithium, kobolt og nikkel fra fjerntliggende områder). EØSU forventer i øvrigt, at der garanteres en tilstrækkelig elforsyning fra vedvarende energikilder.

4.13. *Midtvejsevaluering af forordningen*

4.13.1. I 2024 vil Kommissionen gennemføre en midtvejsevaluering af forordningen med henblik på at kontrollere, om den valgte tilgang har nogen virkning.

4.13.2. Da strukturændringen fra forbrændingsmotor til alternative fremdriftssystemer på nuværende tidspunkt ikke kan estimeres kvantitativt, er det særlig vigtigt at se på, hvordan markedet for alternative fremdriftssystemer udvikler sig frem til 2024, i hvilket omfang der opføres ladestationer (som en begrænsende betingelse), og i hvilket omfang strømnettet omdannes og opgraderes til den faktiske efterspørgsel på elektricitet.

4.13.3. EØSU forventer, at denne midtvejsstatus bringer oplysninger om tiltag vedrørende kvalificering, omskoling og uddannelse af arbejdstagerne. Inden for hvilke områder er der behov for en (yderligere) indsats for at videreudvikle arbejdstagernes kompetencer og kvalifikationer til den strukturelle omstilling i bilindustrien? Er de planlagte foranstaltninger (jf. Automotive Skills Council) tilstrækkeligt vidtrækkende til at sikre gennemførelsen af de faglige omstillinger? I denne sammenhæng mener EØSU først og fremmest, at sektorens fagforeninger bærer et ansvar for yderligere at fremme industripolitiske trepartsdialoger. Desuden bør de nødvendige ressourcer stilles til rådighed for at gøre det muligt for arbejdstagerne at blive på arbejdsmarkedet.

Bruxelles, den 14. februar 2018.

Georges DASSIS
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg