



Bruxelles, 7 februarie 2022  
(OR. fr)

5789/22

**COMPET 63**  
**IND 27**  
**MI 86**

**NOTĂ**

---

Sursă:	Președinția
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	<i>Pregătirea reuniunii Consiliului Competitivitate din 24 februarie 2022</i> Viitorul ecosistemului industrial al mobilității în contextul tranziției verzi <i>Dezbatere de orientare</i>

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor o notă a președinției privind „Viitorul ecosistemului industrial al mobilității în contextul tranziției verzi”, în vederea dezbaterii de orientare din cadrul Consiliului Competitivitate din 24 februarie 2022.

Consiliul Competitivitate din 24 februarie 2022Viitorul ecosistemului industrial al mobilității în contextul tranziției verzi

Pactul verde<sup>1</sup> prezentat de președinta Comisiei Europene la 11 decembrie 2019 a stabilit drept obiectiv pentru Uniunea Europeană (UE) atingerea neutralității climatice în 2050. În concordanță cu Acordul de la Paris din 2015, acest obiectiv cu caracter obligatoriu a fost înscris în Legea europeană a climei în iunie 2021, alături de stabilirea de către UE a unui obiectiv intermediar ambițios, de reducere a emisiilor sale de gaze cu efect de seră (GES) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelul din 1990 (anterior se viza o reducere cu 40 %).

În acest context, pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”<sup>2</sup>, prezentat de Comisia Europeană la 14 iulie 2021, conține un set de 13 propuneri de actualizare a legislației UE și de introducere a unor noi inițiative pentru atingerea acestui obiectiv mai ambițios în materie de climă.

Ecosistemul industrial al mobilității va fi puternic implicat în realizarea acestor obiective. Transporturile (inclusiv transportul maritim internațional și aviația) reprezentau 32 % din emisiile de GES ale UE în 2019, față de 24 % în 2000<sup>3</sup>. După cum prevede Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, sectorul transporturilor ar trebui să își reducă emisiile cu 90 % până în 2050, pentru a reflecta ambițiile UE în materie de climă.

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>3</sup> Agenția Europeană de Mediu, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

## **1. Pregătiți pentru 55: un pachet ambițios de măsuri indispensabile pentru tranziția verde a industriei europene și pentru protecția climei**

Cadrul de reglementare aplicabil ecosistemului mobilității va evolua în profunzime prin propunerile din pachetul „Pregătiți pentru 55”. Următoarele propuneri și revizuiți vor avea un impact asupra mobilității: propunerea de revizuire a obiectivelor naționale de partajare a eforturilor pentru sectoarele care nu fac obiectul ETS, propunerea de extindere a ETS la sectorul rutier, propunerea privind un mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM), revizuirea inițiativei ReFuelEU în domeniul aviației, inițiativei FuelEU în domeniul maritim, revizuirea Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIR), dar și revizuirile legate de domeniul energetic, precum Directiva privind energia din surse regenerabile (RED II), întrucât transformarea și electrificarea transporturilor sporesc cererea globală de energie. De asemenea, va exista un impact asupra sectorului autovehiculelor în urma revizuirii Regulamentului privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare noi, precum și în urma textelor viitoare privind emisiile de gaze poluante (Euro7) și privind caracteristicile vehiculelor.

Prin urmare, adoptarea și punerea în aplicare a pachetului necesită ca industria mobilității să accelereze transformarea modelului său de creștere și a instrumentului său de producție și să își sprijine angajații. Consiliul a început deja, în timpul președinției slovene, lucrări care vizează, pe lângă negocierea textelor legislative în sectoarele relevante, o mai bună identificare a impactului pachetului asupra industriei. La 29 septembrie 2021, Consiliul Competitivitate a desfășurat o primă dezbatere de orientare asupra pachetului în ceea ce privește competitivitatea industrială, legată de actualizarea strategiei industriale europene prezentate de Comisie la 5 mai 2021. În plus, la 26 noiembrie 2021, Consiliul Competitivitate (Cercetare) a purtat și o dezbatere privind contribuția cercetării și a inovării la realizarea obiectivelor transsectoriale, inclusiv a obiectivelor pachetului „Pregătiți pentru 55” în sectoarele transporturilor, industriei, exploatării terenurilor și silviculturii. În cele din urmă, Grupul de lucru pentru competitivitate și creștere (la nivel înalt) a început să analizeze implicațiile pachetului pentru sectoarele industriale în cauză. Aceste dezbateri au evidențiat preocuparea statelor membre ale UE cu privire la impactul pachetului asupra industriei, în special asupra ecosistemului mobilității.

În plus, actualizarea strategiei industriale europene<sup>4</sup> a reafirmat prioritatea foarte înaltă pe care o reprezintă dubla tranziție verde și digitală pentru toate politicile UE. Această strategie a propus crearea unor foi de parcurs pentru tranziția durabilă și cea digitală a celor 14 ecosisteme industriale prezentate de comisarul pentru piața internă, Thierry Breton. Prin urmare, în cadrul Forumului industriei, Comisia a organizat lucrări care să definească aceste parcursuri de tranziție verde și de tranziție digitală, implicând toate părțile interesate din fiecare ecosistem. În ianuarie 2022, Comisia a inițiat co-crearea unui parcurs de tranziție pentru ecosistemul mobilității, care va juca un rol esențial în realizarea ambițiilor noastre în materie de climă.

La 29 octombrie 2021, Comisia a reunit economiști din fiecare stat membru pentru a analiza consecințele propunerilor din pachet asupra industriei și pentru a analiza în detaliu nevoile la nivel de investiții. Aceste lucrări ar putea fi aprofundate pentru a se efectua studii-pilot de caz, a se face schimb de bune practici și metodologii pentru construirea unei viziuni comune cu privire la impactul tranziției asupra industriei și a se identifica argumente economice (*business cases*) și priorități de acțiune.

---

<sup>4</sup> COM(2021) 350 final.

## **2. Ecosistemul industrial al mobilității se află în centrul provocărilor legate de transformare**

Ecosistemul mobilității, un sector industrial major al UE, va trebui să facă față unor provocări multiple pentru a profita de beneficiile tranziției sale: adaptarea tehnologică și digitală, adaptarea lanțurilor valorice, controlul asupra surselor de aprovizionare cu materiale și componente critice, formarea și sprijinul angajaților, concurența pe noi segmente de piață în noile tipuri de mobilitate (autonomie, mobilitate durabilă etc.). În cazul sectorului autovehiculelor, întreprinderile europene se confruntă în prezent cu deficite de aprovizionare (mai ales la nivel de semiconductori), ceea ce le împiedică redresarea, și sunt nevoite să efectueze o transformare profundă a instrumentelor lor de producție, echipamentele necesare pentru a produce vehicule termice fiind foarte diferite de cele pentru vehicule electrice. Creșterea nivelului de ambiție al obiectivelor climatice afectează de altfel nu numai producătorii, ci și subcontractanții, producătorii de componente și, în general, toate IMM-urile și lucrătorii din ecosistem. Transformarea sectorului autovehiculelor are un impact asupra a aproximativ 15 milioane de locuri de muncă din Europa. În ceea ce privește aspectele legate de formarea angajaților, EIT InnoEnergy anticipează, de exemplu, crearea a aproximativ 3-4 milioane de locuri de muncă în UE în sectorul bateriilor electrice, dintre care 800 000 vor necesita recalificare și perfecționare profesională.

Nevoile de investiții ca răspuns la necesitatea unei tranziții rapide sunt enorme. Conform foii de parcurs pentru tranziția ecosistemului mobilității, investițiile suplimentare necesare pe perioada 2021-2030 pentru a se îndeplini obiectivele climatice ale UE în ceea ce privește transportul rutier, materialul rulant, navele, aeronavele și instalarea infrastructurii pentru combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon sunt estimate la 130 de miliarde EUR pe an, comparativ cu deceniul precedent<sup>5</sup>. Nevoia de investiții în transformarea verde și digitală a infrastructurilor ar adăuga o sumă suplimentară de 100 miliarde EUR pe an<sup>6</sup>. Având în vedere impactul tranziției asupra sectorului, este necesar să se identifice pârghiile de investiții pe care acesta le are la dispoziție pentru a face față acestor provocări. Foaia de parcurs pentru tranziția ecosistemului mobilității stabilește reperele generale ale acestei reflecții.

---

<sup>5</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>6</sup> SWD(2020) 98 final, pe baza estimărilor legate de TEN-T și a calculului BEI.

În plus, astfel cum s-a discutat în cadrul reuniunii informale a miniștrilor competitivității desfășurate la 1 februarie la Lens, tranziția durabilă a industriei europene nu va putea fi dusă la îndeplinire fără asigurarea materiilor prime necesare noilor tehnologii verzi. OCDE preconizează o creștere cu 110 % a consumului nostru de materii prime între 2011 și 2060, determinată în mare măsură de nevoile tranziției durabile și digitale: de exemplu, într-un scenariu de limitare la 2 grade a creșterii temperaturii, dacă ne referim numai la metalele utilizate în baterii (cobalt, plumb, litiu, mangan, nichel etc.), Banca Mondială anticipează o creștere a cererii acestora cu 1 000 %.

Știm pe de altă parte că UE este foarte dependentă de anumite țări terțe pentru aprovizionarea cu aceste metale, ceea ce o face vulnerabilă: Republica Democratică Congo asigură în sine 60 % din producția mondială de cobalt, iar China asigură 98 % din importurile noastre de pământuri rare. Prin urmare, asigurarea unei aprovizionări stabile cu aceste materii prime devine esențială: în acest scop, UE trebuie să examineze și să pună în aplicare o gamă largă de acțiuni, în special asigurarea aprovizionării sale externe, dezvoltarea reciclării și a inovării, precum și încurajarea producției de materii prime primare în Europa. Comisia este activă în acest domeniu, de exemplu prin publicarea, în septembrie 2020, a unui plan de acțiune privind materiile prime și înființarea Alianței europene pentru materii prime (ERMA): recent, Comisia a anunțat un fond în valoare de 400 de milioane EUR, gestionat în comun de ERMA și ABE, pentru a asigura aprovizionarea noastră cu materii prime pentru fabricarea bateriilor vehiculelor electrice. Regulamentul european privind bateriile, în curs de negociere în structurile Consiliului din domeniul mediului, trebuie, de asemenea, să încurajeze apariția unui sector industrial european durabil, bazat pe principiile economiei circulare, cu scopul de a reduce dependența europeană de importuri.

Aceste provocări nu trebuie totuși să eclipseze oportunitățile pe care le vor oferi aceste tranziții, de exemplu în ceea ce privește economia circulară și materiile prime, hidrogenul sau mobilitatea fără emisii de carbon, care vor crea noi locuri de muncă în sectoare noi, cum a fost cazul pentru crearea unui sector de reciclare a bateriilor, pentru aeronavele cu emisii zero de carbon, combustibilii durabili sau propulsia cu vele a navelor cargo. Decarbonizarea mobilității ar trebui să ducă la noi oportunități de afaceri, constituind un factor de diferențiere pentru întreprinderile industriei europene, în special în ceea ce privește exporturile. În fapt, grație progreselor de la nivelul legislației europene, aceste întreprinderi vor fi în măsură să sprijine decarbonizarea propriilor parteneri.

### **3. Pârghiile europene de sprijinire a industriei în tranziția verde**

Pentru a reuși în această tranziție, fără precedent în istoria industriei europene prin amploarea și ambițiile sale, trebuie să fie îndeplinite mai multe condiții, de exemplu în ceea ce privește stimulentele și condițiile-cadru pentru consolidarea competitivității industriei europene pe piața internă, pentru sprijinirea punerii în aplicare, nu numai în cazul întreprinderilor mari, ci și al IMM-urilor și al întreprinderilor cu capitalizare medie de-a lungul lanțului valoric, sau pentru a răspunde provocărilor tehnologice ale acestei transformări. Previzibilitatea și stabilitatea cadrului de reglementare vor fi decisive pentru a permite industriei să ia deciziile corecte în materie de investiții pe termen lung.

Există pârghii de politică la nivel european care ar putea fi aprofundate pentru a sprijini mai bine tranziția ecosistemului mobilității și pentru a consolida poziția de lider a UE, nu numai prin electrificare, ci și prin automatizare și conectivitate. Alianțele industriale, programul-cadru Orizont Europa, investițiile finanțate de Banca Europeană de Investiții, achizițiile publice europene, proiectele importante de interes european comun (PIIEC) și contribuțiile statelor membre la accelerarea tranziției prin investiții reglementate de normele europene privind ajutoarele de stat reprezintă tot atâtea instrumente care ar trebui să permită exploatarea deplină a potențialului industrial european în contextul unei concurențe internaționale puternice. Pentru a răspunde nevoilor industriei, planul european de redresare economică, NextGenerationEU, și bugetul UE pentru perioada 2021-2027 prevăd niveluri fără precedent de investiții în tranziția verde și în cea digitală. Peste 40 % din cheltuielile de redresare sunt legate de ecosistemul mobilității<sup>7</sup>. În plus, propunerile legislative ale Comisiei Europene prevăd mecanisme de sprijinire a tranziției (fonduri pentru inovare și modernizare la nivelul ETS, o propunere de fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice, în paralel cu extinderea propusă a ETS). Formarea și perfecționarea angajaților, în special a celor din IMM-uri, vor fi, de asemenea, necesare pentru a profita de noile oportunități de angajare care vor fi create. Crearea de noi lanțuri valorice va fi puternic condiționată de capacitatea de a furniza o forță de muncă calificată care să sprijine această dezvoltare și să garanteze competitivitatea europeană, după exemplul acțiunilor Academiei Alianței europene pentru baterii. În cele din urmă, consolidarea influenței noastre în standardizarea noilor tehnologii ar putea stimula inovarea și facilita accesul la piețe.

---

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_en)

**În cadrul acestei dezbateri de orientare, statelor membre li se va cere să răspundă la următoarele trei întrebări:**

- *Ați făcut demersuri pentru a estima nevoile de investiții legate de transformarea industrială din cadrul punerii în aplicare a pachetului „Pregătiți pentru 55”? Ați putea da exemple concrete de nevoi pentru sectoarele mobilității, în special pentru sectorul autovehiculelor?*
  - *Dincolo de investițiile private necesare pentru tranziția verde a ecosistemului industrial al mobilității, ce măsuri considerați că sunt necesare pentru a facilita și a accelera evoluția acestei tranziții, în special în ceea ce privește inovarea, infrastructurile și formarea?*
  - *Ce pârghii ar trebui activate în mod prioritar pentru a consolida reziliența și competitivitatea viitoare ale ecosistemului industrial al mobilității în Europa, în special pentru a permite dezvoltarea vehiculelor electrice și autonome și accesul sigur la materiile prime critice?*
-