

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο — Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα — Θέση της Επιτροπής σχετικά με την τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 — Συνισφορά στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση»

COM(2007) 22 τελικό

(2008/C 10/04)

Στις 7 Φεβρουαρίου 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 262 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκαν οι προπαρασκευαστικές εργασίες για το θέμα, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 18 Ιουλίου 2007 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. DAVOUST.

Κατά την 438η σύνοδο ολομελείας της, της 26ης και 27ης Σεπτεμβρίου 2007 (συνεδρίαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2007), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 144 ψήφους υπέρ και 2 αποχές, την παρακάτω γνωμοδότηση.

1. Σύνοψη και κυριότερες συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποσκοπεί, από τούδε και στο εξής, στη «βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου της βιομηχανίας» και στην «προώθηση συνεκτικής αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής, στην παροχή προβλεψιμότητας και στην επιδίωξη προστασίας του δημόσιου συμφέροντος (π.χ. περιβάλλον και ασφάλεια), επιχειρώντας, παράλληλα, να μειώσει τον κανονιστικό φόρτο της βιομηχανίας». Εκφράζει την ικανοποίησή της για την έκδηλη βούλησή της να αναπτύξει μια σφαιρική προσέγγιση η οποία θα καλύπτει τις διάφορες διαστάσεις της ανάπτυξης της βιομηχανίας και της ανταγωνιστικότητάς της και τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη.

1.2 Γενικότερα, η συνολική προσέγγιση της πρωτοβουλίας CARS 21 εκφράζει τη βούληση συντονισμού των υπεύθυνων για τις δημόσιες πολιτικές με τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη της βιομηχανίας η οποία, κατά την ΕΟΚΕ, αξίζει πλήρους υποστήριξης. Η ανακοίνωση της Επιτροπής, η οποία συνοψίζει το ρυθμιστικό έργο που έχει ήδη επιτελεστεί και ορίζει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στο μέλλον, καταδεικνύει το ενδιαφέρον της πρωτοβουλίας αυτής και, ταυτόχρονα, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει.

1.3 Τα βασικά πλεονεκτήματα της πρωτοβουλίας συνίστανται στη διασαφήνιση, για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, των προσανατολισμών των ευρωπαϊκών πολιτικών σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία. Σε κάθε βασικό τομέα, βελτιώνεται η προβλεψιμότητα των κοινοτικών πολιτικών και μειώνεται ο ρυθμιστικός φόρτος της βιομηχανίας.

1.4 Στην προοπτική αυτή, η μείωση του ρυθμιστικού φόρτου ως συνέπεια της αντικατάστασης 38 κοινοτικών οδηγιών από αντίστοιχους κανονισμούς της Οικονομικής Επιτροπής των ΗΕ για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ) αποτελεί άμεσο πλεονέκτημα της πρωτοβουλίας. Εξάλλου, το έργο που έχει επιτελεστεί στους τομείς του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας καταδεικνύει ότι μια ολοκληρωμένη προσέγγιση είναι δυνατή στην πράξη, νομιμοποιεί περισσότερο το κανονιστικό περιβάλλον έναντι του συνόλου των ενδιαφερομένων μερών και το καθιστά πιο προβλέψιμο για τη βιομηχανία. Έτσι, μια παρόμοια προσέγγιση δημιουργεί συναίνεση επί της οποίας καθένας μπορεί να στηρίξει τη δράση του.

1.5 Εντούτοις, πρέπει να τονιστούν, επίσης, οι δυσκολίες εφαρμογής της προσέγγισης αυτής. Οι εν λόγω δυσκολίες είναι τριών ειδών:

- i) η επιδίωξη συναίνεσης τείνει στην αναβολή των διαφόρων συμβιβασμών που πρέπει να γίνουν·
- ii) το περιεχόμενο της ανάλυσης και των συστάσεων εξαρτάται ιδιαίτερα από τα εκάστοτε ενδιαφερόμενα μέρη·
- iii) η επιλογή μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης μπορεί να έχει ως συνέπεια ανάλυση των ερωτημάτων που τίθενται πράγμα που κατακεραματίζει τις ευθύνες.

1.6 Ο κατάλογος των 39 μέτρων ή δεσμεύσεων που προβλέπονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής είναι μακροσκελής και κάθε μέτρο εάν θεωρηθεί μεμονωμένα φαίνεται υπερασπίσιμο. Ωστόσο, η ολοκλήρωση του συνόλου των 39 σημείων πιθανόν να είναι πιο προβληματική και θέτει προβλήματα συμβατότητας και χρονοδιαγράμματος τα οποία εκκρεμούν. Για παράδειγμα, υιοθετείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τα θέματα της περιβαλλοντικής επίδοσης και της ασφάλειας. Όμως, τα δυο αυτά θέματα, αυτά καθ'αυτά, δεν αντιμετωπίζονται ολοκληρωμένα. Εάν είχε τεθεί το θέμα της τιμής ικανοποιητικών προϊόντων στο σύνολο των προβλεπόμενων υποχρεώσεων, όπως είχε γίνει στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου, θα είχε καταστεί δυνατή, χωρίς αμφιβολία η ολοκλήρωση αυτή αλλά με συνέπεια να τονιστεί η υποχρέωση της επιλογής. Παρόμοια, η ομάδα υψηλού επιπέδου είχε αποφασίσει τα συμπεράσματά της να συνοδευτούν από ένα «χάρτη πορείας» ο οποίος θα ίσχυε για όλους τους υπεύθυνους για την χάραξη των δημοσίων πολιτικών. Το εν λόγω έγγραφο αντικατόπτριζε την ολοκληρωμένη προσέγγιση που η Επιτροπή ευχόταν να προωθήσει η ομάδα CARS. Η ΕΟΚΕ λυπάται για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν πρότεινε, έστω και με τροποποιημένη μορφή, ένα παρόμοιο χάρτη πορείας.

