

Avizul Comitetului Economic și Social European privind „Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu intitulată «Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI — Poziția Comisiei privind raportul final al grupului la nivel înalt CARS 21 — Contribuție la strategia UE de creștere economică și ocupare a forței de muncă»”

COM(2007) 22 final

(2008/C 10/04)

La 7 februarie 2007, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la propunerea sus-menționată.

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 18 iulie 2007. Raportor: dl Davoust.

În cea de-a 438-a sesiune plenară, care a avut loc la 26 și 27 septembrie 2007 (ședința din 26 septembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 144 voturi pentru, 0 voturi împotriva și 2 abțineri.

1. Sinteza avizului și principalele recomandări

1.1 CESE se bucură că, „în vederea unei mai bune reglementări”, Comisia Europeană „urmărește să promoveze o interacțiune coerentă între diferitele domenii politice, să asigure previzibilitatea și să protejeze interesul public (de exemplu, mediul și siguranța), încercând să reducă în același timp obligațiile de natură reglementară care revin industriei”. Comitetul salută voința manifestată de a dezvolta o abordare globală și de a integra, în același timp, diferitele dimensiuni ale dezvoltării industriei și ale competitivității sale și diferitele părți interesate.

1.2 La un nivel mai general, demersul de ansamblu reprezentat de inițiativa CARS 21 corespunde unei voințe de coordonare a responsabililor cu politicile publice între ei și cu diferitele părți interesate implicate în viața industriei, coordonare care, în opinia CESE, merită a fi sprijinită pe deplin. Avizul Comisiei, care subliniază munca de reglementare deja realizată și definește măsurile care trebuie luate în viitor în acest cadru, ilustrează importanța acestui demers și, în același timp, dificultățile cu care se confruntă acesta.

1.3 Principalele beneficii ale demersului constau într-o clarificare, pentru ansamblul părților interesate, a orientărilor politicilor europene privind sectorul auto. În fiecare dintre domeniile principale, previzibilitatea politicilor UE este ameliorată, iar obligațiile de natură reglementară care revin industriei sunt, de asemenea, diminuate.

1.4 Din această perspectivă, reducerea sarcinilor administrative pe care o va permite înlocuirea celor 38 de directive comunitare cu regulamentele corespunzătoare CEE-ONU reprezintă un beneficiu direct al acestui demers. În mod identic, progresele realizate în domeniile mediului și siguranței rutiere arată că demersul integrat este posibil și conferă mai multă legitimitate cadrului de reglementare în fața tuturor părților interesate, făcându-l, în același timp, mai previzibil pentru actorii industriali. Un asemenea demers dă astfel naștere unui consens pe care fiecare parte interesată îl poate utiliza ca bază pentru acțiunile sale.

1.5 Trebuie totuși subliniate și dificultățile punerii în aplicare a acestui demers. Acestea sunt de trei tipuri:

- i) căutarea consensului tinde să amâne diferitele proceduri de arbitraj necesare;
- ii) conținutul analizei și al recomandărilor depinde în mare măsură de lista părților interesate implicate în proces;
- iii) alegerea unei abordări integrate poate conduce la o analiză a chestiunilor în discuție care diluează responsabilitățile.

1.6 Lista celor 39 de măsuri sau angajamente menționate în comunicarea Comisiei este foarte lungă și fiecare dintre acestea, luate separat, par că pot fi susținute. Integrarea ansamblului celor 39 de puncte pare însă mai problematică, ridicând probleme nerezolvate de compatibilitate și de calendar. Astfel, deși chestiunile de mediu și chestiunile de siguranță sunt tratate pe baza unei abordări integrate, cele două chestiuni, luate individual, nu sunt abordate într-un mod integrat. Ridicarea problemei prețurilor produselor care satisfac toate cerințele propuse, menționată în raportul grupului la nivel înalt, ar fi permis fără îndoială această integrare, dar ar fi condus, de asemenea, cu siguranță, la evidențierea necesității de a face anumite alegeri. În același mod, grupul la nivel înalt insistase ca o foaie de parcurs valabilă pentru toți cei responsabili cu elaborarea politicilor publice să fie atașată la concluziile sale. Acest document reprezintă concretizarea demersului integrat pe care Comisia dorea să îl vadă promovat de CARS 21. CESE nu poate decât să regreta că o asemenea foaie de parcurs nu a fost propusă în comunicarea Comisiei, fie și într-o formă modificată.

