Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007

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

(2018/C 227/07)

Ponente: **Dirk BERGRATH**

Consulta	Parlamento Europeo, 5.2.2018 Consejo, 9.2.2018
Fundamento jurídico	Artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Sección de Mercado Único, Producción y Consumo
Aprobado en sección	24.1.2018
Aprobado en el pleno	14.2.2018
Pleno n.º	532
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	124/1/3

1. **Conclusiones y recomendaciones**

1.1. En principio, el CESE acoge con satisfacción las propuestas de la Comisión como una solución transaccional equilibrada entre los objetivos de la movilidad climáticamente neutra, la capacidad de innovación de la industria automovilística europea y el mantenimiento del empleo de alta calidad.

1.2. En particular, el CESE considera que el objetivo intermedio previsto para 2025 de un 15 % de reducción de las emisiones con respecto al año 2021 es muy exigente, puesto que los cambios necesarios en los motores de combustión interna están en los límites de la tecnología. El CESE espera que la Comisión supervise de forma continuada las homologaciones de los vehículos nuevos para evitar que en el futuro se instalen componentes para motores que no sean conformes. Será particularmente difícil alcanzar en 2025 los objetivos de reducción para los vehículos comerciales ligeros, que tienen ciclos de desarrollo y producción más largos. No obstante, el CESE considera que la evolución del mercado hacia vehículos de emisión cero y vehículos de bajas emisiones e híbridos constituye una oportunidad.

1.3. El CESE acoge con satisfacción la mejora de la vigilancia del mercado mediante la medición y el control del consumo real de combustible sobre la base de la obligación para los fabricantes de instalar dispositivos normalizados en los vehículos nuevos.

1.4. El cambio estructural hacia sistemas de propulsión alternativos (junto a la digitalización, la conducción autónoma y otros factores) irá unido a cambios drásticos en las cadenas de valor automovilísticas. El CESE acoge con satisfacción la posición de la Comisión de ubicar en Europa la cadena de valor de la electromovilidad («Alianza de las Baterías de la UE»), pero pide una acción más enérgica.

1.5. El riesgo para los puestos de trabajo y el empleo depende de la velocidad con la que se lleve a cabo este cambio estructural. El CESE pide a la Comisión que acompañe este cambio estructural mediante medidas de política industrial, ya que se echa de menos una evaluación del impacto económico y social en profundidad. El CESE rechaza los despidos colectivos.

1.6. A juicio del CESE, en la evaluación intermedia prevista para 2024 debe revisarse en qué medida se han alcanzado los objetivos políticos en materia de clima, innovación y empleo. Ello dependerá fundamentalmente de cómo se desarrolle el mercado de los sistemas de propulsión alternativos hasta 2024 y de en qué medida se construyan puntos de recarga y se mejoren y ajusten las redes eléctricas para la demanda adicional de energía eléctrica.

1.7. El CESE pide que la evaluación intermedia incluya la situación de la cualificación, la readaptación profesional y la formación de los trabajadores, así como un análisis actualizado de los ámbitos en los que son necesarias medidas (adicionales) para continuar desarrollando las competencias y cualificaciones de los trabajadores de la industria automovilística de cara al cambio estructural.

1.8. El CESE considera que las posibles multas coercitivas —tanto con arreglo al Reglamento actual como a su nueva versión refundida— deben utilizarse para apoyar al sector y a sus trabajadoras y trabajadores en la transición hacia productos con bajas emisiones de carbono. Es de esperar que se pongan a disposición recursos financieros adicionales para garantizar el acceso de los trabajadores al mercado de trabajo.

2. **Introducción**

2.1. En octubre de 2014, los Jefes de Estado o de Gobierno de la UE ([1]) fijaron un objetivo vinculante para reducir de aquí a 2030 las emisiones generadas por el conjunto de la economía de la UE en, al menos, un 40 % con respecto a los niveles de 1990. Este objetivo se basa en proyecciones globales que se ajustan al calendario a medio plazo del Acuerdo de París sobre cambio climático (COP21) ([2]). Actualmente muchos países aplican medidas para lograr un transporte de bajas emisiones, entre otras, normas sobre los vehículos a menudo vinculadas a medidas para mejorar la calidad del aire.

2.2. En la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones ([3]), publicada en junio de 2016, se establece el objetivo de que, antes de 2050, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte se hayan situado, como mínimo, un 60 % por debajo de las de 1990 y estén claramente encaminadas a alcanzar el nivel de cero emisiones. En la Estrategia se dejó claro que el uso de vehículos de bajas emisiones o de emisión cero debe aumentar para alcanzar antes de 2030 una cuota de mercado significativa y, en consecuencia, llevar a la UE por una senda a largo plazo hacia una movilidad libre de emisiones.

2.3. Como primer paso, la Estrategia formó parte de un paquete legislativo ([4]) presentado en mayo de 2017 y fue aplicada con la Comunicación, también publicada en mayo de 2017, «Europa en movimiento — Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos» ([5]).

2.3.1. Esta Comunicación se fija como objetivo mejorar la seguridad vial, fomentar el cobro de peajes adecuados, reducir las emisiones de CO_2, la contaminación atmosférica, la congestión del tráfico y la carga administrativa para las empresas, combatir el empleo ilegal y garantizar condiciones y períodos de descanso adecuados para los trabajadores.

2.3.2. En la Comunicación se especifica que la UE quiere velar por que las mejores soluciones poco contaminantes de movilidad conectada y automatizada, incluidos equipos y vehículos, sean desarrolladas, ofrecidas y fabricadas en Europa, y que se disponga de las infraestructuras más modernas para apoyarlas. Además, se hace hincapié en que la UE debe estar a la vanguardia mundial en la configuración de los cambios continuos en la industria automovilística y basarse en los grandes progresos ya alcanzados.

2.4. La propuesta de Reglamento forma parte de un paquete de movilidad ([6]) más amplio que engloba también medidas orientadas a la demanda para apoyar las medidas orientadas a la oferta incluidas en la presente propuesta. La Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes tiene el objetivo de promover el mercado de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Con la modificación propuesta ([7]) se garantiza que la Directiva se aplique a todas las prácticas de contratación pública pertinentes y proporcione señales de mercado claras y a largo plazo. También se simplifica la aplicación de sus disposiciones y se garantiza que se utilizan de manera eficaz. Además, debería consolidar la contribución del sector del transporte a la reducción de las emisiones de CO_2 y de contaminantes atmosféricos e impulsar la competitividad y el crecimiento del sector.

([1]) Conclusiones del Consejo Europeo de 24 de octubre de 2014.
([2]) http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php.
([3]) COM(2016) 501 final.
([4]) DO C 81 de 2.3.2018, p. 95; DO C 81 de 2.3.2018, p. 181; DO C 81 de 2.3.2018, p. 188; DO 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, COM(2017) 653 final.
([7]) COM(2017) 653 final.

3. **La propuesta de Reglamento** ([8])

3.1. Con la propuesta de Reglamento presentada, la Comisión tiene la intención de alcanzar los objetivos formulados en el Acuerdo de París en materia de cambio climático, reducir los gastos de combustible para el consumidor, reforzar la competitividad de la industria automovilística y crear más empleo. El camino hacia la descarbonización, ante todo mediante métodos de propulsión alternativos, se describe como irreversible.

3.2. La Comisión espera que la propuesta conlleve una reducción de las emisiones de CO_2 cercana a 170 millones de toneladas en el período comprendido entre 2020 y 2030, con lo que mejorará la calidad del aire. Se espera que el producto interior bruto aumente hasta alcanzar los 6 800 millones EUR en 2030 y que se generen 70 000 puestos de trabajo adicionales.

3.3. Para el consumidor, la Comisión prevé un ahorro medio de 600 EUR en la compra de un nuevo vehículo en 2025 o de 1 500 EUR en 2030 (considerando todo el ciclo de vida del vehículo). A nivel de la Unión, se espera que el ahorro en los costes de combustible alcance los 18 000 millones EUR al año, con un total de 380 millones de toneladas de petróleo en el período comprendido entre 2020 y 2040.

3.4. Los elementos centrales de la propuesta de la Comisión para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y vehículos comerciales ligeros son los siguientes:

3.4.1. Reducir en un 30 % los valores de referencia objetivo de CO_2 hasta 2030 respecto de los valores objetivo para 2021 de 95 g/km para los turismos y 147 g/km para los vehículos comerciales ligeros (ciclo de ensayos NEDC). Como objetivo intermedio, reducir los valores objetivo de CO_2 en un 15 %, con el fin de alcanzar lo antes posible el objetivo general (es decir, también la seguridad de la inversión para la industria).

3.4.2. A partir de 2021, los valores de emisiones se basan en el ciclo de ensayos WLTP (procedimiento de ensayo armonizado a nivel mundial de vehículos ligeros), válido desde el 1 de septiembre de 2017. Con el cambio en el ciclo de ensayos, los objetivos para 2025 y 2030 se establecen en forma de porcentajes.

3.4.3. En general, el proyecto está abierto a las tecnologías. Se diferencia entre los vehículos que no generan emisiones (vehículos de emisión cero, *ZEV* por sus siglas en inglés) y los vehículos que generan emisiones inferiores a 50 g CO_2/km (vehículos de bajas emisiones, *LEV* por sus siglas en inglés), en particular los vehículos que además de la propulsión por motor de combustión también cuentan con una propulsión eléctrica (vehículos híbridos con conexión a la red eléctrica, *PHEV* por sus siglas en inglés). Para ambos tipos de vehículos se prevé una cuota de referencia del 15 % para 2025 y del 30 % para 2030. Los fabricantes que superen esta cuota de referencia obtendrán una bonificación de hasta 5 g/km en su objetivo específico de fabricante. En el cálculo de este porcentaje se tendrá en cuenta el comportamiento en materia de emisiones de los vehículos afectados, y en él los vehículos de emisión cero contarán más que los vehículos de bajas emisiones. No se prevé una norma de penalización.

3.5. Se siguen teniendo en cuenta las llamadas ecoinnovaciones, que no se reflejan en las rutinas de ensayo oficiales, con hasta 7 g de CO_2/km. Se prevé una revisión de esta excepción para 2025. A partir de 2025 comenzarán a considerarse como ecoinnovaciones los sistemas de climatización energéticamente más eficientes.

3.6. En caso de que se superen los valores objetivo (intermedios) específicos para cada fabricante, se prevé una sanción de 95 EUR por vehículo y por cada gramo de CO_2/km. La Agencia Europea del Medio Ambiente se encargará del control de las emisiones de CO_2 de los nuevos vehículos matriculados. El Reglamento excluye a los fabricantes con menos de 1 000 nuevas matriculaciones al año.

3.7. Además de la propuesta de Reglamento, se incluyen numerosas referencias a actividades, iniciativas y prioridades que completarán el programa. Cabe mencionar aquí la ficha técnica titulada «Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers». En ella, la Comisión señala que entre 2007 y 2015 se han invertido 375 millones EUR en la investigación en materia de baterías y que entre 2018 y 2020 deberían destinarse 200 millones EUR más en el marco del programa Horizonte 2020. Con ello, se fomenta especialmente la siguiente generación de baterías y a principios de 2018 debería presentarse una hoja de ruta para una «Alianza de las Baterías de la UE». El objetivo es ubicar en Europa el conjunto de la cadena de valor de la fabricación de baterías ([9]).

([8]) Este capítulo se basa en los documentos COM(2017) 676 final y *Proposal for post2020 CO_2 targets for cars and vans* (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en).

([9]) Comisión Europea: «Driving Clean Mobility: Europe that defends its industry and workers».

4. **Observaciones generales**

4.1. En general, el CESE acoge con satisfacción las propuestas de la Comisión ya que constituyen un compromiso equilibrado entre diferentes objetivos. La propuesta representa un paso importante hacia una movilidad climáticamente neutra, al tiempo que se impulsa la capacidad innovadora de la industria automovilística europea, se mantiene empleo de alta calidad y se posibilita una transición social gradual hacia nuevas estructuras productivas. El objetivo de reducir un 30 % las emisiones de CO_2 se ajusta al objetivo para los sectores no incluidos en el RCDE del plan sobre el clima para 2030 de la UE.

4.2. Con esta propuesta, la UE da inicio a un nuevo capítulo de la movilidad que parece recibir una aceptación pública cada vez mayor. Los ciudadanos perciben este cambio de mentalidad, especialmente con el telón de fondo de la crisis de los vehículos diésel. Aquí se incluyen también el cambio en el comportamiento en materia de movilidad, el refuerzo del transporte público y, por último, el objetivo de desarrollar y aplicar conceptos de transporte integrales e integrados.

4.3. El CESE considera que el objetivo intermedio previsto para 2025 de un 15 % de reducción de las emisiones con respecto al año 2021 es muy exigente, puesto que los cambios necesarios en los motores de combustión interna están en los límites de la tecnología. Este ocurre en particular en el caso de los vehículos comerciales ligeros, que tienen ciclos de producción y desarrollo más largos. A este respecto, en 2024 se elaborará una evaluación sobre la base de la cual se determinará si los objetivos para 2030 deben mantenerse o si deberían redefinirse. En el contexto actual del mercado, con una incorporación creciente de vehículos de emisión cero, de bajas emisiones o híbridos con conexión eléctrica, este objetivo intermedio representa un reto, si bien parece factible.

4.4. El CESE acoge con satisfacción el régimen complementario según el cual se reforzará la vigilancia del mercado mediante la medición y el control del consumo real de combustible sobre la base de la obligación para los fabricantes de instalar instrumentos normalizados en los vehículos nuevos. Estos datos recopilados no solo se pondrán a disposición de los fabricantes, sino que también serán evaluados por terceros independientes. Esto podría ser el equivalente funcional de una medición de las emisiones en conducción real, que no es factible por motivos de comparabilidad de los resultados.

4.5. El CESE señala que el enfoque de «medición del gases del tubo de escape» aplicado en la propuesta de Reglamento solo aporta información limitada, a pesar de sus ventajas. Por ejemplo, en la producción de vehículos, baterías y electricidad se producen emisiones de CO_2, en las que también influye la potencia y el tipo de conducción. El CESE también señala que otros medios de transporte, como el aumento previsto en el tráfico aéreo, pueden contrarrestar los esfuerzos de la tecnología en materia de vehículos.

4.6. El CESE se remite a sus trabajos relativos al cambio estructural en la industria automovilística hacia métodos de propulsión alternativos (ecológicos), digitalización e interconexión y conducción autónoma como posible amenaza para el empleo, del que pueden surgir tendencias para nuevas cualificaciones. En este sentido, el CESE recomienda, por ejemplo, que la Comisión Europea establezca un marco jurídico y regulador que permita recurrir rápidamente a mecanismos de apoyo en los procesos de reestructuración ([10]). Cabe pensar, en primer lugar, en los Fondos Estructurales de la UE, como el Fondo de Adaptación a la Globalización y el Fondo Social Europeo (FSE). También cabe imaginar otros proyectos tomando como ejemplo el modelo del Airbus.

4.7. La industria automovilística europea cuenta con 2,3 millones de trabajadores en el ámbito directo de la producción de vehículos y un porcentaje del 8 % del valor añadido total. Diez millones de trabajadores están empleados indirectamente en este sector sumamente innovador, al que se destina el 20 % de la financiación de la investigación industrial en Europa.

4.8. La UE es uno de los principales productores mundiales de vehículos de motor y es el principal inversor en investigación y desarrollo (I+D). Esta industria también es líder mundial en innovación de productos, tecnologías de producción, diseño de calidad superior y sistemas de propulsión alternativos, entre otras cosas. Como consecuencia de ello, en 2016 uno de cada cuatro turismos en todo el mundo fue producido en fábricas de montaje europeas y el sector de la automoción representa el 4 % del PIB europeo ([11]).

([10]) Documento informativo CCMI/148 (punto 1.5).
([11]) Documento informativo CCMI/148 (punto 2.1).

