



Bruselas, 8.11.2012  
COM(2012) 636 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE  
LAS REGIONES**

**CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible  
en Europa**

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>UN SECTOR CLAVE EN LA ENCRUCIJADA .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CARS 21: UNA VISIÓN ESTRATÉGICA CONJUNTA PARA LA INDUSTRIA EN 2020 .....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>UNA SITUACIÓN ECONÓMICA DIFÍCIL .....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>UN PLAN DE ACCIÓN PARA IMPULSAR LA COMPETITIVIDAD .....</b>	<b>7</b>
<b>4.1.</b>	<b>Invertir en tecnologías avanzadas y financiar la innovación .....</b>	<b>7</b>
	Investigación, desarrollo e innovación.....	8
	Acceso a la financiación.....	9
	Reducción de las emisiones de CO2 .....	10
	Emisiones sonoras y contaminantes.....	11
	Seguridad vial.....	13
	Combustibles alternativos e infraestructuras .....	14
<b>4.2.</b>	<b>Mejorar las condiciones del mercado .....</b>	<b>16</b>
	Un mercado interior sólido.....	16
	Normativa inteligente.....	17
<b>4.3.</b>	<b>Mejorar la competitividad en los mercados globales.....</b>	<b>18</b>
	Política comercial.....	19
	Armonización internacional .....	19
<b>4.4.</b>	<b>Anticipar la adaptación y gestionar la reestructuración .....</b>	<b>21</b>
	Capital humano y cualificaciones .....	21
	Abordar el ajuste industrial .....	22
<b>5.</b>	<b>SEGUIMIENTO Y GOBERNANZA .....</b>	<b>23</b>

# COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

## CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa

En los últimos meses, la **industria europea del automóvil ha pasado por un periodo cada vez más difícil** y el mercado de coches nuevos de la UE ha experimentado un descenso por quinto año consecutivo. Esta situación crea una **fuerte presión** sobre las empresas para reestructurar sus operaciones y varios fabricantes han anunciado recientemente el cierre de sus plantas de montaje con las pérdidas consiguientes de puestos de trabajo. Al mismo tiempo, sin embargo, la industria europea sigue afrontando el **desafío a medio y largo plazo** de seguir siendo líder en la puesta a disposición de soluciones futuras de movilidad en un entorno global extremadamente competitivo. Por tanto, la Comisión considera que es urgente presentar un Plan de Acción para ayudar a la industria del automóvil a hacer frente a estos desafíos.

### 1. UN SECTOR CLAVE EN LA ENCRUCIJADA

La **industria del automóvil<sup>1</sup>** tiene una **importancia estratégica** para la economía europea y sus productos y servicios tienen un impacto cotidiano en la vida de los ciudadanos europeos. El sector representa alrededor de **12 millones de puestos de trabajo directos o indirectos y aporta una contribución positiva sustancial a la balanza comercial de la UE** (que ha crecido en los últimos años y llegó en 2011 a 90 000 millones EUR). Esta industria registra el **mayor gasto privado en investigación e innovación** (28 000 millones EUR en 2009) y es un motor esencial de la innovación tecnológica. Es un **multiplicador del crecimiento** debido a sus importantes relaciones económicas con muchos sectores industriales. Estas relaciones afectan tanto a niveles anteriores del mercado, como los del sector siderúrgico, químico y textil, como a niveles posteriores (servicios de TIC, de reparación y de movilidad). Produce la mayoría de los vehículos que utilizan los ciudadanos a efectos de movilidad personal y transporte de mercancías. Por tanto, la industria del automóvil será **un agente clave en la nueva revolución industrial** que tiene por objeto, entre otras cosas, la sustitución gradual de los hidrocarburos como la principal fuente de energía y una utilización más eficiente y sostenible de nuestros recursos.

El sector del automóvil está actualmente en **un momento histórico decisivo**: se espera que la próxima década dé lugar a cambios importantes en varios ámbitos que remodelarán profundamente la industria y sus mercados a nivel mundial. En primer lugar, **los patrones de producción y los modelos comerciales están cambiando**. Mientras que el mercado europeo se considera antiguo, varios mercados de terceros países están creciendo rápidamente, cambiando los flujos comerciales y la cadena de valor del sector del automóvil. La presión competitiva intensa sigue creciendo y las empresas de la UE se ven cada vez más amenazadas

---

<sup>1</sup> El término «industria del automóvil» cubre toda la cadena de suministro: fabricantes y suministradores de vehículos, distribución y servicios posventa. Los productos incluyen los turismos, los vehículos comerciales ligeros y pesados, los vehículos de motor de dos y tres ruedas, y los cuatriciclos.

en su mercado doméstico, al tiempo que desarrollan oportunidades en mercados de terceros países. En segundo lugar, **la agenda sobre el clima es cada vez más urgente** y se espera todavía más del progreso tecnológico. Para cumplir los objetivos a largo plazo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, así como los objetivos de calidad del aire, debe mejorarse aún más el motor de combustión interna, junto con el desarrollo y aplicación progresiva de tecnologías punta, como la propulsión eléctrica. Deben realizarse también esfuerzos considerables para desarrollar y distribuir aún más combustibles sostenibles que puedan ser una alternativa al gasóleo y la gasolina tradicionales. Al mismo tiempo, **la seguridad vial sigue siendo una preocupación importante**.

El sector del automóvil es una de las líneas de acción prioritarias en las que **debe facilitarse la inversión en nuevas tecnologías e innovación**, tal como se indica en la Comunicación de la Comisión que **actualizó recientemente la Política Industrial de la UE<sup>2</sup>**. La Comunicación, dando un mayor impulso a los objetivos de la UE de crecimiento inteligente, sostenible e integrador para 2020, insta a conseguir una industria europea más fuerte para el crecimiento y la recuperación económica. Se ha reconocido claramente el papel importante de este sector para el crecimiento y la creación de empleo, también en servicios relacionados. Debemos, por tanto, adoptar un enfoque proactivo.

La presente Comunicación presenta **un Plan de Acción para la industria del automóvil**, que pone de relieve el compromiso de la Comisión para apoyar la competitividad y la sostenibilidad del sector. Es el primer ejemplo concreto de la aplicación de nuestra visión actualizada de la política industrial en un entorno sectorial, es decir, la industria del automóvil. Define acciones políticas concretas basadas en un análisis del sector realizado por el Grupo de Alto Nivel CARS 21, que se relanzó en 2010. Este Plan de Acción se articula en torno a los cuatro pilares siguientes:

- **Invertir en tecnologías avanzadas y financiar la innovación** mediante una serie de iniciativas reglamentarias y el apoyo a la investigación y la innovación.
- **Mejorar las condiciones del mercado** mediante un mercado interior más sólido y la aplicación coherente de la normativa inteligente.
- **Mejorar la competitividad en los mercados globales** mediante una política comercial efectiva y la armonización internacional de las normativas sobre vehículos.
- **Anticipar la adaptación** invirtiendo en capital humano y cualificaciones, y suavizar el impacto social de la reestructuración.

Con esta estrategia, la Comisión tiene la intención de apoyar el papel activo que el sector del automóvil desempeñará para invertir la cuota de mercado descendente de la industria en Europa y pasar del nivel actual del 16 % al 20 % del PIB de aquí a 2020. El refuerzo de la competitividad de este sector en la UE, el apoyo para aprovechar las oportunidades de crecimiento en los mercados globales y la promoción de vehículos limpios, seguros y eficientes, incluidos en un enfoque político integrado, serán decisivos a tal efecto.

---

<sup>2</sup> COM(2012)582 final, adoptada el 10 de octubre de 2012.

## 2. CARS 21: UNA VISIÓN ESTRATÉGICA CONJUNTA PARA LA INDUSTRIA EN 2020

A finales de 2010, la Comisión decidió **relanzar el Grupo de Alto Nivel CARS 21**, que se creó inicialmente en 2005, como seguimiento de la Comunicación de la Comisión «Estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes»<sup>3</sup>, adoptada el 28 de abril de 2010. El objetivo del Grupo era formular recomendaciones para apoyar la competitividad y el crecimiento sostenible de la industria europea del automóvil.

El Grupo estaba constituido por siete comisarios, nueve representantes de los Estados miembros y un grupo amplio y equilibrado de partes interesadas que incluía a representantes de la industria y a ONG, y adoptó su informe final<sup>4</sup> el 6 de junio de 2012. Este informe presenta la opinión consensuada del Grupo sobre la visión estratégica para el sector del automóvil en 2020 y formula recomendaciones específicas sobre una serie de ámbitos pertinentes.

El análisis realizado en el informe muestra claramente que no puede mantenerse la situación actual de la industria del automóvil: es preciso adaptar las capacidades de producción actuales, diseñar nuevos métodos de producción, asegurar nuevas fuentes de materias primas y un uso más eficiente de las mismas, y desarrollar nuevos modelos de clústers y empresas. Asimismo, se necesitan nuevos perfiles de cualificaciones y hay que afrontar los posibles cambios en las necesidades de empleo. En este contexto, es especialmente importante asegurar una transición económica y social sin problemas y equilibrada mediante la anticipación de las necesidades de cualificaciones y formación, y gestionar la reestructuración con una buena preparación, lo que favorecerá la adaptación de las empresas y la transición del empleo.

En este contexto, el Grupo ha definido **un punto de vista común sobre las características fundamentales de una industria del automóvil fuerte y competitiva, y el progreso hacia una movilidad sostenible para la sociedad de la UE en 2020** del siguiente modo:

- Un **sector del automóvil** que siga teniendo una **importancia estratégica** y siga siendo una **piedra angular de la industria y la economía de la UE**, ofreciendo un empleo de calidad a millones de trabajadores en la UE.
- Un sector que sea central para muchas otras actividades económicas al tiempo que suministra productos asequibles y atractivos que satisfagan las exigencias del consumidor, basado en un mercado competitivo para los productos y servicios de la industria automovilística, incluido el mercado posventa.
- Una **base de fabricación fuerte en la UE** para vehículos de carretera y componentes, que produzca una parte considerable de los vehículos y las piezas que se venden en el mercado de la UE.
- Una **red industrial fuerte** con una cadena de suministro y distribución flexible e integrada.
- Un sector que **exporte un mayor abanico de vehículos de gran calidad y alta tecnología** a mercados de terceros países.
- **Mercados globales** que ofrezcan verdaderas **condiciones equitativas** a todos los actores del sector con iguales oportunidades para todas las tecnologías.
- Una industria del automóvil **líder en tecnología**, coordinada con el sector de suministro de combustible, que produzca vehículos **atractivos** para los

<sup>3</sup> COM(2010) 186 final, de 28 de abril de 2010.

<sup>4</sup> Disponible en [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf).

consumidores de la UE, **limpios** en términos de contaminantes regulados, **más eficientes desde el punto de vista del combustible, seguros, silenciosos y conectados**.

- Una **variedad de tecnologías de propulsión**, dominadas por la **tecnología avanzada de motores de combustión**, pero cada vez más electrificados. Además, el despliegue de vehículos con **sistemas avanzados de propulsión** (como vehículos eléctricos<sup>5</sup> y vehículos de pilas de combustible) está cobrando importancia.
- Una **infraestructura** apropiada para **rellenar o recargar** los vehículos que utilizan combustibles alternativos, de conformidad con sus posibilidades de mercado.
- Una **mano de obra** para la fabricación, la I+D y el mantenimiento formada y preparada para trabajar con un gran número de tecnologías.

Un **enfoque político integrado** necesita ser puesto sistemáticamente en práctica. Debe, por tanto, incluir los siguientes elementos:

- acciones del sector privado y medidas públicas a nivel de la UE, los Estados miembros y las regiones, que sean complementarias;
- medidas relativas a los vehículos que deben combinarse efectivamente, en su caso, con otras centradas en la infraestructura y el usuario;
- medidas reglamentarias y otras medidas rentables que se apliquen y se hagan cumplir efectivamente para alcanzar objetivos societales a largo plazo y estimular la innovación;
- todos los ámbitos políticos que tienen un impacto en el sector del automóvil deben ser objeto de una coordinación estrecha entre las autoridades competentes responsables, incluida la política comercial, la política industrial, la política de medio ambiente, la política energética y las políticas en materia de tecnologías de la información y la comunicación, seguridad vial, salud pública, transporte, competencia, innovación y mercado interior, para asegurar una consecución rentable de los objetivos políticos.

La Comisión reconoce plenamente estos desafíos y la necesidad de una **estrategia política industrial ambiciosa para el sector del automóvil**. La Comisión orientará sus políticas hacia este objetivo y pide a otras instituciones, autoridades públicas y partes interesadas que adopten el mismo enfoque en su respectivo ámbito de responsabilidad.

### 3. UNA SITUACIÓN ECONÓMICA DIFÍCIL

El informe final CARS 21 realiza un análisis exhaustivo de la situación económica actual de la industria del automóvil en la UE. En el primer semestre de 2012, la situación **empeoró y es posible que esta tendencia continúe hasta finales de año. Las ventas en los mercados de la UE han seguido disminuyendo** (un 6,8 % en el primer semestre de 2012 en el caso de los turismos y un 10,8 en el de los vehículos comerciales) en comparación con los niveles ya bajos de 2011. Las previsiones actuales indican un descenso interanual en el mercado de turismos de la UE, con unas ventas de 12,1 millones de unidades. Se prevé que el mercado de vehículos comerciales de la UE experimentará este año un descenso del 8 %, tras un periodo

---

<sup>5</sup> Incluidos los vehículos eléctricos de batería, los vehículos híbridos enchufables y los vehículos eléctricos de autonomía extendida.

previo de recuperación en 2010 y 2011, pero sigue estando a niveles históricamente bajos. En cuanto a los vehículos de motor de dos ruedas, el número de nuevas matriculaciones se ha visto afectado por la crisis de la deuda y en 2011 fue de 1,6 millones de unidades, un 40 % por debajo del nivel de 2007.

**La situación de la producción de vehículos ha sido algo mejor** (ensamblaje de 16 millones de unidades de vehículos comerciales ligeros, es decir, un millón de unidades más que en 2009), **debido a las exportaciones**, como muestra el saldo comercial positivo de 45 000 millones EUR en los cinco primeros meses de 2012 (debido sobre todo a las exportaciones a los EE. UU. y los mercados emergentes). Sin embargo, hay riesgos importantes de que los niveles de producción disminuyan debido a la ralentización de las economías emergentes. Varios fabricantes han comunicado **pérdidas financieras en el mercado de la UE** debido sobre todo al descenso de las ventas combinado con el problema estructural persistente del **exceso de capacidad**<sup>6</sup>. Algunos fabricantes han anunciado acciones importantes de reestructuración que tendrán repercusiones en su cadena de suministro, así como en las perspectivas de empleo y recuperación de varias regiones europeas.

**La responsabilidad de abordar la cuestión de la reestructuración incumbe principalmente a la industria**, pero, al mismo tiempo, esta considera que es deseable una mayor coordinación y un mayor apoyo a nivel europeo.

Este Plan de Acción, basado en las recomendaciones de CARS 21, establece objetivos a largo plazo para mantener la base de la fabricación en Europa que garantice la competitividad y la sostenibilidad y cree un hoja de ruta completa de política industrial para la industria del automóvil en 2020.

La Comisión está planificando las siguientes acciones clave en diferentes ámbitos políticos de la UE

#### **4. UN PLAN DE ACCIÓN PARA IMPULSAR LA COMPETITIVIDAD**

##### **4.1. Invertir en tecnologías avanzadas y financiar la innovación**

En la industria del automóvil, como en otros sectores, se está desarrollando un conjunto de tecnologías nuevas, limpias y seguras que está previsto que se introduzcan en el mercado en los próximos años. A partir de la posición de liderazgo de la tecnología actual, es fundamental que Europa permanezca en la vanguardia desarrollando las soluciones de mañana para ofrecer una movilidad sostenible. Esto debería fomentarse con un apoyo bien orientado y coordinado a una investigación e innovación que respondan a las necesidades de la industria y la tecnología, y que tengan por objeto desarrollar tecnologías a más largo plazo. Es preciso adoptar un enfoque político holístico que complemente las iniciativas reglamentarias a nivel de la UE, nacional y local, acompañado de medidas relativas a las infraestructuras y la demanda, a fin de impulsar las inversiones en los próximos años.

---

<sup>6</sup> La obtención de datos precisos sobre el exceso de capacidad es objeto de discusión y depende, entre otras cosas, del número de turnos utilizados en una fábrica determinada. Los analistas están de acuerdo con que se precisa de hecho cierto exceso de capacidad para la flexibilidad de las empresas, pero consideran que el exceso de capacidad es problemático.

## Investigación, desarrollo e innovación

La inversión en investigación, desarrollo e innovación (IDI) garantiza la competitividad. Por otra parte, la financiación europea en materia de IDI del Séptimo Programa Marco de Investigación (7PM) y los préstamos y garantías de préstamo del Banco Europeo de Inversiones (BEI) destinados a fomentar el desarrollo de tecnologías limpias se identificaron en el informe CARS 21 como instrumentos clave para recuperarse de la crisis en 2008-2009 y para afrontar la presión competitiva actual en términos de liderazgo tecnológico. Es importante señalar que los fondos europeos prestan una ayuda importante a la industria automovilística de la UE, que necesita financiar al mismo tiempo la IDI de varias tecnologías de propulsión (mejora continua de los motores de combustión y desarrollo de sistemas de propulsión eléctrica, de pila de combustible e híbridos), conforme al objetivo fijado para 2020 de disponer de un abanico diverso de combustibles para cumplir los objetivos en materia de cambio climático. El desarrollo de la seguridad vial es otro ámbito en el que hay todavía gran margen de mejora basada en datos reales con respecto a la seguridad de los vehículos. El informe final de CARS 21 ha evaluado muy positivamente la asociación público-privada (APP) de la Iniciativa Europea por unos Coches Verdes (IECV) (2009-2013) y la actividad crediticia del BEI, especialmente en el marco del Mecanismo Europeo para los Transportes Limpios. Hay un fuerte consenso en cuanto a la continuación de la utilización de ambos instrumentos.

La Comisión:

- ha propuesto **Horizonte 2020**<sup>7</sup> como un marco para financiar la investigación y la innovación en el periodo 2014-2020, con un presupuesto total de 80 000 millones EUR, un aumento importante en comparación con 7PM; incluye el compromiso de conseguir un sistema de transporte europeo eficiente en el consumo de recursos y respetuoso del medio ambiente. A la espera de las decisiones finales que se adoptarán en el contexto del Marco Financiero Plurianual, se considera que la financiación de la investigación y la innovación en la industria del automóvil debería tener en cuenta su importancia económica y social;
- ha propuesto el programa **COSME** (Competitividad de las Empresas y PYME)<sup>8</sup>, con un presupuesto de 2 500 millones EUR para el periodo 2014-2020;
- ha propuesto que ambos programas deberían apoyar los instrumentos financieros de la UE que permitirán posiblemente a las PYME y a empresas más grandes del sector del automóvil beneficiarse de un mejor acceso a la financiación de deuda y capital. A través de COSME, las PYME de la industria del automóvil deberían también beneficiarse de acciones para mejorar el acceso a los mercados y, a través de Horizonte 2020, de medidas para mejorar su atractivo para los inversores;
- ha adoptado su Comunicación «Investigación e innovación para la futura movilidad en Europa»<sup>9</sup>, en la que propone el desarrollo de una **Estrategia Europea de Tecnología de Transporte**. La Estrategia prevé en 2013-2014 definir con las partes interesadas hojas de ruta tecnológicas centradas en el despliegue de tecnologías e innovación en diez ámbitos de transporte fundamentales, incluidos vehículos de

---

<sup>7</sup> COM(2011) 808 final, de 30 de noviembre de 2011, COM(2011) 809 final, de 30 de noviembre de 2011.

<sup>8</sup> COM(2011) 834 final, de 30 de noviembre de 2011.

<sup>9</sup> COM(2012) 501.



transporte por carretera limpios, eficientes, seguros, silenciosos e inteligentes. Esto ayudará a optimizar la contribución de la investigación y la innovación a los objetivos ambiciosos del Libro Blanco sobre el Transporte<sup>10</sup> y apoyará la aplicación de Horizonte 2020;

- ha empezado a aplicar el **Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética** (Plan EETE)<sup>11</sup>, que aborda la agenda de investigación e innovación de varios ámbitos de importancia estratégica para el sector del transporte, en particular, las redes eléctricas inteligentes, los combustibles alternativos, como la bioenergía y el hidrógeno y las pilas de combustible, y el almacenamiento de energía. A este respecto, se asegurarán los vínculos apropiados con la Estrategia de Tecnología de Transporte.

Aunque Horizonte 2020 facilitará el marco general para la investigación y la innovación en el ámbito del transporte, es fundamental explicar con mayor detalle las prioridades y el funcionamiento de la financiación para el desarrollo de la investigación y la innovación en la industria del automóvil. También sobre la base del informe del Grupo CARS 21, la Comisión está convencida de que la financiación debería abarcar actividades más próximas al mercado, como la contratación pública, la normalización y las actividades de demostración. Debería favorecerse la forma de APP como el instrumento más ligero y rápido, y deberían buscarse sinergias con la financiación nacional.

Además, deberían explorarse en mayor medida las posibles sinergias entre el sector y el IEIT<sup>12</sup>, en particular en el contexto de las CCI<sup>13</sup>, en los ámbitos de fabricación de valor añadido y movilidad urbana.

La Comisión:

- trabajará con la industria para elaborar una propuesta sobre la **Iniciativa Europea por unos Coches Verdes** (como seguimiento a la APP IECV) en el marco de Horizon 2020, incluida una plataforma para desarrollar tecnologías de vehículos limpias y eficientes desde un punto de vista energético<sup>14</sup>. La iniciativa atraerá financiación privada para ayudar a abordar los desafíos fundamentales propuestos para Horizonte 2020.

### Acceso a la financiación

Junto con el programa de investigación europeo, la financiación del BEI (préstamos y garantías de préstamos) desempeñó un papel fundamental entre las medidas de recuperación del sector del automóvil durante la crisis de 2008-2009. Apoyando las inversiones más importantes relacionadas con las tecnologías limpias, el BEI ayuda a garantizar la competitividad de la industria en los próximos años. En el momento de la crisis anterior, el BEI aumentó su volumen de préstamos a la industria del automóvil de una media de 2 000 millones EUR al año a casi 14 000 millones EUR para el periodo 2009-2010. Los volúmenes de préstamos disminuyeron en 2011, lo que refleja, entre otras cosas, que los bancos tenían en ese momento un mejor acceso a la financiación. Como las empresas están finalizando sus proyectos de investigación e innovación financiados actualmente por el BEI y parecen necesarios nuevos proyectos para alcanzar los objetivos de eficiencia desde el punto de vista

---

<sup>10</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>11</sup> <http://setis.ec.europa.eu/>

<sup>12</sup> Instituto Europeo de Innovación y Tecnología.

<sup>13</sup> Comunidades de Conocimiento e Innovación.

<sup>14</sup> COM(2010) 614.

energético para 2020, el BEI está bien equipado para responder a esta nueva demanda. Se espera que el aumento reciente de capital de 10 000 millones EUR del BEI, aprobado por el Consejo Europeo, se traduzca en más oportunidades para el sector del automóvil (a efectos de innovación y eficiencia de recursos, en particular).

La Comisión:

- continuará trabajando con el BEI para **garantizar que la financiación de los proyectos de investigación e innovación de la industria del automóvil esté disponible**, especialmente para cumplir los objetivos de eficiencia energética para 2020, manteniendo al mismo tiempo los procedimientos necesarios de evaluación para asegurar la viabilidad de las inversiones a largo plazo;
- apoyará al BEI en sus esfuerzos para **facilitar el acceso a las PYME y las empresas de capitalización media**. Aunque la carga administrativa se considera baja, la Comisión seguirá investigando qué instrumentos podrían mejorar la accesibilidad de las PYME a la financiación, especialmente si **las PYME tienen dificultades para acceder a créditos de bancos comerciales**. Podría explorarse la puesta a disposición de financiación comercial o de una línea de crédito global para los suministradores de un país y, posiblemente, otras opciones;
- explorará con el BEI la posibilidad de **financiar proyectos relacionados con la movilidad eléctrica**, incluido el apoyo mediante asistencia técnica especializada y el mecanismo ELENA existente<sup>15</sup>.

## Reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>

La promoción de nuevas tecnologías a bordo de los vehículos con menor consumo de energía y emisión de CO<sub>2</sub>, desplegadas de manera rentable, apoyará la creación de valor añadido y puestos de trabajo en la industria del automóvil y reducirá la dependencia energética de la UE frenando las importaciones de petróleo.

La estrategia de 2007 de la UE contenía un enfoque exhaustivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos comerciales ligeros<sup>16</sup>. Dicho enfoque incluía medidas relativas a la oferta y la demanda en las que las acciones sobre tecnología de los motores se completaban con otras medidas en materia de combustibles alternativos, comportamiento del conductor y otras mejoras tecnológicas. Para la política futura, es también fundamental, tal como indica la Comisión en su reciente Libro Blanco sobre la Política de Transporte, definir las medidas más adecuadas para reducir de manera holística las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera, sobre la base de una evaluación cuidadosa de los costes y los beneficios, abordando, en su caso, la eficiencia de los vehículos, su utilización y las infraestructuras.

El consumo de combustible y las emisiones pueden reducirse también sustancialmente mediante un despliegue a gran escala de más vehículos aerodinámicos. La Comisión está preparando actualmente la revisión de la Directiva 96/53/CE sobre los pesos y dimensiones máximos de los vehículos de carretera, que permitirá, entre otras cosas, ahorrar hasta un 10 % de combustible retroadaptando los camiones existentes o rediseñando los camiones futuros para mejorar la aerodinámica.

---

<sup>15</sup> Mecanismo de asistencia técnica ELENA (*European Local Energy Assistance* —Asistencia Energética Local Europea) para proyectos locales y regionales sobre energía sostenible.

<sup>16</sup> COM(2007) 19 final.

Con respecto a los vehículos comerciales ligeros, los Reglamentos respectivos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> han establecido para 2020 el objetivo de 95 g CO<sub>2</sub>/km para los turismos y de 147 g CO<sub>2</sub>/km para los vehículos comerciales ligeros. Como resultado de la revisión de estos Reglamentos, la Comisión ha propuesto modalidades para alcanzar de aquí a 2020 estos objetivos de manera rentable.

A fin de permitir que la industria del automóvil realice inversiones e innovaciones a largo plazo, es también deseable facilitar con suficiente antelación indicaciones sobre la forma y el nivel probables de ambición de los objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> más allá de 2020, teniendo en cuenta los objetivos de la Unión a largo plazo en materia de cambio climático.

La Comisión:

- ha adoptado recientemente propuestas para aplicar **los objetivos de 2020 en materia de emisión de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos comerciales ligeros**<sup>17</sup>. Con respecto a las modalidades, las propuestas prevén la continuación de las disposiciones de innovación ecológica, los supercréditos par los vehículos con bajo nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> y la exención a los fabricantes más pequeños;
- iniciará una amplia consulta sobre **la política reglamentaria en materia de emisión de CO<sub>2</sub> para los turismos y los vehículos comerciales ligeros** en la que pedirá la opinión sobre una serie de aspectos. Las respuestas se tendrán en cuenta en la determinación de la forma y el nivel de ambición de la política futura en el contexto de la revisión prevista<sup>18</sup>. La Comisión tendrá en cuenta cuestiones como la rentabilidad, el desarrollo previsto de las tecnologías de reducción de CO<sub>2</sub> y otros factores pertinentes;
- **incluirá las medidas políticas anteriores en una política más amplia e integrada sobre reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub>** en el transporte por carretera, mediante la aplicación del Libro Blanco sobre la Política de Transporte, cubriendo la tecnología de los vehículos, las infraestructuras, el comportamiento del conductor y otras medidas;
- propondrá una revisión de la Directiva 96/53/CE a principios de 2013 para permitir un **diseño más aerodinámico de los camiones**.

### **Emisiones sonoras y contaminantes**

En los últimos años, ha quedado claro que los procedimientos actuales utilizados para medir los contaminantes, las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos comerciales ligeros (coches, camionetas y furgonetas) no reflejan suficientemente las emisiones en condiciones de conducción real. Se prevé, por tanto, y se está preparando actualmente a nivel mundial una revisión de los ciclos de conducción y el procedimiento de ensayo, sobre la base de datos recogidos en condiciones de conducción real. La mejora del ciclo de ensayo y el establecimiento de condiciones claras de ensayo que proporcionen valores comparables y representativos son importantes para ofrecer las reducciones esperadas de las medidas reglamentarias, incentivos financieros e información fiable a los consumidores.

---

<sup>17</sup> COM(2012) 393 y COM(2012) 394.

<sup>18</sup> COM(2012) 393 final.

Además, muchos Estados miembros no cumplen los requisitos establecidos en la legislación sobre calidad del aire y se enfrentan a problemas importantes por las concentraciones ambientales de NO<sub>2</sub>. En particular, los requisitos reglamentarios de calidad del aire definidos en la Directiva 2008/50/CE no se cumplen en zonas urbanas («puntos negros»), en particular con respecto a las partículas, los óxidos de nitrógeno y el ozono. Esta situación se debe en parte a las emisiones de NO<sub>x</sub> (NO + NO<sub>2</sub>) de los vehículos de carretera del tráfico local, que es mucho mayor en condiciones de conducción real que los límites reglamentarios de emisión medidos en un ciclo de ensayo, en particular para los vehículos de gasóleo.

Dados los problemas acuciantes de calidad del aire, es necesario proceder a la aplicación de la norma Euro 6, tal como está previsto, e identificar medidas tan pronto como sea posible para reforzar las reducciones de las emisiones de los vehículos en la carretera.

La Comisión reconoce la importancia de garantizar una reducción efectiva de las emisiones de NO<sub>x</sub> en condiciones de conducción real a fin de cumplir los objetivos actuales y futuros establecidos en la legislación sobre calidad del aire. Como resultado de ello y para aplicar los requisitos del Reglamento (CE) n° 715/2007, la Comisión inició en enero de 2011 el desarrollo de un procedimiento de ensayo futuro que se integrará en el marco de homologación y evaluará directamente las emisiones de NO<sub>x</sub> de vehículos comerciales ligeros en condiciones de conducción real.

Las emisiones en condiciones de conducción real —*Real driving emissions* (RDE)— de NO<sub>x</sub> medidas por este «procedimiento RDE» deben registrarse y comunicarse a partir de la entrada en vigor de la norma Euro 6 (en 2014). Al menos tres años después de esa fecha, el procedimiento RDE debe aplicarse junto con límites de emisión firmes no sobrepasables—*not-to-exceed* (NTE)—, lo que garantizará una reducción de las emisiones de NO<sub>x</sub> en condiciones de conducción real con respecto al nivel de emisiones previsible si no se aplicara dicho procedimiento. Estos tres años adicionales, concedidos para introducir límites NTE vinculantes, se consideran necesarios porque la Comisión es consciente de que en muchos casos será necesario un rediseño importante de los vehículos de gasóleo para cumplir los límites de emisión de NO<sub>x</sub> de Euro 6 en condiciones normales de conducción.

Además, se está revisando la legislación sobre emisiones sonoras de vehículos, sobre la base de una evaluación de impacto. Las repercusiones para la salud relacionadas con el ruido se reducirán mediante valores límite más estrictos. Se ha elaborado y evaluado en los últimos años un nuevo procedimiento de ensayo. Este procedimiento es más representativo de la conducción real y ya puede aplicarse. Juntas, estas disposiciones contribuirán a reducir los niveles sonoros del tráfico rodado.

La Comisión:

- apoyará activamente el desarrollo y la aplicación de un nuevo **ciclo de ensayo de conducción y un nuevo procedimiento de ensayo** para medir el consumo de combustible y las emisiones de los turismos y vehículos comerciales ligeros que sean más representativos de la conducción real, teniendo en cuenta las características del mercado de la UE. Las modalidades para la inclusión en el marco jurídico de la UE del nuevo ciclo y el nuevo procedimiento de ensayo deben definirse antes de 2014, incluida la metodología para establecer la correspondencia con los objetivos sobre emisión de CO<sub>2</sub> determinados a partir del ciclo y el procedimiento antiguos. Para comprobar las emisiones, la aplicación del ciclo y el procedimiento nuevos debe garantizar el cumplimiento de los valores límite de Euro 6 en condiciones de

conducción real, con las disposiciones transitorias adecuadas desde 2004 hasta 2017. Para comprobar las emisiones de CO<sub>2</sub>, la aplicación del ciclo y el procedimiento nuevos debe tener en cuenta los objetivos medioambientales ya definidos y ser coherente con ellos, y evitar cualquier carga innecesaria para las partes interesadas. También se considerará la autonomía de conducción de los vehículos eléctricos;

- propondrá antes de 2014 **medidas complementarias para controlar las emisiones contaminantes de los vehículos en uso**, basadas en un análisis exhaustivo para ofrecer una reducción oportuna de las emisiones contaminantes en el mundo real y contribuir, por tanto, a mejorar la calidad del aire;
- propuso en diciembre de 2011 **un nuevo Reglamento sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor**<sup>19</sup>, como parte de un enfoque político integrado de reducción del ruido ambiente, incluido un nuevo procedimiento de ensayo para medir el nivel sonoro y una nueva reducción de los niveles sonoros de los vehículos. Debe concederse a la industria un plazo de adaptación adecuado coherente con el alcance de las adaptaciones técnicas requeridas.

## Seguridad vial

La seguridad vial ha sido y seguirá siendo una prioridad política nacional durante muchos años. Ofrece un ejemplo interesante de aplicación efectiva del enfoque político integrado. La UE es líder a nivel mundial en el ámbito de la seguridad vial y nuestro parque móvil es comparativamente nuevo y seguro. El diseño de los automóviles es muy importante para evitar las colisiones y protege contra ellas, en particular con la ayuda de los dispositivos de seguridad exigidos en el marco de la homologación UE.

Se han hecho grandes progresos en la disminución de la mortalidad en carretera, mediante una combinación de acciones relativas a los vehículos, los conductores y las infraestructuras, aplicadas a nivel de la UE y a nivel nacional y local. Sin embargo, no hay que conformarse con estos resultados alentadores y para 2020 se propuso el nuevo objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea a partir de 2010<sup>20</sup>.

La Comisión:

- seguirá trabajando para la seguridad vial de conformidad con los ámbitos prioritarios y objetivos de sus **Orientaciones Políticas 2011-2020**<sup>21</sup>, que incluyen acciones relativas a los vehículos, las infraestructuras y el comportamiento de los conductores. Es preciso encontrar el conjunto de medidas políticas adecuado que combine medidas reglamentarias y de otro tipo, y que se definirá sobre la base de una evaluación de impacto en profundidad. Entre las prioridades están los ciclomotores, la seguridad de las nuevas tecnologías para vehículos (vehículos eléctricos) y las tecnologías en apoyo del comportamiento del conductor, y el cumplimiento del código de circulación (controladores inteligentes de velocidad, recordatorios del uso de cinturón, STI, conducción ecológica);

---

<sup>19</sup> COM(2011) 856 final.

<sup>20</sup> COM(2010) 389 final.

<sup>21</sup> *Idem.*

- seguirá promoviendo el despliegue de los **Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)**, incluidos los sistemas cooperativos, en particular «eCall», el servicio paneuropeo de llamada de emergencia desde el vehículo. Se están estableciendo una serie de medidas legislativas para garantizar una coordinación sólida y oportuna, así como el completo despliegue de todos los elementos relacionados con «eCall», para que este sistema de salvamento funcione efectivamente a partir de 2015;
- insta a los Estados miembros, a las autoridades locales y a las partes interesadas a cooperar de manera constructiva y coordinada para elaborar las medidas más prometedoras con vistas a la mejora de la seguridad vial y el despliegue de STI. La Comisión está llevando a cabo también una evaluación exhaustiva de los sistemas más apropiados de seguridad a bordo de los vehículos a fin de mejorar aún más la seguridad vial y la seguridad de los vehículos en la UE, y preparando una hoja de ruta para el despliegue previsto para finales de 2013.

### **Combustibles alternativos e infraestructuras**

Una diversificación apropiada de las fuentes de energía utilizadas para el transporte contribuirá a cumplir los objetivos de la UE en relación con el cambio climático y a mejorar su seguridad energética. Aunque todavía hay importantes reservas de hidrocarburos, es posible que los precios lleguen a ser cada vez más volátiles a medida que disminuye la capacidad excedentaria. Junto con la mejora de la eficiencia energética, esto exige también la comercialización de combustibles alternativos, como la electricidad, el hidrógeno, los biocombustibles sostenibles, el metano (gas natural, biometano) y el GLP. Con respecto al marco político general, deberían analizarse las ventajas de cada combinación de combustible y propulsión sobre la base del concepto «del pozo a la rueda»<sup>22</sup>, incluyendo también aspectos del ciclo de vida. Dada la novedad de muchos combustibles, su rendimiento debería estar sujeto a un examen constante.

La penetración en el mercado de combustibles alternativos requiere la creación de infraestructuras apropiadas. Esto, así como el desarrollo posterior de un mercado de vehículos pertinentes, serviría también para promover el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo. El despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos debería ser paralelo al desarrollo tecnológico y a los índices de penetración en el mercado de los vehículos propulsados por combustibles alternativos, teniendo en cuenta su rentabilidad. Son posibles diversas formas de apoyo público a las infraestructuras: proyectos piloto, normalización, apoyo a las inversiones y legislación. Las medidas políticas pueden apoyar la introducción en el mercado, pero después los propios mercados deben decidir cuáles son las mejores soluciones en el marco político establecido, teniendo en cuenta las repercusiones económicas y sociales.

La Comisión está preparando actualmente el paquete «Energía Limpia para el Transporte», que debería ofrecer un marco para orientar las inversiones y el desarrollo tecnológico en este ámbito. Tiene por objeto facilitar el desarrollo de un mercado interior para vehículos y buques que utilizan combustibles alternativos, incluidas las infraestructuras necesarias, suprimiendo las barreras técnicas y reglamentarias en toda la UE.

---

<sup>22</sup> Que incluye las emisiones generadas durante el ciclo de vida del combustible, incluida la extracción, la producción y el uso real.

Con respecto a los vehículos eléctricos, en 2010 la Comisión dio un mandato a los organismos europeos de normalización para adoptar nuevas normas con el objetivo de asegurar la interoperabilidad y la conectividad entre el punto de suministro de electricidad y el cargador de los vehículos eléctricos. El proceso de normalización no ha dado todavía resultados satisfactorios con respecto a las infraestructuras. El informe CARS 21 pidió que se adoptara una norma única en toda la UE. La Comisión investigará la conexión entre el vehículo y la red, y seguirá también el desarrollo de nuevos modelos de negocio que puedan surgir y que promuevan las sinergias entre el almacenamiento de electricidad que ofrecen los vehículos eléctricos y la flexibilidad que necesita el sistema eléctrico, incluyendo normas y protocolos comunes para la conexión entre los vehículos eléctricos y las redes eléctricas, así como la interoperabilidad para la comunicación y el pago.

Debe prestarse más atención a la puesta a disposición de información clara para los consumidores sobre los combustibles y su compatibilidad con los vehículos, tal como el etiquetado. La Comisión seguirá estrechamente la cuestión con un estudio de mercado de consumo que está realizando actualmente sobre el funcionamiento del mercado de combustibles de vehículos desde la perspectiva del consumidor<sup>23</sup>.

La Comisión:

- propondrá en los próximos meses una **Estrategia de Combustibles Alternativos**, como parte del paquete «Energía Limpia para el Transporte», para apoyar la necesidad de un conjunto de combustibles alternativos en el contexto del cumplimiento de los objetivos en materia de cambio climático y medio ambiente de la UE y en relación con la seguridad del suministro energético de la UE;
- adoptará, como parte del paquete «Energía Limpia para el Transporte», una **propuesta legislativa sobre las infraestructuras de combustibles alternativos**, relativa al despliegue de un mínimo de infraestructuras de reabastecimiento/recarga de determinados combustibles, incluyendo los vehículos eléctricos;
- a más tardar en 2013, propondrá una medida legislativa para garantizar que, con respecto a **la infraestructura de la interfaz de recarga para vehículos eléctricos**, se apliquen en toda la UE soluciones prácticas y satisfactorias, en caso de que no se alcance un acuerdo voluntario entre las partes interesadas implicadas mediante el proceso de normalización. Tendrá en cuenta las sinergias entre el sistema eléctrico y los vehículos eléctricos;
- continuará el diálogo con las partes interesadas pertinentes sobre un **sistema de etiquetado de combustibles** coherente con las normas europeas correspondientes a fin de garantizar que el consumidor disponga de información fácil de comprender sobre la compatibilidad de su vehículo con los diferentes combustibles ofrecidos en las estaciones de recarga;

---

<sup>23</sup> El estudio analizará si los consumidores son capaces de tomar decisiones de compra con conocimiento de causa, incluyendo cuestiones relacionadas con la comprensión y la transparencia de la información, por ejemplo, la comprensión de la información del etiquetado, de las diferencias entre los combustibles y de la idoneidad de los combustibles para los automóviles. Los resultados se publicarán a finales de 2013.

- **seguirá** la aplicación de los planes de acción nacionales en materia de energías renovables, en particular **los porcentajes efectivos de mezcla de biocombustibles** utilizados en diferentes Estados miembros **y la compatibilidad** de los combustibles con las tecnologías de los vehículos.

#### **4.2. Mejorar las condiciones del mercado**

El mantenimiento de una base de fabricación de automóviles en la UE solo puede asegurarse si se ofrecen a las empresas condiciones comerciales favorables. Algunas de estas condiciones, tales como la legislación laboral, dependen en gran medida de las políticas nacionales. Sin embargo, la política de la UE influye también claramente en las condiciones marco, en particular mediante la política reglamentaria. La Comisión sigue teniendo como prioridad mejorar las condiciones comerciales de la industria europea ofreciendo un marco fiable, predecible y favorable, así como aplicar los principios de la normativa inteligente, tales como la rentabilidad, los plazos de entrega, los objetivos a largo plazo y la consulta de las partes interesadas.

##### **Un mercado interior sólido**

Un mercado interior que funcione bien con condiciones de competencia equitativas es un factor clave para una industria del automóvil sólida y próspera a largo plazo. Esto es especialmente cierto en el difícil contexto económico actual, en el que los fabricantes están bajo presión para adaptar la capacidad.

La industria europea del automóvil representa a una multitud de pequeñas y grandes empresas, que operan en diferentes partes de la cadena de distribución, suministro y servicios. Se considera que esta enorme diversidad es una fuerza y una ventaja para el futuro, ya que las pequeñas empresas de hoy pueden ofrecer innovaciones estratégicas mañana y convertirse en actores fundamentales. Por tanto, es importante fomentar las relaciones constructivas, transparentes y respetuosas entre los diferentes actores del sector del automóvil, incluido el sector de la reparación, el mantenimiento y la atención al cliente.

Los cambios en el marco legislativo de la competencia para la distribución de vehículos de motor en Europa [después de la expiración del Reglamento (CE) nº 1400/2002, sobre la exención por categorías de vehículos de motor] pueden tener un impacto en la organización de las relaciones verticales entre los fabricantes y los distribuidores de vehículos. A fin de gestionar esta transición de manera equilibrada, la Comisión insta a adoptar una iniciativa de autorregulación. Además, la Comisión seguirá garantizando el respeto de las normas de la UE en materia de competencia en los mercados de distribución de vehículos de motor y prestación de servicios de reparación y mantenimiento, así como de distribución de piezas de recambio.

Otro objetivo importante de la regulación de los vehículos es reforzar el mercado interior de vehículos de motor de la UE. Hay que reconocer hoy que, aunque los requisitos reglamentarios son idénticos en toda la UE, las condiciones de mercado son muy diversas en diferentes Estados miembros. Las medidas para influir en la demanda, tales como los incentivos financieros, establecidas para promover vehículos limpios y eficientes desde el punto de vista energético no siguen todas el mismo enfoque. Es previsible que esta fragmentación reduzca las posibilidades de desarrollo y comercialización de dichos vehículos. Por tanto, se considera necesaria una mayor coordinación de dichas medidas.



Para los consumidores, el mercado de segunda mano es también importante. Se realizará un estudio de mercado de consumo sobre el funcionamiento del mercado de coches de segunda mano.

La Comisión:

- establecerá a más tardar en 2013 un diálogo entre **las partes interesadas, en el que les instará a trabajar para alcanzar principios comunes sobre los acuerdos verticales** relativos a la distribución de nuevos vehículos. Se invita a las partes interesadas a participar constructivamente en este diálogo, que tiene por objeto obtener un resultado equilibrado;
- ha presentado en 2012 **directrices sobre los incentivos financieros** para vehículos limpios y eficientemente energéticos, establecidos por los Estados miembros para promover una mayor coordinación, maximizar su eficacia ecológica y limitar la fragmentación del mercado<sup>24</sup>. Debería evitarse que dichos incentivos se centren en una tecnología específica, en lugar de basarse en datos objetivos normalmente disponibles sobre los resultados, tales como las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos. Se invitará a los Estados miembros a tener debidamente en cuenta estas directrices cuando diseñen sus sistemas de incentivos.

### Normativa inteligente

Un mercado interior sano y dinámico necesita también una regulación apropiada que evite cargas innecesarias para las partes interesadas y ofrezca un clima favorable a la inversión. Los productos de la industria del automóvil se regulan esencialmente mediante el marco legislativo de la UE sobre homologación. Aunque parece que este sistema funciona en general satisfactoriamente, la evaluación continua sigue siendo necesaria para identificar las posibilidades de mejora. En particular, es necesaria una revisión de los procedimientos de vigilancia de los productos de la industria del automóvil puestos en el mercado para asegurarse de que los vehículos son seguros y que los ciudadanos pueden confiar plenamente en el marco reglamentario establecido. Esto contribuirá a crear condiciones equitativas para todos los actores y a aumentar la confianza de los consumidores en la regulación efectiva de los productos, al tiempo que limita las cargas administrativas.

Los principios de normativa inteligente han sido el principal resultado del primer ejercicio CARS 21 y se han reafirmado en el proceso de relanzamiento. Además, el informe final de CARS 21 subrayó la importancia de tener en cuenta la presión competitiva actual sobre los costes, el efecto acumulativo de la legislación y la situación de las PYME. Se garantizará una **aplicación exhaustiva y coherente de los principios de normativa inteligente**, que incluya una evaluación en profundidad de las repercusiones para la industria, la sociedad y otras partes interesadas, en particular los costes y beneficios asociados, teniendo en cuenta también que la posibilidad de comprar y tener un automóvil es un requisito previo fundamental para mantener un mercado fuerte. Sobre esta base, las evaluaciones de impacto de las propuestas políticas pertinentes para la industria del automóvil, tales como las mencionadas en otras partes de la presente Comunicación, deberían incluir también sistemáticamente un ejercicio de análisis de la competitividad para determinar el impacto de las nuevas medidas en la industria

---

<sup>24</sup> Las medidas que constituyen una ayuda estatal seguirán evaluándose con arreglo a las normas pertinentes sobre ayudas estatales.

del automóvil. La aplicación de estos principios asegurará que las propuestas de la Comisión estén **bien orientadas y sean rentables**.

La Comisión:

- realizará una evaluación en profundidad (control de idoneidad) del marco de homologación de vehículos. En 2013, adoptará una propuesta para mejorar **el marco de homologación a fin de incluir disposiciones de vigilancia del mercado** en ámbitos en los que se ha identificado una necesidad, con objeto de garantizar que los vehículos y sus componentes son seguros y cumplen los requisitos jurídicos correspondientes, y que este marco alcanza efectivamente los objetivos políticos pertinentes;
- en su sistema de evaluación de impacto, **llevará a cabo un ejercicio riguroso de análisis de la competitividad de las iniciativas futuras pertinentes más importantes, incluidas las que tienen un impacto significativo en la industria del automóvil**. El análisis de la competitividad considerará la situación económica y el impacto que pueda tener la nueva iniciativa en la posición competitiva de la industria, especialmente en los mercados globales. Los futuros acuerdos de libre comercio, las iniciativas en materia de seguridad y emisiones, y otras iniciativas que tengan un impacto significativo en los vehículos, se someterán a un análisis de la competitividad —de conformidad con la Guía operativa para la evaluación del impacto en la competitividad sectorial del sistema de evaluación de impacto de la Comisión<sup>25</sup>, que tiene también en cuenta el impacto societal y económico más general. Estos principios se han reiterado recientemente en la Comunicación actualizada sobre Política Industrial;
- explorará la posibilidad y el valor añadido de **llevar a cabo un análisis económico proporcionado de algunos actos de ejecución, sobre la base de la legislación vigente sobre los vehículos**, tales como las propuestas de revisión de los requisitos de Euro 6 sobre las emisiones de evaporación y las medidas para impedir la manipulación de los vehículos de categoría L (vehículos de dos y tres ruedas, y los cuatriciclos). Sin embargo, si se espera que estos actos tengan un impacto significativo, deberán ir acompañados de evaluaciones de impacto, de conformidad con las directrices de evaluación de impacto de la Comisión.

#### 4.3. Mejorar la competitividad en los mercados globales

La industria del automóvil es claramente global. El comercio de productos automovilísticos está creciendo constantemente y los mercados de terceros países son cada vez más importantes para la UE. La industria europea del automóvil ocupa un lugar muy importante en el comercio internacional y se beneficia claramente de las oportunidades de mercado tanto en los mercados antiguos como en los emergentes, lo que compensa parcialmente la difícil situación del mercado europeo. Sin embargo, la situación actual no se puede dar por sentada. La competencia internacional se intensifica rápidamente con nuevos participantes y la evolución constante de la tecnología. Al mismo tiempo, asegurar un mercado global abierto sigue siendo un desafío, debido sobre todo a las barreras no arancelarias existentes y nuevas. Aunque la industria se esfuerza por mantener su ventaja competitiva, las medidas políticas deben garantizar las condiciones equitativas de acceso al mercado. Teniendo en cuenta este

---

<sup>25</sup> Documento de trabajo SEC(2012) 91 final, de 27 de enero de 2012.

objetivo, el informe CARS 21 preconiza una acción a través de la política comercial en el sentido más amplio, incluido el acceso al mercado y la armonización reglamentaria.

## Política comercial

Es necesaria una coordinación estrecha entre la política comercial y la industrial.

En relación con los diversos instrumentos comerciales, los acuerdos de libre comercio (ALC) se consideran un medio importante para mejorar el acceso al mercado en terceros países. La aceptación de los reglamentos internacionales con arreglo al Acuerdo de la CEPE de 1958<sup>26</sup> es el mejor modo de suprimir las barreras no arancelarias al comercio. Es también preciso reforzar la cooperación bilateral en materia de reglamentación con terceros países, como los que no son parte de este Acuerdo, a fin de suprimir las barreras no arancelarias en el sector del automóvil.

La Comisión:

- tendrá plenamente en cuenta la importancia de mantener una base de fabricación de automóviles fuerte y competitiva en Europa cuando realice su política comercial, recurriendo tanto a instrumentos multilaterales como bilaterales. Ambos instrumentos deberían utilizarse para abordar cuestiones clave relativas a la **supresión de barreras arancelarias y no arancelarias. Los ALC deben tener por objeto el dismantelamiento total de los aranceles** y la supresión de las barreras no arancelarias. El impacto global de cada negociación comercial se evaluará pormenorizada y exhaustivamente;
- evaluará el impacto de los acuerdos comerciales, así como su impacto acumulativo en la competitividad de esta industria mediante la puesta en marcha de un estudio de los ALC ya concluidos y de los que se concluirán posiblemente en un futuro próximo. La Comisión lanzará dentro de poco el estudio, que llegará a su término a finales de 2013. Los resultados se debatirán con las partes interesadas pertinentes;
- completará la cooperación multilateral en materia de reglamentación en el marco de la CEPE con la **cooperación bilateral en materia de reglamentación**, en particular con los nuevos actores clave, pero también, por ejemplo, con los Estados Unidos — en el marco del Consejo Económico Transatlántico— y con Japón.

## Armonización internacional

La armonización internacional de los reglamentos sobre vehículos ha sido una prioridad de la Comisión durante muchos años. El hecho de acordar reglamentos comunes con otros mercados importantes del planeta ofrece la ventaja de reducir los costes de cumplimiento, genera economías de escala y reduce las barreras técnicas al comercio. El objetivo general debe ser establecer el principio de «sometido a ensayo una vez, admitido en todos los sitios», al tiempo que se garantiza la promoción y el mantenimiento de las normas de seguridad y protección del medio ambiente más exigentes. El informe final CARS 21 concluye que el instrumento más efectivo para la armonización de la reglamentación internacional es el Acuerdo de la CEPE de 1958, siempre que se modernice para adaptarlo a las necesidades de

---

<sup>26</sup> Acuerdo de 1958 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre armonización técnica internacional en el sector de los vehículos de motor.

las economías emergentes y en la medida que permita el reconocimiento mutuo de las homologaciones internacionales de vehículo completo —*international whole vehicle type approvals* (IWVTA). La Comisión se compromete a llevar a cabo varias acciones en los próximos años.

La Comisión:

- promoverá y seguirá apoyando activamente la armonización internacional de los reglamentos sobre vehículos siguiendo las líneas expuestas a continuación. La **reforma del Acuerdo de la CEPE de 1958** es un elemento clave de esta estrategia y con ella se intentará que la adopción y aplicación de reglamentos internacionales sea **más atractiva para los mercados de terceros países**. Se invita a los Estados miembros y a las partes interesadas a apoyar este esfuerzo. La Comisión dirigirá la elaboración de una primera propuesta de revisión del Acuerdo de 1958 en marzo de 2013;
- contribuirá a **elaborar una primera propuesta de nuevo Reglamento sobre la IWVTA**<sup>27</sup> a más tardar en noviembre de 2013. El Reglamento sobre la IWVTA reducirá sustancialmente la carga administrativa relacionada con la introducción del mismo modelo de vehículo en países que son partes contratantes del Acuerdo de 1958.

De manera paralela al trabajo sobre el Acuerdo de 1958, la Comisión trabajará también para obtener resultados concretos con arreglo al Acuerdo de 1998<sup>28</sup>. Con el nuevo impulso político reciente creado por Grupo de Alto Nivel sobre Empleo y Crecimiento UE-EE. UU. y el reconocimiento en la declaración de Los Cabos<sup>29</sup> de los posibles beneficios de un amplio acuerdo de libre comercio entre la UE y los EE. UU., hay más posibilidades de que el compromiso de los EE. UU. sea más intenso y de que el trabajo con arreglo al Acuerdo de 1998 de la CEPE tenga mayor éxito. Los ámbitos de trabajo más prometedores son las tecnologías punta, en particular la propulsión de hidrógeno y la propulsión eléctrica. La Comisión, junto con los organismos de EE. UU., ha tomado en 2011 el liderazgo, en el marco del Consejo Económico Transatlántico, para poner en marcha el trabajo sobre los vehículos eléctricos. En consecuencia, se crearon dos grupos de trabajo informales, el primero sobre los requisitos reglamentarios en materia de seguridad y el segundo sobre el rendimiento medioambiental de los vehículos eléctricos. Los grupos despertaron rápidamente el interés de muchas otras partes contratantes y se han convertido en un foro multilateral en el marco del Acuerdo de 1998. En los próximos años, debería haber resultados concretos.

La Comisión:

- **dirigirá la labor de dos grupos de trabajo informales sobre 1) la seguridad y 2) el rendimiento medioambiental de los vehículos eléctricos** a fin de acordar en 2014 un Reglamento Técnico Mundial (RTM) sobre la seguridad de los vehículos eléctricos y un enfoque común en materia de política sobre el rendimiento medioambiental de los vehículos eléctricos. Ambos grupos de trabajo informales se pusieron en marcha por iniciativa tanto de la UE como de los EE. UU., pero ya han atraído a muchos miembros, entre ellos Japón, China y Canadá. El acuerdo sobre un

---

<sup>27</sup> De acuerdo con los principios establecidos en el Acuerdo de 1958, las partes contratantes que apliquen la versión más exigente del Reglamento sobre la IWVTA no tendrán que aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a una versión menos exigente.

<sup>28</sup> En el marco del Acuerdo de 1998 se elaboran reglamentos técnicos globales.

<sup>29</sup> MEMO/12/462, 19.6.2012

RTM relativo a la seguridad de los vehículos eléctricos tendrá una importancia fundamental para asegurar las economías de escala de los fabricantes y tranquilizar a los consumidores sobre el nivel de seguridad adecuado de los vehículos eléctricos;

- promoverá, sobre la base de las contribuciones de las partes interesadas, una cooperación más estrecha entre los organismos de normalización para conseguir normas comunes y compatibles sobre la seguridad de los vehículos eléctricos, las infraestructuras y la interoperabilidad.

#### **4.4. Anticipar la adaptación y gestionar la reestructuración**

Los parámetros económicos y sociales evolucionan a lo largo del tiempo, cambiando la posición competitiva de los lugares de producción. Las empresas, los trabajadores y las economías que se adaptan más rápidamente a la nueva situación son las que obtienen ventaja en el mercado global. Los puntos fuertes de la economía europea se basan en el conocimiento y la excelencia. Esto significa que Europa necesita invertir más en su capital humano y adaptar sus capacidades de producción a las nuevas realidades, incluidas las nuevas tecnologías y los mercados en evolución. La intervención pública debe centrarse en ayudar a los trabajadores y las empresas en su adaptación, salvaguardar el mercado interior y las condiciones equitativas, y asegurar que las consecuencias sociales negativas de cualquier reestructuración sean mínimas.

#### **Capital humano y cualificaciones**

La inversión en capital humano a través del desarrollo de las cualificaciones y la formación es completamente esencial para mantener una base de fabricación en Europa. La disponibilidad de una mano de obra cualificada es un factor clave para el crecimiento y la competitividad de la industria del automóvil y será indispensable para tener una posición de liderazgo en las tecnologías punta. Por otra parte, la industria ya se enfrenta a déficits actuales de mano de obra cualificada y a la necesidad de identificar correctamente las cualificaciones necesarias en el futuro. Es preciso ofrecer a los trabajadores las cualificaciones apropiadas, así como formación profesional y aprendizaje permanente.

La escasez de cualificaciones es un problema fundamental. Es preciso emprender rápidamente acciones a nivel nacional con objetivos a largo plazo para modernizar sobre todo los sistemas de educación y formación a fin de mejorar la provisión de cualificaciones, entre otras cosas mediante nuevos programas de estudios, la apertura de la educación y la formación a través de las TIC y nuevas formas de asociación con los empresarios. A nivel europeo, este problema se refiere no solo al sector del automóvil, sino también a otros sectores. La Comisión formulará en breve una serie de prioridades estratégicas para abordar estas cuestiones en su Comunicación: «Repensar la educación: invertir en cualificación para obtener mejores resultados económicos». Como una cuestión horizontal, se aborda también en la política europea de empleo, en particular en el paquete reciente sobre el empleo<sup>30</sup>. Además, las siguientes iniciativas sectoriales tendrán también una importancia fundamental. Dados los cambios en las necesidades de cualificación detectadas en el mercado de trabajo de la UE, una solución complementaria a la escasez de cualificaciones podría ser atraer las cualificaciones necesarias en terceros países.

La Comisión:

---

<sup>30</sup> COM(2012) 173 final, de 18 de abril de 2012.

- tras las evaluaciones de viabilidad y valor añadido finalizadas recientemente, apoyará la creación en 2013 de un **consejo europeo de cualificaciones de la industria del automóvil**<sup>31</sup>, que reunirá a organizaciones nacionales que investigan el desarrollo de las cualificaciones y el empleo en el sector del automóvil. El consejo de cualificaciones incluirá también a representantes de los empresarios y los trabajadores a nivel europeo y nacional, y a las organizaciones que ofrecen educación y formación. El consejo de cualificaciones fomentará el aprendizaje *inter pares* basado en el intercambio de información y buenas prácticas y facilitará una plataforma para el diálogo. Comenzará analizando **las tendencias en el empleo y las cualificaciones de la industria del automóvil**, que constituirán la base de las recomendaciones a los responsables políticos, los proveedores de formación y las partes interesadas;
- fomentará la **utilización del Fondo Social Europeo (FSE) para el reciclaje y la reconversión de los trabajadores**. Sin perjuicio de las decisiones que se tomarán en el Marco Financiero Plurianual sobre el FSE, se instará a los Estados miembros a recurrir más a los proyectos sistémicos que abordan las necesidades de cualificación, la adecuación de las cualificaciones y la anticipación del cambio, y ofrecen oportunidades de aprendizaje permanente.

### **Abordar el ajuste industrial**

Mientras que, por una parte, la industria del automóvil se enfrenta al problema de la disponibilidad de una mano de obra cualificada, por otra, es necesario abordar las consecuencias sociales de la reestructuración cuando la pérdida de puestos de trabajo es inevitable. Ya se han tomado algunas decisiones de reestructuración que reflejan el descenso de las ventas en el mercado europeo y puede que sean precisos más ajustes. Es fundamental evitar una situación en la que el cierre de fábricas o la reducción de plantillas repercutan en toda la economía regional debido a los despidos. Las empresas deben cumplir lo dispuesto en las Directivas de la UE sobre despidos colectivos e información y consulta a los trabajadores y tener en cuenta las buenas prácticas en materia de anticipación del cambio<sup>32</sup>. A este respecto, un buen diálogo social a todos los niveles (empresarial, local, nacional y de la UE) es un elemento clave de la anticipación y buena gestión de los procesos de reestructuración. El proceso de reestructuración es sobre todo responsabilidad de la industria, pero la Comisión, los Estados miembros y las autoridades locales tienen un papel complementario.

La Comisión adoptó a principios de 2012 un Libro Verde sobre la reestructuración con objeto de señalar las prácticas y las políticas más acertadas en el ámbito de la reestructuración y la adaptación al cambio<sup>33</sup>.

La Comisión ha propuesto continuar el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) durante el periodo 2014-2020, mejorar su funcionamiento y ampliar su ámbito de aplicación, en particular a nuevas categorías de trabajadores (p. ej., los trabajadores temporales). Hasta ahora, el FEAG ha prestado apoyo en el sector del automóvil en dieciséis casos y ayudado a casi 21 000 trabajadores de este sector aportando 113 millones EUR.

La Comisión:

---

<sup>31</sup> Proyecto gestionado por los interlocutores sociales y apoyado por la Comisión Europea / Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades.

<sup>32</sup> Estas buenas prácticas incluyen el texto de 2003, «Orientaciones relativas a la gestión del cambio y de sus consecuencias sociales», que, sin embargo, no fue adoptado formalmente por la CES.

<sup>33</sup> COM(2012) 7 final.

- continuará **siguiendo/revisando las actividades de reestructuración con respecto a su estricto cumplimiento de la legislación de la UE**, en particular por lo que se refiere a la ayuda estatal y las normas del mercado interior;
- **identificará las buenas prácticas y promoverá un enfoque anticipatorio de la reestructuración**, consultando a los representantes de las regiones en las que la industria del automóvil tiene gran peso, las administraciones de empleo y las partes interesadas del sector, incluidos los interlocutores sociales;
- relanzará el **grupo de trabajo interservicios para estudiar y seguir los casos más importantes de cierre de fábricas o reducción de plantillas**. El grupo de trabajo ha sido muy activo y eficaz en casos anteriores de la industria del automóvil<sup>34</sup>. El grupo de trabajo agilizará la utilización de los Fondos de la UE pertinentes (ofreciendo asistencia técnica, reduciendo el tiempo de espera, aconsejando sobre el uso más eficaz de los recursos, efectuando el seguimiento y elaborando informes);
- en los casos de cierre de fábricas y de reducción importante de plantillas, **invitará a los Estados miembros a estudiar la posibilidad de utilizar el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG)**;
- instará a los Estados miembros a recurrir a los **sistemas de flexibilidad laboral y a su financiación por parte del FSE**, a fin de ayudar a los suministradores que necesiten más tiempo para encontrar nuevos clientes a raíz de un cierre o una reducción de plantilla en una fábrica de automóviles.

## 5. SEGUIMIENTO Y GOBERNANZA

Las discusiones constructivas del Grupo de Alto Nivel de CARS 21 han puesto de relieve la utilidad y la necesidad de continuar el diálogo entre las partes interesadas más importantes (del sector público y privado, y de la sociedad civil) en este sector industrial estratégico. Además, la Comunicación actualizada sobre Política Industrial instó a crear un grupo de trabajo sobre vehículos limpios.

La Comisión propone lanzar el proceso CARS 2020 para seguir y examinar periódicamente la aplicación de las recomendaciones y el Plan de Acción de CARS 21. Este proceso incluirá una reunión anual informal de alto nivel, preparada por el grupo de sherpas. A fin de garantizar la coherencia y la continuidad, la composición del grupo será similar a la del grupo de CARS 21, sin perjuicio de las posibles adaptaciones.

Asimismo, se organizarán reuniones *ad hoc* especializadas de expertos para mejorar la base de conocimientos de la Comisión y ampliar la consulta de las partes interesadas.

La Comisión:

- creará en 2013 **un proceso de alto nivel denominado CARS 2020**, a fin de seguir la aplicación de las recomendaciones de CARS 21 y de las medidas establecidas en el presente Plan de Acción;
- organizará **reuniones *ad hoc* de expertos sobre cuestiones económicas y de competitividad** del sector del automóvil.

---

<sup>34</sup> Por ejemplo, los casos de VW Forest y MG Rover en West Midlands.

La nueva Comisión decidirá si este proceso debe mantenerse en su formato propuesto o si es preciso realizar ajustes o adaptaciones.