1.7 Grupul la nivel înalt și-a sprijinit o mare parte a analizei pe punctul de vedere al constructorilor de automobile. A rezultat impresia că, în majoritate, chestiunile care trebuie reglementate sunt legate de produse și de tehnologii. CESE subliniază că, dacă ar fi fost mai sensibil la interesele utilizatorilor de automobile, același exercițiu ar fi condus la un punct de vedere diferit. În concluzie, este necesar ca pe viitor să fie posibilă revizuirea, pe măsura efectuării evaluărilor și reevaluărilor, a listei relevante a părților interesate.

1.8 O abordare integrată sau globală este expusă riscului ca fiecare dintre părțile interesate să susțină că sarcina ajustării îi revine celeilalte. Astfel, în materie de siguranță rutieră sau de mediu, actorii industriali ar putea considera că responsabilii cu infrastructurile sau consumatorii sunt cei care dezvoltă comportamente care nu permit deplina finalizare a eforturilor — tehnologice în special — pe care actorii industriali le depun.

1.9 Toate aceste elemente indică faptul că problema politicilor publice în materie de automobile și a alegerilor cu care acestea se confruntă nu poate fi epuizată în comunicarea Comisiei. CESE susține demersul din această perspectivă: este importantă păstrarea deschisă a dezbaterii publice privind politicile în sectorul auto pentru totalitatea partenerilor sociali și, pe o scară mai cuprinzătoare, pentru toate părțile interesate; este de asemenea important ca mai degrabă să se precizeze cu claritate ce alegeri trebuie făcute în anumite momente, în loc să se stabilească o listă definitivă a tuturor căilor de evoluție care ar putea fi urmate, lăsând pe seama experților și actorilor industriali posibilitatea de a alege între acestea.

1.10 Comisia își încheie comunicarea afirmând că „există o ocazie unică de a dezvolta o cultură diferită de elaborare a politicilor în domeniul politicii industriale. Comisia consideră că unele principii, cum ar fi calitatea legislației, simplificarea, evaluarea impactului, consultarea părților interesate, termenele de execuție și alegerea instrumentelor, ar trebui să se situeze în centrul procesului de elaborare a propunerilor legislative”.

CESE susține acest demers și dorește, prin prezentul aviz, să ajute Comisia să îl pună în practică în totalitate.

Din această perspectivă, CESE recomandă:

- ca actorilor industriali să li se acorde răgazul de a pune la punct tehnologiile necesare pentru a putea face față unor cerințe mai stricte, fără ca aceasta să ducă la o scumpire semnificativă a produselor și la reducerea vitezei de înnoire a parcurilor auto;
- ca abordarea problemelor de mediu să nu se limiteze la chestiunea dioxidului de carbon și ca adoptarea unei abordări holistice, care ia atent în considerare locul pe care automobilele și transportul rutier îl ocupă în societatea europeană, să nu aibă în vedere doar soluțiile tehnologice;
- organizarea forumului de restructurare și efectuarea bilanțului prevăzut pentru 2009 și a studiilor de impact pe care acesta va trebui fundamentat, făcând apel la abordarea integrată promovată de CARS 21 și oferindu-i mai multă legitimitate, atât în amonte (în alegerea părților interesate), cât și în aval (prin includerea recomandărilor ce vor fi formulate în activitățile grupurilor de lucru);
- asocierea mai directă și în stadii mai timpurii a CESE, a cărui natură și structură permit în mod special implicarea diferitelor componente ale societății europene în politicile pe care Comisia le aplică în folosul acestora.

2. Propunerea Comisiei

2.1 Demersul Comisiei: originalitatea și caracterul exemplar al CARS 21

2.1.1 În cadrul politicii sale care urmărește îmbunătățirea calității activității legislative, precum și dezvoltarea capacității de a face față provocărilor unei concurențe mondiale mai generalizate, Comisia a invitat în 2004 grupul la nivel înalt CARS 21, care cuprinde principalele părți interesate (state membre, sectorul industrial, ONG-uri și membri ai Parlamentului European), dar și pe cei trei principali comisari responsabili cu acest dosar (și anume, comisarii pentru întreprinderi și industrie, mediu și transport) să formuleze recomandări privind politicile de urmat.

2.1.2 Mai exact, caietul de sarcini primit de grupul la nivel înalt care a fost constituit specifică următoarele: grupul era mandatat să facă recomandări pentru politicile publice și cadrul de reglementare privind industria europeană a automobilelor, pe termen scurt, mediu și lung, care să permită îmbunătățirea competitivității globale, păstrarea locurilor de muncă și asigurarea urmăririi progreselor performanțelor vehiculelor în termeni de siguranță și de mediu, la prețuri care să rămână suficient de scăzute pentru ca familiile să și le poată permite.

2.1.3 Astfel, Comisia dorea să facă din sectorul auto un exemplu de modernizare a intervențiilor sale de politică industrială, înscriindu-le în mod explicit în Agenda Lisabona: pentru a asigura o dezvoltare durabilă a activităților productive, care să poată fi susținută economic și să fie în același timp responsabilă din punct de vedere social și ecologic, Comisia dorește ca intervențiile sale să fie precedate de un amplu proces de concertare între părțile interesate, care să permită atât clarificarea situației prezente și viitoare, cât și obținerea unui larg consens asupra a ceea ce trebuie făcut. În acest caz, părțile interesate reprezentate în grupul la nivel înalt au fost constructorii de autovehicule, producătorii de petrol, de echipamente, distribuitorii de autovehicule, atelierile de reparații auto, automobilisții, autoritățile publice naționale și cele trei Direcții Generale principale interesate (Mediu, Transport și Energie, Întreprinderi și Industrie). DG Întreprinderi și Industrie a fost cea care a coordonat lucrările organizate pe toată durata anului 2005. În aprilie 2005, s-a organizat o audiere publică. Raportul a fost adoptat de grupul de lucru în decembrie 2005. Concluziile sale au fost supuse unei largi consultări publice în 2006. Comunicarea Comisiei se bazează, în același timp, pe raportul CARS 21 și pe cele 34 de contribuții primite în 2006.

2.1.4 Raportul CARS 21 reprezintă un efort foarte lăudabil al Comisiei de a evita proliferarea inițiativelor de reglementare necoordonate și, prin urmare, nu întotdeauna compatibile între ele.

2.1.5 În acest scop, după cum afirmă raportul în mai multe rânduri, grupul de lucru militează pentru o perspectivă pe care o numește holistă și care constă în determinarea interacțiunii diferitelor dimensiuni. Membrii grupului la nivel înalt intenționează astfel să facă regulamentul mai lizibil și mai previzibil și să evite ca diferitele Direcții Generale ale Comisiei să ia măsuri ale căror consecințe sunt neclare și a căror compatibilitate nu este controlată.

2.1.6 În raportul său final, grupul de lucru a alcătuit o listă cu 18 recomandări organizate în 7 capitole: mai buna legiferare, mediul, siguranța rutieră, comerțul, cercetarea și dezvoltarea, impozitele și stimulentele fiscale, proprietatea intelectuală. De asemenea, a propus la final responsabililor cu politicile publice și cu legislația cu impact asupra industriei auto, o „foaie de parcurs” pentru următorii 10 ani. În deplină concordanță cu obiectivele stabilite de Comisie, foaia de parcurs intenționa să ofere politicilor europene în sectorul auto coerența și previzibilitatea de care investitorii privați au nevoie pentru asigurarea competitivității sectorului. Prin delimitarea parcursului de reglementare pentru următorii ani, foaia de parcurs își propunea să asigure această previzibilitate.

2.1.7 Comunicarea constituie răspunsul Comisiei la raportul prezentat de grupul CARS 21. Aceasta integrează simultan evaluarea de către Comisie a recomandărilor și reacțiile pe care raportul CARS 21 le-a suscitât în cadrul consultării organizate în anul 2006. Comunicarea indică direcția în care Comisia își propune să orienteze viitoarea politică în domeniul auto. Principalele linii de acțiune sunt următoarele:

— **Reducerea sarcinilor administrative:** Comisia va propune înlocuirea a 38 de directive comunitare cu regulamente internaționale ale CEE/ONU⁽¹⁾ în ceea ce privește, de exemplu, pneurile, geamurile securit, farurile anti-ceață și centurile de siguranță. Astfel, industria va putea să se bazeze pe un text unic, valabil în întreaga lume. Vor fi puse în aplicare și proceduri de testare automată și virtuală pentru 25 de directive comunitare și reglementări ale CEE/ONU, pentru a reduce costurile de punere în conformitate și pentru diminuarea costurilor și timpului alocat procedurilor administrative.

— **Reducerea emisiilor de CO₂:** strategia Comisiei se bazează pe un demers integrat care include nu doar tehnologia motoarelor, ci și îmbunătățirile tehnologice (precum stabilirea de cerințe minime privind randamentul energetic pentru sistemele de aer condiționat, stabilirea de limite maxime de rezistență la rulare a pneurilor și utilizarea de indicatori de schimbare a vitezei), precum și utilizarea sporită a biocombustibililor. De asemenea, strategia pune accentul și pe eforturile suplimentare la care statele membre au consimțit, de exemplu în ceea ce privește gestionarea traficului, îmbunătățirea conduitei automobiliștilor și îmbunătățirea infrastructurii, precum și reducerea în continuare a emisiilor de CO₂.

— **Siguranța rutieră:** Comisia estimează că o strategie eficientă de siguranță rutieră trebuie să se bazeze pe o combinație de îmbunătățiri în ceea ce privește tehnologia vehiculelor, infrastructura rutieră, conduita șoferilor și aplicarea sancțiunilor. Au fost propuse în total 11 noi măsuri, printre care, de exemplu, introducerea obligatorie a Controlului electronic al stabilității, a sistemului de anunțare pentru folosirea centurilor de siguranță, precum și utilizarea obligatorie a iluminării diurne de către vehiculele noi.

— **Politicile comerciale:** comunicarea propune evaluarea posibilității de utilizare a acordurilor comerciale bilaterale

(îndeosebi în Asia) pentru îmbunătățirea accesului la piețe și subliniază necesitatea aplicării efective la scară mondială a legislației privind drepturile de proprietate intelectuală.

— **Cercetarea și dezvoltarea:** combustibilii regenerabili nepoluanți și vehiculele care utilizează acești combustibili, precum și drumurile și vehiculele inteligente sunt considerate prioritare pentru cercetare. Cu aproximativ 20 miliarde de euro (circa 5 % din cifra de afaceri a sectorului) investite în cercetare și dezvoltarea produselor, industria automobilelor este, în termeni absoluți, cel mai mare investitor industrial european în domeniul cercetării și dezvoltării.

3. Observațiile Comitetului

Înainte de a reveni la metoda, interesul și limitele pe care le prezintă acest nou mod de a aborda chestiunea politicilor privind automobilele și a politicilor sectoriale în general, prezentul aviz reia cele 5 mari domenii și propunerile făcute de Comisie pentru fiecare dintre acestea.

3.1 Piața internă — simplificarea și internaționalizarea cadrului de reglementare

3.1.1 CESE susține propunerea de a extinde pe viitor directiva-cadru privind omologarea vehiculelor cu motor la toate categoriile de vehicule. CESE subliniază în special importanța acestei directive în ceea ce privește marcarea pieselor de schimb.

3.1.2 CESE susține voința exprimată de Comisie de simplificare și de internaționalizare a cadrului de reglementare, dar ar dori, în același timp, ca voința de armonizare să nu fie o prioritate absolută, care să primeze asupra oricăror altor considerații.

3.1.3 Din această perspectivă, deși este de acord cu Comisia că, în principiu, angajamentele multilaterale trebuie să aibă prioritate, CESE susține pe deplin Comisia atunci când aceasta afirmă că este „conștientă de necesitatea de a menține posibilitatea de legiferare independentă a UE față de sistemul CEE-ONU, atunci când este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor UE în ceea ce privește sănătatea, mediul și alte obiective politice”. Dat fiind potențialul caracter critic al unor asemenea dispoziții în materie de comerț internațional și de acces la piețe, este necesară menținerea unei astfel de rezerve, pentru ca actorii industriali europeni să poată dispune de mijloace pentru a reacționa la dispozițiile adoptate în alte regiuni din lume și care le-ar putea afecta competitivitatea.