1.7 Η ομάδα υψηλού επιπέδου στηρίξε γενικά ένα μεγάλο μέρος της ανάλυσης από την οπτική γωνία των κατασκευαστών οχημάτων. Το αποτέλεσμα είναι ότι τα θέματα που τίθενται σε μεγάλο βαθμό είναι θέματα προϊόντων και τεχνολογίας. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι, εάν η ομάδα ήταν πιο ευαίσθητη έναντι των συμφερόντων των χρηστών των αυτοκινήτων, το αποτέλεσμα θα ήταν διαφορετικό. Συνεπώς, στο μέλλον θα πρέπει να είναι δυνατή η αναθεώρηση του καταλόγου των ενδιαφερομένων μερών, βάσει αξιολογήσεων και επαναξιολογήσεων.

1.8 Μια ολοκληρωμένη ή σφαιρική προσέγγιση ενέχει τον κίνδυνο κάθε ενδιαφερόμενο μέρος να ισχυρίζεται ότι η ευθύνη για τις προσαρμογές βαρύνει τα άλλα μέρη. Έτσι, στον τομέα της οδικής ασφάλειας ή του περιβάλλοντος, η βιομηχανία μπορεί να θεωρήσει ότι οι υπεύθυνοι για τις υποδομές ή οι καταναλωτές είναι εκείνοι έχουν μια συμπεριφορά που ματαιώνει τα αποτελέσματα των προσπάθειών τους — ειδικότερα στον τομέα της τεχνολογίας.

1.9 Όλα τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι η ανακοίνωση της Επιτροπής δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί όλα τα θέματα των δημοσίων πολιτικών που σχετίζονται με την αυτοκινητοβιομηχανία και τις επιλογές που πρέπει να γίνουν. Η ΕΟΚΕ, συνεπώς, κρίνει ότι πρέπει να διατηρηθεί ζωντανός ο δημόσιος διάλογος σχετικά με τις πολιτικές για την αυτοκινητοβιομηχανία και σ' αυτόν πρέπει να συμμετάσχουν όλοι οι κοινωνικοί εταίροι και, γενικότερα, τα ενδιαφερόμενα μέρη και να διασαφηνιστούν, σε διάφορες χρονικές στιγμές, οι επιλογές που πρέπει να γίνουν αντί να υιοθετηθεί ένας οριστικός κατάλογος του συνόλου των πιθανών επιλογών και να αφηθεί στους εμπειρογνώμονες και στους φορείς της βιομηχανίας το έργο της επιλογής της ακολουθητέας πορείας.

1.10 Η ανακοίνωση της Επιτροπής ολοκληρώνει με την εξής δήλωση: «προσφέρεται μια μοναδική ευκαιρία να αναπτυχθεί μια ιδιαίτερη παιδεία χάραξης πολιτικής όσον αφορά την βιομηχανική πολιτική. Η Επιτροπή πιστεύει ότι αρχές όπως η ποιότητα της νομοθεσίας, η απλούστευση, οι εκτιμήσεις αντίκτυπου, οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους καθώς και η επιλογή των μέσων θα πρέπει να αποτελούν τον πυρήνα της ανάπτυξης νομοθετικών προτάσεων».

Η ΕΟΚΕ επικροτεί την προσέγγιση αυτή και εύχεται με την παρούσα γνωμοδότηση να συμβάλει ώστε να την εφαρμόσει η Επιτροπή πλήρως στην πράξη.

Με την προοπτική αυτή, η ΕΟΚΕ συνιστά:

- να δοθεί στη βιομηχανία χρόνος να αναπτύξει τις απαραίτητες τεχνολογίες προκειμένου να αντιμετωπίσει τις αυστηρότερες απαιτήσεις χωρίς να αυξηθεί σημαντικά η τιμή των προϊόντων και, κατά συνέπεια, να επιβραδυνθεί ο ρυθμός ανανέωσης των κυκλοφορούντων οχημάτων·
- να μην περιοριστεί η προσέγγιση των περιβαλλοντικών θεμάτων στο πρόβλημα του διοξειδίου του άνθρακα και να μην περιοριστεί το ενδιαφέρον στις τεχνολογικές λύσεις προκειμένου να αναπτυχθεί μια πιο ολιστική προσέγγιση η οποία θα λαμβάνει υπόψη τη θέση του αυτοκινήτου και των οδικών μεταφορών στις ευρωπαϊκές κοινωνίες·
- να υιοθετηθεί την ολοκληρωμένη προσέγγιση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 ως σημείο αφετηρίας του φόρουμ αναδιαρθρώσεων που προβλέπεται για το 2009 και τις εκτιμήσεις αντίκτυπου στο οποίο θα βασίζεται, ενισχύοντας την αξιοπιστία της προσέγγισης τόσο ανάντη (κατά την επιλογή των ενδιαφερομένων μερών) όσο και κατόντη (λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις των ομάδων εργασίας)·
- να εμπλέξει αμεσότερα και ταχύτερα την ΕΟΚΕ δεδομένου ότι έργο της ακριβώς είναι η εμπλοκή των διαφόρων συνιστωσών της ευρωπαϊκής κοινωνίας στη διαδικασία χάραξης πολιτικής της Επιτροπής.

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1 Η προσέγγιση της Επιτροπής: η ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21 ως μια πρωτότυπη και παραδειγματική πρωτοβουλία

2.1.1 Στο πλαίσιο της πολιτικής της που συνίσταται στη βελτίωση της ποιότητας της νομοθετικής δραστηριότητας καθώς και στην αντιμετώπιση ενός πιο γενικευμένου παγκόσμιου ανταγωνισμού, η Επιτροπή προσκάλει το 2004 την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21, στην οποία εκπροσωπούνται τα κυριότερα ενδιαφερόμενα μέρη (κράτη μέλη, βιομηχανία, μη κυβερνητικές οργανώσεις, και μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου) και συμμετέχουν οι βασικοί επίτροποι που είναι αρμόδιοι για το θέμα (επιχειρήσεις και βιομηχανία, περιβάλλον, μεταφορές), να διατυπώσουν συστάσεις για τις πολιτικές που πρέπει να υιοθετηθούν.

2.1.2 Συγκεκριμένα, η εντολή που ανατέθηκε στην ομάδα υψηλού επιπέδου που συγκροτήθηκε την εποχή εκείνη ήταν οι εξής: να διατυπώσει συστάσεις σχετικά με τις δημόσιες πολιτικές και το κανονιστικό πλαίσιο της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας για το βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο, και μακροπρόθεσμο διάστημα με σκοπό τη βελτίωση της γενικής ανταγωνιστικότητας του τομέα, τη διατήρηση της απασχόλησης, και την προώθηση της ασφάλειας των αυτοκινήτων και της περιβαλλοντικής επίδοσής τους με τιμές προσιτές για τον καταναλωτή.

2.1.3 Έτσι, πρόθεση της Επιτροπής ήταν να καταστεί η αυτοκινητοβιομηχανία παράδειγμα εκσυγχρονισμού των παρεμβάσεων βιομηχανικής πολιτικής της εντάσσοντας τις δραστηριότητές της ρητά στο πρόγραμμα δράσης της Λισαβόνας: για να διασφαλίσει μια βιώσιμη και ταυτόχρονα κοινωνικά και περιβαλλοντικά υπεύθυνη ανάπτυξη των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, η Επιτροπή προτίθεται των παρεμβάσεών της να προηγείται διαδικασία ευρείας συνεννόησης των ενδιαφερομένων μερών χάρη στην οποία θα διενεργείται απολογισμός της παρούσας κατάστασης και εξέταση των μελλοντικών προοπτικών και θα επιτυγχάνεται ευρεία συναίνεση σχετικά με τη δράση που πρέπει να αναληφθεί. Στην παρούσα περίπτωση, τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκπροσωπούνταν στην ομάδα υψηλού επιπέδου ήταν η αυτοκινητοβιομηχανία, οι παραγωγοί πετρελαίου, οι προμηθευτές, οι διανομείς και επισκευαστές αυτοκινήτων, οι χρήστες αυτοκινήτων, οι εθνικές δημόσιες αρχές και οι τρεις αρμόδιες ΓΔ (Περιβάλλον, Μεταφορές και Ενέργεια, και Επιχειρήσεις και Βιομηχανία). Αρμόδια για το συντονισμό των εργασιών καθ' όλη τη διάρκεια του 2005 ήταν η ΓΔ Επιχειρήσεις και Βιομηχανία. Τον Απρίλιο του 2005, διοργανώθηκε δημόσια ακρόαση. Η έκθεση της ομάδας εργασίας υιοθετήθηκε το Δεκέμβριο 2005. Τα συμπεράσματά της υποβλήθηκαν σε ευρεία δημόσια διαβούλευση το 2006. Η ανακοίνωση της Επιτροπής στηρίζεται ταυτόχρονα στην έκθεση CARS 21 και στις 34 συμβολές που λήφθηκαν το 2006.

2.1.4 Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 αποτελεί ιδιαίτερα αξιόπαινη προσπάθεια της Επιτροπής για την αποτροπή μη συντονισμένων κανονιστικών πρωτοβουλιών που κατά συνέπεια δεν είναι πάντα συμβατές.

2.1.5 Για το λόγο αυτό, όπως τονίζεται επανειλημμένα στην έκθεση, η ομάδα εργασίας συνιστά μια προσέγγιση την οποία αποκαλεί ολιστική και που συνίσταται στην εξέταση της αλληλεπίδρασης των διαφόρων στοιχείων. Με τον τρόπο αυτό, τα μέλη της ομάδας υψηλού επιπέδου προτίθεται να καταστήσουν τις ρυθμίσεις πιο κατανοητές και προβλέψιμες και να αποτρέψουν το ενδεχόμενο να υιοθετούν οι διάφορες ΓΔ μέτρα τα οποία δεν είναι ορθά εστιασμένα και που η συμβατότητά τους δεν μπορεί να ελεγχθεί.

2.1.6 Στην τελική της έκθεση, η ομάδα εργασίας συντάξε κατάλογο με 18 συστάσεις διαρθρωμένες σε 7 κεφάλαια: βελτίωση της ρύθμισης, περιβάλλον, οδική ασφάλεια, εμπόριο, έρευνα και ανάπτυξη, φορολογία και φορολογικά κίνητρα, δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας. Τελικά, πρότεινε, επίσης, ένα «χάρτη πορείας» για τους υπεύθυνους χάραξης της πολιτικής και των ρυθμίσεων που αφορούν την αυτοκινητοβιομηχανία για τα 10 προσεχή έτη. Σε πλήρη συμφωνία με τους στόχους της Επιτροπής, ο χάρτης πορείας σχεδιάστηκε κατά τρόπο ώστε να δοθεί στις ευρωπαϊκές πολιτικές του αυτοκινήτου η συνεκτικότητα και προβλεψιμότητα που χρειάζονται οι επενδυτές του ιδιωτικού τομέα για να διασφαλίσουν τη βιωσιμότητα του τομέα: χαράζοντας τη ρυθμιστική πορεία που θα ακολουθηθεί τα δέκα προσεχή έτη, ο χάρτης πορείας διασφαλίζει την εν λόγω προβλεψιμότητα.