4.9. El CESE acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión, cuya intención es hacer que la transformación del sector de la automoción sea socialmente aceptable. El cambio estructural hacia sistemas de propulsión alternativos (junto a la digitalización, la conducción autónoma y otros factores) irá unido a cambios drásticos en las cadenas de valor automovilísticas. En primer lugar, afecta a la cuestión de qué componentes son producidos por los propios fabricantes y cuáles son comprados. Hasta ahora, el valor añadido de los componentes electrónicos ha sido un negocio en gran medida dominado por los proveedores, mientras que en las células de baterías aún dominan los productores asiáticos. Por ello, el CESE acoge con satisfacción la postura de la Comisión, cuya intención es ubicar en Europa las cadenas de valor de la electromovilidad (véase el punto 3.7., relativo a la «Alianza de las Baterías de la UE»). Aún no está claro cómo será tecnológicamente la nueva generación de células de batería y cómo evolucionará con el paso del tiempo la relación calidad/precio. En este sentido, el CESE recomienda a la Comisión que siga de cerca esta evolución.

4.9.1. El cambio que se aspira alcanzar desde la propulsión basada en los clásicos motores de combustión hacia los métodos de propulsión alternativos conlleva una ruptura estructural. Los procesos productivos tradicionales deberán ser sustituidos por procesos muy modificados o completamente nuevos. En el caso de los vehículos plenamente eléctricos, este cambio afecta al motor de combustión, la transmisión compleja y los sistemas de escape, entre otras cosas. A ello se añade el motor eléctrico y la batería, incluida la producción de células de batería. No obstante, las proporciones de los componentes pertinentes suponen porcentajes muy diferentes en el valor añadido de la producción de vehículos, lo que tiene consecuencias para el empleo y los requisitos de cualificación.

4.9.2. En un estudio, la FEV ([12]) concluyó que los vehículos eléctricos de batería, concebidos como vehículos de tamaño medio, provocan costes de producción cercanos a 16 500 EUR. Los componentes principales son los motores eléctricos (800 EUR), la electrónica de potencia (1 400 EUR) y la batería (6 600 EUR). Solo para la batería, que supone el 40 % de los costes, el 70 % corresponde a la producción de células. Los vehículos eléctricos son mucho menos complejos y, para su producción en grandes cantidades, requieren cualificaciones distintas por parte de los trabajadores: electrotécnica y electrónica, electroquímica, técnica de revestimiento, gestión térmica, instrumentación y control en el ámbito de la ingeniería, manipulación de tecnología de alto voltaje y conocimiento de principios eléctricos, así como conocimientos sobre comportamiento de materiales y otros durante el montaje y la reparación.

4.9.3. Aunque la Comisión espera que haya efectos positivos sobre el empleo, también existen riesgos. Un reciente estudio ([13]) realizado por Fraunhofer IAO examina los efectos cuantitativos en el empleo, proyectando un escenario para 2030 que incluye un 25 % de cuota de vehículos eléctricos y un 15 % de vehículos híbridos con conexión eléctrica (PHEV por sus siglas en inglés) y que, por tanto, corresponde aproximadamente a la propuesta de la Comisión. Los primeros resultados indican que, de aquí a 2030, en el escenario más favorable, se perderá una cuota de alrededor del 10-12 % del empleo en el contexto de la transición tecnológica. Solo en Alemania, esto implicaría entre 25 000 y 30 000 puestos de trabajo. Cuanto menor sea la cuota real de PHEV mayor será este efecto negativo (con una cuota de PHEV de un 5 % la reducción sería del 15-18 %). Lo mismo ocurriría en caso de retirada acelerada de la tecnología diésel, ya que debido a la mayor complejidad de los suministros de componentes, esta tecnología tiene un 30-40 % más de peso en el empleo que los componentes de los vehículos de gasolina. Además, al mismo tiempo también surgen riesgos para el empleo debido a los efectos de la digitalización y a la mayor localización de la producción en las grandes regiones del mundo.

4.9.4. En general, cabe esperar que estos efectos negativos se producirán de manera asimétrica tanto cronológica como geográficamente. Los fabricantes y los grandes proveedores tienen mayor capacidad para responder a la innovación y a los nuevos modelos de negocio que los proveedores de componentes pequeños y altamente especializados. Además, en el contexto de las nuevas tecnologías y servicios, los empleos tienden a estar más localizados en los grandes centros urbanos y menos en las regiones periféricas. Ello ha de tenerse en cuenta en el diseño de los programas marco pertinentes.

4.9.5. El riesgo para los puestos de trabajo y el empleo depende de la velocidad con la que se lleve a cabo este cambio estructural. Por ello, el CESE acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión, ya que aporta seguridad de inversión para la industria y le permite empezar desde hoy a introducir y preparar este cambio estructural. El CESE pide a la Comisión que acompañe este cambio estructural mediante medidas de política industrial con el fin de evitar el rechazo entre los trabajadores. En este sentido es crucial el diálogo tripartito y bipartito.

([12]) Frankfurter Allgemeine Zeitung de 16.12.2016 (FEV = Forschungsgesellschaft für Energietechnik und Verbrennungsmotoren).
([13]) Fraunhofer IAO 2017: ELAB 2.0 — Efectos de la electrificación de los vehículos sobre el empleo, Stuttgart (resultados preliminares).

4.9.6. El CESE toma nota de que ya han comenzado a darse los primeros pasos con los anuncios de determinados fabricantes de nuevos modelos de vehículos eléctricos para 2025 y las cuotas que han previsto dentro de sus flotas de nuevos vehículos matriculados, aunque su escala sea todavía modesta.

4.10. Con el objetivo de apoyar la descarbonización sostenible y regionalmente equilibrada del sector del transporte, la Comisión planea destinar 800 millones EUR en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» para la instalación de estaciones de recarga interoperables. Esto debería estimular una inversión pública y privada adicional considerable (actualmente existen 200 000 puntos de recarga en funcionamiento en la UE, a pesar de que se necesitarían 800 000). Otros 200 millones EUR se destinarán a la creación de una asociación público-privada para el desarrollo de baterías de nueva generación. Finalmente, la Comisión quiere impulsar la introducción de métodos de propulsión alternativos mediante el establecimiento de objetivos para que las autoridades públicas tengan más en cuenta los vehículos de emisión cero y de bajas emisiones en su contratación pública.

4.11. El CESE considera que las posibles multas coercitivas —tanto con arreglo al Reglamento actual como a su nueva versión refundida— deben utilizarse para apoyar al sector y a sus trabajadoras y trabajadores en la transición hacia productos con bajas emisiones de carbono. Por el momento, solo una minoría de los fabricantes de automóviles están en el buen camino para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones para 2021.

4.12. Aunque cabe celebrar la menor dependencia de las importaciones de petróleo, podrían surgir nuevas dependencias como el acceso a determinadas materias primas (litio, cobalto y níquel de zonas remotas). El CESE también confía en que se garantice un suministro eléctrico suficiente procedente de fuentes de energía renovables.

4.13. *Evaluación intermedia del Reglamento*

4.13.1. La Comisión llevará a cabo una evaluación intermedia del Reglamento en 2024 con el fin de comprobar si el camino marcado surte efecto.

4.13.2. Dado que el cambio estructural de los motores de combustión a los métodos de propulsión alternativos no es calculable cuantitativamente hoy en día, sería conveniente ante todo comprobar cómo se desarrolla el mercado de los métodos de propulsión alternativos hasta 2024 y en qué medida se habrán construido puntos de recarga (como condición que introduce limitaciones) y se habrán aumentado y ajustado las redes eléctricas para la demanda adicional de energía eléctrica.

4.13.3. El CESE confía en que en esta evaluación intermedia se incluya información sobre la labor realizada en cuanto a la cualificación, readaptación y formación de los trabajadores. ¿En qué ámbitos es necesaria una mayor acción (cuantitativa y cualitativa) para seguir desarrollando las competencias y cualificaciones de los trabajadores de la industria automovilística para el cambio estructural? ¿En qué medida funcionan las medidas previstas (véase el consejo de cualificaciones de la industria del automóvil), para garantizar la introducción de cambios en las cualificaciones? En este contexto, el CESE está particularmente convencido de que los sindicatos del sector deben impulsar el diálogo tripartito en materia de política industrial. Además, es preciso poner a disposición los recursos necesarios que posibiliten que los trabajadores puedan permanecer en el mercado de trabajo.

Bruselas, 14 de febrero de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Georges DASSIS