3.2 Transportul rutier durabil din perspectiva mediului

3.2.1 CESE salută calitatea măsurilor adoptate și prevăzute pentru a face durabile transporturile rutiere din perspectiva mediului. În prelungirea angajamentelor Comisiei, care își subliniază voința de a proceda la „o analiză atentă a impactului viitoarelor reglementări asupra locurilor de muncă și concurenței”, CESE dorește să atragă atenția Comisiei asupra necesității ca actorilor industriali să li se acorde răgazul de a pune la punct

(1) Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

tehnologiile necesare pentru a putea face față unor cerințe mai stricte, fără ca aceasta să ducă la o scumpire semnificativă a produselor și, în cele din urmă, la reducerea vitezei de înnoire a parcurilor. Această chestiune, a cărei importanță era subliniată în raportul CARS 21, pare să fie relativ neglijată în comunicarea Comisiei.

3.2.2 Din aceeași perspectivă, CESE observă cu interes voința Comisiei de a acorda în viitor mai multă atenție comportamentului real al vehiculelor în materie de emisii (punctul 8) și regretă că Comisia nu ține seama de implicațiile acestei deschideri în materie de control, de întreținere și de reparabilitate a vehiculelor.

3.2.3 CESE subliniază că demersul integrat susținut de Comisie se traduce printr-o focalizare asupra emisiilor poluante, în special asupra emisiilor de CO₂ ale vehiculelor noi care vor fi vândute în Europa în anii următori. Comisia este interesată, de fapt, numai de soluțiile tehnologice (biocombustibili, hidrogen, vehicule și sisteme de transport inteligente) sau economice (includerea posibilă a sectorului transportului rutier) pe care intenționează să le promoveze. CESE regretă că Comisia nu explorează suficient posibilitățile oferite de o abordare holistică mai atentă la locul ocupat de automobil și de transporturile rutiere în societățile europene.

3.2.4 CESE subliniază aici faptul că raportul CARS 21 se preocupa, de exemplu, în mod explicit, de viteza de înnoire a parcurilor auto, pe care o prezenta drept variabilă-cheie. La fel, acesta insistă asupra importanței ambuteiajelor. CESE dorește ca aceste modalități de promovare a unui automobil mai ecologic, împreună cu altele, cum ar fi promovarea noilor forme de acces la automobile, să fie examinate pe viitor în aceeași măsură ca și soluțiile tehnologice.

3.2.5 CESE dorește să sublinieze faptul că oferta și cererea de autovehicule „mai curate” merită a fi stimulate. Este, așadar, necesară elaborarea de către Comisie a unor stimulente fiscale coordonate, neutre din punct de vedere tehnic și cât se poate de armonizate, în favoarea anumitor autovehicule și carburanți, spre exemplu în funcție de volumul emisiilor de CO₂, ceea ce ar contribui la reducerea cantității de CO₂ emise de autovehicule, cu consecințe asupra consumatorilor și cererii.

3.3 Creșterea siguranței pe drumurile europene

3.3.1 CESE susține abordarea globală a chestiunilor de siguranță rutieră, abordare susținută de Comisie și care se bazează pe „interacțiunea dintre îmbunătățirile în ceea ce privește tehnologia vehiculelor, infrastructura rutieră, conduita șoferilor și aplicarea legii”.

3.3.2 Revin aici aceleași probleme care sunt ridicate cu privire la chestiunea ecologică. Astfel, una dintre exprimările-cheie din raportul CARS 21, care arăta de ce sunt necesare uneori compromisuri în detrimentul performanțelor vehiculelor

din punctul de vedere al mediului și al siguranței, era exprimarea „at a price affordable to the consumer” (la un preț accesibil consumatorului). Această exprimare nu este reluată în comunicare.