2.1.7 Η ανακοίνωση αποτελεί απάντηση στην έκθεση της ομάδας CARS 21. Περιλαμβάνει, ταυτόχρονα, την αξιολόγηση των συστάσεων από την Επιτροπή και τις αντιδράσεις στην έκθεση CARS 21 στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων το 2006. Σκιαγραφεί την κατεύθυνση στην οποία η Επιτροπή προτίθεται να προσανατολίσει τη μελλοντική πολιτική για την αυτοκινητοβιομηχανία. Οι βασικές γραμμές δράσεις είναι οι εξής:

- **Μείωση του κανονιστικού φόρτου:** Η Επιτροπή θα προτείνει την αντικατάσταση 38 κοινοτικών οδηγιών από αντίστοιχους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ (!) όσον αφορά, για παράδειγμα, τα ελαστικά επίσωτρα, τους υαλοπίνακες ασφαλείας, τους φανούς ομίχλης και τις ζώνες ασφαλείας. Έτσι, η βιομηχανία θα μπορεί να στηρίζεται σε ένα ενιαίο κείμενο το οποίο θα ισχύει παγκοσμίως. Θα θεσπιστούν, επίσης, διαδικασίες αυτοδοκιμής και εικονικών δοκιμών για 25 κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ προκειμένου να μειωθεί το κόστος συμμόρφωσης και να καταστούν οι διαδικασίες λιγότερο χρονοβόρες και δαπανηρές.
- **Μείωση των εκπομπών CO₂:** Η στρατηγική της Επιτροπής στηρίζεται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση η οποία περιλαμβάνει όχι μόνο την τεχνολογία των κινητήρων αλλά και τεχνολογικές βελτιώσεις (όπως, για παράδειγμα, καθορισμός ελαχίστων απαιτήσεων ενεργειακής απόδοσης για τα συστήματα κλιματισμού, καθορισμός μέγιστων ορίων αντίστασης των ελαστικών επισώτρων στην κύλιση και χρήση δεικτών αλλαγής ταχύτητας) καθώς και αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων. Δίδει, επίσης, έμφαση σε πρόσθετες προσπάθειες των κρατών μελών αναφορικά, για παράδειγμα, διαχείριση της κυκλοφορίας, βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς και των υποδομών καθώς και νέα μείωση των εκπομπών CO₂.
- **Οδική ασφάλεια:** Η Επιτροπή κρίνει ότι μια αποτελεσματική στρατηγική οδικής ασφαλείας πρέπει να βασίζεται σε συνδυασμό των βελτιώσεων στην τεχνολογία των οχημάτων, στην υποδομή των οδών, στην οδηγική συμπεριφορά και στην επιβολή της νομοθεσίας. Προτείνονται συνολικά 11 νέα μέτρα μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται, για παράδειγμα, ο υποχρεωτικός έλεγχος της ευστάθειας, η τοποθέτηση συστημάτων υπενθύμισης πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας, καθώς και η υποχρεωτική χρήση προβολέων κατά τη διάρκεια της ημέρας.

- **Εμπορική πολιτική:** Η Επιτροπή προτείνει να αξιολογηθεί η δυνατότητα χρήσης διμερών εμπορικών συμφωνιών (ιδίως στην περιοχή της Ασίας) προκειμένου να βελτιωθεί η πρόσβαση στην αγορά και επισημαίνει την ανάγκη επιβολής των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας παγκοσμίως.
- **Έρευνα και ανάπτυξη:** Τα καθαρά ανανεώσιμα καύσιμα και οχήματα και τα ευφυή οχήματα και οι ευφυείς οδοί θεωρούνται κεντρικοί τομείς έρευνας. Με περίπου 20 δις EUR (περίπου 5 % του κύκλου εργασιών του τομέα) επενδεδυμένα στην έρευνα και την ανάπτυξη προϊόντων, η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ο μεγαλύτερος βιομηχανικός επενδυτής E&A στην Ευρώπη σε απόλυτες τιμές.

3. Παρατηρήσεις της ΕΟΚΕ

Προτού επανέλθει στα θέματα της μεθόδου και των πλεονεκτημάτων και περιορισμών της νέας αυτής προσέγγισης της πολιτικής για την αυτοκινητοβιομηχανία, και τις τομεακές πολιτικές γενικότερα, η παρούσα γνωμοδότηση αναφέρεται στους πέντε βασικούς τομείς και τις προτάσεις της Επιτροπής για καθένα από αυτούς.

3.1 Εσωτερική αγορά, Απλούστευση και διεθνοποίηση του κανονιστικού περιβάλλοντος

3.1.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση να επεκταθεί η οδηγία πλαίσιο για την έγκριση τύπου των οχημάτων σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Ειδικότερα, τονίζει το ενδιαφέρον που παρουσιάζει η διαδικασία αυτή για την επίσημανση των ανταλλακτικών.

3.1.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη βούληση για απλούστευση και διεθνοποίηση του κανονιστικού περιβάλλοντος παράλληλα, όμως, επιθυμεί η βούληση για διεθνοποίηση να μην καταστεί απόλυτη προτεραιότητα η οποία υπερσχίζει κάθε άλλου συλλογισμού.

3.1.3 Στην προοπτική αυτή η ΕΟΚΕ, μολονότι θεωρεί, όπως και η Επιτροπή, ότι, από απόψεως αρχής, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις πολυμερείς δεσμεύσεις, υποστηρίζει πλήρως την Επιτροπή η οποία δηλώνει ότι «γνωρίζει την ανάγκη να διατηρήσει η ΕΕ τη δυνατότητα να νομοθετεί ανεξάρτητα από το σύστημα της ΟΕΕ/ΟΗΕ, όταν αυτό απαιτείται προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ όσον αφορά την υγεία και το περιβάλλον ή άλλοι πολιτικοί στόχοι». Δεδομένης της δυνητικά αποφασιστικής σημασίας των διατάξεων αυτών στον τομέα των διεθνών συναλλαγών, η επιφύλαξη αυτή πρέπει πραγματικά να διατηρηθεί ώστε η ευρωπαϊκή βιομηχανία να μπορεί να διαθέτει τα μέσα να αντιδράσει σε ρυθμίσεις άλλων περιοχών του κόσμου που θα μπορούσαν να αποτελέσουν εμπόδιο στην ανταγωνιστικότητά τους.

3.2 Περιβαλλοντικά βιώσιμες οδικές μεταφορές: ολοκληρωμένη προσέγγιση

3.2.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την ποιότητα των μέτρων που υιοθετήθηκαν ή προβλέπεται να υιοθετηθούν προκειμένου να καταστούν περιβαλλοντικά βιώσιμες οι οδικές μεταφορές. Λαμβανομένων υπόψη των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Επιτροπή η οποία τονίζει τη βούλησή της να «αναλύσει προσεκτικά τον αντίκτυπο της μελλοντικής κανονιστικής δραστηριότητας στην

(!) Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη.

απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα», η ΕΟΚΕ επιθυμεί να επιστήσει την προσοχή της Επιτροπής στην ανάγκη να δώσει η Επιτροπή πίστωση χρόνου στη βιομηχανία για να αναπτύξει τις τεχνολογίες οι οποίες είναι απαραίτητες προκειμένου να ανταποκριθεί στις αυστηρότερες αυτές απαιτήσεις χωρίς να αυξηθεί σημαντικά η τιμή των προϊόντων και, κατά συνέπεια, να επιβραδυνθεί ο ρυθμός ανανέωσης των κυκλοφορούντων οχημάτων. Το θέμα αυτό, η σημασία του οποίου τονίζεται στην έκθεση CARS 21, φαίνεται να έχει σχετικά αγνοηθεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής.

3.2.2 Στην ίδια προοπτική, η ΕΟΚΕ επισημαίνει με ενδιαφέρον τη βούληση της Επιτροπής να δώσει μεγαλύτερη προσοχή στην πραγματική συμπεριφορά των αυτοκινήτων από απόψεως εκπομπών αερίων (σημείο 8) και εκφράζει τη δυσaréσκεια της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εξέλιξης αυτής όσον αφορά τον έλεγχο, τη συντήρηση, και τη δυνατότητα επισκευής των αυτοκινήτων.

3.2.3 Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι η ολοκληρωμένη προσέγγιση της Επιτροπής περιορίζεται στην εστίαση της προσοχής στις ρυπαίνουσες εκπομπές και ειδικότερα στις εκπομπές CO₂ των νέων οχημάτων που θα πωλούνται στην Ευρώπη στο μέλλον. Πράγματι, η Επιτροπή ενδιαφέρεται αποκλειστικά στις τεχνολογικές λύσεις (βιοκαύσιμα, υδρογόνο, ευφυή οχήματα και ευφυή συστήματα μεταφορών) ή τις οικονομικές λύσεις (πιθανή συμπερίληψη του τομέα οδικών μεταφορών) που προτιμάται να προωθήσει. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη δυσaréσκεια της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διερευνά επαρκώς τις δυνατότητες που προσφέρει μια ολιστική προσέγγιση η οποία λαμβάνει περισσότερο υπόψη τη θέση του αυτοκινήτου στις οδικές μεταφορές των ευρωπαϊκών κοινωνιών.

3.2.4 Στο σημείο αυτό, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι η έκθεση CARS 21 πραγματεύεται ρητά, για παράδειγμα, την ταχύτητα ανανέωσης των κυκλοφορούντων οχημάτων και την εμφανίζει ως βασική μεταβλητή. Επίσης, εμμένει στο θέμα των κυκλοφοριακών συμφορήσεων. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί αυτές οι προσεγγίσεις προώθησης οικολογικότερων οχημάτων και άλλα θέματα, όπως η προώθηση νέων μορφών πρόσβασης στα αυτοκίνητα, να εξεταστούν μελλοντικά στον ίδιο βαθμό όπως και οι τεχνολογικές λύσεις.

3.2.5 Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να τονίσει ότι η προσφορά και η συζήτηση καθαρότερων οχημάτων πρέπει να τονωθούν. Συνεπώς, καλεί την Επιτροπή να θεωρήσει συντονισμένα, τεχνικά ουδέτερα και όσο το δυνατόν πιο εναρμονισμένα κίνητρα υπέρ ορισμένων οχημάτων και καυσίμων, π.χ. ανάλογα με το επίπεδο των εκπομπών CO₂, πράγμα που θα συνέβαλε στη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα με άμεση επίδραση στους καταναλωτές και τη ζήτηση.

3.3 Αύξηση της ασφάλειας στις ευρωπαϊκές οδούς

3.3.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη σφαιρική προσέγγιση των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας της Επιτροπής η οποία στηρίζεται στην «αλληλεπίδραση μεταξύ βελτιώσεων στην τεχνολογία των οχημάτων, στην υποδομή των οδών, στην οδηγική συμπεριφορά και στην επιβολή της νομοθεσίας».

3.3.2 Τίθενται άλλη μια φορά εδώ τα αυτά προβλήματα που τίθενται και σχετικά με το περιβάλλον. Έτσι, μια ένας τους βασικούς όρους της έκθεσης CARS 21 που υποστήριζε το επιχείρημα ότι πρέπει να γίνουν συμβιβασμοί σε βάρος της επίδοσης των οχημάτων

από απόψεως περιβάλλοντος και ασφάλειας ήταν «at a price affordable to the consumer» (σε μια τιμή προσιτή για τον καταναλωτή). Ο όρος αυτός δεν επαναλαμβάνεται στην ανακοίνωση.

3.3.3 Έτσι, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, στην ανακοίνωση της Επιτροπής, ο κατάλογος των προτάσεων έχει ως εξής (2):

- «υποχρεωτικός εξοπλισμός με τα συστήματα ασφαλείας των παιδιών Isofix σε όλα τα νέα οχήματα M1·
- υποχρεωτική χρήση προβολέων κατά τη διάρκεια της ημέρας (δρομολογήθηκε δημόσια διαβούλευση σχετικά με το θέμα αυτό την 1η Αυγούστου 2006)·
- υποχρεωτική συμπερίληψη του ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας, αρχής γενομένης με τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και στη συνέχεια με τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μόλις αναπτυχθεί σχετική μέθοδος δοκιμής·
- υποχρεωτική τοποθέτηση συστήματος υπενθύμισης πρόδοσης της ζώνης ασφαλείας σε όλα τα νέα οχήματα·
- τροποποίηση των απαιτήσεων της φάσης II της οδηγίας σχετικά με την προστασία των πεζών, προκειμένου να βελτιωθούν οι διατάξεις της οδηγίας 2003/102/ΕΚ (3).

3.3.4 Επιθυμώντας να διασφαλίσει ότι οι προτάσεις αυτές δεν θα έχουν ως συνέπεια μια υπερβολική αύξηση των τιμών των νέων οχημάτων, η ΕΟΚΕ συνιστά μια προσέγγιση σαφέστερα εστιασμένη στις τιμές των οχημάτων και στην επίδραση τους στην ταχύτητα ανανέωσης των κυκλοφορούντων οχημάτων και — κατά συνέπεια — στην οδική ασφάλεια. Επισημαίνει επίσης την καθυστέρηση που παρατηρείται στην δεύτερη φάση του σχεδίου οδηγίας σχετικά με την προστασία των πεζών, γεγονός που αφενός συνεπάγεται μία σύντμηση της προθεσμίας για την εφαρμογή της εκ μέρους των κατασκευαστών και, αφετέρου περιπλέκει τον σχεδιασμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Η ΕΟΚΕ σημειώνει εξάλλου ότι χρειάζεται να διασαφηνιστούν τάχιστα, τόσο το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της οδηγίας, όσο και οι επιμέρους διατάξεις των απαιτήσεων, τις οποίες πρέπει να τηρήσουν οι κατασκευαστές. Καλεί την Επιτροπή να θεωρήσει ότι η οδική ασφάλεια συνεπάγεται, επίσης, ότι τα κυκλοφορούντα οχήματα πρέπει να συντηρούνται από τους καταναλωτές ακόμη και όταν είναι παλιά. Προτείνει αξιολόγηση και κατάταξη των προβλεπόμενων μέτρων σε συνάρτηση μιας ανάλυσης κόστους/οφέλους με βάση το κόστος του χρήστη σταθμισμένου έναντι του αντίκτυπου που θα μπορεί να έχει στον αριθμό των ατυχημάτων και στην πιθανότητα θανάτου ή τραυματισμού των χρηστών των οδών. Στην ίδια προοπτική, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να μην περιοριστεί στις τεχνολογίες που έχουν εισαχθεί αλλά να συμπεριλάβει, επίσης, σαφέστερα το σύνολο των μέσων τα οποία μπορούν να έχουν επίδραση στη συμπεριφορά των χρηστών (εκπαίδευση, πρόληψη, σηματοδότηση ...). Με την προοπτική αυτή η ΕΟΚΕ τονίζει ότι θα πρέπει στο μέλλον να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις συνέπειες που θα έχουν στα θέματα αυτά οι δημογραφικές εξελίξεις και το γεγονός ότι οι ηλικιωμένοι ή πολύ ηλικιωμένοι οδηγοί αποτελούν όλο και μεγαλύτερο μέρος των χρηστών οχημάτων και αυτοκινητορόμων.

(2) COM(2007) 22 τελικό, σελ. 15.

(3) Οδηγία 2003/102/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών έναντι και σε περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ αριθ. L 321 της 6.12.2003, σελ. 15), γνωμοδότηση ΕΟΚΕ: ΕΕ αριθ. C 234 της 30.9.2003, σελ. 10.

3.3.5 Στην ίδια προοπτική και σύμφωνα με τη θέση της έκθεσης CARS 21, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη σημασία των φορολογικών κινήτρων που στοχεύουν στην ενθάρρυνση της ζήτησης για ασφαλέστερα οχήματα. Η ζήτηση και η προσφορά για ασφαλέστερα οχήματα πρέπει να τονωθεί.

3.4 Εμπόριο και υπερπόντιες αγορές

Η ΕΟΚΕ επικροτεί την προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά τις διεθνείς συναλλαγές και, ειδικότερα, την προσοχή που δίνει στις διεθνείς διμερείς συμφωνίες, στους μη δασμολογικούς φραγμούς, και στο θέμα των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας έτσι όπως τίθεται ειδικότερα στην Ασία. Κατά την επιλογή των κρατών, με τα οποία πρόκειται να συναφθούν συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών, θα έπρεπε επιπλέον να λαμβάνονται υπόψη οικονομικά κριτήρια όπως — κυρίως — ο όγκος της πιθανής αγοράς και οι προοπτικές που ανοίγονται, οι επιπτώσεις της εκατέρωθεν άρσης των φραγμών στο εμπόριο κτλ. Πέρα από τα ανάντη θέματα, η ΕΟΚΕ επιστά την προσοχή στην ανάγκη να ληφθεί υπόψη σαφέστερα το θέμα της αγοράς ανταλλακτικών προκειμένου τόσο να εναρμονιστεί ο τρόπος που αντιμετωπίζεται από τα διάφορα ευρωπαϊκά κράτη όσο και για να χαραχθεί μια στρατηγική έναντι της Κίνας, της Ινδίας, ή της Ρωσίας.

3.5 Έρευνα και ανάπτυξη

Η ΕΟΚΕ επικροτεί πλήρως την υποστήριξη της E&A και την πεποίθηση της Επιτροπής ότι οι τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης δεν θα καταρρεύσουν μόνο εφόσον οι ερευνητικές προσπάθειες του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα διατηρηθούν και ενταθούν. Ωστόσο, στο ίδιο πνεύμα με όσα εξέφρασε στο σημείο 3.4, η ΕΟΚΕ επιστά την προσοχή στην ανάγκη να συμπεριληφθεί το σύνολο της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των μετά την παραγωγή δραστηριοτήτων, στην προσπάθεια αυτή. Έτσι, τα θέματα του κόστους της τεχνολογικής προόδου, της δυνατότητας επισκευής των προϊόντων που μπορεί να βελτιωθεί χάρη σ' αυτή, και της κατάρτισης η οποία είναι απαραίτητη για την προσαρμογή των επισκευών και των υποδομών στην τεχνολογική πρόοδο, πρέπει να θεθούν έγκαιρα και η Επιτροπή οφείλει να αναλάβει μια πρωτόβουλη πολιτική για να διασφαλιστεί τούτο. Η Επιτροπή πρέπει να αφιερώσει ένα τμήμα του 7ου προγράμματος πλαισίου και σε άλλες ενέργειες, οι οποίες θα στοχεύουν κυρίως σε μία ολοκληρωμένη προσέγγιση της οδικής ασφάλειας, όπου θα περιλαμβάνονται παραδείγματα χάρη οι υποδομές, τα συστήματα ηλεκτρονικής επικοινωνίας κ.α.

3.6 Φορολογία και φορολογικά κίνητρα

Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την Επιτροπή η οποία «ζητεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εγκρίνουν την εν λόγω πρόταση⁽⁴⁾ το συντομότερο δυνατόν». Δεδομένου ότι το Κοινοβούλιο έχει υιοθετήσει την εν λόγω πρόταση οδηγίας η οποία ενθαρρύνει τη φορολογική εναρμόνιση, εναπομένει να πιστεί το Συμβούλιο σχετικά με τη σκοπιμότητα σύγκλισης των διατάξεων οι οποίες προκαλούν σήμερα τις στρεβλώσεις μεταξύ των αγορών οχημάτων και παροχής υπηρεσιών στα αυτοκίνητα εντός της Ένωσης.

(4) Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων (COM(2005) 261 τελική), γνωμοδότηση ΕΟΚΕ: ΕΕ αριθ. C 195 της 18.8.2006, σελ. 80.

3.7 Αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων

Η ΕΟΚΕ, μολονότι εκφράζει τη δυσανεξία της για το γεγονός ότι η ανάλυση της Επιτροπής δεν δίνει μεγαλύτερη προσοχή στα θέματα αυτά, ωστόσο επικροτεί την υποστήριξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002⁽⁵⁾ και την πρόθεσή της να διασφαλίσει την εναρμονισμένη εφαρμογή του σε όλη την Ένωση. Η ΕΟΚΕ επικροτεί το γεγονός ότι η Επιτροπή προτίθεται να υποστηρίξει διατάξεις οι οποίες διευκολύνουν την ελεύθερη πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες. Από την άποψη αυτή, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι είναι σημαντικό να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εφαρμογή των διατάξεων που επιβάλλονται από την υιοθέτηση του μορφότυπου OASIS.

3.8 Η μέθοδος CARS 21 και η εφαρμογή της από την Επιτροπή

3.8.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται από τούδε και στο εξής να «βελτιώσει τη νομοθεσία» και «αποσκοπεί στην προώθηση συνεκτικής αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής, στην παροχή προβλεψιμότητας και στην επιδίωξη προστασίας του δημόσιου συμφέροντος (π.χ., περιβάλλον και ασφάλεια), επιχειρώντας, παράλληλα, να μειώσει τον κανονιστικό φόρτο της βιομηχανίας». Εκφράζει την έκδηλη βούλησή της να αναπτύξει μια σφαιρική προσέγγιση και να ολοκληρώσει σε ένα σύνολο τις διάφορες διαστάσεις της ανάπτυξης της βιομηχανίας, την ανταγωνιστικότητά της, και τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη.

3.8.2 Όσον αφορά τις κοινωνικές και βιομηχανικές πτυχές, έτσι όπως θίγονται στις πρώτες σελίδες της έκθεσης, η ΕΟΚΕ επιθυμεί, όπως και η Επιτροπή, την αλληλοσύνδεσή τους δεδομένου ότι η απασχόληση συνδέεται άμεσα με την ανταγωνιστικότητα του συνόλου της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των διαφόρων εγκαταστάσεων. Από την άποψη αυτή, η ΕΟΚΕ συμφωνεί ευρύτατα με την ανάλυση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.

3.8.3 Εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή κρίνει ότι «φαίνεται πιθανό ότι η συναρμολόγηση των οχημάτων που προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά θα πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό στην Ευρώπη» θεωρώντας, ωστόσο, όπως και η Επιτροπή, ότι αυτό πιθανόν αυτό να μην είναι συνώνυμο με τη σταθερότητα της απασχόλησης.

3.8.4 Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να προωθήσει τον διάλογο μεταξύ των κοινωνικών εταίρων για την πρόβλεψη και διαχείριση της μετακίνησης των θέσεων εργασίας στην Ένωση και εκτός αυτής έτσι όπως τα φαινόμενα αυτά περιγράφονται στην έκθεση CARS 21. Καλεί την Επιτροπή να αρχίσει, με την ίδια προοπτική, να εξετάζει την τύχη που επιφυλάσσει η εξέλιξη του τομέα στους υπεργολάβους της κατηγορίας 2 που έχουν καταστεί ιδιαίτερα ευάλωτοι από τις τρέχουσες εξελίξεις.

3.8.5 Στην αυτή προοπτική, η ΕΟΚΕ επικροτεί πλήρως τα μέτρα που προβλέπει η Επιτροπή στην ανακοίνωση και την ιδέα διοργάνωσης ενός φόρουμ «Αναδιαρθρώσεις» σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία, «προκειμένου να εξεταστούν οι προκλήσεις και να εξασφαλιστεί καλύτερη πρόβλεψη και προσαρμογή στις αλλαγές». Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εκμεταλλευθεί την ευκαιρία αυτή προκειμένου να διασφαλίσει ότι το σύνολο της αυτοκινητοβιομηχανίας, και ιδιαίτερα οι συντελεστές οι οποίοι εμπλέκονται στις μετά

(5) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 3, της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθεται συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (ΕΕ αριθ. L 203 της 1.8.2002, σελ. 30).

την παραγωγή δραστηριότητες, να καλυφθούν από τα συνοδευτικά μέτρα. Παρόμοιες πρωτοβουλίες εναρμονίζονται με την προσέγγιση των διαβουλεύσεων και στρατηγικών αξιολογήσεων εντός του τομέα που απαιτούν οι διάφοροι συντελεστές. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο σε αυτές τις εργασίες και συζητήσεις διασφαλίζοντας, ειδικότερα, τη σαφέστερη εκπροσώπηση του συνόλου των κοινωνικών εταίρων και, ειδικότερα, των ενδιαφερομένων μερών.

3.8.6 Για παράδειγμα, οι ανάγκες για κατάρτιση είναι εντονότερες και συχνά αντιμετωπίζονται ανεπαρκώς στις ΜΜΕ ή τις μικροεπιχειρήσεις και τα διαρθρωτικά ταμεία ή άλλα μέσα υποστήριξης των αναδιαρθρώσεων μπορούν να ωφελήσουν τους συντελεστές του τομέα.

3.8.7 Η Επιτροπή ολοκληρώνει την ανακοίνωσή της τονίζοντας ότι:

*«Προσφέρεται μια μοναδική ευκαιρία να αναπτυχθεί μια **ιδιαίτερη παιδεία χάραξης πολιτικής όσον αφορά την βιομηχανική πολιτική**. Η Επιτροπή πιστεύει ότι αρχές όπως η ποιότητα της νομοθεσίας, η απλούστευση, οι εκτιμήσεις αντίκτυπου, οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους καθώς και η επιλογή των μέσων θα πρέπει να αποτελούν τον πυρήνα της ανάπτυξης νομοθετικών προτάσεων».*

3.8.8 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την προσέγγιση αυτή και εύχεται με την παρούσα γνωμοδότηση να συμβάλει ώστε να την εφαρμόσει η Επιτροπή πλήρως στην πράξη. Για το σκοπό αυτό, εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στην, ορισμένες φορές, μερική φύση της προσέγγισης που αναπτύσσεται. Πιο συγκεκριμένα, έστω και εάν δεν

λησμονήθηκαν, οι αναλύσεις της έκθεσης CARS 21 όπως και τα πορίσματα που συνάγει η Επιτροπή φαίνεται να χαρακτηρίζονται από μια ανεπαρκή εκπροσώπηση στη συζήτηση των καταναλωτών και των συντελεστών οι οποίοι εμπλέκονται στις μετά την παραγωγή δραστηριότητες. Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι η αντιμετώπιση της αυτοκινητοβιομηχανίας, γενικότερα, και των περιβαλλοντικών θεμάτων και θεμάτων ασφαλείας, ειδικότερα, δεν είναι επαρκώς ολιστική. Η προσέγγιση μεροληπτεί υπέρ της παραγωγής και της τεχνολογίας και δεν δίνει ιδιαίτερη προσοχή στα κυκλοφορούντα οχήματα και τη χρήση των οχημάτων.

3.8.9 Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι ο απολογισμός του 2009 οφείλει να λάβει υπόψη την παρούσα γνωμοδότηση και να συνεκτιμήσει καλύτερα από ό,τι στο παρελθόν τις απόψεις των συντελεστών που εμπλέκονται στην μετά την παραγωγή δραστηριότητες και των χρηστών. Για το σκοπό αυτό, οι «διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη» πρέπει να παραμείνουν ανοικτές και να διοργανωθούν καλύτερα, προκειμένου ο εξεταζόμενος τομέας του αυτοκινήτου να μην καλύπτει αποκλειστικά τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και οι «αναλύσεις αντίκτυπου» να σχεδιαστούν με νέους όρους. Αναφορικά με τις αναλύσεις αντίκτυπου, θα πρέπει να βελτιωθεί η ποιότητά τους. Θα πρέπει να είναι αντικειμενικές και ουδέτερες και να εντάσσονται σε μία σφαιρική προσπάθεια, που θα βασίζεται σε απτά και επιβεβαιωμένα στοιχεία. Δεν είναι εξάλλου ορθό να εκπονούνται οι αναλύσεις αντίκτυπου από την Επιτροπή, δεδομένου ότι η τελευταία είναι παράλληλα αρμόδια να εκπονεί πολιτικές γνωμοδοτήσεις επί των ιδίων ζητημάτων. Η ΕΟΚΕ εγκρίνει την πρόταση σύστασης μίας επιτροπής αρμόδιας για τις αναλύσεις αντίκτυπου και καλεί την Επιτροπή να προσκαλέσει τα ενδιαφερόμενα μέρη που αγνοήθηκαν αυθαιρέτως από τους ιδιώτες αρχιτέκτονες της αυτοκινητοβιομηχανίας που πρόκειται να ρυθμιστεί.

Βρυξέλλες, 26 Σεπτεμβρίου 2007

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