

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo — Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI — Posición de la Comisión sobre el informe final del Grupo de alto nivel CARS 21 — Una contribución a la estrategia de crecimiento y empleo de la UE»

COM(2007) 22 final

(2008/C 10/04)

El 7 de febrero de 2007, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión Europea decidió consultar el Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el 18 de julio de 2007 (ponente: Sr. DAVOUST).

En su 438º Pleno de los días 26 y 27 de septiembre de 2007 (sesión del 26 de septiembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 144 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Resumen y principales recomendaciones

1.1 El CESE se felicita de que la Comisión Europea se proponga la «mejora de la legislación» y de que su objetivo sea «promover una interacción coherente entre los diferentes ámbitos políticos, garantizar la previsibilidad y proteger los intereses públicos (por ejemplo, el medio ambiente y la seguridad), a la vez que pretende reducir las cargas reglamentarias que pesan sobre la industria». El CESE se congratula de la voluntad manifestada de adoptar un planteamiento global y de integrar a la vez las diferentes dimensiones del desarrollo de la industria y de su competitividad y las distintas partes interesadas.

1.2 Más generalmente, el planteamiento conjunto representado por la iniciativa CARS 21 responde a una voluntad de coordinación de los responsables de las políticas públicas — entre sí y con las distintas partes interesadas en la vida de la industria — que merece pleno apoyo por parte del CESE. La Comunicación de la Comisión, que sitúa el trabajo reglamentario ya realizado y define las medidas que en el futuro deberán adoptarse en este marco, ilustra el interés de tal planteamiento y al mismo tiempo las dificultades a las que se enfrenta.

1.3 La ventaja principal del planteamiento consiste en que para el conjunto de las partes interesadas se introduce claridad en las orientaciones de las políticas europeas relativas al automóvil. En cada uno de los principales sectores se mejora la previsibilidad de las políticas de la UE y se reduce en igual medida la carga reglamentaria que pesa sobre la industria.

1.4 Por tanto, la reducción de las cargas administrativas resultante de la sustitución de las 38 directivas comunitarias por los correspondientes reglamentos de la CEPE-NU será uno de los efectos positivos directos del planteamiento. Del mismo modo, el trabajo realizado en los ámbitos de medio ambiente y «seguridad vial» permite poner de manifiesto que un planteamiento integrado es practicable y hace que el entorno reglamentario resulte más legítimo para el conjunto de las partes interesadas y sea más previsible para los industriales. Con tal planteamiento se construye así un consenso sobre el que cada cual podrá basar su acción.

1.5 Las dificultades de aplicación del planteamiento, sin embargo, deben subrayarse también. Son de tres órdenes:

- i) la búsqueda de consenso tiende a dejar para más tarde los diferentes arbitrajes que deben hacerse;
- ii) el contenido del análisis y de las recomendaciones está muy condicionado por la lista de las partes interesadas que se ha elegido;
- iii) la elección de un enfoque integrado puede conducir a un análisis de las cuestiones planteadas que diluya las responsabilidades.

1.6 La lista de las 39 medidas o compromisos contemplados en la Comunicación de la Comisión es muy larga y, considerado aisladamente, cada uno de ellos parece justificable. La integración del conjunto de los 39 puntos es probablemente más problemática y plantea problemas de compatibilidad y calendario que quedan pendientes. Así, por ejemplo, las cuestiones medioambientales y las cuestiones de seguridad se abordan sobre la base de un enfoque integrado, pero las dos cuestiones no se abordan por su parte de manera integrada. Plantear la cuestión del precio de los productos que responden al conjunto de las obligaciones contempladas — como se planteaba en el informe del Grupo de alto nivel — habría permitido seguramente tal integración, pero también habría conducido seguramente a poner de relieve la obligación de hacer elecciones. Por otra parte, el Grupo de alto nivel estaba interesado en que sus conclusiones se acompañaran de una «hoja de ruta» válida para el conjunto de los responsables de las políticas públicas. En dicho documento se recogía el enfoque integrado que la Comisión había deseado que promoviese el Grupo CARS 21. El CESE lamenta que la Comunicación de la Comisión no haya propuesto, incluso enmendándola, dicha «hoja de ruta».