3.3.3 Astfel, în ceea ce privește siguranța rutieră, lista propunerilor din comunicarea Comisiei este următoarea ⁽²⁾:

- „introducerea obligatorie a sistemului Isofix la dispozitivele de siguranță pentru copii, pentru toate vehiculele noi de tipul M1;
- folosirea obligatorie a iluminării diurne (la data de 1 august 2006, s-a lansat o consultare publică pe această temă);
- includerea obligatorie a Controlului electronic al stabilității începând cu mașinile utilitare grele și continuând cu autoturismele și vehiculele utilitare ușoare, imediat după dezvoltarea unei metode de testare;
- introducerea obligatorie a sistemului de anunțare pentru folosirea centurilor de siguranță la toate vehiculele noi;
- modificarea cerințelor din faza II din cadrul Directivei privind protecția pietonilor, cu scopul de a îmbunătăți dispozițiile Directivei 2003/102/CE ⁽³⁾”.

3.3.4 Preocupat ca aceste propuneri să nu ducă la o creștere exagerată a prețului autovehiculelor noi, CESE susține o abordare mai clar focalizată pe prețurile autovehiculelor și pe impactul pe care acestea îl au asupra vitezei de înnoire a parcurilor auto și, în consecință, asupra siguranței rutiere. CESE atrage atenția asupra întârzierii înregistrate în cea de-a doua fază a proiectului de directivă privind protecția pietonilor, ceea ce se traduce printr-o reducere a perioadei necesare pentru punerea sa în aplicare de către constructorii de autovehicule și complică procesul de planificare a măsurilor ce trebuie adoptate. CESE subliniază, de asemenea, faptul că trebuie repede pus la punct calendarul de aplicare a directivei și trebuie specificate cerințele cărora constructorii de autovehicule trebuie să li se conformeze. Comitetul îndeamnă Comisia să țină seama de faptul că siguranța rutieră implică și ca parcul auto să fie întreținut de către consumatori, chiar și atunci când este vechi. CESE susține o evaluare și un clasament al măsurilor avute în vedere, în funcție de raportul dintre costuri și beneficii care rezultă atunci când se compară costurile pentru utilizator ale unei măsuri cu efectele preconizate asupra numărului de accidente și asupra consecințelor acestora în termeni de morbiditate și de sechele în rândul participanților la trafic. În același sens, CESE solicită Comisiei să nu ia în considerare doar tehnologiile existente la bordul vehiculelor, ci să integreze într-un mod mai explicit și ansamblul prevederilor prin intermediul cărora se poate acționa asupra conduitei participanților la trafic (înstruire, prevenire, semnaliizare etc.). Din această perspectivă, CESE subliniază faptul că va trebui acordată o atenție deosebită pe viitor consecințelor pe care evoluțiile demografice și creșterea proporției de conducători auto vârstnici sau foarte vârstnici printre utilizatorii de autovehicule și de drumuri le vor avea asupra acestor chestiuni.

⁽²⁾ COM(2007) 22 final, pagina 15.

⁽³⁾ Directiva 2003/102/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii cu un autovehicul și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 321, 6.12.2003, p. 15); Aviz CESE: JO C 234, 30.9.2003, p. 10.

3.3.5 Din aceeași perspectivă și în conformitate cu ceea ce susține raportul CARS 21, CESE subliniază importanța stimulentele fiscale destinate favorizării cererii de vehicule mai sigure. Cererea de vehicule mai sigure trebuie să fie stimulată.

3.4 Comerțul și piețele externe

CESE susține abordarea chestiunilor de comerț internațional elaborată de Comisie și, în special, atenția acordată atât acordurilor internaționale bilaterale, cât și barierele netarifare în comerț și problemei drepturilor de proprietate intelectuală, aceasta din urmă în special în Asia. Ar trebui ca, la momentul alegerii țărilor cu care se intenționează încheierea de acorduri de liber schimb, să se țină seama într-o mai mare măsură de criteriile economice, în special de mărimea pieței potențiale și de perspectivele oferite de aceasta, de gradul de reciprocitate în înlăturarea barierele în calea comerțului etc. Dincolo de chestiunile privitoare la activitățile din amonte, CESE atrage atenția Comisiei asupra necesității de a integra mai explicit problema pieței pieselor de schimb, atât pentru armonizarea abordării acesteia de către diferitele țări europene, cât și pentru elaborarea unei strategii în privința Chinei, Indiei și Rusiei.

