



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.2.2007
COM(2007) 22 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**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**

Συνεισφορά στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση

{SEC(2007) 77}

{SEC(2007) 78}

COM (2007) 22
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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

Συνεισφορά στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη

1.	Εισαγωγή.....	6
2.	Μια βιομηχανία σε μετάβαση;	7
3.	Βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου της βιομηχανίας	9
3.1.	Εσωτερική αγορά: έγκριση τύπου των οχημάτων	9
3.2.	Απλούστευση και διεθνοποίηση του κανονιστικού περιβάλλοντος	9
3.3.	Περιβαλλοντικά βιώσιμες οδικές μεταφορές: ολοκληρωμένη προσέγγιση.....	11
3.3.1.	Ρυπογόνες εκπομπές.....	11
3.3.2.	Μείωση των εκπομπών CO ₂ από τον τομέα των οδικών μεταφορών	12
3.3.3.	Άλλες περιβαλλοντικές πολιτικές	14
3.4.	Αύξηση της ασφάλειας στις ευρωπαϊκές οδούς: μια κοινή προσπάθεια	14
3.5.	Εμπόριο και υπερπόντιες αγορές: προσπάθειες για δίκαιο παγκόσμιο ανταγωνισμό	17
3.6.	Έρευνα και ανάπτυξη: το κλειδί για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα	18
3.7.	Φορολογία και φορολογικά κίνητρα και ανταγωνισμός στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων	20
3.7.1.	Φορολογία και φορολογικά κίνητρα.....	20
3.7.2.	Ανταγωνισμός στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων	20
4.	Επόμενες Ενέργειες.....	21

Παράρτημα 1: Κατάλογος των οδηγιών που θα προταθούν για αυτοδοκιμές και εικονικές δοκιμές

Παράρτημα 2: Κατάλογος των οδηγιών που θα προταθούν για αντικατάσταση από κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζει την κατεύθυνση της μελλοντικής πολιτικής για την αυτοκινητοβιομηχανία. Στο πνεύμα της **βελτίωσης της νομοθεσίας**, 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.

Αντιπροσωπεύει τη **θέση της Επιτροπής σχετικά με την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21** η οποία συγκέντρωσε το 2005 τους κύριους ενδιαφερομένους (κράτη μέλη, βιομηχανία, ΜΚΟ και ευρωβουλευτές) προκειμένου να εξετάσουν τους βασικούς τομείς πολιτικής που επηρεάζουν την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και να προβούν σε συστάσεις για τη μελλοντική δημόσια πολιτική και το κανονιστικό πλαίσιο.

Στα πρώτα βήματα της ομάδας CARS 21, η βιομηχανία διατύπωσε ανησυχίες σχετικά με το υψηλό σωρευτικό κόστος της νομοθεσίας. Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της CARS 21 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το ισχύον σύστημα έγκρισης τύπου είναι αποτελεσματικό, πρέπει να διατηρηθεί, και ότι το μεγαλύτερο μέρος της νομοθεσίας είναι αναγκαίο και χρήσιμο για την προστασία της υγείας, της ασφάλειας, των καταναλωτών και του περιβάλλοντος. Εντούτοις, η ομάδα CARS 21 προσδιόρισε **38 οδηγίες της ΕΚ οι οποίες μπορούν να αντικατασταθούν** από διεθνείς κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη). Προσδιόρισε επίσης **25 οδηγίες και κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ** για τα οποία **μπορούν να θεσπιστούν αυτοδοκιμές ή εικονικές δοκιμές**. Η Επιτροπή στηρίζει τις εν λόγω συστάσεις, αλλά θα διασφαλίσει ότι, όσον αφορά τους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ, η Κοινότητα θα διατηρήσει τη δυνατότητά της να νομοθετεί, ενδεχομένως, ανεξάρτητα από το σύστημα της ΟΕΕ/ΟΗΕ.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, η ανακοίνωση υιοθετεί τον περαιτέρω περιορισμό των εκπομπών ρύπων σύμφωνα με τη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση. Επιπλέον, περιγράφει τα βασικά στοιχεία της μελλοντικής στρατηγικής της Επιτροπής για τη **μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα**, η οποία παρουσιάζεται στην ανακοίνωση σχετικά με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της τρέχουσας κοινοτικής στρατηγικής. Η μελλοντική στρατηγική βασίζεται σε μια **ολοκληρωμένη προσέγγιση** για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για 120 g CO₂/km μέχρι το 2012 με συνδυασμένη δράση της ΕΕ και των κρατών μελών. Η Επιτροπή θα προτείνει νομοθεσία, εστιαζόμενη σε υποχρεωτικές μειώσεις των εκπομπών CO₂ προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g/km για το μέσο όρο των νέων αυτοκινήτων μέσω βελτιώσεων της τεχνολογίας των κινητήρων των οχημάτων, και περαιτέρω μείωση 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη ποσότητα εάν είναι τεχνικά αναγκαίο, με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με αύξηση της χρήσης των βιοκαυσίμων. Θα ενθαρρύνει πρόσθετες προσπάθειες των κρατών μελών και των καταναλωτών. Η στρατηγική θα εξεταστεί στο πλαίσιο της νεοεκδοθείσας ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με μια ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη¹.

Η ανακοίνωση προσδιορίζει μια σειρά μέτρων που θα πρέπει να εξεταστούν στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Προτείνονται πολλές ενέργειες σχετικά με τα οχήματα, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η καθιέρωση του **ηλεκτρονικού ελέγχου ευστάθειας** στα νέα οχήματα. Η ανακοίνωση υπογραμμίζει την ανάγκη θέσπισης μιας ολιστικής προσέγγισης σχετικά με

¹ COM(2007) 1 τελικό.

την οδική ασφάλεια, η οποία θα αφορά τα χαρακτηριστικά των οχημάτων, την υποδομή και τους χρήστες των οδών.

Η ανακοίνωση ευθυγραμμίζει τις βασικές ανησυχίες του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας με την εμπορική πολιτική. 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.

Στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης, η ανακοίνωση προσδιορίζει ως κεντρικές προτεραιότητες έρευνας τα **καθαρά ανανεώσιμα καύσιμα και τα ευφυή οχήματα και οδούς**. Υιοθετεί μια διορατική προσέγγιση και παρουσιάζει την πρόθεση της Επιτροπής να δημιουργήσει μια κοινή τεχνολογική πρωτοβουλία σχετικά με **το υδρογόνο και τα στοιχεία καυσίμου**, καθώς και να προωθήσει έναν κανονισμό σχετικά με τα οχήματα που χρησιμοποιούν το υδρογόνο ως καύσιμο.

Η παρούσα ανακοίνωση είναι καρπός **εκτενούς διαβούλευσης και διαλόγου** με τους ενδιαφερομένους σχετικά με θέματα της αυτοκινητοβιομηχανίας, και η Επιτροπή ελπίζει ότι θα συμβάλει στη φιλοσοφία και στη μεθοδολογία χάραξης πολιτικής στο μέλλον.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κινητικότητα που παρέχεται από τις οδικές μεταφορές αποτελεί προϋπόθεση για τον τρόπο με τον οποίο ζουν σήμερα οι Ευρωπαίοι. Τα οχήματα χαρακτηρίζουν τον τρόπο ζωής μας, διευκολύνοντας την κοινωνική αλληλεπίδραση και την αξιόπιστη διανομή εμπορευμάτων σε ολόκληρη την ήπειρο.

Η σύνθετη αλυσίδα αξιών της αυτοκινητοβιομηχανίας διαδραματίζει **σημαντικό ρόλο στην ευρωπαϊκή οικονομία** και η σημασία της πηγάζει σε μεγάλο βαθμό από διασυνδέσεις στις εγχώριες και διεθνείς οικονομικές δομές.

Η αυτοκινητοβιομηχανία δραστηριοποιείται διεθνώς και είναι μία από τις κινητήριες δυνάμεις της **παγκοσμιοποίησης**, η οποία χαρακτηρίζεται από την ταχεία δημιουργία παγκόσμιων αγορών και την αύξηση και πολυμορφία όσον αφορά την κίνηση κεφαλαίων. Η συντελούμενη **τεχνολογική επανάσταση** μετασχηματίζει την αυτοκινητοβιομηχανία από παραδοσιακό μεταποιητικό τομέα σε τομέα που βασίζεται όλο και περισσότερο στη γνώση. Στο εγχώριο επίπεδο, η αυτοκινητοβιομηχανία πραγματοποιεί σημαντικά, και συχνά δύσκολα, βήματα προκειμένου να **βελτιστοποιήσει το κόστος και τις παραγωγικές της διαδικασίες**, πράγμα που γεννά φόβους για **αναδιαρθρώσεις και μετεγκαταστάσεις**.

Οι παράγοντες αυτοί, σε συνδυασμό με την ανάγκη **προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, διασφάλισης της ανθρώπινης υγείας και ζωής** και λειτουργίας σε ένα περιβάλλον με **υψηλές τιμές πετρελαίου**, δημιούργησαν μια κατάσταση στην οποία η βιομηχανία αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις, ευθύνες και ευκαιρίες, που θα μπορούσαν να αλλάξουν τόσο τη βιομηχανία όσο και τα προϊόντα της.

Οι αλληλεπιδράσεις της πολιτικής με τη βιομηχανία θα πρέπει να επιδιώξουν τη βελτίωση των όρων του πλαισίου παραγωγής οχημάτων και την προσεκτική ανάλυση του αντικτύπου της μελλοντικής κανονιστικής δραστηριότητας στο κόστος και στην ανταγωνιστικότητα. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η δημόσια πολιτική πρέπει να είναι προβλέψιμη και, παράλληλα, να αντικατοπτρίζει σωστά τις αυξανόμενες σύνθετες απαιτήσεις της κοινωνίας και τις αναμενόμενες τάσεις στις παγκόσμιες αγορές. Παράλληλα με την πρωτοβουλία για **βελτίωση της νομοθεσίας**, η Επιτροπή ξεκίνησε μια συνολική επανεξέταση του κανονιστικού πλαισίου και των πολιτικών που αφορούν την αυτοκινητοβιομηχανία, δημιουργώντας την **ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21**, η οποία συγκέντρωσε όλους τους κύριους ενδιαφερομένους προκειμένου να συμβουλευθεί την Επιτροπή σχετικά τις εναλλακτικές δυνατότητες μελλοντικής πολιτικής².

Η παρούσα ανακοίνωση περιέχει την **αξιολόγηση της Επιτροπής και την απάντησή της, από άποψη δημόσιας πολιτικής, στην έκθεση που υπέβαλε η ομάδα CARS 21**³. Έτσι, παρουσιάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την κατεύθυνση στην οποία προτίθεται να προσανατολίσει η Επιτροπή τη μελλοντική πολιτική για την αυτοκινητοβιομηχανία.

² Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ.:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

³ Η τελική έκθεση της ομάδας CARS 21 διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

Οι προτάσεις και οι πρωτοβουλίες που περιλαμβάνονται στην παρούσα ανακοίνωση αποσκοπούν στα ακόλουθα:

- περαιτέρω βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς
- περαιτέρω απλούστευση της νομοθεσίας σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία και διεθνοποίηση του κανονιστικού περιβάλλοντος για την αυτοκινητοβιομηχανία
- περαιτέρω προώθηση των περιβαλλοντικά βιώσιμων οδικών μεταφορών
- περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας στις ευρωπαϊκές οδούς
- συμβολή σε ένα δίκαιο παγκόσμιο λειτουργικό περιβάλλον για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία
- ενθάρρυνση της αύξησης της έρευνας και ανάπτυξης σε περιοχές στρατηγικού ενδιαφέροντος

2. ΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΕ ΜΕΤΑΒΑΣΗ;

Οι πρόσφατες προσπάθειες των επιχειρήσεων της αυτοκινητοβιομηχανίας για την επίτευξη βελτιώσεων όσον αφορά την παραγωγικότητα και τη μείωση του κόστους προσέλκυσαν τη δημόσια προσοχή και γέννησαν ανησυχίες σχετικά με το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας στις ευρωπαϊκές οικονομίες, που παρουσιάζουν υψηλό κόστος παραγωγής και μικρή ή καθόλου αύξηση της ζήτησης για οχήματα. Υπάρχουν φόβοι ότι η παραγωγή της αυτοκινητοβιομηχανίας θα μπορούσε να μεταφερθεί σε τρίτες χώρες, δεδομένου ότι η βιομηχανία αναζητεί χαμηλότερη βάση κόστους και αγορές οι οποίες ενδέχεται να σημειώσουν ταχεία ανάπτυξη στο μέλλον. Η πλεονάζουσα ικανότητα που υπάρχει στην ΕΕ και ο αυξημένος ρόλος της ευέλικτης παραγωγής και της αυτοματοποίησης στη βελτίωση της αποδοτικότητας της παραγωγής, σε συνδυασμό με τις επενδύσεις σε πρόσθετη ικανότητα σε ορισμένα κράτη μέλη, οδηγούν σε κινδύνους μείωσης της απασχόλησης που συνδέεται με την αυτοκινητοβιομηχανία.

Μέρος της τρέχουσας αναδιάρθρωσης αποτελεί αντίδραση στα διαρθρωτικά προβλήματα τα οποία υπήρξαν σε τμήματα της βιομηχανίας για κάποιο χρονικό διάστημα. Παρά τις παραλλαγές μεταξύ των επιμέρους παραγωγών, οι περισσότερες προκλήσεις των κατασκευαστών σχετίζονται με τη διαχείριση των επιπέδων παραγωγικότητας, με το κόστος και με τις νομοθετικές ρυθμίσεις για την αγορά εργασίας. Τα υψηλά πάγια έξοδα, το διαρθρωτικό πλεόνασμα ικανότητας και οι πρόσφατες τιμές-ρεκόρ στις παγκόσμιες αγορές εμπορευμάτων, σε συνδυασμό με τον έντονο ανταγωνισμό σε επίπεδο τιμών μεταξύ των κατασκευαστών, οδήγησαν πολλές επιχειρήσεις να επικεντρωθούν στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητά τους, δίνοντας έμφαση στη βελτίωση της παραγωγικότητας και στη βελτιστοποίηση των δομών κόστους. Το γεγονός αυτό, με τη σειρά του, μπορεί να οδηγήσει στην αναδιοργάνωση των παραγωγικών διαδικασιών και σε μια τάση μείωσης του εργατικού δυναμικού. Ο συνολικός αντίκτυπος μπορεί να επιδεινωθεί ακόμη περισσότερο από τις επιπτώσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, δεδομένου του αναπόσπαστου ρόλου των προμηθευτών στην κατασκευή των οχημάτων.

Σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο, φαίνεται πιθανό ότι η συναρμολόγηση των οχημάτων που προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά θα πραγματοποιείται σε μεγάλο βαθμό στην Ευρώπη.

Μολονότι η εν λόγω βιομηχανία γίνεται όλο και περισσότερο παγκόσμια, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης παραμένουν σχετικώς ιδιαίτερα στις διάφορες αγορές και οι περισσότερες επιχειρήσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας διατηρούν σημαντικό μέρος της παραγωγής τους *in situ*. Το υψηλό επίπεδο των μη ανακτήσιμων δαπανών στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις παραγωγής, η αύξηση της ευέλικτης παραγωγής και το επίπεδο δεξιοτήτων των ευρωπαϊών εργαζομένων φαίνεται να ενισχύουν αυτό το συμπέρασμα. Εντούτοις, οι προκλήσεις που δημιουργούνται από την πιο όξυνση του διεθνούς ανταγωνισμού είναι πιθανόν να αυξηθούν μακροπρόθεσμα. Όσον αφορά τον τόπο παραγωγής, οι ταχέως αναπτυσσόμενες, χαμηλού κόστους περιοχές, πλησίον αλλά εκτός της ΕΕ, προσελκύουν σε μεγάλο βαθμό την προσοχή των ευρωπαϊών κατασκευαστών οχημάτων.

Συνάδοντας με τη στρατηγική της Επιτροπής για την ανάπτυξη και την απασχόληση⁴, η παρούσα ανακοίνωση επιχειρεί να δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες-πλαίσια για μια καινοτόμο και ευημερούσα αυτοκινητοβιομηχανία, ελαχιστοποιώντας, έτσι, την ανάγκη για αναδιάρθρωση. Όταν όμως μια επιχείρηση λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την οργάνωσή της και τις εργασιακές της ρυθμίσεις, η Επιτροπή δεν μπορεί να παρεμβαίνει σε τέτοιες εμπορικές αποφάσεις. Εντούτοις, οποιαδήποτε προκύπτουσα μετάβαση θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις κοινοτικές οδηγίες σχετικά με την ενημέρωση των εργαζομένων και τη διαβούλευση με αυτούς, τις ομαδικές απολύσεις και τις ευρωπαϊκές επιτροπές επιχειρήσεων⁵. Επιπλέον, σε πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, η περιφερειακή πολιτική μπορεί να διαδραματίσει κάποιο ρόλο στην ελαχιστοποίηση του κόστους μετάβασης, με την προώθηση των αναγκαίων διαρθρωτικών αλλαγών. Τα μέσα όπως το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το νεοϊδρυθέν Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση μπορούν να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο όσον αφορά το μετριασμό του βραχυπρόθεσμου κοινωνικού κόστους μετάβασης, π.χ. παρέχοντας κατάρτιση στους εργαζομένους ώστε να βρουν νέα εργασία. Τα ταμεία αυτά διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο όσον αφορά τη δημιουργία καλύτερων διαρθρωτικών συνθηκών για οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες, με τη σειρά τους, προσφέρουν νέες ευκαιρίες απασχόλησης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να επιδιώξει ενεργά ευνοϊκές συνθήκες-πλαίσια, οι οποίες θα επιτρέψουν στις επιχειρήσεις να προβλέπουν σε αρχικό στάδιο τις ανταγωνιστικές προκλήσεις και να ανταποκρίνονται σε αυτές με κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Σ' αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή θα δημιουργήσει ένα φόρουμ "Αναδιρθρώσεις" σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία, προκειμένου να εξεταστούν οι προκλήσεις και να εξασφαλιστεί καλύτερη πρόβλεψη και προσαρμογή στις αλλαγές⁶.

Η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης χαρακτηρίζεται σήμερα από έντονο ανταγωνισμό τιμών, υψηλές τιμές πρώτων υλών και ενέργειας, έντονη έμφαση στη διαχείριση του κόστους, καθώς και αναδιάρθρωση των παραγωγικών διαδικασιών. Από πλευράς πολιτικής, η πίεση σχετικά με την απασχόληση και η εστίαση στον έλεγχο του κόστους καταδεικνύουν ότι η Επιτροπή θα αναλύσει προσεκτικά τον αντίκτυπο της μελλοντικής κανονιστικής δραστηριότητας στην απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα.

⁴ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2005) 474 τελικό: Εφαρμογή του κοινοτικού προγράμματος της Λισαβόνας: Πλαίσιο πολιτικής για την ενίσχυση του μεταποιητικού τομέα της ΕΕ - προς μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση της βιομηχανικής πολιτικής.

⁵ Π.χ. οδηγία 2002/14/ΕΚ, οδηγία 98/59/ΕΚ και οδηγία 94/45/ΕΚ.

⁶ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις αναδιρθρώσεις και την απασχόληση, COM(2005) 120.

3. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

3.1. Εσωτερική αγορά: έγκριση τύπου των οχημάτων

Η πολιτική για την εσωτερική αγορά όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα ρυθμίζει επί του παρόντος νομοθετικά τρεις κατηγορίες οχημάτων (επιβατικά, μοτοσικλέτες και ελκυστήρες) σε υποχρεωτική βάση. Βασίζεται στο σύστημα της **ΕΕ για την έγκριση τύπου για το σύνολο του οχήματος**⁷, το οποίο έχει αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικό. Η Επιτροπή πιστεύει ότι το εν λόγω σύστημα πρέπει να διατηρηθεί και **τα οφέλη του να επεκταθούν ώστε να καλύψουν περισσότερα προϊόντα της αυτοκινητοβιομηχανίας** (π.χ. ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, λεωφορεία και φορτηγά).

Η Επιτροπή πιστεύει ότι η **εσωτερική αγορά θα πρέπει να λειτουργεί πιο αποτελεσματικά όταν το όχημα φθάνει στην αγορά**. Ειδικότερα, τα προβλήματα με την ποιότητα των οδών και τις διαδικασίες ταξινόμησης εξακολουθούν να γεννούν ανησυχίες στους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή⁸:

- ενέκρινε πρόταση νέας οδηγίας-πλαίσιου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων⁹, προκειμένου να επεκτείνει τη διαδικασία της ΕΕ για τη συνολική έγκριση τύπου των οχημάτων σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων σε υποχρεωτική βάση, και ζητεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εγκρίνουν την εν λόγω πρόταση το συντομότερο δυνατόν
- έχει συμπεριλάβει στην πρόταση νέας οδηγίας-πλαίσιου διάταξη για σύστημα έγκρισης για τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό που είναι σημαντικά για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική απόδοση

Επιπλέον,

η Επιτροπή:

1. θα επικαιροποιήσει το 2007 την ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις διαδικασίες για την έγκριση τύπου και την ταξινόμηση οχημάτων που είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος¹⁰

3.2. Απλούστευση και διεθνοποίηση του κανονιστικού περιβάλλοντος

Ένας από τους λόγους δημιουργίας της ομάδας CARS 21 ήταν οι ανησυχίες, που εκφράστηκαν από τη βιομηχανία, ότι το σωρευτικό κόστος των κανονιστικών ρυθμίσεων έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα και καθιστά τα οχήματα αδικαιολογήτως ακριβά. Στο πλαίσιο της CARS 21 δημιουργήθηκε μια ειδική υποομάδα η οποία ανέλαβε να

⁷ Οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1–15.

⁸ Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ενέργειες που έχουν ήδη προταθεί ή πραγματοποιηθεί παρουσιάζονται με παύλες, ενώ οι ενέργειες τις οποίες προτίθεται να προτείνει η Επιτροπή στο μέλλον παρουσιάζονται με διαδοχικούς αριθμούς σε όλη την ανακοίνωση.

⁹ COM (2003) 418 τελικό.

¹⁰ C 1996/143/04, ΕΕ C 143 της 15.05.1996, σ. 4-16.

εξετάσει το κανονιστικό πλαίσιο¹¹ και να προσδιορίσει τις δυνατότητες κατάργησης ή απλούστευσης της ισχύουσας νομοθεσίας.

Έπειτα από σχετική εξέταση, η ομάδα CARS 21 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το μεγαλύτερο μέρος της ισχύουσας νομοθεσίας πρέπει να διατηρηθεί, δεδομένου ότι απαιτείται για την προστασία της υγείας, της ασφάλειας, των καταναλωτών και του περιβάλλοντος. Εντούτοις, λόγω του γεγονότος ότι η Κοινότητα προσχώρησε σε περισσότερους από 100 διεθνείς κανονισμούς σχετικά με τα οχήματα που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο της ΟΕΕ/ΟΗΕ και οι οποίοι εφαρμόζονται ως δυνατότητες εναλλακτικές της αντίστοιχης κοινοτικής νομοθεσίας, η ομάδα CARS 21 έκρινε ότι **θα μπορούσαν να αντικατασταθούν 38 οδηγίες από κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ** χωρίς καμία απώλεια σε επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Επιπλέον, η ομάδα CARS 21 προσδιόρισε επίσης μία οδηγία η οποία θα μπορούσε να καταργηθεί¹² και **25 οδηγίες και κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ για τα οποία θα μπορούσαν να θεσπιστούν αυτοδοκιμές και εικονικές δοκιμές**, προκειμένου να μειωθεί το κόστος κανονιστικής συμμόρφωσης για τη βιομηχανία, ούτως ώστε οι διοικητικές διαδικασίες να καταστούν λιγότερο δαπανηρές και χρονοβόρες.

Η Επιτροπή στηρίζει τις εν λόγω συστάσεις, αλλά 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, και θα επιδιώξει να προσανατολιστεί μελλοντικά στους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ με τρόπο συμβατό προς αυτή την ανάγκη.

Η Επιτροπή:

- | | |
|----|--|
| 2. | θα προτείνει την αντικατάσταση 38 οδηγιών της ΕΚ ¹³ από αντίστοιχους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ μόλις εκδοθεί η οδηγία-πλαίσιο σχετικά με την έγκριση τύπου (προβλέπεται για το 2007) |
| 3. | το 2008-9 θα προτείνει τη θέσπιση των απαραίτητων τεχνικών διατάξεων για τη χρησιμοποίηση των αυτοδοκιμών και των εικονικών δοκιμών σε 25 οδηγίες της ΕΚ και κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ ¹⁴ |
| 4. | θα εκδίδει ένα ετήσιο έγγραφο προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην ΟΕΕ/ΟΗΕ και στη διαδικασία της επιτροπολογίας |
| 5. | το 2008-9 θα εξετάσει την απλούστευση των οδηγιών 71/127/ΕΟΚ ¹⁵ , 74/297/ΕΟΚ ¹⁶ , 76/115/ΕΟΚ ¹⁷ και 78/932/ΕΟΚ ¹⁸ , καθώς και του κανονισμού 122 της ΟΕΕ/ΟΗΕ ¹⁹ |

¹¹ Λεπτομέρειες της εν λόγω εξέτασης παρατίθενται στο παράρτημα II της τελικής έκθεσης της CARS 21.
¹² Οδηγία 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 190 της 20.8.1972, σ. 1–23.

¹³ Οι σχετικές οδηγίες απαριθμούνται στο παράρτημα 2.

¹⁴ Οι σχετικές οδηγίες και κανονισμοί της ΟΕΕ/ΟΗΕ απαριθμούνται στο παράρτημα 1.

¹⁵ Οδηγία 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 68 της 22.3.1971, σ. 1–17.

¹⁶ Οδηγία 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 165 της 20.6.1974, σ. 16–25.

¹⁷ Οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 24 της 30.1.1976, σ. 6–20.

¹⁸ Οδηγία 78/932/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 325 της 20.11.1978, σ. 1–15.

¹⁹ Κανονισμός αριθ. 122 της ΟΕΕ/ΟΗΕ: ενιαίες τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών M, N και O όσον αφορά τα συστήματα θέρμανσής τους, 23 Φεβρουαρίου 2006.

3.3. Περιβαλλοντικά βιώσιμες οδικές μεταφορές: ολοκληρωμένη προσέγγιση

Τα αυτοκίνητα ευθύνονται για το 12% των **εκπομπών αερίων θερμοκηπίου** στην Ευρώπη και για σημαντικό μέρος των **ρυπογόνων εκπομπών**. Συνεπώς, οι δύο κύριοι τομείς της περιβαλλοντικής πολιτικής που συνδέονται με την αυτοκινητοβιομηχανία είναι η θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση²⁰ και η κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂²¹. Οι πολιτικές της ΕΕ σχετικά με τα απόβλητα και το θόρυβο συνδέονται επίσης με τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η αυξημένη ενέργεια (κόστος και παροχή) και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες ενδέχεται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις συζητήσεις σχετικά με το σχήμα και τη λειτουργία των μελλοντικών οχημάτων.

3.3.1. Ρυπογόνες εκπομπές

Από τη θέσπιση των πρώτων προτύπων Euro για τα όρια των εκπομπών επιτεύχθηκαν μειώσεις κατά περίπου **70-90% για τις εκπομπές NOx και τις εκπομπές σωματιδίων**, όπως μετρήθηκαν υπό συνθήκες έγκρισης τύπου. Η Επιτροπή προτίθεται να εξακολουθήσει να περιορίζει τα όρια εκπομπών Euro για τα ελαφρά και βαρέα οχήματα, σύμφωνα και με τη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση, και θα επιδιώξει την καλύτερη εξέταση των πραγματικών εκπομπών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δοκιμής των εκπομπών.

Η Επιτροπή:

- ενέκρινε πρόταση για τα όρια **Euro 5**²² για τις εκπομπές, προκειμένου να μειωθούν οι ρυπογόνες εκπομπές από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η έγκριση της πρότασης θα οδηγήσει σε περαιτέρω 80% μείωση των εκπομπών σωματιδίων από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα και 20% και 25% μείωση των εκπομπών NOx από τα πετρελαιοκίνητα και τα βενζινοκίνητα οχήματα αντίστοιχα
- συνέβαλε, μαζί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών NOx (**Euro 6**) από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα
- ενέκρινε πρόταση οδηγίας σχετικά με την προώθηση των «καθαρών» οχημάτων οδικών μεταφορών μέσω δημόσιων συμβάσεων²³, η οποία αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας (ιδίως στις πόλεις) και αναμένεται να στηρίξει την εισαγωγή των «καθαρών» οχημάτων στην αγορά
- ενέκρινε την πρόταση για κοινοτικές στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνοχή 2007-2013, οι οποίες προωθούν τις επενδύσεις σε βιώσιμα δίκτυα μεταφορών και κοινές υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών που παρέχουν δίκτυα διανομής για εναλλακτικά καύσιμα οχημάτων

Η Επιτροπή:

²⁰ COM(2005) 446.

²¹ COM(95) 689 τελικό, Μια κοινοτική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα και για την εξοικονόμηση καυσίμων. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. επίσης: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

²² COM(2005) 683 τελικό.

²³ COM(2005) 634.

- | | |
|----|---|
| 6. | το 2007 θα προχωρήσει στην υποβολή πρότασης για τα όρια Euro VI για τις εκπομπές, προκειμένου να επιτευχθεί περαιτέρω σημαντική μείωση των ρυπογόνων εκπομπών από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα |
| 7. | εργάζεται προς την κατεύθυνση της θέσπισης παγκόσμιων τεχνικών κανονισμών σχετικά με τους κύκλους ελέγχου των εκπομπών των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (τόσο τους σταθερούς όσο και τους μεταβατικούς κύκλους), τις εκπομπές εκτός κύκλου και τα ενσωματωμένα διαγνωστικά συστήματα, έτσι ώστε να αντικατοπτρίζονται καλύτερα οι πραγματικές συνθήκες εκπομπών |
| 8. | εξετάζει εναλλακτικές δυνατότητες, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία ελέγχου των εκπομπών για τα επιβατικά αυτοκίνητα θα λαμβάνει επίσης καλύτερα υπόψη τις πραγματικές εκπομπές |

3.3.2. Μείωση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των οδικών μεταφορών

Η Επιτροπή θα ακολουθήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση προκειμένου να επιτύχει το **στόχο της ΕΕ για 120 g CO₂/km μέχρι το 2012**. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με συνδυασμένη δράση της ΕΕ και των κρατών μελών. Η Επιτροπή θα προτείνει ένα **νομοθετικό πλαίσιο**, εάν είναι δυνατόν το 2007 και το αργότερο μέχρι τα μέσα του 2008, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της ΕΕ για 120 g CO₂/km, εστιαζόμενη σε υποχρεωτικές μειώσεις των εκπομπών CO₂ προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g/km για το μέσο όρο των νέων αυτοκινήτων μέσω βελτιώσεων της τεχνολογίας των κινητήρων των οχημάτων, και περαιτέρω μείωση 10 g CO₂/km, ή ισοδύναμη ποσότητα εάν είναι τεχνικά αναγκαίο, με άλλες **τεχνολογικές βελτιώσεις και με αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων**. Συγκεκριμένα:

- α) καθορισμός ελάχιστων απαιτήσεων ενεργειακής απόδοσης για τα συστήματα κλιματισμού·
- β) υποχρεωτική τοποθέτηση συστημάτων ακριβούς παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών επισώτρων·
- γ) καθορισμός μέγιστων ορίων αντίστασης των ελαστικών επισώτρων στην κύλιση σε επίπεδο ΕΕ για τα ελαστικά επισώτρω με τα οποία είναι εφοδιασμένα τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα·
- δ) χρήση δεικτών αλλαγής ταχύτητας, στο μέτρο που οι καταναλωτές χρησιμοποιούν ανάλογες διατάξεις υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης·
- ε) βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των ελαφρών εμπορικών οχημάτων (καμιονέτες) με στόχο να φθάσει τα 175 g CO₂/km μέχρι το 2012 και τα 160 g CO₂/km μέχρι το 2015·
- στ) αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων για μεγιστοποίηση της περιβαλλοντικής επίδοσης.

Τα ανωτέρω θα μπορούν να μετρώνται, να παρακολουθούνται, να υπολογίζονται και να μην οδηγούν σε αλληλεπικαλύψεις όσον αφορά τις μειώσεις του CO₂.

Η Επιτροπή συμφωνεί ότι το νομοθετικό πλαίσιο για την επίτευξη του **στόχου για το μέσο όρο των νέων αυτοκινήτων** θα καταρτιστεί κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζει ουδέτερους, από πλευράς ανταγωνισμού, και κοινωνικά δίκαιους και βιώσιμους στόχους μείωσης, οι

οποίοι θα είναι δίκαιοι έναντι των διαφόρων ευρωπαϊών κατασκευαστών αυτοκινήτων και θα αποφεύγουν οποιαδήποτε αδικαιολόγητη στρέβλωση ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών αυτοκινήτων.

Το νομοθετικό πλαίσιο θα είναι **συμβατό με το συνολικό στόχο για την επίτευξη των στόχων που έθεσε η ΕΕ στο Κιότο** και θα βασίζεται σε **εμπεριστατωμένη εκτίμηση αντικτύπου**. Η εν λόγω εκτίμηση αντικτύπου θα εξετάζει τα οφέλη και το κόστος των διαφόρων εναλλακτικών δυνατοτήτων σε σύγκριση με τη σημερινή κατάσταση του μέσου όρου εκπομπών CO₂, λαμβάνοντας υπόψη την πλέον σύγχρονη τεχνολογία για τις περιβαλλοντικές βελτιώσεις στην τεχνολογία των αυτοκινήτων.

Εκτός από το νομοθετικό πλαίσιο, η στρατηγική της Επιτροπής για τη μείωση του CO₂ πρέπει να ενθαρρύνει τις **πρόσθετες προσπάθειες** των άλλων μέσων οδικής μεταφοράς (βαρέα εμπορικά οχήματα κ.λπ.), **των κρατών μελών** (φορολογία που σχετίζεται με το CO₂ και άλλα φορολογικά κίνητρα, χρήση δημοσίων συμβάσεων, διαχείριση της κυκλοφορίας, υποδομή κ.λπ.) **και των καταναλωτών** (συνειδητοποιημένη αγοραστική συμπεριφορά, υπεύθυνη οδηγική συμπεριφορά).

Η Επιτροπή:

9. παρουσιάζει τη μελλοντική στρατηγική της για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, όπως περιγράφεται ανωτέρω, παράλληλα με την παρούσα ανακοίνωση και την ανακοίνωσή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα²⁴
10. θα διερευνήσει τη δυνατότητα να συμπεριληφθεί ο τομέας των οδικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ για την τρίτη περίοδο κατανομής, η οποία αρχίζει το 2013
11. με βάση την πρόσφατη έγκριση της έκθεσης προόδου για τα βιοκαύσιμα²⁵, ως μέρους της ανακοίνωσης σχετικά με την ενέργεια για την Ευρώπη, η οποία πρότεινε έναν ελάχιστο δεσμευτικό στόχο 10% βιοκαυσίμων έως το 2020, θα υποβάλει πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2003/30/EK²⁶ σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές το 2007
12. θα αξιολογήσει τις εναλλακτικές λύσεις που είναι διαθέσιμες για την ανάπτυξη πλαισίου πολιτικής για την ενθάρρυνση της χρήσης των βιοκαυσίμων του προσφέρουν μεγαλύτερη εξοικονόμηση αερίων θερμοκηπίου, και θα συνεχίσει τη στήριξη των προσπαθειών E&A για τη δεύτερη γενιά βιοκαυσίμων
13. το 2007 θα υποβάλει πρόταση κανονισμού σχετικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν το υδρογόνο ως καύσιμο, προκειμένου να εξασφαλίσει την ασφαλή χρήση αυτής της τεχνολογίας

²⁴ COM(2007) 19 τελικό

²⁵ COM(2006) 845 τελικό.

²⁶ Οδηγία 2003/30/EK, ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 42–46.

14. στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας i2010 «Ευφυή οχήματα»²⁷, θα συνεχίσει την έρευνα και ανάπτυξη τεχνολογιών και εφαρμογών που βασίζονται στις τεχνολογίες της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), που θα συμβάλουν στην εξασφάλιση καθαρότερων και ενεργειακά αποδοτικότερων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μέσων για περιβαλλοντικά φιλική οδήγηση
15. θα θέσει τα ευφυή συστήματα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του Galileo, στο επίκεντρο του προσεχούς σχεδίου δράσης της σχετικά με τη διοικητική υποστήριξη, και της Πράσινης Βίβλου σχετικά με τις αστικές μεταφορές, με σκοπό τη βελτιστοποίηση των μεταφορών και την επίτευξη ασφαλούς και βιώσιμης κινητικότητας για την Ευρώπη
16. ενθαρρύνει την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων να στηρίζει την κοινοτική πολιτική σχετικά με τις μειώσεις του CO₂, συμβάλλοντας στην χρηματοδότηση οικονομικά βιώσιμων έργων στους τομείς της αποδοτικότητας των καυσίμων και των ανανεώσιμων καυσίμων

3.3.3. Άλλες περιβαλλοντικές πολιτικές

Εκτός από τα ανωτέρω, οι πολιτικές της ΕΕ σχετικά με την ανακύκλωση των οχημάτων, το θόρυβο και τα κινητά κλιματιστικά επίσης σχετίζονται με την αυτοκινητοβιομηχανία.

Η Επιτροπή:

- υπέβαλε πρόταση για σταδιακή κατάργηση ορισμένων φθοριωμένων αερίων θερμοκηπίου από τα συστήματα κινητών κλιματιστικών (MAC)²⁸, η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο

Ατενίζοντας το μέλλον:

Η Επιτροπή:

17. κατά τη διάρκεια της επόμενης αναθεώρησης της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους²⁹ θα εξετάσει το θέμα της μη εναρμονισμένης εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας στα κράτη μέλη (2009)
18. το 2007-2009 θα επιδιώξει την εφαρμογή ολιστικής προσέγγισης για την αντιμετώπιση των θεμάτων θορύβου, στην οποία θα συμμετάσχουν όλοι οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι και συστήματα (π.χ. διαχείριση κυκλοφορίας, οδηγική συμπεριφορά, τεχνολογία οχημάτων και επισώτρων, οδόστρωμα)

3.4. Αύξηση της ασφάλειας στις ευρωπαϊκές οδούς: μια κοινή προσπάθεια

Έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά τη βελτίωση της ευρωπαϊκής οδικής ασφάλειας: κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 ετών η κυκλοφορία στις ευρωπαϊκές οδούς τριπλασιάστηκε, ενώ ο αριθμός των ατυχημάτων μειώθηκε στο ήμισυ κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου. Η μεγαλύτερη από ποτέ κινητικότητα την οποία απολαμβάνουν οι Ευρωπαίοι

²⁷ COM(2006) 59 τελικό.

²⁸ Οδηγία 2006/40/EK, ΕΕ L 161 της 14.06.2006, σ. 12-18.

²⁹ Οδηγία 2000/53/EK, ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34-43.

εξακολουθεί να πληρώνεται ακριβά: οι τελευταίες εκτιμήσεις δείχνουν ότι περίπου 41.600 άτομα σκοτώθηκαν στις ευρωπαϊκές οδούς το 2005³⁰. Ο δηλωμένος στόχος της Επιτροπής είναι να επιτευχθεί μείωση των θανάτων κατά 50%³¹ στις ευρωπαϊκές οδούς μέχρι το 2010.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι μια αποτελεσματική στρατηγική για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να βασίζεται στην **αλληλεπίδραση μεταξύ βελτιώσεων στην τεχνολογία των οχημάτων, στην υποδομή των οδών, στην οδηγική συμπεριφορά και στην επιβολή της νομοθεσίας.**

Η Επιτροπή:

- εξέδωσε τη σύσταση 2004/345/EK³² για τη βέλτιστη πρακτική όσον αφορά την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, την υπερβολική ταχύτητα και τη χρήση ζώνης ασφαλείας
- προσχώρησε στον κανονισμό 104 της ΟΕΕ/ΟΗΕ³³ και τροποποίησε τον κανονισμό 48 της ΟΕΕ/ΟΗΕ³⁴, προκειμένου να καταστούν πιο ευδιάκριτα τα βαρέα οχήματα
- εξέδωσε ανακοίνωση για το eCall στη διάθεση του πολίτη³⁵ με στόχο την επιτάχυνση της εφαρμογής των συστημάτων eCall, τα οποία έχουν προσδιοριστεί ως προτεραιότητα στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας eSafety
- εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με την πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα³⁶, η οποία αποσκοπεί στην ενίσχυση της εφαρμογής προηγμένων τεχνολογιών ασφαλείας, προκειμένου να στηριχθεί η μείωση των οδικών ατυχημάτων στην ΕΕ
- ενέκρινε πρόταση οδηγίας για τη διαχείριση της ασφαλείας των οδικών υποδομών³⁷
- ενέκρινε πρόταση οδηγίας για το μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, με στόχο την αποφυγή των νεκρών σημείων στο οπίσθιο οπτικό πεδίο³⁸
- ενέκρινε πρόταση κοινοτικών στρατηγικών κατευθυντήριων γραμμών για τη συνοχή 2007-2013, η οποία, μεταξύ των συνιστώμενων κατευθυντήριων γραμμών για δράση, περιλαμβάνει επενδύσεις στην ορθή διαχείριση της κυκλοφορίας, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια

Η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη τις συστάσεις της ομάδας CARS 21, υιοθέτησε μια διορατική προσέγγιση σχετικά με την οδική ασφάλεια και αξιολόγησε τις πιθανές μελλοντικές πρωτοβουλίες στον εν λόγω τομέα. Στη συνέχεια,

³⁰ Ενδιάμεσος απολογισμός του ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια: COM(2006) 74 τελικό.

³¹ COM(2001) 370 τελικό. Η ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, που εκδόθηκε το 2001 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ολοκληρώθηκε το 2006, COM(2006) 314 τελικό.

³² Σύσταση της Επιτροπής της 6ης Απριλίου 2004, ΕΕ L 111 της 17.4.2004, σ. 75–82.

³³ Κανονισμός αριθ. 104 της ΟΕΕ/ΟΗΕ: ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση των αντανakλαστικών επισημάνσεων για τα βαρέα και μακρά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους, 22 Ιανουαρίου 1998.

³⁴ Κανονισμός αριθ. 48 της ΟΕΕ/ΟΗΕ: εγκατάσταση διατάξεων φωτισμού και φωτεινών ενδείξεων.

³⁵ COM(2005) 431 τελικό.

³⁶ COM(2006) 59 τελικό.

³⁷ COM(2006) 569 τελικό.

³⁸ COM(2006) 570 τελικό.

μεταξύ 2007 και 2009 η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη σκοπιμότητα υποβολής προτάσεων σχετικά με τα ακόλουθα θέματα:

19. υποχρεωτικός εξοπλισμός με τα συστήματα ασφαλείας των παιδιών Isofix σε όλα τα νέα οχήματα M1
20. υποχρεωτική χρήση προβολέων κατά τη διάρκεια της ημέρας (δρομολογήθηκε δημόσια διαβούλευση σχετικά με το θέμα αυτό την 1^η Αυγούστου 2006)
21. 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
22. υποχρεωτική τοποθέτηση συστήματος υπενθύμισης πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας σε όλα τα νέα οχήματα
23. τροποποίηση των απαιτήσεων της φάσης II της οδηγίας σχετικά με την προστασία των πεζών, προκειμένου να βελτιωθούν οι διατάξεις της οδηγίας 2003/102/EK³⁹
24. βελτίωση της διασυνοριακής είσπραξης προστίμων τα οποία επιβάλλονται για την παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους της ΕΕ (δρομολογήθηκε δημόσια διαβούλευση σχετικά με το θέμα αυτό στις 6 Νοεμβρίου 2006)

Επίσης, η Επιτροπή:

25. θα διερευνήσει το κόστος, τα οφέλη και την εφικτότητα της καθιέρωσης συστημάτων πέδησης έκτακτης ανάγκης στα οχήματα (ιδίως στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα). Η Επιτροπή διενεργεί μελέτη σχετικά με τα εν λόγω συστήματα και έχει συστήσει ομάδα εργασίας των ενδιαφερομένων η οποία θα βοηθήσει στις εργασίες
26. θα συνεχίσει τις προσπάθειες για την προώθηση της ανάπτυξης, της εφαρμογής και της χρήσης ενεργών συστημάτων ασφαλείας εντός του οχήματος και συστημάτων συνεργασίας οχήματος-υποδομής στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας i2010 για τα ευφυή οχήματα
27. θα εκδώσει το 2006 την τρίτη ανακοίνωση για την eSafety, η οποία προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο περαιτέρω μέτρα με σκοπό την πλήρη εφαρμογή του eCall, αρχής γενομένης το 2010
28. θα ενθαρρύνει και θα στηρίξει την κοινοτική χρηματοδότηση έργων στον τομέα της οδικής ασφάλειας τα οποία εφαρμόζουν βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά την οδική ασφάλεια
29. καλεί τα κράτη μέλη να βελτιώσουν περαιτέρω την επιβολή των κυρώσεων σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, την επιβολή των ορίων ταχύτητας, την επιβολή της χρήσης κράνους για τις μοτοσυκλέτες και την προώθηση και την επιβολή της χρήσης ζώνης ασφαλείας

³⁹ Οδηγία 2003/102/EK, ΕΕ L 321 της 6.12.2003, σ. 15–25.

3.5. Εμπόριο και υπερπόντιες αγορές: προσπάθειες για δίκαιο παγκόσμιο ανταγωνισμό⁴⁰

Το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης της παγκόσμιας ζήτησης για τα προϊόντα της βιομηχανίας στην επόμενη δεκαετία θα προέρχεται από ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες (π.χ. Κίνα, Ινδία, Ρωσία κ.λπ.), και η διεθνής διάσταση έχει μεγάλη σημασία για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι οι **πολυμερείς διαπραγματεύσεις** παρέχουν ευκαιρία βελτίωσης της πρόσβασης της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στην αγορά, ενώ, παράλληλα, υπάρχει επίσης ανάγκη εφαρμογής **διμερών ή περιφερειακών προσεγγίσεων** (μέσω συμφωνιών ελεύθερων συναλλαγών ή παρόμοιων ρυθμίσεων) στις εμπορικές σχέσεις με τρίτες χώρες, κατά περίπτωση.

Σε μια παγκόσμια βιομηχανία, οι όροι σχετικά με τις **ξένες άμεσες επενδύσεις** και τη δημιουργία **τοπικής παραγωγής** σε τρίτες χώρες είναι τόσο σημαντικοί όσο οι πιο παραδοσιακές ροές εξαγωγών-εισαγωγών. Η ευρωπαϊκή πολιτική θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε οι υπερπόντιες δραστηριότητες των ευρωπαϊκών εταιρειών δεν αποτελούν αντικείμενο άδικων διακρίσεων.

Η Επιτροπή έχει αναλάβει την υποχρέωση να ενισχύσει και να διευρύνει την κανονιστική διακυβέρνηση σε διεθνές επίπεδο, ιδίως μέσω του πλαισίου της ΟΕΕ/ΟΗΕ (όπως αναφέρθηκε στο τμήμα 3.2.)⁴¹, να μειώσει **τα μη δασμολογικά εμπόδια στο εμπόριο** και να ενισχύσει περαιτέρω την ανάπτυξη ενός δίκαιου κανονιστικού πεδίου δράσης παγκοσμίως. Η αυτοκινητοβιομηχανία έχει επίσης εκφράσει σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά την επιβολή των **κανόνων περί διανοητικής ιδιοκτησίας (ΚΔΙ)** σε ορισμένες περιοχές του κόσμου.

Η Επιτροπή ανησυχεί όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά της **Κίνας** και τους όρους λειτουργίας εκεί. Οι ανησυχίες αυτές είναι σημαντικές όχι μόνο λόγω του δυναμικού της αγοράς της Κίνας, αλλά και επειδή παρόμοιες ανησυχίες μπορούν να ανακύψουν και για άλλες μεγάλες αναδυόμενες αγορές.

Η Επιτροπή:

- ενέκρινε πολιτική ενθάρρυνσης της αυξημένης διεθνούς τεχνικής εναρμόνισης των κανονισμών σχετικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα στο πλαίσιο των συμφωνιών της ΟΕΕ/ΟΗΕ του 1958 και του 1998
- ζήτησε επισήμως τη δημιουργία ενός πάνελ διακανονισμού διαφορών του ΠΟΕ για την επίλυση των ζητημάτων που εκκρεμούν σχετικά με την αντιμετώπιση των εισαγόμενων εξαρτημάτων οχημάτων από την Κίνα. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς έκαναν παρόμοιες καταγγελίες.

Όσον αφορά τη μελλοντική κατεύθυνση πολιτικής:

⁴⁰ Η προσέγγιση της Επιτροπής για την εμπορική πολιτική περιγράφηκε σε πρόσφατη ανακοίνωση: Η Ευρώπη στον κόσμο: η συμμετοχή της στον παγκόσμιο ανταγωνισμό COM(2006) 567 τελικό.

⁴¹ Όπως αναφέρθηκε στο τμήμα 2.2., η Επιτροπή θα επιδιώξει να επιτύχει διεθνή εναρμόνιση με τρόπο που θα επιτρέψει στην ΕΕ να νομοθετεί ανεξάρτητα σε τομείς που σχετίζονται με την ασφάλεια και το περιβάλλον, εφόσον χρειαστεί στο μέλλον.

Η Επιτροπή:

30. σε κατά περίπτωση βάση θα αξιολογήσει τις δυνατότητες διαπραγμάτευσης διμερών συμφωνιών ελεύθερων συναλλαγών με τρίτες χώρες (ιδίως της νοτιοανατολικής Ασίας) και θα δρομολογήσει σχετικές διαπραγματεύσεις, όταν και εφόσον το κρίνει σκόπιμο
31. θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις κινεζικές επιχειρηματικές και κανονιστικές εξελίξεις, προκειμένου να εξασφαλίσει στην πράξη τη βελτιωμένη πρόσβαση στην αγορά που απορρέει από την προσχώρηση της Κίνας στον ΠΟΕ
32. θα πραγματοποιήσει επίσημο διάλογο με την Κίνα για θέματα που σχετίζονται με το κανονιστικό περιβάλλον της Κίνας, προκειμένου να εξασφαλίσει την επίτευξη ισότιμου ανταγωνισμού και ασφάλειας δικαίου για την επιχειρηματική κοινότητα σ' αυτή την αγορά. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί την κατάρτιση του κινεζικού νομοσχεδίου κατά των μονοπωλίων
33. θα εξακολουθήσει να δημιουργεί στενότερους δεσμούς στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας με τη Ρωσία, στο πλαίσιο του κοινού οικονομικού χώρου ΕΕ-Ρωσίας
34. θα εξακολουθήσει την πολιτική για τη διασφάλιση της προώθησης και της επιβολής των ΔΔΙ παγκοσμίως μέσω των ισχυουσών διεθνών συμφωνιών και θα συμπεριλάβει εκτενείς διατάξεις περί ΔΙ στις μελλοντικές διμερείς συμφωνίες

3.6. Έρευνα και ανάπτυξη: το κλειδί για τη μελλοντική ανταγωνιστικότητα

Με περίπου 20 δισεκατομμύρια ευρώ (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**.

Οι τεχνολογικές πλατφόρμες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό των αναγκών έρευνας σχετικά με τη βιομηχανία. Το «**όραμα για τις οδικές μεταφορές για το 2020**», η στρατηγική ατζέντα έρευνας που αναπτύχθηκε από την **Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Επιτροπή για την Έρευνα στον Τομέα των Οδικών Μεταφορών (ERTRAC)** και εκείνες που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο άλλων σχετικών τεχνολογικών πλατφορμών⁴² διαδραμάτισαν κεντρικό ρόλο στον καθορισμό του προσανατολισμού των μελλοντικών προσπαθειών E&A στον τομέα των οδικών μεταφορών για ολόκληρη την αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας σε κοινοτικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Η Επιτροπή:

- πρότεινε, στο 7^ο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα (ΠΠ7), τη δημιουργία ενός ειδικού θέματος προτεραιότητας για τις «μεταφορές (συμπεριλαμβανομένης της αεροναυτικής)», ο προταθείς προϋπολογισμός του οποίου (4.180 εκατομμύρια ευρώ σε τρέχουσες τιμές) αντιπροσωπεύει σημαντική αύξηση στη χορήγηση των κοινοτικών κεφαλαίων για την καινοτομία στην αυτοκινητοβιομηχανία

⁴²

Π.χ. η πλατφόρμα υδρογόνου και στοιχείων καυσίμου, η πλατφόρμα προηγμένων μηχανολογικών υλικών και τεχνολογιών, η πλατφόρμα ενσωμάτωσης ευφυών συστημάτων κ.λπ.

- στο ΠΠ7, πρότεινε, στο θέμα «τεχνολογίες της πληροφορίας και των επικοινωνιών», τη συνεχή έρευνα στον τομέα των ΤΠΕ για την κινητικότητα, την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και την ενεργειακή αποδοτικότητα, σύμφωνα με την έρευνα που διεξήχθη βάσει του 5^{ου} και 6^{ου} προγράμματος-πλαισίου

Η Επιτροπή πιστεύει ότι είναι αναγκαίο να εστιαστεί η ευρωπαϊκή έρευνα του ΠΠ7 τόσο στην οριακή έρευνα (π.χ. **τεχνολογίες για καθαρές και ενεργειακά αποδοτικές θερμομηχανές, ολοκληρωμένα συστήματα ασφάλειας**) όσο και στις καινοτόμες τεχνολογίες (π.χ. **υδρογόνο και στοιχεία καυσίμου, ανάπτυξη επαναφορτιζόμενων υβριδίων, βιοκαύσιμα δεύτερης γενιάς**). Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημιουργία δυναμικών αγορών σε τομείς που σχετίζονται με τον τομέα αυτόν είναι σημαντικοί (π.χ. το υδρογόνο και τα στοιχεία καυσίμου, τα βιοκαύσιμα κ.λπ. θα μπορούσαν να αποτελούν δυνητικούς υποψηφίους).

Από μια ευρύτερη προοπτική, η τεχνολογία της αυτοκινητοβιομηχανίας που αφορά νεότερα, ασφαλέστερα, αποδοτικότερα και λιγότερο ρυπογόνα οχήματα αποτελεί μέρος της έννοιας των ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS). Η αυτοκινητοβιομηχανία συμμετέχει ενεργά σε διάφορες τεχνολογικές πλατφόρμες⁴³, οι οποίες συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στην ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας και στην ανάπτυξη καλύτερων συστημάτων μεταφορών.

Η Επιτροπή:

35. θα εξακολουθήσει να αναπτύσσει τη συνεργασία στον τομέα της E&A μεταξύ της ΕΕ και της βιομηχανίας (κυρίως μέσω του ΠΠ7)
36. θα στοχεύσει στην ενίσχυση της συνεκτικής συνεργασίας στον τομέα της έρευνας μεταξύ της ΕΕ, των κρατών μελών και της αυτοκινητοβιομηχανίας σε επίπεδο συστημάτων και θα χρησιμοποιήσει διάφορους τύπους μέσων για τη στήριξη της E&A στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων συνεργασίας και των δικτύων αριστείας
37. θα επικεντρώσει ερευνητικά προγράμματα στην επίτευξη ενός αποτελεσματικότερου συστήματος οδικών μεταφορών, ενισχύοντας, παράλληλα, την περιβαλλοντική συμβατότητα και ασφάλεια. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στα καθαρά ανανεώσιμα καύσιμα καθώς και στα ευφύα οχήματα και οδούς (π.χ. το σχέδιο «ευφύα όχημα» στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας i2010)
38. θα στοχεύσει στη χρήση συμπράξεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ως νέου μέσου βιομηχανικής έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης. Προετοιμάζει, από κοινού με την αυτοκινητοβιομηχανία (και άλλους ενδιαφερομένους), τη δημιουργία κοινής τεχνολογικής πρωτοβουλίας στον τομέα του υδρογόνου και των στοιχείων καυσίμου
39. ενθαρρύνει τα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά όργανα, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, να εξακολουθήσουν να στηρίζουν την έρευνα στην αυτοκινητοβιομηχανία και να επικεντρώσουν τις δραστηριότητές τους σε σχέδια που

⁴³ Π.χ.: NESSI, η πλατφόρμα για το λογισμικό και ARTEMIS, η πλατφόρμα για ενσωματωμένα συστήματα ΤΠ.

οδηγούν στη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας, στη μείωση των εκπομπών και στην αύξηση της ασφάλειας, κυρίως μέσω της νέας χρηματοδοτικής διευκόλυνσης καταμερισμού του κινδύνου.

3.7. Φορολογία και φορολογικά κίνητρα και ανταγωνισμός στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων

3.7.1. Φορολογία και φορολογικά κίνητρα

Οι συζητήσεις στο πλαίσιο της ομάδας CARS 21 κατέδειξαν ότι τα διάφορα **φορολογικά συστήματα** των κρατών μελών σχετικά με τα οχήματα θεωρούνται **μεταξύ των κύριων εμποδίων στην αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς**, ενώ η χρήση φορολογικών κινήτρων θα πρέπει να συντονιστεί μεταξύ των κρατών μελών και να συμβάλει αποδεδειγμένα στους στόχους της πολιτικής της ΕΕ σε τομείς όπως το περιβάλλον και η ασφάλεια. Σ' αυτό το πλαίσιο, πέραν της πρότασης της Επιτροπής, συμφωνήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ένα άρθρο το οποίο ρυθμίζει τους όρους παροχής χρηματοοικονομικών κινήτρων στον κανονισμό Euro 5 και Euro 6⁴⁴.

Η Επιτροπή:

- πρότείνει την έκδοση οδηγίας σχετικά με τους φόρους που συνδέονται με τα επιβατικά αυτοκίνητα⁴⁵, η οποία εξετάζεται τώρα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο. Η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο να εγκρίνουν την προτεινόμενη οδηγία το συντομότερο δυνατόν

3.7.2. Ανταγωνισμός στην αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων

Όσον αφορά τη διανομή των οχημάτων, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να καταβάλλει προσπάθειες προκειμένου να εξασφαλίσει την εφαρμογή του κανονισμού 1400/2002 σχετικά με τη **διανομή των μηχανοκίνητων οχημάτων**⁴⁶ σε ολόκληρη την Κοινότητα, ενώ, λόγω της αυξανόμενης περιπλοκότητας των οχημάτων, έχει καταστεί απαραίτητο να έχουν όλα τα συνεργεία οχημάτων της Κοινότητας πρόσβαση στις κατάλληλες **τεχνικές πληροφορίες επισκευής**. Η εν προκειμένω δράση υπαγορεύεται από σαφή εντολή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 98/69/EK⁴⁷.

Η Επιτροπή:

- εισήγαγε διάταξη για το Euro 5⁴⁸, σύμφωνα με την οποία οι κατασκευαστές οχημάτων υποχρεούνται να παρέχουν απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων σε ανεξάρτητους φορείς επισκευής μέσω δικτυακών τόπων και σε μορφότυπο που έχει καταρτίσει τεχνική επιτροπή ενδιαφερομένων (μορφότυπο OASIS)

⁴⁴ COM(2005) 683 τελικό.

⁴⁵ COM (2005) 261 τελικό.

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 της 31^{ης} Ιουλίου 2002 για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

⁴⁷ Οδηγία 98/69/EK, ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1–57.

⁴⁸ COM(2005) 683 τελικό.

4. ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Η Επιτροπή δεσμεύεται να εφαρμόσει την πολιτική της για βελτίωση της νομοθεσίας και πιστεύει 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 αντικτύπου, οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους καθώς και η επιλογή των μέσων θα πρέπει να αποτελούν τον πυρήνα της ανάπτυξης νομοθετικών προτάσεων.

Η πιο δύσκολη πρόκληση που εμπεριέχεται σε μια τέτοια διαδικασία πολιτικής αφορά τη **σχέση μεταξύ προβλεψιμότητας, αφενός, και ποιότητας και ευελιξίας, αφετέρου**. Ο καθορισμός του μακροπρόθεσμου προσανατολισμού των μελλοντικών κανονισμών θα δημιουργήσει, αναπόφευκτα, ερωτηματικά όσον αφορά την ποιότητα και τη διαθεσιμότητα των στοιχείων που χρησιμοποιούνται για τέτοιες υποθέσεις σχετικά με το μεσοπρόθεσμο και το μακροπρόθεσμο μέλλον. Συνεπώς, θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή ένας μηχανισμός **τακτικής επανεξέτασης και αναθεώρησης**.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώνονται τακτικά σχετικά με τη διαδικασία της ΟΕΕ/ΟΗΕ, η Επιτροπή σχεδιάζει να εκδώσει ετήσιο έγγραφο προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το οποίο θα παρέχει ενημέρωση σχετικά με τις εργασίες που διεξάγονται στο πλαίσιο της ΟΕΕ/ΟΗΕ και της διαδικασίας της επιτροπολογίας.

Η Επιτροπή:

40. θα διεξάγει, μαζί με όλους τους σχετικούς ενδιαφερομένους, μεσοπρόθεσμη επανεξέταση των ενεργειών που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση, στη διάρκεια του 2009, προκειμένου να παρακολουθήσει την πρόοδο που πραγματοποιήθηκε και, ενδεχομένως, να προσαρμόσει το κανονιστικό πλαίσιο πολιτικής της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τα αποτελέσματα της εν λόγω επανεξέτασης
41. θα ενημερώνει τακτικά τους συννομοθέτες σχετικά με την κατάσταση των αλλαγών στους κανονισμούς που αφορούν την αυτοκινητοβιομηχανία, εκδίδοντας ετήσιο έγγραφο εργασίας σχετικά με τη σημειούμενη πρόοδο στην ΟΕΕ/ΟΗΕ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Κατάλογος των οδηγιών θα προταθούν για αυτοδοκιμές και εικονικές δοκιμές
2. Κατάλογος των οδηγιών που θα προταθούν για αντικατάσταση από κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ

Παράρτημα 1: Κατάλογος των οδηγιών που θα προταθούν για αυτοδοκιμές και εικονικές δοκιμές

Θα προταθούν για **αυτοδοκιμές**:

Οδηγίες της ΕΚ:

70/222/ΕΟΚ (οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας)
77/389/ΕΟΚ (μηχανισμοί ρυμουλκήσεως)
78/316/ΕΟΚ (αναγνώριση των οργάνων χειρισμού)
78/317/ΕΟΚ (διατάξεις εξουδετερώσεως της δρόσου και της πάχνης)
78/318/ΕΟΚ (διατάξεις υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος)
78/549/ΕΟΚ (κάλυψη των τροχών)
92/21/ΕΟΚ (μάζα και διαστάσεις των οχημάτων)

97/27/ΕΚ (μάζα και διαστάσεις)
92/114/ΕΚ (εξωτερικές προεξοχές του θαλάμου οδήγησης)

Κανονισμοί της ΟΕΕ/ΟΗΕ:

28 (ηχητική προειδοποίηση)
48 (τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού)
121 (αναγνώριση των οργάνων χειρισμού)
122 (συστήματα θέρμανσης)
43 (μέρος εγκατάστασης υαλοπινάκων ασφαλείας)
55 (συζεύξεις· μόνο για τις γεωμετρικές απαιτήσεις)

Θα προταθούν για **εικονικές δοκιμές**:

Οδηγίες της ΕΚ:

77/389/ΕΟΚ (μηχανισμοί ρυμουλκήσεως)
77/649/ΕΟΚ (οπτικό πεδίου του οδηγού)
78/318/ΕΟΚ (διατάξεις υαλοκαθαριστήρα και εκτοξευτήρα ύδατος, για τις γεωμετρικές απαιτήσεις)
78/549/ΕΟΚ (κάλυψη των τροχών)
92/114/ΕΚ (εξωτερικές προεξοχές του θαλάμου οδήγησης)

Κανονισμοί της ΟΕΕ/ΟΗΕ:

46 (για το οπίσθιο οπτικό πεδίο)
21 (για τις γεωμετρικές απαιτήσεις της εσωτερικής διαρρύθμισης)
26 (εξωτερικές προβολές)
48 (τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού)
55 (συζεύξεις· μόνο όσον αφορά τις γεωμετρικές απαιτήσεις)

Παράρτημα 2: Κατάλογος των οδηγιών που θα προταθούν για αντικατάσταση από κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ

70/157/ΕΟΚ (ηχητικό επίπεδο)
70/221/ΕΟΚ (δεξαμενές καυσίμων)
70/311/ΕΟΚ (σύστημα διευσθύνσεως)
70/387/ΕΟΚ (κλείθρα και στροφείς θυρών)
70/388/ΕΟΚ (ηχητικά όργανα)
71/127/ΕΟΚ (ορατότητα προς τα οπίσω)
71/320/ΕΟΚ (πέδηση)
72/245/ΕΟΚ (εξουδετέρωση των ραδιοηλεκτρικών παρασίτων)
74/60/ΕΟΚ (εσωτερική διαρρύθμιση)
74/61/ΕΟΚ (αντικλεπτικά και διατάξεις ακινητοποίησης)
74/297/ΕΟΚ (προστατευτική διάταξη συστήματος διεύθυνσης)
74/408/ΕΟΚ (αντοχή καθισμάτων)
74/483/ΕΟΚ (εξωτερικές προεξοχές)
75/443/ΕΟΚ (σύστημα ταχυμέτρου/οπισθοπορεία)
76/756/ΕΟΚ (τοποθέτηση διατάξεων φωτισμού)
76/757/ΕΟΚ (αντανakλαστήρες)
76/758/ΕΟΚ (φανοί)
76/759/ΕΟΚ (δείκτες πορείας)
76/760/ΕΟΚ (διάταξη φωτισμού της οπισθίας πινακίδας κυκλοφορίας)
76/761/ΕΟΚ (προβολείς)
76/762/ΕΟΚ (εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης)
77/538/ΕΟΚ (οπίσθιοι φανοί ομίχλης)
77/539/ΕΟΚ (φανοί οπισθοπορείας)
77/540/ΕΟΚ (φανοί σταθμεύσεως)
77/541/ΕΟΚ (ζώνες ασφαλείας)
78/316/ΕΟΚ (αναγνώριση των οργάνων χειρισμού)
2001/56/ΕΚ (θερμαντικές συσκευές)
80/1269/ΕΟΚ (ισχύς κινητήρων)
89/297/ΕΟΚ (πλευρική προστασία)
92/22/ΕΚ (υαλοπίνακες ασφαλείας)
92/23/ΕΚ (ελαστικά)
94/20/ΕΚ (διατάξεις ζεύξης)
95/28/ΕΚ (συμπεριφορά κατά την καύση των υλικών)
2001/85/ΕΚ (λεωφορεία και πούλμαν)
96/79/ΕΚ (μετωπική κρούση)
96/27/ΕΚ (πλευρικές συγκρούσεις)
98/91/ΕΚ (μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων)
2000/40/ΕΚ (πρόσθια προστασία έναντι ενσφηνώσεως)