

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo — Estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes»**

COM(2010) 186 final

(2011/C 51/08)

Ponente general: **Sr. MORGAN**

El 28 de abril de 2010, de conformidad con el artículo 304 del Tratado sobre el funcionamiento de la Unión Europea, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

*«Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo — Estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes»*

COM(2010) 186 final.

Habida cuenta de la renovación del Comité, la Asamblea ha decidido efectuar la votación del presente dictamen en el Pleno de octubre y, conforme al artículo 20 del Reglamento Interno, ha nombrado ponente general al Sr. MORGAN.

En su 466º Pleno del 21 de octubre de 2010, el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 183 votos a favor y 14 abstenciones, el presente Dictamen.

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE apoya el desarrollo de una estrategia de la UE sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes. Dicha estrategia vendrá a satisfacer la preocupación del CESE en relación con el agotamiento de los hidrocarburos, las emisiones de carbono y la contaminación atmosférica. Es indispensable que esta estrategia sea integral. Nada se ganará si la contaminación y las emisiones simplemente se transfieren a la generación de electricidad o a la producción de vehículos, o si las estrategias biológicas producen daños biológicos, como la deforestación. El transporte por carretera ha puesto en peligro el cumplimiento de los objetivos del Protocolo de Kioto por parte de la UE, por lo que esta estrategia llega con retraso.

1.2 En los próximos veinte años, los vehículos impulsados por motores de combustión interna (VCI) seguirán siendo el modo de transporte más importante, por lo que el CESE espera que la estrategia estimule tecnologías decisivas para estos vehículos, así como formas más innovadoras de propulsión. Es demasiado pronto para hacer elecciones definitivas en materia de tecnologías. En la presente fase debemos dejar que «florezcan todas las ideas».

1.3 La estrategia debe incrementar la competitividad de la industria del automóvil de la UE a nivel mundial. Las normativas deberían velar por que los vehículos se hagan cada vez más «limpios y ligeros», pero la competitividad futura dependerá igualmente de innovaciones radicales en los automóviles, autobuses y vehículos pesados de transporte de mercancías que utilizan motores de combustión interna, así como en el desarrollo de los vehículos eléctricos (VE).

1.4 El desarrollo de VE ha sido una ambición durante más de un siglo, pero diversos problemas, en particular la vida de las

baterías, han hecho que no hayan sido una alternativa viable a los VCI. La cuestión medioambiental ha modificado las normas básicas. Mientras más VE puedan entrar en servicio, menores serán las consecuencias medioambientales tanto para los fabricantes como para los usuarios. Entretanto, los pequeños VCI pueden contribuir a reducir la congestión urbana.

1.5 En el mes de julio, el CESE aprobó un dictamen del Sr. Osborn (CESE 429/2010 final) «El camino hacia una utilización a gran escala de los vehículos eléctricos». La estrategia tiene debidamente en cuenta las recomendaciones de dicho dictamen.

1.6 Esta es una estrategia de la UE, pero su éxito depende de las políticas gubernamentales nacionales y locales de los Estados miembros, su capacidad industrial y el bienestar económico y las actitudes de los consumidores. Resulta inevitable que su aplicación se realice a diferentes velocidades, ya que los Estados miembros se encuentran en puntos de partida muy distintos. Es esencial que las ciudades y Estados miembros más avanzados hagan frente al reto que plantean los Estados Unidos y Asia.

1.7 La sociedad europea debe participar para que la estrategia funcione. La Directiva 2009/33/CE prevé la participación del sector público. Las empresas del sector privado deben participar a través de sus informes medioambientales. Las personas que toman las decisiones de comprar automóviles para uso personal o de empresa deberían recibir una combinación de incentivos y elementos de disuasión para que elijan vehículos limpios y eficientes.

1.8 Puesto que los medios de transporte que utilizan las instituciones de la UE son para viajes de corto recorrido en Bruselas, Luxemburgo y Estrasburgo, el CESE considera que estas instituciones tienen la oportunidad de elaborar un plan de transporte limpio y eficiente que resulte ejemplar.

1.9 El CESE desea hacer hincapié en la magnitud de las inversiones que habrá que hacer en el futuro en redes de distribución e instalaciones físicas para sustituir los billones de dólares invertidos en la economía de los hidrocarburos.

1.10 Las siguientes recomendaciones proceden del apartado 5 del presente proyecto de dictamen:

1.10.1 La UE y los Estados miembros deben promover la I+D de VCI pequeños e innovadores y sistemas revolucionarios de producción, y eliminar los obstáculos que impiden su introducción en el mercado.

1.10.2 Habría que imponer a los fabricantes de vehículos pesados objetivos similares a los vigentes para los fabricantes de automóviles.

1.10.3 Habría que conceder ayuda de forma coherente a los programas para la fabricación de vehículos pesados de transporte mercancías y autobuses limpios y eficientes hasta que estos vehículos sean competitivos en el mercado mundial.

1.10.4 Puesto que se prevé que los biocombustibles satisfarán un 7 % de las necesidades de la UE en 2020, el CESE insta a la Comisión a que confirme este objetivo o modifique su política.

1.10.5 Los Estados miembros deberían incentivar a los fabricantes y usuarios potenciales a innovar con combustibles gaseosos alternativos.

1.10.6 Los Estados miembros deberían conceder incentivos para la pronta adopción de los VE de modo que el uso de estos en la UE no quede rezagado respecto a otras regiones.

1.10.7 Debería estimularse a los principales fabricantes de automóviles a iniciar y aumentar la fabricación de baterías en Europa.

1.10.8 La Comisión debe velar por que los organismos de normalización avancen rápidamente en relación con los VE.

1.10.9 La Comisión y los Estados miembros deben colaborar para garantizar el abastecimiento futuro de minerales raros y metales nobles escasos.

1.10.10 La estrategia a largo plazo para los vehículos de pilas de combustible de hidrógeno debería incluir otras opciones en caso de que estos vehículos no resulten viables.

1.10.11 Las autoridades públicas, las empresas de servicio público y las grandes empresas públicas y privadas deberían adoptar directrices y objetivos en materia de consumo de combustibles y emisiones.

1.10.12 Deberían establecerse orientaciones para los diversos criterios que deban utilizarse para la contratación pública, con arreglo a la Directiva 2009/33/CE.

1.10.13 Habría que modificar los informes de las empresas públicas y privadas sobre el consumo de hidrocarburos y las emisiones de CO<sub>2</sub> a fin de identificar los correspondientes al transporte.

1.10.14 El plan de acción general no tiene en cuenta las disposiciones de la OMC.

1.10.15 Sería recomendable incluir a representantes de la sociedad civil dedicados a la protección del medio ambiente en el nuevo grupo de alto nivel CARS21.

1.10.16 A medida que la UE refine su estrategia industrial, la industria del automóvil debería ser una de las primeras consultadas. La UE tiene que establecer una sólida estructura de gobernanza con la urgente misión de impulsar los cambios normativos y las medidas de incentivos, y para obtener las inversiones necesarias y la creación de mercados.

1.10.17 La UE no debe quedarse atrás. Los Comisarios competentes tienen que actuar de forma coordinada, en tanto que los Estados miembros, empresas y centros de investigación con los recursos necesarios deben actuar de manera urgente. Este Plan de acción debe considerarse un llamamiento a las armas.

## 2. Introducción

2.1 La estrategia de la Comisión pretende establecer un marco de políticas adecuadas sin definir una tecnología en particular. A corto plazo seguirá dos vías que comprenden tanto los vehículos con motores de combustión interna (VCI) como los vehículos de baterías eléctricas (VE).

2.2 La estrategia para los VCI sigue a su vez dos vías, pues requiere la mejora de los motores convencionales de gasolina y gasóleo, así como la introducción de combustibles alternativos, entre ellos, los biocombustibles líquidos y los combustibles gaseosos. El uso de combustibles gaseosos requiere la modificación de los VCI, un depósito especial de combustible a bordo y una red de distribución adecuada, mientras que los biocombustibles no los necesitan.

2.3 La estrategia para los VE incluye los vehículos de baterías eléctricas (VE), como el LEAF de Nissan, los vehículos eléctricos híbridos (VEH), como el Prius de Toyota y los vehículos híbridos con conexión a la red eléctrica (VECE), como el Chevrolet Volt. Los VEH no son verdaderos vehículos eléctricos porque no pueden conectarse a una fuente de electricidad.

2.4 Si la investigación y desarrollo de la tecnología de hidrógeno finalmente tiene éxito, los vehículos eléctricos serán impulsados por pilas de combustible de hidrógeno, es decir, los vehículos de pila de combustible (VPC).

### 3. El Plan de acción para vehículos ecológicos de la Comisión (El Plan de Acción)

#### 3.1 Marco regulador

- Homologación para vehículos de dos, tres y cuatro ruedas.
- Aplicación del Reglamento sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos a partir de 2011.
- Comercialización del «valor añadido ecológico» de los vehículos.
- Regulación del consumo de combustible de los sistemas de aire acondicionados de los automóviles
- Medidas adicionales en materia de emisiones contaminantes y de CO<sub>2</sub>
- Revisión del ciclo de ensayo para medir las emisiones.
- Un inventario de medidas que ofrezcan ventajas ecológicas.
- Directiva modificada sobre emisiones sonoras.
- Criterios de sostenibilidad aplicables a los biocombustibles.
- Una estrategia sobre vehículos pesados limpios y eficientes.

#### 3.2 Investigación y desarrollo

- Mejora de los motores convencionales, grupos de propulsión eléctricos, tecnologías de baterías y tecnologías de hidrógeno.
- Simplificación de las normas para conceder subvenciones a la investigación.
- Estrategia de investigación a largo plazo.
- Apoyo del BEI.

#### 3.3 Acogida comercial

- Directrices sobre los incentivos financieros de los Estados miembros.
- Revisión de la Directiva sobre imposición de los productos energéticos.
- Directrices sobre la fiscalidad de los vehículos de los Estados miembros.
- Seguimientos de la aplicación de la Directiva relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- Investigación de las expectativas y comportamientos de compra de los consumidores.
- Modificación de la Directiva sobre el etiquetado de los automóviles.

- Proyecto de demostración de la electromovilidad.

#### 3.4 Cuestiones mundiales

- Cooperación internacional, en particular en materia de normalización.
- Armonización de la reglamentación de la CEPE.
- Iniciativa de las materias primas para los minerales raros y metales nobles escasos.

#### 3.5 Empleo

- Consejo Sectorial Europeo sobre Capacidades.
- Fondo Social Europeo.

#### 3.6 Revisión a medio período de la legislación sobre emisiones

- Normas para las emisiones de los vehículos de pasajeros para 2020 y 2030.
- Reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros para 2013 y 2020.

### 4. Acciones específicas respecto a los vehículos eléctricos

#### 4.1 Seguridad

- Requisitos de seguridad eléctrica.
- Requisitos de seguridad pasiva.

#### 4.2 Normalización de la conexión de carga

- Desarrollo y aplicación de la norma.
- Interacción con el desarrollo de normas mundiales.

#### 4.3 Infraestructura

- Infraestructuras de recarga y abastecimiento.
- Inversión en infraestructuras y servicios.

#### 4.4 Producción y distribución de electricidad

- Planteamiento basado en el ciclo de vida útil.
- Fuentes de energía de bajo contenido de carbono.
- Gestión de carga.

#### 4.5 Baterías

- Final de la vida útil de los vehículos y reciclaje de las baterías.
- Investigación sobre baterías.
- Transporte de baterías.

#### 4.6 Gobernanza

- Relanzamiento del Grupo de alto nivel CARS 21 para eliminar los obstáculos al desarrollo comercial de las tecnologías alternativas.
- Programa Europeo sobre el Cambio Climático - aplicación de la estrategia de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Libro Blanco sobre la política europea de transporte.
- Mercado interior - evitar la fragmentación de esfuerzos y crear una masa crítica.

### 5. Perspectiva del CESE sobre el Plan de Acción

#### 5.1 Mejora de los VCI convencionales

5.1.1 El CESE apoya la mejora de los VCI y, en particular, las medidas relativas a las emisiones contaminantes y de CO<sub>2</sub>, la revisión del ciclo de ensayo para medir emisiones, la mejora de la investigación y desarrollo de motores convencionales, la inclusión de las furgonetas en el ámbito de aplicación de la normativa y la revisión a medio período de la legislación en materia de emisiones.

5.1.2 Los materiales avanzados ofrecen un considerable margen para la innovación del diseño y fabricación de automóviles pequeños. Han aparecido nuevos procesos de producción revolucionarios basados en el empleo de estos materiales. En el sector del automóvil se estimula la formación de nuevas empresas, que desafían a los operadores ya establecidos. Estas innovaciones merecen recibir apoyo de la investigación y desarrollo, y los nuevos operadores deberían recibir asistencia mediante una aplicación rigurosa de la legislación de defensa de la competencia en el sector del automóvil.

5.1.3 El CESE se alegra de que el Plan de acción vaya dirigido al consumo de combustible y a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados. Cualquier plan debe tener en cuenta este segmento del mercado, comenzando con los autobuses, vehículos pesados de transporte de mercancías y vehículos especiales, como los de recogida de basuras. A los vehículos pesados se les deberían aplicar objetivos de alcance similar a los que se encuentran actualmente en vigor para los fabricantes de automóviles y, al igual que sucede con los automóviles, dichos objetivos deberían extenderse a los usuarios.

5.1.4 Al existir tantos fabricantes de vehículos pesados en Europa, existe margen para una cooperación constructiva entre usuarios y fabricantes con el fin de desarrollar nuevos vehículos innovadores. En Asia, América y Europa ya existen ejemplos de proyectos pioneros, como los autobuses con baja emisiones de carbono (LCEB), que consumen un 30 % menos de combustible y emiten un 30 % menos de CO<sub>2</sub>. Los vehículos híbridos hidráulicos (VHH), que generan energía al frenar, pueden ser un

30 % más eficiente y funcionan muy bien en aplicaciones con paradas frecuentes, como la recogida de basuras. Existen muchos proyectos de vehículos híbridos eléctricos. Algunos Estados miembros utilizan fondos para la creación de empresas para promover este tipo de innovaciones, a menudo por medio de subsidios para vehículos experimentales. Habría que apoyar de forma congruente los programas de este tipo hasta que salgan vehículos competitivos de las líneas de producción y se obtengan pedidos para vehículos fabricados en Europa.

#### 5.2 Combustibles alternativos para VCI

5.2.1 El programa de biocombustibles de la Comisión parece encontrarse en una situación confusa. La situación actual puede describirse como una guerra entre los expertos en agricultura y los expertos en cambio climático de la Comisión Europea, y entre los grupos de presión del sector del automóvil y del sector agrícola contra los ecologistas. El debate se refiere a un concepto relativamente nuevo, a saber, el «cambio indirecto en el uso del suelo». Este debate gira en torno de los efectos que podrían tener en el medio ambiente a nivel mundial los cambios en el uso del suelo necesarios para obtener las cosechas para alcanzar los objetivos en materia de biocombustibles de la UE. Puesto que se prevé que los biocombustibles satisfarán un 7 % de las necesidades de la UE en 2020, el CESE insta a la Comisión a que confirme o modifique este objetivo. Esta política sólo puede ser plenamente viable si la tecnología logra obtener finalmente una segunda generación de biocombustibles.

5.2.2 La Comunicación destaca las restricciones que se aplican a los combustibles alternativos gaseosos, como el gas natural licuado (GNL), el gas natural comprimido (GNC) y el biogás. Es necesario modificar los motores y depósitos de combustible de los vehículos y establecer instalaciones de reabastecimiento de fácil acceso. Sin embargo, estas condiciones se pueden cumplir donde operan flotas formadas por numerosos vehículos dentro del radio de un depósito. Algunas empresas privadas y muchas autoridades públicas y empresas de servicio público pueden cumplir estas condiciones. Además de exigir a las autoridades públicas y empresas que introduzcan programas de vehículos limpios y eficientes, los Estados miembros deberían estimular a los fabricantes y usuarios potenciales a innovar en este ámbito a fin de alcanzar sus objetivos.

#### 5.3 VE, VHE, VHCE

5.3.1 El dictamen del Sr. Osborn fue visionario, pues definía las condiciones necesarias para una transición sustancial de los VCI a los VE en el mercado de turismos. La realidad es que dicha transición no tendrá lugar a corto plazo, de modo que la campaña a favor de los automóviles ecológicos necesita una base más amplia.

5.3.2 Como señala Bain & Company, los VE son los iPhones del sector del automóvil. Antes del iPhone, a los usuarios de los teléfonos móviles les preocupaba la vida útil de sus baterías. Debido a que las aplicaciones del iPhone son revolucionarias, los usuarios aceptan que tienen que sus teléfonos diariamente. La experiencia de conducir un VE es tan diferente de la de conducir un VCI, que no se espera que las primeras personas que adopten VE se preocupen por la limitada autonomía de los VE y VECE que llegarán al mercado en 2011 y 2012.

5.3.3 Esas personas comprarán un VE como segundo vehículo. Y estos se utilizarán para ir al trabajo por carretera, por aparcarse en estaciones de tren y para moverse por el vecindario. Su autonomía será suficiente para el recorrido de un día. Las baterías de los VE pueden recargarse durante la noche a través de una toma de corriente doméstica en el garaje de su propietario.

5.3.4 Si las baterías se cargan en el lugar de trabajo será posible aumentar la autonomía diaria. No se requiere una infraestructura compleja de carga. Con las actuales limitaciones de autonomía apenas se necesita una normalización internacional. La carga sobre las redes de electricidad se minimizaría debido a que la carga se realizaría durante la noche, con lo que se podría utilizar la electricidad que no se usa durante la noche.

5.3.5 Muchos los Estados miembros, como el Reino Unido, Francia y Alemania, ofrecerán incentivos generosos a los compradores de automóviles eléctricos. Aunque los VE todavía tienen un precio superior a los VCI, incluso con los subsidios, el atractivo de la tecnología y la declaración que harían sus propietarios acerca de su estilo de vida debería ser suficiente para absorber los volúmenes iniciales de producción. Además, sus compradores se verían premiados al no tener que pagar aparcamiento ni peajes en el centro de las ciudades, y recibirían otros incentivos en el entorno urbano.

5.3.6 Si bien el CESE apoya la propuesta de establecer directrices para los incentivos financieros de los Estados miembros, insta a estos a que concedan incentivos por la pronta adquisición de VE, de modo que su adopción en la UE no se retrase respecto a otras regiones que también conceden dichos incentivos.

5.3.7 El principal componente de coste de un VE es su batería. Para su uso automotriz, sus principales problemas son el tamaño, peso, capacidad, eficiencia, fiabilidad y vida útil.

5.3.8 El problema estratégico en el caso de la UE es que no tiene grandes fabricantes de baterías, aunque Nissan tiene previsto establecer plantas en el Reino Unido y Portugal. La tecnología de las baterías se hará sumamente sofisticada y su importancia aumentará porque será el principal factor del rendimiento y competitividad de los vehículos. Europa tiene que estar representada en este sector. El CESE recomienda que los principales fabricantes de automóviles colaboren entre sí para iniciar y aumentar la producción de baterías en Europa. El nuevo grupo CARS 21 debería examinar esta colaboración.

5.3.9 El sector de las baterías tiene muchas ramificaciones que deberán tenerse en cuenta, como garantías, sustitución, recambio y arrendamiento financiero, así como los procedimientos al final de la vida útil, recuperación, eliminación de residuos y reutilización. Las empresas de la UE deben introducirse en este sector.

5.3.10 A largo plazo, los conductores de VE necesitarán acceso a redes de recarga. Los programas urbanos propuestos, por ejemplo, en Londres y París, y los programas nacionales

desarrollados en Dinamarca e Israel deberían representar una valiosa aportación a los planes que se describen en los apartados 4.2 y 4.3. En vista de que China se apresta a construir redes eléctricas a este fin en cinco ciudades, es imperativo que la UE actúe con rapidez, sobre todo en lo relativo a las normas.

5.3.11 El Plan de acción menciona el abastecimiento de materias primas. Japón y Corea del Sur negocian actualmente concesiones y empresas conjuntas en Sudamérica. Corea del Sur tiene prevista una inversión de 12 000 millones de dólares, vinculada a ayudas, en Bolivia. No se observa que la UE tenga una posición comparable. La Comisión y los Estados miembros deberían colaborar con empresas mineras establecidas en la UE para garantizar el futuro abastecimiento.

#### 5.4 VPC

5.4.1 La UE financia la investigación de la futura economía del hidrógeno y el desarrollo de VPC. El CESE ha apoyado en dictámenes anteriores la estrategia de la Comisión para el hidrógeno. No obstante, según algunos observadores, el concepto de la economía del hidrógeno no funcionará, pues señalan que no existe una fuente viable de hidrógeno, ni formas convenientes de almacenarlo o distribuirlo. Muchos de los problemas que plantea el hidrógeno se derivan de sus propiedades físicas y químicas. Es posible que la tecnología no pueda resolver estos problemas. Por consiguiente, la estrategia de la UE debería incluir opciones para el caso de que los VPC no resulten viables a largo plazo. Es demasiado pronto para hacer elecciones en materia de tecnologías. En la presente fase debemos dejar que «florezcan todas las ideas».

#### 5.5 *El sector público, el sector privado y la participación de los particulares*

5.5.1 Los fabricantes de motores tienen que cumplir objetivos en materia de consumo de combustibles y emisiones que se aplican a toda la gama de vehículos que producen. El CESE recomienda que las autoridades públicas, las empresas de servicio público y las grandes empresas públicas y privadas deberían adoptar igualmente directrices y objetivos en materia de consumo de combustibles y emisiones. Esta sería una forma de estimular el uso de combustibles alternativos gaseosos, pero esta oportunidad va mucho más allá.

5.5.2 El CESE se felicita por el hecho de que la Directiva 2009/33/EC relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes entre en vigor a finales de 2010. Sin embargo, habría preferido que se establecieran directrices para los diversos criterios que deben utilizarse para la contratación pública, así como un proceso mediante el cual estos criterios se hicieran cada vez más estrictos. Estos criterios deberían incorporarse lo antes posible y al CESE le gustaría que entraran en vigor antes de la revisión prevista dentro de dos años.

5.5.3 Al CESE le gustaría igualmente que se modificaran los informes de las empresas sobre su consumo de hidrocarburos y emisiones de CO<sub>2</sub>, siguiendo el ejemplo del sector público, a fin de identificar los correspondientes al transporte para poder medir los avances logrados.

### 5.6 Competitividad internacional

5.6.1 La situación internacional es difícil. Los Estados Unidos, China, Japón y Corea del Sur tienen un solo gobierno que tiene la intención de aprovechar la oportunidad que ofrece el transporte limpio y eficiente. La UE tiene 27 gobiernos, cada uno de los cuales tiene capacidades industriales y financieras muy distintas y sociedades con niveles de riqueza muy diferentes. Debido a que el transporte ecológico es radicalmente diferente del anterior, ha reducido las ventajas industriales a cero, con lo que China ha podido superar a Japón, en particular porque la industria china está protegida por aranceles a la importación. La UE no debe quedarse atrás. Los Comisarios competentes tienen que actuar de forma coordinada, en tanto que los Estados miembros, empresas y centros de investigación con los recursos necesarios deben actuar de manera urgente. Este Plan de acción debe considerarse un llamamiento a las armas.

5.6.2 El apartado 3.4, Cuestiones mundiales, reviste una importancia crucial, pero no tiene en cuenta las normas de la OMC. En estas nuevas circunstancias revolucionarias, las empresas de la UE necesitan acceso sin obstáculos proteccionistas a los mercados.

### 5.7 Gobernanza

5.7.1 La Comisión ha decidido restablecer el Grupo de alto nivel CARS 21. El sector del automóvil aprobó el informe elaborado por el Grupo inicial, pero los grupos ecologistas criticaron este informe por considerar que no proponía una estrategia «limpia» y «ligera» para los nuevos automóviles. Habría que incorporar en el nuevo Grupo de alto nivel a representantes de la sociedad civil dedicados a la protección del medio ambiente como contrapeso a los intereses de la industria.

5.7.2 China, Corea y los Estados Unidos continúan con la innovación, desarrollo e inversión en este sector. Europa corre peligro de quedarse atrás, víctima de un conservadurismo corto de miras y de la falta de audacia entre las empresas industriales establecidas, así como de la falta de visión política y liderazgo de los gobiernos. Si la industria europea quiere evitar este destino, la Unión debe establecer una sólida estructura de gobernanza que integre a las empresas progresistas y a los dirigentes políticos y de la sociedad civil en una misión decidida y urgente para impulsar los cambios normativos e introducir los incentivos necesarios, y para obtener las inversiones y crear los mercados que se requieren.

Bruselas, 21 de octubre de 2010.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Staffan NILSSON

---