3.5 Cercetarea și dezvoltarea

Sprrijinul acordat cercetării și dezvoltării și convingerea Comisiei potrivit căreia cei trei piloni ai dezvoltării durabile nu vor putea să reziste împreună decât cu condiția ca eforturile private și publice de cercetare să se mențină și să se aprofundeze se bucură de susținerea totală a CESE. Din aceeași perspectivă cu cea formulată la punctul 3.4., CESE atrage totuși atenția asupra necesității de a integra ansamblul filierei de producție, inclusiv sectoarele finale, în acest efort. Astfel, trebuie ridicate foarte devreme problemele legate de costurile progreselor tehnologice, de posibilitatea de reparare a produselor care beneficiază de acestea, de formările necesare pentru ca activitatea de reparare și infrastructurile să se adapteze, iar pentru ca aceste probleme să fie tratate din timp, Comisia trebuie să inițieze o politică proactivă. Este necesar ca o parte corespunzătoare din cel de-al șaptelea program-cadru să fie dirijată de către Comisie spre alte acțiuni, ce vizează mai ales o abordare integrată a siguranței rutiere, care să includă și infrastructurile, cum ar fi spre exemplu sistemele de comunicare electronică și altele.

3.6 Impozitarea și stimulentele fiscale

CESE susține Comisia, care „solicită Parlamentului și Consiliului să adopte directiva propusă⁽⁴⁾ cât mai repede posibil”. După ce Parlamentul adoptă această propunere de directivă, care încurajează armonizarea fiscală, mai trebuie convins Consiliul de oportunitatea de a face să convergă dispozițiile care creează astăzi distorsiuni între piețele vehiculelor și cele de servicii pentru automobile din interiorul Uniunii.

⁽⁴⁾ Propunerea de directivă a Consiliului privind impozitele pentru autoturisme (COM(2005) 261 final); Aviz CESE: JO C 195, 18.8.2006, p. 80.

3.7 Piața pieselor de schimb

Deși regretă că aceste chestiuni nu au ocupat un loc mai important în reflecțiile Comisiei, CESE susține demersul acesteia de apărare a Regulamentului (CE) nr.1400/2002⁽⁵⁾ și intenția de a se asigura de aplicarea omogenă a acestuia în întreaga Uniune. CESE susține sprijinul pe care Comisia intenționează să îl acorde dispozițiilor care asigură accesul liber la informațiile tehnice. În acest sens, CESE subliniază importanța punerii în aplicare cu mare atenție a dispozițiilor pe care le impune adoptarea formatului OASIS.

3.8 Metoda CARS 21 și aplicarea acesteia de către Comisie

3.8.1 CESE salută modul în care Comisia Europeană dorește să îmbunătățească reglementarea și „urmărește să promoveze o interacțiune coerentă între diferitele domenii politice, să confere previzibilitate și să protejeze interesul public (de exemplu, mediul și siguranța), încercând să reducă în același timp obligațiile de natură reglementară care revin industriei”. Comitetul salută voința manifestată de a dezvolta o abordare globală și de a integra în același timp diferitele dimensiuni ale dezvoltării industriei și ale competitivității sale și diferitele părți interesate.

3.8.2 În ceea ce privește aspectele sociale și industriale, așa cum sunt abordate în primele pagini ale raportului, CESE consideră, la fel ca și Comisia, că cele două sunt legate între ele, din moment ce ocuparea forței de muncă este direct legată de competitivitatea industriei europene, pe de o parte, și de diferitele sale locații, pe de altă parte. Din acest punct de vedere, CESE este complet de acord cu analiza situației industriei autovehiculelor în Europa, așa cum a fost prezentată.

3.8.3 Comitetul salută opinia Comisiei conform căreia „este probabil ca asamblarea autovehiculelor destinate pieței europene să se realizeze în mare măsură în Europa”, deși consideră, ca și Comisia, că, probabil, aceasta nu este sinonimă cu stabilitatea locului de muncă.

3.8.4 CESE îndeamnă Comisia să stimuleze dialogul între partenerii sociali, pentru ca mișcările de delocalizare și relocalizare a locurilor de muncă în interiorul și în afara Uniunii (astfel cum sunt descrise în raportul CARS 21) să poată fi anticipate și gestionate. Din aceeași perspectivă, CESE solicită Comisiei efectuarea unei analize privind impactul pe care evoluțiile din sector îl au asupra subcontractanților de la al doilea nivel și de la nivelurile următoare, a căror poziție este în mod special afectată de tendințele actuale.

3.8.5 În același sens, mijloacele de sprijin propuse în comunicare și ideea organizării unui forum de restructurare pentru „a aborda provocările și pentru a anticipa și a se adapta mai bine la schimbări” se bucură de întreaga susținere a CESE. CESE îndeamnă Comisia să profite de această ocazie pentru a avea în vedere, în cursul lucrărilor și în eventualele mijloace de sprijin

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din 31 iulie 2002 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor (JO L 203, 1.8.2002, p. 30).

propuse, ansamblul sectorului autovehiculelor, în special părțile care acționează în post-producție. Asemenea inițiative se încadrează într-adevăr într-o logică a concertărilor sau a evaluărilor strategice comune în interiorul sectorului, de care au nevoie diferiții actori. CESE subliniază faptul că este chemat să joace un rol major în aceste activități și dezbateri și să permită o reprezentare mai clară a tuturor partenerilor sociali și, în general, a tuturor părților interesate.

3.8.6 De exemplu, necesitățile de formare sunt mai mari și adesea mai puțin bine acoperite în cazul IMM-urilor și microintreprinderilor, iar Fondurile Structurale și alte instrumente de susținere a restructurărilor ar trebui să se adreseze și acestor actori ai sectorului.

3.8.7 Comisia își încheie comunicarea afirmând că:

„Există o ocazie unică de a dezvolta o cultură diferită de elaborare a politicilor în domeniul politicii industriale. Comisia consideră că unele principii, cum ar fi calitatea legislației, simplificarea, evaluarea impactului, consultarea părților interesate, termenele de execuție și alegerea instrumentelor, ar trebui să se situeze în centrul procesului de elaborare a propunerilor legislative”.

3.8.8 CESE susține acest demers și dorește, prin prezentul aviz, să ajute Comisia să îl pună în practică în totalitate. CESE atrage atenția Comisiei asupra caracterului uneori incomplet al abordării elaborate. Mai precis, chiar dacă nu au fost uitate,

analizele realizate în raportul CARS 21, precum și concluziile Comisiei par caracterizate de o sub-reprezentare a consumatorilor și a actorilor din faza de post-producție în cadrul dezbaterii. Drept rezultat, CESE consideră că abordarea automobilelor în general și a chestiunilor de mediu și de siguranță în special nu este suficient de holistică: viziunea asupra industriei este prea centrată pe produs și pe tehnologii și nu integrează suficient chestiunea parcurilor auto și a utilizărilor automobilelor.

3.8.9 În consecință, în opinia CESE, bilanțul care urmează a fi realizat în 2009 trebuie să țină seama de prezentul aviz și să integreze mai bine decât până acum punctul de vedere al actorilor din faza de post-producție și al utilizatorilor. Pentru aceasta, trebuie menținută deschisă opțiunea „consultării părților interesate”, iar aceasta trebuie organizată mai bine, pentru ca sectorul automobilelor supus analizei să nu fie doar cel al constructorilor de autovehicule și pentru ca „analizele de impact” să poată fi concepute dintr-o perspectivă nouă. În ceea ce privește analizele de impact, calitatea acestora ar trebui îmbunătățită. Ele trebuie să fie obiective și neutre și să se înscrie într-un demers global, bazat pe date verificate. Nu este potrivit ca un serviciu al Comisiei însărcinat cu elaborarea unui aviz politic privind o anumită problemă să realizeze el însuși analiza de impact referitoare la aceasta. CESE aprobă propunerea de instituire a unui comitet pentru evaluări de impact și invită Comisia să convoace acele părți interesate care sunt prea adesea uitate de către „arhitecții” privați din sectorul auto care trebuie reglementat.

Bruxelles, 26 septembrie 2007.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS
