



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 7 de febrero de 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

NOTA

De: Presidencia

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

Asunto: *Preparación de la sesión del Consejo de Competitividad del 24 de febrero de 2022*

El futuro del ecosistema industrial de la movilidad en el contexto de la transición ecológica

Debate de orientación

Adjunto se remite a las delegaciones una nota de la Presidencia sobre «El futuro del ecosistema industrial de la movilidad en el contexto de la transición ecológica», con vistas al debate de orientación que se celebrará en el Consejo de Competitividad del 24 de febrero de 2022.

Consejo de Competitividad del 24 de febrero de 2022El futuro del ecosistema industrial de la movilidad en el contexto de la transición ecológica

El Pacto Verde¹ que presentó la presidenta de la Comisión Europea el 11 de diciembre de 2019 fijaba como objetivo para la UE alcanzar la neutralidad climática en 2050. En consonancia con el Acuerdo de París de 2015, este objetivo vinculante se consagró en la Legislación Europea sobre el Clima en junio de 2021, así como el establecimiento por parte de la UE de un ambicioso objetivo intermedio de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), de aquí a 2030, en al menos un 55 % con respecto a 1990 (frente al 40 % anteriormente).

En este contexto, el paquete de medidas «Objetivo 55»² presentado por la Comisión Europea el 14 de julio de 2021 contiene un conjunto de trece propuestas para actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas destinadas a alcanzar esta mayor ambición climática.

El ecosistema industrial de la movilidad será de gran utilidad para la consecución de estos objetivos. Efectivamente, los transportes (incluidos el transporte marítimo internacional y la aviación) produjeron en 2019 el 32 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, frente al 24 % en 2000³. Tal como se prevé en la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, para reflejar las ambiciones climáticas de la Unión, el sector de los transportes debe reducir sus emisiones en un 90 % de aquí a 2050.

¹ COM(2019) 640 final

² COM(2021) 550 final

³ Agencia Europea de Medio Ambiente, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. Objetivo 55: un ambicioso paquete de medidas indispensables para la transición ecológica de la industria europea y la protección del medio ambiente

Con las propuestas del paquete legislativo «Objetivo 55 %», el marco reglamentario aplicable al ecosistema de la movilidad va a experimentar una importante evolución. La propuesta de revisión de los objetivos nacionales de reparto del esfuerzo para los sectores no incluidos en el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE), la propuesta de ampliación del RCDE al transporte por carretera, la propuesta de un mecanismo de ajuste en frontera por carbono (MAFC), la revisión de la iniciativa «ReFuelEU Aviation» y de la iniciativa «FuelEU Maritime», la revisión de la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFID), así como las revisiones en el ámbito de la energía, por ejemplo de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (RED II), incidirán en la movilidad, en la medida en que la transformación y la electrificación del transporte aumenten la demanda global de energía. Además, al sector del automóvil también le afectan la revisión del Reglamento sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos y los textos en preparación sobre emisiones de gases contaminantes (Euro7) y sobre datos de los vehículos.

Por lo tanto, para la industria de la movilidad, la adopción y puesta en práctica del paquete legislativo implica acelerar la transformación de su modelo de crecimiento y de su instrumento de producción, y acompañar a sus trabajadores. El Consejo ya inició, durante la Presidencia eslovena, trabajos complementarios a la negociación de los textos legislativos en los sectores competentes, destinados a determinar con mayor precisión los efectos del paquete legislativo en la industria. En el Consejo de Competitividad del 29 de septiembre de 2021, se celebró un primer debate de orientación sobre el conjunto de medidas desde el punto de vista de la competitividad industrial, en relación con la actualización de la Estrategia Industrial para Europa que presentó la Comisión el 5 de mayo de 2021. El Consejo de Competitividad (Investigación) también mantuvo un debate, el 26 de noviembre de 2021, sobre la contribución de la investigación y la innovación a la consecución de objetivos intersectoriales, en particular los del paquete «Objetivo 55» en los ámbitos de los transportes, la energía, la industria, el uso de la tierra y la silvicultura. Por último, el Grupo de Alto Nivel «Competitividad y Crecimiento» ha empezado a analizar las consecuencias del paquete legislativo para los sectores industriales afectados. Estos debates han puesto de manifiesto la preocupación de los Estados miembros de la Unión por las consecuencias que pudiera tener el paquete legislativo para la industria, especialmente para el ecosistema de la movilidad.

Además, la actualización de la Estrategia Industrial para Europa⁴ ha ratificado la máxima prioridad reviste la doble transición ecológica y digital para todas las políticas de la UE. En esta estrategia se propone establecer hojas de ruta para la transición sostenible y digital de los catorce ecosistemas industriales presentados por el comisario de Mercado Interior, Thierry Breton. Por esta razón, la Comisión ha organizado, sen el marco del Foro Industrial trabajos para precisar estos itinerarios de transición ecológica y digital, haciendo partícipes a todas las partes interesadas en cada ecosistema. La Comisión inició en enero de 2022 la creación conjunta de una vía de transición para el ecosistema de la movilidad, que desempeñará un papel clave en la consecución de nuestras ambiciones climáticas.

El 29 de octubre de 2021, la Comisión reunió a economistas de cada Estado miembro para analizar las consecuencias que tendrán sobre la industria las propuestas del paquete de medidas y precisar las necesidades de inversión. Se podría profundizar en estos trabajos para realizar estudios de proyectos piloto, compartir buenas prácticas y metodologías a fin de desarrollar una perspectiva común de las consecuencias de la transición para la industria y definir modelos económicos y las prioridades de actuación.

⁴ COM(2021) 350 final

2. El ecosistema industrial de la movilidad: uno de los retos esenciales de la transformación

El ecosistema de la movilidad, un importante sector industrial de la UE, tendrá que hacer frente a múltiples retos para aprovechar su transición: adaptación tecnológica y digital, adaptación de las cadenas de valor, control de las fuentes de abastecimiento de materiales y componentes esenciales, formación y acompañamiento de los trabajadores, competencia en nuevos segmentos de mercado de la movilidad (autonomía, movilidad sostenible, etc.). En el caso del sector del automóvil, las empresas europeas afrontan actualmente una escasez de suministros (en particular, de semiconductores) que frena su recuperación, y deben llevar a cabo a una profunda transformación de su instrumento de producción, ya que los equipos necesarios para producir vehículos térmicos difieren considerablemente de los que se emplean para vehículos eléctricos. Por otra parte, los objetivos climáticos más ambiciosos no solo afectan a los fabricantes, sino también a los subcontratistas, los fabricantes de equipos y componentes y, en general, a todas las pymes y trabajadores del ecosistema. La transformación del sector automovilístico afecta a unos 15 millones de puestos de trabajo europeos. Por lo que se refiere a los retos propios a la formación de los trabajadores, EIT InnoEnergy anticipa, por ejemplo, la creación de entre 3 y 4 millones de puestos de trabajo en la UE en el sector de las baterías eléctricas, de los cuales 800 000 requerirán una formación complementaria y un reciclaje asistidos.

Las necesidades de inversión ante la exigencia de una transición acelerada son enormes. Según la hoja de ruta para la transición del ecosistema de movilidad, con el fin de alcanzar los objetivos climáticos de la Unión en el transporte por carretera, el material rodante, los buques, las aeronaves y la implantación de infraestructuras de combustibles renovables e hipocarbónicos, las inversiones adicionales necesarias para el periodo 2021-2030 respecto de la década anterior se estiman en 130 millones EUR al año⁵. La necesidad de invertir en la transformación ecológica y digital de las infraestructuras supondría otros 100 millones EUR anuales⁶. A la luz de las repercusiones de la transición en el sector, cabe determinar los instrumentos de que este dispone actualmente para invertir, al objeto de dar respuesta a estos retos. La hoja de ruta para la transición del ecosistema de la movilidad fija las etapas de esta reflexión.

⁵ COM(2020) 562 final

⁶ SWD (2020) 98 final, a partir de las estimaciones asociadas a la RTE-T y los cálculos del BEI.

Por otra parte, como se debatió en la reunión informal de ministros de Competitividad celebrada en Lens el 1 de febrero, la transición sostenible de la industria europea no podrá llevarse a cabo sin garantizar las materias primas necesarias para las nuevas tecnologías ecológicas. En efecto, la OCDE contempla un incremento del 110 % del consumo de materias primas entre 2011 y 2060, impulsado en gran medida por las necesidades de la transición sostenible y digital: el Banco Mundial prevé, por ejemplo, un aumento de la demanda del 1000 % solo para los metales utilizados en las baterías (cobalto, plomo, litio, manganeso, níquel, etc.) en la hipótesis de que el aumento de las temperaturas se limite a 2 grados.

Pero la UE depende en gran medida de determinados terceros países para sus abastecimientos, lo que la hace vulnerable: la República Democrática del Congo proporciona por sí sola el 60 % de la producción mundial de cobalto, y China el 98 % de nuestras importaciones de tierras raras. Por lo tanto, garantizar un abastecimiento estable de estas materias primas resulta un elemento clave; con este fin, la UE debe estudiar y ejecutar gran variedad de acciones, como asegurar sus abastecimientos externos, desarrollar el reciclaje y la innovación, y fomentar la producción de materias primas originales en Europa. La Comisión actúa en este sentido con, por ejemplo, la publicación en septiembre de 2020 de un plan de acción para las materias primas y la creación de la Alianza Europea sobre Materias Primas; recientemente ha anunciado un fondo de 400 millones de euros, cogestionado por dicha alianza y la AEB, para garantizar nuestro abastecimiento de materias primas para la fabricación de baterías eléctricas de vehículos. Además, el Reglamento de la Unión sobre las pilas y baterías que se está negociando en Consejo en el ámbito del medioambiente propiciará la aparición de un sector industrial europeo sostenible basado en los principios de la economía circular, al objeto de reducir la dependencia europea de las importaciones.

Sin embargo, estos retos no han de esconder las oportunidades que brindarán estas transiciones, por ejemplo en torno a la economía circular y las materias primas, al hidrógeno o a la movilidad descarbonizada, que crearán nuevos puestos de trabajo en nuevos sectores, como lo harán la constitución de un sector de reciclado de baterías, el avión sin emisiones de carbono, los combustibles sostenibles o la propulsión vólica de los buques de carga. Se espera que la descarbonización de la movilidad abra nuevas oportunidades comerciales y constituya un factor diferencial para las industrias europeas, en particular en lo que se refiere a la exportación. De hecho, la ventaja legislativa europea podrá situarlos en una posición que les permita apoyar la descarbonización de sus socios.

3. Los instrumentos europeos para acompañar a la industria en la transición ecológica

Para lograr con éxito esta transición, que por su escala y sus ambiciones es un proceso sin precedentes en la historia de la industria europea, deben cumplirse varias condiciones, por ejemplo en materia de incentivos y condiciones marco para reforzar la competitividad de la industria europea dentro del mercado interior, para acompañar su puesta en práctica no solo por las grandes empresas, sino también por las pymes y las empresas de capitalización media a lo largo de toda la cadena de valor, o para afrontar los retos tecnológicos que entraña esta transformación. La previsibilidad y la estabilidad reglamentaria serán decisivas para que la industria pueda tomar las decisiones de inversión adecuadas a largo plazo.

A escala europea existen instrumentos de actuación en los que se podría profundizar para acompañar mejor la transición del ecosistema de la movilidad y reforzar el liderazgo europeo, con la electrificación pero también con la automatización y la conectividad. Las alianzas industriales, el programa marco Horizonte Europa, las inversiones financiadas por el Banco Europeo de Inversiones, la contratación pública europea, los proyectos importantes de interés europeo común (PIICE) y las contribuciones de los Estados miembros a la aceleración de la transición mediante inversiones realizadas dentro del marco normativo europeo sobre ayudas estatales son instrumentos que han de permitir aprovechar plenamente el potencial industrial europeo en un contexto de fuerte competencia internacional. Para dar respuesta a las necesidades de la industria, el Plan Europeo de Recuperación, NextGenerationEU y el presupuesto de la UE para 2021-2027 prevén niveles de inversión sin precedentes en las transiciones ecológica y digital. Más del 40 % del gasto para la recuperación se destina al ecosistema de la movilidad⁷. Por otra parte, las propuestas legislativas de la Comisión Europea prevén mecanismos de acompañamiento de la transición (fondo de innovación y modernización para el RCDE, propuesta del Fondo Social para el Clima paralela a la propuesta de ampliación del RCDE). También será necesario impartir formación y aumentar las competencias de los trabajadores, en particular los de las pymes, para aprovechar las nuevas oportunidades de empleo que van a abrirse. La creación de nuevas cadenas de valor dependerá en gran medida de la capacidad para proporcionar mano de obra cualificada en apoyo de este desarrollo y garantizar la competitividad europea, a imagen de las actuaciones de la academia de la Alianza Europea de Baterías. Por último, reforzar nuestra influencia en la estandarización de las nuevas tecnologías podría estimular la innovación y facilitar el acceso a los mercados.

⁷https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_es

En el debate de orientación se invitará a los Estados miembros a responder a las tres preguntas siguientes:

- *¿Han tomado medidas para evaluar las necesidades de inversión vinculadas a la transformación industrial en el marco de la ejecución del paquete de medidas «Objetivo 55»?*
¿Podrían ilustrar de manera concreta las necesidades de los sectores de la movilidad, en particular el del automóvil?
 - *Más allá de la inversión privada necesaria para la transición ecológica del ecosistema industrial de la movilidad, ¿qué medidas consideran necesarias para facilitar y acelerar este proceso de transición, concretamente en lo relativo a la innovación, las infraestructuras y la formación?*
 - *¿Qué instrumentos deberían activarse de forma prioritaria para reforzar la resiliencia y la competitividad futuras del ecosistema industrial de la movilidad en Europa, en especial para propiciar el desarrollo del vehículo eléctrico y autónomo y el acceso seguro a las materias primas fundamentales?*
-