1.7 El grupo de alto nivel basó globalmente una amplia parte del análisis en el punto de vista de los fabricantes de automóviles. El resultado ha sido una representación de las cuestiones que deben regularse ampliamente dominada por las cuestiones de productos y de tecnologías. El CESE observa que si se hubiese sido más sensible a los intereses de los usuarios del automóvil, el mismo ejercicio habría conducido a un punto de vista diferente. Por consiguiente, conviene con vistas al futuro estar en condiciones de revisar, al hilo de las evaluaciones y reevaluaciones, la lista pertinente de las partes interesadas.

1.8 Con un enfoque integrado o global se corre el riesgo de que cada una de las partes interesadas defienda la opinión de que la carga del ajuste incumbe al otro. Así, por ejemplo, en materia de seguridad viaria o de medio ambiente, los industriales podrán considerar que son los responsables de las infraestructuras o los consumidores los que desarrollan comportamientos que no permiten la plena expresión de los esfuerzos — tecnológicos, en particular — que realizan.

1.9 Todos estos elementos indican que la Comunicación de la Comisión no puede agotar la cuestión de las políticas públicas del automóvil y de las elecciones a las cuales éstas se enfrentan. El CESE apoya el planteamiento en esta perspectiva: de lo que se trata — más que de decidir de una vez por todas una lista del conjunto de las vías de progreso que pueden seguirse y de dejar a los expertos y a los industriales la posibilidad de arbitrar entre ellas — es de mantener vivo el debate público sobre las políticas del automóvil, un debate abierto al conjunto de los interlocutores sociales y, más ampliamente, de las partes interesadas, e ilustrar las elecciones que deban hacerse en distintos momentos.

1.10 La Comisión concluye su Comunicación considerando que «existe una oportunidad única de crear una cultura distinta de elaboración de normas de política industrial. La Comisión cree que principios como la calidad de la legislación, la simplificación, las evaluaciones de impacto, las consultas a los interesados, los plazos y la elección de instrumentos deben ser parte central de la elaboración de propuestas legislativas».

El CESE se suma a este planteamiento y desea, por medio del presente dictamen, ayudar a la Comisión a aplicarlo plenamente.

En esta perspectiva, el CESE recomienda que:

- se deje a los industriales el tiempo de poner a punto las tecnologías necesarias para hacer frente a exigencias más estrictas, sin que se traduzcan en un encarecimiento importante de los productos y, en definitiva, en una desaceleración de la velocidad de renovación de los parques de vehículos;
- no se limite el enfoque de las cuestiones medioambientales a la cuestión del CO₂ y no se preste atención únicamente a las soluciones tecnológicas, con vistas a desarrollar un planteamiento global y atento al lugar del automóvil y de los transportes por carretera en las sociedades europeas;
- se organice el foro sobre la reestructuración, el balance previsto para 2009 y los estudios de impacto en los que éste deberá basarse, eligiendo a tal fin el planteamiento integrado recomendado en el marco de CARS 21 y procurando darle mayor legitimidad, tanto en la fase previa (en la elección de la lista de las partes interesadas) como en la posterior (en la integración de las recomendaciones resultantes de los grupos de trabajo);
- se haga participar más directamente y con mayor antelación al CESE, cuya naturaleza y composición son precisamente de tal índole que permiten esa forma de participación de los distintos componentes de las sociedades europeas en las políticas que la Comisión realiza al servicio de estas.

2. La propuesta de la Comisión

2.1 *El planteamiento de la Comisión: originalidad y ejemplaridad de CARS 21*

2.1.1 En el marco de su política destinada a mejorar la calidad de la actividad legislativa y afrontar los retos de una competencia mundial más generalizada, la Comisión pidió en 2004 al Grupo de alto nivel CARS 21 — que reunía a los principales interesados (Estados miembros, industria, ONG y diputados del Parlamento Europeo) e igualmente a los tres principales comisarios asociados al asunto (empresa e industria, medio ambiente, transporte y energía) — que formulase recomendaciones sobre las políticas que deban seguirse.

2.1.2 Más concretamente, la misión del Grupo de alto nivel que se constituyó entonces era la siguiente: se le encargaba que hiciera recomendaciones para las políticas públicas y el marco reglamentario relativo a la industria europea del automóvil a corto, medio y largo plazo, con el fin de mejorar la competitividad global de aquella, preservar el empleo y garantizar al mismo tiempo la continuación de los progresos en materia de rendimiento de los vehículos en lo relativo a seguridad y medio ambiente a precios que sigan siendo suficientemente poco costosos para que los hogares puedan equiparse con ellos.

2.1.3 La Comisión se proponía así hacer del automóvil un ejemplo de modernización de sus intervenciones en materia de política industrial inscribiéndolas explícitamente en la agenda de Lisboa: para garantizar un desarrollo perdurable de las actividades productivas, sostenible económicamente y al mismo tiempo socialmente responsable y respetuoso del medio ambiente, la Comisión desea que sus intervenciones vayan precedidas de un amplio proceso de concertación entre las partes interesadas que permita a la vez aclarar el presente y el futuro y lograr un amplio consenso sobre lo que convenga hacer. En cuanto a su intervención en el presente asunto, las partes interesadas representadas en el grupo de alto nivel que se constituyó eran los fabricantes de automóviles, los productores de petróleo, los fabricantes de equipos, los distribuidores y reparadores de automóviles, los usuarios del automóvil, los poderes públicos nacionales y las tres principales DG afectadas (medio ambiente, transporte y energía, y empresas e industria). La DG de Empresa e Industria era la que coordinaba el trabajo organizado a lo largo de todo el año 2005. Se había organizado una audiencia pública en abril de 2005. El Grupo de trabajo aprobó el informe en diciembre 2005. Sus conclusiones se sometieron a amplia consulta pública en 2006. La Comunicación de la Comisión se basa en el informe CARS 21 y en las 34 contribuciones recibidas en 2006.

2.1.4 El informe CARS 21 es exponente de un esfuerzo muy encomiable de la Comisión para evitar la proliferación de iniciativas reglamentarias no coordinadas y, por vía de consecuencia, no siempre compatibles entre ellas.

2.1.5 A tal fin, como se dice en el informe en varias ocasiones, el Grupo de trabajo defiende una perspectiva que denomina «holística», consistente en esforzarse por comprender el grado de interacción existente entre las distintas dimensiones. Los miembros del grupo de alto nivel se proponen así hacer que la normativa sea más legible y más previsible y evitar que las distintas DG de la Comisión adopten medidas cuyas consecuencias estén insuficientemente delimitadas y cuya compatibilidad no se controle.

2.1.6 El Grupo de trabajo formuló en su informe final una lista de dieciocho recomendaciones organizadas en siete capítulos: mejora del marco reglamentario, medio ambiente, seguridad vial, comercio, investigación y desarrollo, impuestos e incentivos fiscales, propiedad intelectual. Propuso también en conclusión una «hoja de ruta» a los diseñadores de las políticas públicas y de la reglamentación, cuyo impacto en la industria del automóvil se extenderá a lo largo de los diez próximos años. En plena conformidad con los objetivos que le había asignado la Comisión, la «hoja de ruta» así concebida deseaba dar a las políticas europeas del automóvil la coherencia y la previsibilidad que necesitan los inversores privados para garantizar la competitividad del sector: al delimitar el trayecto reglamentario que se debía seguir para los próximos años, dicha «hoja de ruta» se proponía garantizar tal previsibilidad.

2.1.7 La Comunicación es la respuesta de la Comisión al informe presentado por el grupo CARS 21. Integra a la vez la evaluación de las recomendaciones efectuada por la Comisión y las reacciones que el informe CARS 21 suscitó en el marco de la consulta organizada en 2006. Indica la dirección hacia la cual la Comisión se propone orientar la futura política del automóvil. Las principales líneas de acción son las siguientes:

- **Reducción de las cargas administrativas:** la Comisión propondrá sustituir 38 directivas comunitarias por Reglamentos internacionales de la CEPE/NU ⁽¹⁾ en lo que se refiere, por ejemplo, a neumáticos, vidrio de seguridad, faros antiniebla y cinturones de seguridad. La industria podrá basarse así en un único texto, válido en todo el mundo. Se establecerán también algunos procedimientos de control automático y virtual para 25 directivas comunitarias y Reglamentos de la CEPE/NU, para que los procedimientos administrativos sean menos largos y onerosos, y reducir así el coste que supone para la industria el cumplimiento de la normativa.
- **Reducción de las emisiones de CO₂:** la estrategia de la Comisión se basa en un planteamiento integrado, que incluye no sólo la tecnología de los motores, sino también las mejoras tecnológicas (como, por ejemplo, la fijación de exigencias mínimas de rendimiento energético para los sistemas de climatización, la fijación de límites máximos de resistencia al rodamiento de los neumáticos y la utilización de indicadores de cambio de velocidad) y un mayor recurso a los biocombustibles. En ella se hace hincapié también en los esfuerzos suplementarios realizados por los Estados miembros en materia de — por ejemplo — gestión del tráfico, mejora del comportamiento de los automovilistas y de la infraestructura, así como una nueva reducción de las emisiones de CO₂.
- **Seguridad vial:** la Comisión considera que una estrategia eficaz de seguridad vial debe basarse en una combinación de mejoras en materia de tecnología de los vehículos, infraestructura de carreteras, comportamiento de los automovilistas y represión. Se propone un total de once nuevas medidas, como, por ejemplo, hacer obligatoria la inclusión de un sistema de control electrónico de estabilidad y de testigos de no fijación del cinturón de seguridad, así como la utilización obligatoria del uso de luces de circulación diurna en los nuevos vehículos.

- **Política comercial:** la Comunicación propone evaluar la posibilidad de recurrir a acuerdos comerciales bilaterales (en particular, en Asia) para mejorar el acceso a los mercados y destaca la necesidad de hacer aplicar a escala mundial los derechos de propiedad intelectual e industrial.
- **Investigación y desarrollo:** se consideran prioridades esenciales los combustibles renovables no contaminantes y los vehículos limpios, así como las carreteras y los vehículos inteligentes. Con aproximadamente 20 000 millones de euros (un 5 % de la facturación del sector) invertidos en investigación y desarrollo de productos, la industria del automóvil es el mayor inversor industrial en I+D de Europa en términos absolutos.

3. Observaciones del Comité

Antes de volver a examinar el método y el interés, así como los límites de esta nueva manera de abordar la cuestión de las políticas del automóvil y de las políticas sectoriales en general, en el presente dictamen se reproducen los cinco grandes ámbitos y las propuestas presentadas para cada uno de ellos por la Comisión.

3.1 Mercado interior, simplificación e internacionalización del marco reglamentario

3.1.1 El CESE suscribe la propuesta de hacer extensiva en adelante la directiva marco relativa a la homologación de los vehículos de motor a todas las categorías de vehículos. El CESE destaca en particular el interés que reviste tal disposición para el mercado de piezas de recambio.

3.1.2 El CESE suscribe la voluntad expresada de simplificar e internacionalizar el marco reglamentario y expresa su deseo de que la voluntad de armonización no sea una prioridad absoluta que se anteponga a cualquier otra consideración.

3.1.3 El CESE, por tanto, no obstante considerar, como la Comisión, que desde el punto de vista de los principios cabe privilegiar los compromisos multilaterales, apoya a ésta plenamente cuando afirma que «es consciente de la necesidad de mantener la posibilidad de que la UE legisle independientemente del sistema de la CEPE cuando resulte necesario para alcanzar los objetivos de la UE en materia de salud y medio ambiente u otros objetivos estratégicos». Dado el carácter potencialmente crítico de tales disposiciones en materia de comercio internacional y acceso a los mercados, tal reserva merece efectivamente mantenerse, para que los industriales europeos puedan disponer de los medios de reaccionar frente a disposiciones que puedan adoptarse en otras regiones del mundo y obstaculizar su competitividad.

3.2 Transporte por carretera sostenible desde el punto de vista medioambiental

3.2.1 El CESE se congratula de la calidad de las medidas adoptadas y previstas para hacer los transportes por carretera sostenibles desde el punto de vista medioambiental. En la línea de los compromisos de la Comisión, que destaca su voluntad de analizar «cuidadosamente las repercusiones de las futuras iniciativas legislativas sobre el empleo y la competitividad», el CESE advierte a la Comisión de la necesidad de dejar a los industriales

⁽¹⁾ Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa.

el tiempo de poner a punto las tecnologías necesarias para hacer frente a estas exigencias más estrictas sin que se traduzcan en un encarecimiento importante de los productos y, en último término, en una disminución del ritmo de renovación de los parques de vehículos. Esta cuestión, cuya importancia se destacaba en el informe CARS 21, parece ser objeto de consideración algo más marginal en la Comunicación de la Comisión.

3.2.2 En la misma perspectiva, el CESE toma nota con interés de la voluntad de la Comisión de prestar en el futuro mayor atención al comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones (punto 8) y lamenta que la Comisión no saque las consecuencias de esta apertura en materia de control, mantenimiento y reparación de los vehículos.

3.2.3 El CESE destaca que el planteamiento integrado defendido por la Comisión se traduce en una focalización sobre las emisiones contaminantes, y especialmente las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos que se vendan en Europa en los próximos años. De hecho, la Comisión sólo está interesada en las soluciones tecnológicas (biocombustibles, hidrógeno, vehículos y sistemas de transporte inteligentes) o económicas (inclusión posible del sector del transporte por carretera) que se propone promover. El CESE lamenta que la Comisión no explore suficientemente las potencialidades que brinda un planteamiento «holístico» más atento al lugar del automóvil y de los transportes por carretera en las sociedades europeas.

3.2.4 El CESE destaca al respecto que el informe CARS 21 se preocupaba explícitamente, por ejemplo, de la velocidad de renovación de los parques de vehículos y la presentaba como una variable clave. En él se hacía hincapié igualmente en la importancia de los atascos. El CESE desea que estas pistas de fomento de automóviles más respetuosos del medio ambiente se examinen, junto con otras — como la promoción de nuevas formas de acceso al automóvil — en el mismo plano que las soluciones tecnológicas.

3.2.5 El CESE subraya que merecen estimularse la oferta y la demanda de vehículos menos contaminantes. Por tanto, es conveniente que la Comisión se esfuerce en idear incentivos fiscales coordinados, técnicamente neutros y lo más armonizados posible en favor de determinados vehículos y carburantes, por ejemplo en función de las emisiones de CO₂, lo que contribuiría a reducir el volumen de CO₂ emitido por los vehículos y repercutiría directamente en los consumidores y la demanda.

3.3 Mejora de la seguridad en las carreteras europeas

3.3.1 El CESE suscribe el enfoque global de las cuestiones de seguridad vial defendido por la Comisión, basado en «la interacción entre las mejoras en la tecnología de los vehículos, la infraestructura viaria, el comportamiento de los conductores y la aplicación de la normativa».

3.3.2 Las mismas cuestiones que las que se plantean en relación con el tratamiento de la cuestión medioambiental vuelven a plantearse en este contexto. Así, por ejemplo, uno de los conceptos clave del informe CARS 21 que permitía poner de

manifiesto que a veces deberían hacerse arbitrajes en detrimento del impacto medioambiental de los vehículos y de la seguridad era el de «*at a price affordable to the consumer*» (a un precio asequible para el consumidor). En la Comunicación no se reproduce tal concepto.

3.3.3 Así pues, en lo relativo a la seguridad en las carreteras, en la Comunicación de la Comisión la lista de las propuestas es la siguiente ⁽²⁾:

- «hacer obligatoria la inclusión de sistemas Isofix de retención para niños en todos los vehículos M1 nuevos;
- hacer obligatorio el uso de luces de circulación diurna (sobre esta cuestión se puso en marcha una consulta pública el 1 de agosto de 2006);
- hacer obligatoria la inclusión del control electrónico de estabilidad, empezando por los vehículos pesados y siguiendo por los automóviles y vehículos ligeros en cuanto se haya desarrollado un método de ensayo;
- hacer obligatorios los testigos de no fijación del cinturón de seguridad en todos los vehículos nuevos;
- modificar los requisitos de la fase II de la Directiva de protección de los peatones para mejorar las disposiciones de la Directiva 2003/102/CE ⁽³⁾».

3.3.4 El CESE, preocupado por conseguir que estas propuestas se traduzcan en una subida razonable del precio de los nuevos vehículos, recomienda un enfoque más claramente centrado en los precios de los vehículos y en su impacto sobre la velocidad de renovación de los parques de vehículos y — en consecuencia — sobre la seguridad viaria. El CESE llama la atención sobre el retraso que sufre la segunda fase del proyecto de directiva relativa a la protección de los peatones, lo que supone que se acorta el plazo necesario para su aplicación por los fabricantes y complica la planificación de las medidas necesarias. El CESE señala, además, que es necesario aclarar con rapidez el calendario de aplicación de la directiva y los detalles de las exigencias que deberán respetar los fabricantes. El CESE exhorta a la Comisión a considerar que la seguridad viaria implica también que los consumidores velen por el mantenimiento del parque de vehículos aunque este sea antiguo. El CESE recomienda una evaluación y una clasificación de las medidas previstas en función de la relación coste/ventajas resultante de cada una de ellas cuando se compare lo que cuestan al usuario con los efectos que puedan tener en el número de accidentes y sus consecuencias desde el punto de vista de la morbilidad o de las secuelas para los usuarios de la carretera. En la misma perspectiva, el CESE pide a la Comisión que no considere únicamente las tecnologías a bordo de los vehículos, sino que también integre más explícitamente el conjunto de las disposiciones con las que se puede actuar en los comportamientos de los usuarios de la carretera (educación, prevención, señalización, etc.). En este contexto, el CESE subraya que en adelante convendrá prestar particular atención a los efectos que en estas cuestiones tendrán la evolución demográfica y el hecho de que conductores de edad avanzada o muy avanzada constituyen una parte creciente de los usuarios de los automóviles y de las carreteras.

⁽²⁾ COM(2007) 22 final, p. 15.

⁽³⁾ Directiva 2003/102/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO L 321 de 6.12.2003, pp. 15-25) — Dictamen del CESE: DO C 234 de 30.9.2003, p. 10.

3.3.5 En la misma perspectiva y de acuerdo con lo que el informe CARS 21 defendía, el CESE destaca la importancia de los incentivos fiscales destinados a favorecer la demanda de vehículos más seguros. Merecen estimularse la oferta y la demanda de vehículos más seguros.

3.4 Comercio y mercados exteriores

El CESE suscribe el planteamiento de las cuestiones de comercio internacional desarrollado por la Comisión y, en particular, la atención que pone en los acuerdos internacionales bilaterales, los obstáculos no arancelarios al comercio y la cuestión de los derechos de propiedad intelectual e industrial, tal como se plantea en Asia especialmente. Sería conveniente, al seleccionar los países con los que se prevé celebrar acuerdos de libre comercio, tomar en mayor consideración criterios económicos, en particular las dimensiones del mercado potencial y las perspectivas que este ofrece, la reciprocidad de la supresión de los obstáculos al comercio por ambas partes, etc. Al margen de las cuestiones previas, el CESE llama la atención de la Comisión sobre la necesidad de integrar más explícitamente la cuestión del mercado de la pieza de recambio, tanto para armonizar los tratamientos que se le reserva en las distintas naciones europeas como para concebir una estrategia frente a China, la India o Rusia.

3.5 Investigación y desarrollo

El CESE suscribe plenamente el apoyo a la investigación y el desarrollo y la convicción de la Comisión de que los tres pilares del desarrollo sostenible no podrán resistir juntos sino con la condición de que los esfuerzos privados y públicos de investigación se mantengan y se profundicen. En la misma perspectiva que la expresada en el punto 3.4, el CESE, no obstante, llama la atención sobre la necesidad de integrar al conjunto del sector, incluidos los sectores siguientes de la cadena, en tales esfuerzos. Así, por ejemplo, las cuestiones de los costes de los progresos tecnológicos, de la reparación de los productos que se benefician de tales progresos y de las formaciones necesarias para que la reparación y las infraestructuras se adapten deben plantearse muy pronto y la Comisión debe adoptar una política voluntarista para que así se haga. Convendría que la Comisión orientase una parte adecuada del Séptimo programa marco de I+D hacia otras acciones en favor de un planteamiento integrado de la seguridad vial que incluya también las infraestructuras, como, por ejemplo, los sistemas de comunicación electrónica y otros.

3.6 Impuestos e incentivos fiscales

El CESE expresa su apoyo a la Comisión, que «insta al Parlamento y al Consejo a adoptar cuanto antes la Directiva propuesta (4)». En cuanto el Parlamento apruebe dicha propuesta de Directiva, que incita a la armonización fiscal, faltará por convencer al Consejo de la oportunidad de hacer converger las disposiciones que actualmente crean distorsiones entre los mercados de vehículos y de servicios automóbiles en la Unión.

(4) Propuesta de Directiva del Consejo sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo (COM(2005) 261 final); Dictamen del CESE: DO C 195 de 18.8.2006, p. 80.

3.7 Mercado de piezas de recambio

El CESE, si bien lamenta que en las reflexiones de la Comisión no se haya concedido una importancia mayor a los problemas que plantean estas cuestiones, suscribe la defensa del Reglamento (CE) n° 1400/2002 (5) por parte de la Comisión y su intención de velar por que se garantice su aplicación de manera homogénea en el conjunto de la Unión. El CESE suscribe el apoyo de la Comisión a las disposiciones que garantizan el libre acceso a la información técnica. El CESE subraya a este respecto la importancia de que se apliquen las disposiciones que imponen la adopción del formato OASIS.

3.8 El método CARS 21 y su aplicación por la Comisión

3.8.1 El CESE se felicita de que la Comisión Europea se proponga en adelante la «mejora de la legislación» con el objetivo de «promover una interacción coherente entre los diferentes ámbitos políticos, garantizar la previsibilidad y proteger los intereses públicos (por ejemplo, el medio ambiente y la seguridad), a la vez que pretende reducir las cargas reglamentarias que pesan sobre la industria». El CESE se congratula de la voluntad manifestada de desarrollar un enfoque global y de integrar a la vez las distintas dimensiones del desarrollo de la industria y de su competitividad y las diferentes partes interesadas.

3.8.2 En cuanto a los ámbitos social e industrial, tal como se abordan en las primeras páginas del informe, el CESE, al igual que la Comisión, desea interrelacionarlos, habida cuenta de que el empleo está directamente vinculado a la competitividad de, por una parte, la industria europea y, por otra, los distintos lugares de implantación. Desde este punto de vista, el CESE se adhiere globalmente al análisis propuesto de la situación de la industria en Europa.

3.8.3 El CESE se felicita de que la Comisión considere que «parece probable que el montaje [de] los vehículos destinados al mercado europeo se realice principalmente en Europa», pero también estima, al igual que la Comisión, que eso no es probablemente sinónimo de estabilidad del empleo.

3.8.4 El CESE pide a la Comisión que propicie el diálogo entre agentes sociales, con el fin de que se puedan anticipar y gestionar los movimientos de deslocalización y relocalización del empleo dentro de la Unión y fuera de ella, tal como se describen en el informe CARS 21. En la misma perspectiva, el CESE exhorta a la Comisión a iniciar una reflexión sobre las consecuencias que la evolución del sector tiene para los subcontratistas de nivel 2 y niveles ulteriores y cuya posición es particularmente frágil a raíz de las evoluciones en curso.

3.8.5 En la misma perspectiva, los dispositivos de ayuda previstos en la Comunicación y la idea de organizar un foro sobre la reestructuración en la industria del automóvil, «para poder abordar mejor los retos, anticipar mejor los cambios y adaptarse a ellos», merecen pleno apoyo del CESE. El CESE pide a la Comisión que aproveche la ocasión que se le brinda para que el conjunto del sector y, en particular, los protagonistas de

(5) Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor (DO L 203 de 1.8.2002, pp. 30-41).

los sectores siguientes de la cadena sean tenidos en cuenta en tales trabajos y se les incluya en los dispositivos de ayuda que pudieran acompañarlos. Tales iniciativas, en efecto, se adoptan dentro de un sistema de concertaciones o de reflexiones estratégicas conjuntas dentro del sector, que los distintos protagonistas necesitan. El CESE subraya que está en condiciones de desempeñar en tales trabajos y debates un papel principal haciendo lo necesario para que, en particular, en ellos esté representado de modo más claro el conjunto de los interlocutores sociales y — más ampliamente — de las partes interesadas.

3.8.6 Por ejemplo, las necesidades de formación son más fuertes y están a menudo peor cubiertas en las PYME o en las microempresas, y estos protagonistas del sector merecen beneficiarse también de los Fondos Estructurales y de otros instrumentos de apoyo a las reestructuraciones.

3.8.7 La Comisión concluye su Comunicación considerando que:

*«existe una oportunidad única de crear una **cultura distinta de elaboración de normas de política industrial**. La Comisión cree que principios como la calidad de la legislación, la simplificación, las evaluaciones de impacto, las consultas a los interesados, los plazos y la elección de instrumentos deben ser parte central de la elaboración de propuestas legislativas».*

3.8.8 El CESE se suma a este planteamiento y desea por medio del presente dictamen ayudar a la Comisión a aplicarlo plenamente. A tal fin llama la atención de la Comisión sobre el carácter a veces parcial del enfoque desarrollado. Más concretamente, los consumidores y los protagonistas de los sectores

siguientes de la cadena no parecen haber tenido en el debate — aunque no se les haya olvidado — un índice de representación muy elevado, a juzgar por los análisis desarrollados en el informe CARS 21 y las conclusiones que de ellos extrae la Comisión. El resultado es un tratamiento del automóvil en general y de las cuestiones de medio ambiente y seguridad que el CESE considera insuficientemente «holístico»: hace pensar en una representación de la industria demasiado centrada en el producto y las tecnologías e insuficientemente integradora de la cuestión de los parques y usos del automóvil.

3.8.9 El CESE, por consiguiente, considera que en el balance que habrá de efectuarse en 2009 se deberá tener en cuenta el presente dictamen e integrarse en él de mejor manera que en el informe el punto de vista de los sectores siguientes de la cadena y de los usuarios. Será necesario a tal fin mantener abierta «la consulta de las partes interesadas» y organizarla mejor, para que el sector del automóvil que se considere no sea únicamente el de los fabricantes y para que, cumplida esta condición, las «evaluaciones de impacto» puedan preverse sobre nuevas bases. En cuanto a los estudios de impacto, sería conveniente mejorar su calidad. Han de ser objetivos y neutrales e inscribirse en un planteamiento global, basado en datos reales y verificados. No es razonable que un servicio de la Comisión responsable de emitir un dictamen político sobre una problemática determinada elabore él mismo el análisis de impacto sobre dicha cuestión. El CESE suscribe la propuesta consistente en crear un comité de análisis de impacto y pide a la Comisión que convoque a las partes interesadas que de buena gana fueron olvidadas por los «arquitectos» privados del sector del automóvil que se pretende reglamentar.

Bruselas, 26 de septiembre de 2007.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS
