

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu: Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju Stališče Komisije o končnem poročilu skupine na visoki ravni CARS 21 – Prispevek k strategiji EU za rast in delovna mesta**

COM (2007) 22 konč.

(2008/C 10/04)

Evropska komisija je 7. februarja 2007 sklenila, da v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o zgoraj omenjenem dokumentu.

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 18. julija 2007. Poročevalec je bil g. DAVOUST.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 438. plenarnem zasedanju 26. in 27. septembra 2007 (seja z dne 26. septembra) s 144 glasovi za, nobenim glasom proti in 2 vzdržanima glasovoma.

## 1. Povzetek in glavna priporočila

1.1 EESO pozdravlja dejstvo, da si Evropska komisija „v duhu boljše ureditve prizadeva spodbuditi usklajeno vzajemno delovanje med različnimi političnimi področji, zagotoviti predvidljivost in uveljaviti zaščito javnega interesa (npr. okolje in varnost), hkrati pa skuša zmanjšati zakonodajno obremenitev za industrijo“. Pozdravlja tudi njeno očitno pripravljenost razvijati celovit pristop in vanj vključevati tako različne razsežnosti razvoja industrije in njene konkurenčnosti kot tudi različne zainteresirane strani.

1.2 Celovit pristop, ki ga predstavlja pobuda CARS 21, na splošno odraža pripravljenost odgovornih za javne politike za medsebojno usklajevanje, kakor tudi usklajevanje z različnimi zainteresiranimi stranmi v industriji, zato si po mnenju EESO zasluži vso podporo. Sporočilo Komisije, ki opisuje že opravljeno delo na področju predpisov in opredeljuje ukrepe, ki bi jih bilo treba v tem okviru sprejeti v prihodnje, kaže na pomen tega pristopa, pa tudi na težave, s katerimi se sooča.

1.3 Glavna prednost tega pristopa je pojasnitev smernic evropskih politik v zvezi z avtomobili, namenjena vsem zainteresiranim stranem. S tem bi se na vseh ključnih področjih izboljšala predvidljivost politik EU, zato bi se zmanjšalo tudi upravno breme za industrijo.

1.4 S tega vidika je zmanjšanje upravnega bremena po zaslugi nadomestitve 38 direktiv z ustreznimi pravilniki UN/ECE neposreden dosežek tega pristopa. Obenem pa tudi delo na področjih okolja in varnosti na cesti kaže na to, da je celovit pristop izvedljiv in da z njim postane ureditveni okvir za vse zainteresirane strani legitimnejši, za predstavnike industrije pa predvidljivejši. Takšen pristop pomeni soglasje, ki je lahko vsem podlaga za ukrepanje.

1.5 Kljub temu pa je treba opozoriti na težave pri izvajanju tega pristopa. Obstajajo tri vrste težav:

i) iskanje soglasja lahko upočasni postopek odločanja o različnih vprašanjih;

ii) vsebina analize in priporočil je v veliki meri odvisna od sodelujočih zainteresiranih strani;

iii) odločitev za celovit pristop lahko pripelje do analize zastavljenih vprašanj, ki zamegli odgovornosti.

1.6 Seznam 39 ukrepov ali obveznosti, ki jih je predvidela Komisija v svojem sporočilu, je zelo dolg in vsak posamezen ukrep se zdi upravičen. Bolj problematična pa je najbrž poveza vseh 39 točk, ob kateri se pojavljata nerešeni vprašanja združljivosti in rokov. Tako so v celovit pristop zajeta vprašanja okolja in varnosti, vendar ta dva vidika nista obravnavana celovito. Če bi se vprašali o ceni izdelkov, ki izpolnjujejo vse predvidene zahteve, kot se je v svojem poročilu vprašala skupina na visoki ravni, bi se gotovo izkazalo, da je celovit pristop mogoč, da pa je nujno narediti izbor. Skupina na visoki ravni si je prizadevala tudi za to, da njene zaključke spremlja časovni načrt, ki naj bi veljal za vse snovalce javnih politik. Tovrsten dokument bi utelešal celovit pristop, kakršnega si je Komisija želela, da bi ga CARS 21 spodbujal. Zato EESO lahko le obžaluje, da Komisija v svojem sporočilu ni predlagala takšnega časovnega načrta, četudi v spremenjeni obliki.

1.7 Skupina na visoki ravni je na splošno velik del analize opravila z vidika proizvajalcev avtomobilov, zato je večina obravnavanih vprašanj povezana s proizvodi in tehnologijo. EESO poudarja, da bi bili rezultati analize drugačni, če bi bili pozornejši na interese uporabnikov avtomobilov. Zato bi bilo v prihodnje treba na podlagi rezultatov sistematičnega ocenjevanja revidirati seznam zainteresiranih strani.

1.8 Pri celovitem ali globalnem pristopu obstaja tveganje, da bo vsaka od zainteresiranih strani trdila, da je za prilagoditev odgovorna druga stran. Na področju varnosti v cestnem prometu ali na področju okolja bodo predstavniki industrije lahko menili, da odgovorni za infrastrukturo ali potrošniki s svojim ravnanjem onemogočajo popoln izkoristek njihovih prizadevanj, zlasti tehnoloških.

1.9 Vse zgoraj navedeno kaže na to, da Komisija v svojem sporočilu ni izčrpala vseh vprašanj javnih politik v zvezi z avtomobili in izbir, ki jih imajo te na voljo. EESO podpira pristop v tej smeri: treba je nadaljevati javno razpravo o politikah v zvezi z avtomobili, ki bo odprta za vse socialne partnerje in, širše, za vse zainteresirane strani, ter osvetliti možne izbire v različnih trenutkih, raje kot za vselej sprejeti seznam vseh možnih poti napredka ter prepustiti strokovnjakom in industrialcem odločitev o izbiri.

1.10 Komisija svoje sporočilo zaključila z naslednjo ugotovitvijo: „Komisija se zavzema za izvajanje svoje politike boljše ureditve in meni, da obstaja edinstvena priložnost za razvoj posebne kulture oblikovanja politike v okviru industrijske politike. Komisija tudi meni, da bi morala biti načela, kot so kakovost zakonodaje, poenostavitev, ocena učinka, posvetovanja zainteresiranih strani, časovna priprava in izbira sredstev v središču oblikovanja zakonodajnih predlogov.“

EESO se s takim pristopom strinja in s tem mnenjem želi Komisiji pomagati, da bi ga lahko v celoti uresničila.

Zato EESO priporoča naslednje:

- industriji bi bilo treba dati čas za izpopolnitev tehnologij, ki bi omogočale odziv na najstrožje zahteve, ne da bi to pomenilo bistveno podražitev izdelkov in, posledično, upočasnjevanje obnavljanja voznega parka;
- okoljskih vprašanj ne bi smeli omejevati zgolj na vprašanje emisij CO<sub>2</sub> in ne iskati le tehnoloških rešitev pri razvijanju celovitega pristopa, ki bi upošteval mesto, ki ga zavzemajo avtomobili in cestni promet v evropskih družbah;
- celovit pristop, ki se uveljavlja v okviru CARS 21, bi bilo treba upoštevati pri organizaciji foruma o prestrukturiranju, vmesni oceni, ki je predvidena za leto 2009, in presojah učinka, na katerih bo temeljila, ter mu povečevati legitimnost tako v predhodni fazi (pri izbiri zainteresiranih strani) kakor tudi pozneje (pri vključevanju priporočil, ki jih bodo oblikovale delovne skupine);
- bolj neposredno in v zgodnejši fazi bi bilo treba vključiti EESO, katerega značaj in sestava omogočata vključevanje različnih komponent evropskih družb v politike, ki jih Komisija oblikuje prav zanje.

## 2. Predlog Komisije

### 2.1 Pristop Komisije: izvirnost in zgladnost CARS 21

2.1.1 V okviru politike za izboljšanje kakovosti zakonodaje ter za soočanje z izzivi vse večje svetovne konkurence je Komisija leta 2004 zaprosila skupino na visoki ravni CARS 21, ki so jo sestavljale glavne zainteresirane strani (države članice, industrija, nevladne organizacije in člani Evropskega parlamenta) ter trije s to tematiko povezani komisarji (podjetništvo in industrija, okolje, promet), naj oblikuje priporočila za nadaljnje politike.

2.1.2 Natančneje povedano: takrat ustanovljena skupina na visoki ravni je dobila nalogo, da oblikuje priporočila za javne politike in okvir ureditve za področje evropske avtomobilske industrije za kratko-, srednje- in dolgoročno obdobje, s čimer bi omogočili izboljšati konkurenčnost na svetovni ravni in ohraniti delovna mesta, hkrati pa nadaljevati izpopolnjevanje učinkovitosti vozil na področju varnosti in okolja, za dovolj nizko ceno, ki bi bila potrošnikom dostopna.

2.1.3 Komisija je na primeru avtomobilov želela dati zgled posodabljanja njenih ukrepov na področju industrijske politike in sicer tako, da jih je izrecno vključila v libzonsko agendo: za zagotovitev trajnostnega razvoja proizvodnih dejavnosti, ki lahko ekonomsko preživijo in so hkrati tudi družbeno odgovorne in okolju prijazne, se želi Komisija o svojih ukrepih predhodno široko posvetovati z zainteresiranimi stranmi, kar ji omogoča razjasniti tako trenutni kot prihodnji položaj in doseči soglasje o tem, kaj bi bilo treba narediti. V tem konkretnem primeru so bile v skupini na visoki ravni zastopane naslednje zainteresirane strani: proizvajalci avtomobilov in opreme, proizvajalci nafte, prodajalci in serviserji avtomobilov, uporabniki avtomobilov, nacionalne javne oblasti in trije najbolj zainteresirani generalni direktorati (okolje, promet in energetika ter podjetništvo in industrija). Generalni direktorat za podjetništvo in industrijo je usklajeval delo, ki je potekalo skozi vse leto 2005. Aprila 2005 je bilo organizirano javno posvetovanje. Delovna skupina je poročilo sprejela decembra 2005. Njeni zaključki so bili v letu 2006 predmet obširnega javnega posvetovanja. Sporočilo Komisije se tako opira na poročilo CARS 21 in na 34 prispevkov, ki jih je Komisija prejela v letu 2006.

2.1.4 Poročilo CARS 21 se sklicuje na hvalevredna prizadevanja Komisije, da bi se izognila neuskkljenemu množenju zakonodajnih pobud, ki zaradi tega tudi niso vedno združljive.

2.1.5 Zato je v poročilu večkrat poudarjeno, da se delovna skupina zavzema za pristop, ki ga imenuje holističen, pri katerem naj bi upoštevali medsebojni vpliv različnih razsežnosti. Člani skupine na visoki ravni se s tem zavzemajo za preglednejše in predvidljivejše predpise ter preprečevanje tega, da bi različni GD Komisije sprejemali ukrepe, katerih posledice so slabo predvidene in katerih združljivost ni preverjena.

2.1.6 Delovna skupina je v svojem končnem poročilu predstavila seznam 18 priporočil, razvrščenih v 7 poglavij: boljša ureditev, okolje, varnost v cestnem prometu, trgovina, raziskave in razvoj, davki in davčne spodbude ter intelektualna lastnina. Na koncu poročila je snovalcem javnih politik predlagala časovni načrt sprejemanja predpisov s področja avtomobilske industrije za naslednjih 10 let. Namen tako zasnovanega časovnega načrta, ki je popolnoma v skladu s cilji Komisije, je doseči koherentnost evropskih politik v avtomobilskem sektorju ter predvidljivost, ki jo potrebujejo zasebni vlagatelji za zagotovitev konkurenčnosti sektorja in ki naj bi jo zagotovil časovni načrt priprave predpisov za naslednja leta.

2.1.7 Sporočilo Komisije je odziv na poročilo, ki ga je predložila skupina CARS 21. Vključuje tako oceno priporočil, ki jo je naredila Komisija, kot odzive, ki jih je sprožilo poročilo CARS 21 v času javnega posvetovanja, ki je bilo organizirano leta 2006. Sporočilo poudarja smer, v katero želi Komisija voditi prihodnjo avtomobilsko politiko. Glavne smernice delovanja so naslednje:

- **Znižanje upravnih stroškov:** Komisija bo predlagala zamenjavo 38 direktiv Skupnosti z mednarodnimi pravilniki UN/ECE (<sup>1</sup>), na primer o pnevmatikah, zaščitnih steklih, meglenkah in varnostnih pasovih. Industrija se bo tako lahko oprla na eno samo besedilo, ki bo veljalo po vsem svetu. Prav tako bo uvedeno samotestiranje ali virtualno testiranje za 25 direktiv in pravilnikov UN/ECE, da se zmanjšajo stroški usklajevanja ter skrajšajo in pocenijo upravni postopki.
- **Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>:** strategija Komisije temelji na celostnem pristopu, ki vključuje ne le tehnologijo motorjev, ampak tudi tehnične izboljšave (na primer določitev minimalnih zahtev energetske učinkovitosti za sisteme prezračevanja, določitev najvišjih mej kotalnega upora pnevmatik in uporaba indikatorjev prestavnega položaja) ter večjo uporabo biogoriv. Poudarja tudi dodatna prizadevanja držav članic, kot so upravljanje prometa, izboljšanje vedenja voznikov, izboljšanje infrastrukture in nadaljnje zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>.
- **Varnost v cestnem prometu:** Komisija meni, da mora učinkovita strategija za varnost v cestnem prometu temeljiti na kombinaciji izboljšav tehnologije vozil, cestne infrastrukture, vedenja voznikov in kazni. Predlaganih je skupaj 11 novih ukrepov, na primer obvezna vključitev sistema elektronskega nadzora stabilnosti, opozorilnika pripetosti varnostnih pasov in obvezna uporaba luči na novih avtomobilih tudi podnevi.
- **Trgovinska politika:** v sporočilu je predlagana ocenitev možnosti za sklenitev sporazumov o dvostranski trgovini

(zlasti v Aziji), da bi se izboljšal dostop do trgov in poudarila potreba, da se na svetovni ravni izvaja pravica do intelektualne lastnine.

- **Raziskave in razvoj:** čista, obnovljiva goriva in čista vozila ter ceste in inteligentna vozila so najpomembnejše prednostne naloge. S približno 20 milijardami EUR (okrog 5 % prihodka industrije), ki jih nameni raziskavam in razvoju izdelkov, je avtomobilska industrija absolutno gledano največji investitor evropske industrije v raziskave in razvoj.

### 3. Ugotovitve Odbora

Preden se vrnemo na metodo ter prednosti in omejitve tega novega načina obravnave vprašanja politik v zvezi z avtomobili in sektorskih politik na splošno, bomo v tem mnenju pregledali 5 glavnih področij in predloge Komisije za vsako od njih.

#### 3.1 Notranji trg, poenostavitev in internacionalizacija zakonodajnega okolja

3.1.1 EESO podpira predlog, da bi okvirno direktivo o homologaciji motornih vozil odslej razširili na vse kategorije vozil. Posebej pa poudarja pomen te določbe za označevanje rezervnih delov.

3.1.2 EESO podpira izraženo pripravljenost za poenostavitev in internacionalizacijo zakonodajnega okolja, obenem pa si želi, da želja po uskladitvi ne bi bila absolutna prioriteta, ki bi prevladala nad vsakim drugim razmislekom.

3.1.3 V tem smislu EESO – ki se načeloma strinja s Komisijo, da je treba večstranskim obveznostim dajati prednost – v celoti podpira Komisijo, ki pravi, da „se zaveda, da mora EU ohraniti možnost sprejemanja zakonodaje neodvisno od sistema UN/ECE, kadar je to potrebno za izpolnitev ciljev EU na področju zdravja, okolja ali drugih strateških ciljev“. Ker so takšne določbe za področje mednarodne trgovine in dostopa do trgov lahko kritične, je ta pridržek dejansko potrebno ohraniti, da bi evropska industrija imela na voljo sredstvo za odziv na predpise, ki bi ovirali njeno konkurenčnost in ki bi lahko bili sprejeti v drugih regijah sveta.

#### 3.2 Okoljsko trajnostni cestni promet

3.2.1 EESO pozdravlja kakovost sprejetih in predvidenih ukrepov, s pomočjo katerih naj bi cestni promet postal okoljsko trajnosten. Glede nadaljnjih zavez Komisije, ki poudarja svojo pripravljenost „skrbno analizirati vpliv prihodnje regulativne dejavnosti na zaposlenost in konkurenčnost“, želi EESO Komisijo opozoriti, da je industriji treba dati čas za izpolnitev

(<sup>1</sup>) Gospodarska komisija Združenih narodov za Evropo.

tehnologij, ki bi omogočale odziv na najstrožje zahteve, ne da bi to pomenilo bistveno podražitev izdelkov in, posledično, upočasnevanje obnavljanja voznega parka. Kaže pa, da je to vprašanje, katerega pomen je bil poudarjen v poročilu CARS 21, v sporočilu Komisije bolj malo upoštevano.

3.2.2 EESO z zanimanjem opaža tudi pripravljenost Komisije, da bi bila v prihodnosti bolj pozorna na dejanske emisije vozil (točka 8) in obžaluje, da Komisija iz tega ne potegne nobenih zaključkov glede nadzora, vzdrževanja in popravljivosti vozil.

3.2.3 EESO poudarja, da se celovit pristop, ki ga zagovarja Komisija, kaže v osredotočenju na emisije onesnaževal in zlasti emisije CO<sub>2</sub> iz novih vozil, ki se bodo v Evropi prodajala v prihodnjih letih. Komisijo dejansko zanimajo zgolj tehnološke (biogoriva, hidrogen, inteligentna vozila in inteligentni prometni sistemi) ali gospodarske rešitve (možnost vključitve v sektor cestnega prevoza), ki jih namerava spodbujati. EESO obžaluje, da Komisija ni dovolj proučila vsega potenciala holističnega pristopa, ki v večji meri upošteva mesto avtomobilov in cestnega prometa v evropskih družbah.

3.2.4 EESO tu poudarja, da je v poročilu CARS 21 na primer izrecno izražena skrb glede hitrosti obnove voznih parkov, kar je izpostavljeno kot resnično ključno vprašanje. Poročilo opozarja tudi na problem prometnih zamaškov. EESO si želi, da bi takšne načine spodbujanja uporabe okolju prijaznejših avtomobilov, kakor tudi spodbujanja novih oblik dostopa do avtomobila, v prihodnosti obravnavali enakovredno kot tehnične rešitve.

3.2.5 EESO poudarja, da bi bilo treba spodbujati ponudbo in povpraševanje po čistejših vozilih. Komisija bi si morala prizadevati za oblikovanje koordiniranih, tehnično nevtralnih in čim bolj usklajenih davčnih spodbud za določena vozila in goriva, ki bi temeljile na primer na obsegu emisij CO<sub>2</sub> iz vozil. Takšne davčne spodbude bi prispevale k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> iz vozil, saj bi neposredno vplivale na potrošnike in povpraševanje.

### 3.3 Povečanje varnosti na evropskih cestah

3.3.1 EESO podpira celovit pristop k vprašanju varnosti v cestnem prometu, ki ga zagovarja Komisija in ki temelji na „medsebojni povezavi izboljšav v tehnologiji vozil, cestne infrastrukture, obnašanja voznikov in izvajanja predpisov“.

3.3.2 Tu se znova zastavljajo enaka vprašanja kot pri obravnavi vprašanja okolja. Eden ključnih pojmov poročila CARS 21, ki dokazuje, da se je treba včasih odločiti v škodo učinkovitosti

vozil na področju okolja in varnosti, je pojem „at a price affordable to the consumer“ (potrošniku dostopna cena). Ta pojem v sporočilu ni povzet.

3.3.3 Komisija v svojem sporočilu navaja naslednji seznam predlogov s področja varnosti v cestnem prometu <sup>(2)</sup>:

- „obvezna vključitev sistema za zadrževanje otrok Isofix v vsa nova vozila M1;
- obvezna uporaba prižganih luči podnevi (javno posvetovanje o tem vprašanju se je začelo 1. avgusta 2006);
- obvezna vključitev elektronskega nadzora stabilnosti za težka tovorna vozila, ki bi jim nemudoma po razvoju preskusne metode sledili osebni avtomobili in lahka tovorna vozila;
- obvezna namestitvev opozorilnika pripetosti varnostnih pasov v vseh novih vozilih;
- sprememba zahtev faze II Direktive o zaščiti pešcev za izboljšanje določb Direktive 2003/102/ES <sup>(3)</sup>“.

3.3.4 V skrbi za to, da bi zvišanje cen novih vozil, ki bi ga povzročili ti predlogi, ostalo v razumnih mejah, EESO priporoča pristop, ki bi bil jasneje osredotočen na cene vozil in njihov vpliv na hitrost obnove voznih parkov, s tem pa tudi na varnost v cestnem prometu. Opozarja na zamudo pri drugi fazi predlagane direktive o zaščiti pešcev, zaradi katere bodo imeli proizvajalci manj časa za začetek izvajanja direktive, kot bi bilo potrebno, poleg tega pa bo zanje zapletenejše tudi načrtovanje ukrepov, ki jih bo treba sprejeti. Zato EESO poudarja, da je treba hitro določiti časovni načrt izvajanja direktive in podrobnosti glede zahtev, ki jih bodo morali izpolnjevati proizvajalci. Komisija prosi, naj upošteva, da je za varnost v cestnem prometu potrebno tudi vzdrževanje obstoječega voznega parka, za katerega morajo potrošniki skrbeti, tudi ko je star. EESO priporoča presojo in razvrstitev predvidenih ukrepov glede na njihovo razmerje med ceno in koristjo, ki se pokaže, kadar primerjamo, koliko ukrepi stanejo uporabnika in kakšen je njihov učinek na število nesreč in njihovih posledic za uporabnike cest, najsi gre za smrtne žrtve ali druge posledice. V istem duhu EESO Komisija prosi tudi, naj se ne omejuje zgolj na obravnavo uporabljenih tehnologij, ampak naj izrecneje vključi tudi vse določbe, s katerimi je možno vplivati na obnašanje uporabnikov cest (vzgoja, preventiva, prometni znaki in oznake ...). V tem duhu EESO poudarja, da bo v prihodnje treba posebno pozornost namenjati posledicam, ki jih bodo na tem področju prinesle demografske spremembe in dejstvo, da starejši ali zelo stari vozniki predstavljajo vedno večji delež uporabnikov vozil in cest.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 22 konč., str. 14.

<sup>(3)</sup> Direktiva 2003/102/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17.11.2003 o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pred in ob trčenju z motornim vozilom ter o spremembi Direktive 70/156/EGS Sveta (UL L 321, 6.12.2003, str. 15); Mnenje EESO, UL C 234, 30.9.2003, str. 10.

3.3.5 V istem duhu in v skladu s tem, kar zagovarja poročilo CARS 21, EESO poudarja pomen davčnih spodbud, ki bi povečale povpraševanje po varnejših vozilih. Ponudba in povpraševanje po varnejših vozilih si zaslužita spodbudo.

### 3.4 Trgovina in čezmorski trgi

EESO se strinja s pristopom k vprašanju mednarodne trgovine, ki ga je razvila Komisija, in zlasti s pozornostjo, ki jo posveča tako mednarodnim dvostranskim sporazumom, oviram za trgovino, ki niso povezane s ceno, kakor tudi vprašanju pravic intelektualne lastnine, ki se pojavlja zlasti v zvezi z Azijo. Zato bi bilo treba pri izbiri držav, s katerimi naj bi sklenili prostotrgovinske sporazume, v večji meri upoštevati gospodarska merila, zlasti velikost potencialnega tržišča in možnosti, ki jih ponuja, vzajemnost pri odpravi ovir za trgovanje itd. Poleg vprašanj, vezanih na predhodno fazo, EESO Komisijo opozarja tudi na potrebo po jasnejši vključitvi vprašanja trga rezervnih delov, da bi uskladjali različna ravnanja različnih evropskih narodov in oblikovali strategijo za Kitajsko, Indijo in Rusijo.

### 3.5 Raziskave in razvoj

EESO v celoti podpira podporo R&R in prepričanje Komisije, da trije stebri trajnostnega razvoja lahko držijo skupaj le, če se zasebna in javna prizadevanja ohranijo in poglobijo. V istem duhu kot pri točki 3.4 EESO vsekakor tudi opozarja, da je treba v ta prizadevanja vključiti celotno verigo, tudi dejavnosti po fazi proizvodnje. Vprašanja o ceni tehnološkega napredka, popravljivosti izdelkov in usposabljanj, ki so potrebna, da se popravila in infrastruktura lahko prilagodijo napredku, si je treba zastaviti zelo zgodaj in da bi bilo temu tako, mora biti Komisija proaktivna. Komisija bi morala ustrezen del sedmega okvirnega programa usmeriti v druge ukrepe, ki se nanašajo zlasti na celovit pristop k varnosti v cestnem prometu, kar vključuje tudi infrastrukturo, na primer sisteme elektronske komunikacije in drugo infrastrukturo.

### 3.6 Obdavčitev in davčne spodbude

EESO podpira Komisijo, ki „poziva Parlament in Svet, naj čim prej sprejmeta predlagano direktivo“<sup>(4)</sup>. Po tem, ko je Parlament sprejel predlog direktive, ki spodbuja uskladitev obdavčitve, je treba prepričati še Svet o koristnosti uskladitve predpisov, ki danes povzročajo izkrivljanja med trgi vozil in avtomobilskih servisov v EU.

<sup>(4)</sup> Predlog direktive Sveta o obdavčitvi osebnih avtomobilov (COM(2005)261 konč.); Mnenje EESO: UL C 195, 18.8.2006, str. 80.

### 3.7 Trg rezervnih delov

EESO obžaluje, da pomen teh vprašanj ni dobil večjega mesta v sklopu razmišljanj Komisije, in podpira uporabo Uredbe (ES) št. 1400/2002<sup>(5)</sup> ter namero Komisije, da zagotovi njeno enotno izvajanje po vsej EU. EESO podpira namero Komisije, da podpre določbe o prostem dostopanju do tehničnih informacij. Ob tem EESO poudarja, da je treba pozornost nameniti izvajanju določb, ki ga zahteva sprejetje formata OASIS.

### 3.8 Metoda CARS 21 in kako jo uporablja Komisija

3.8.1 EESO pozdravlja dejstvo, da Evropska komisija name-rava „**izboljšati zakonodajo**“ in da „si prizadeva spodbuditi usklajeno vzajemno delovanje med različnimi političnimi področji, zagotoviti predvidljivost in uveljaviti zaščito javnega interesa (npr. okolje in varnost), hkrati pa skuša zmanjšati zakonodajno obremenitev za industrijo“. Pozdravlja tudi pripravljenost, ki jo je pokazala pri razvijanju celovitega pristopa in vključevanju tako različnih razsežnosti razvoja industrije in njene konkurenčnosti kot različnih zainteresiranih strani v ta pristop.

3.8.2 V zvezi s socialnim in industrijskim svežnjem, ki sta obravnavana na prvih straneh poročila, si tako EESO kot Komisija želita, da bi bila povezana, ker je zaposlenost neposredno povezana s konkurenčnostjo celotne evropske industrije na eni strani ter posameznih lokacij na drugi. S tega vidika EESO v celoti podpira predlagano analizo položaja industrije v Evropi.

3.8.3 EESO je zadovoljen z ugotovitvijo Komisije, da „se zdi verjetno, da bo sestavljanje vozil za evropski trg v glavnem potekalo v Evropi“, čeprav deli njeno mnenje, da to verjetno ne zagotavlja stabilnosti zaposlitve.

3.8.4 EESO poziva Komisijo, naj organizira dialog med socialnimi partnerji, da bi lahko predvideli in obvladovali prese-ljevanje delovnih mest v EU in zunaj nje, ki je opisano v poročilu CARS 21. Komisijo poziva, naj v istem duhu začne razmišljati o usodi, ki jo razvoj sektorja obeta podizvajalcem drugega in nižjih rangov, ki so zaradi sedanjega razvoja še posebej ogroženi.

3.8.5 V istem duhu EESO v celoti podpira tudi vse oblike pomoči, ki so predvidene v sporočilu, ter zamisel o forumu o prestrukturiranju avtomobilske industrije, „ki bo obravnaval izzive ter avtomobilski industriji olajšal predvidevanje sprememb in prilagoditev nanje“. EESO poziva Komisijo, da to priložnosti izkoristi za to, da celoten avtomobilski sektor in zlasti po-proizvodne dejavnosti vključi v to delo in v oblike pomoči, ki bi ga

<sup>(5)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002 z dne 31.7.2002 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj na področju motornih vozil (UL L 203, 1.8.2002, str. 30).

lahko spremljale. Takšne pobude spadajo v okvir skupnega dogovarjanja ali skupnih strateških razmišljanj, ki potekajo v sektorju in ki jih različni akterji potrebujejo. EESO poudarja, da je njegovo poslanstvo igrati pomembno vlogo pri tem delu in v teh razpravah ter zlasti omogočati jasno zastopanost vseh socialnih partnerjev in, širše, vseh zainteresiranih strani.

3.8.6 Potrebe po usposabljanju so, na primer, večje in pogosto slabše pokrite v malih in srednje velikih podjetjih ali v zelo majhnih podjetjih. Strukturni skladi in drugi instrumenti pomoči za prestrukturiranje bi morali koristiti tudi tem akterjem v sektorju.

3.8.7 Komisija svoje sporočilo zaključuje tako:

*„Komisija se zavzema za izvajanje svoje politike boljše ureditve in meni, da obstaja edinstvena priložnost za razvoj **posebne kulture oblikovanja politike v okviru industrijske politike**. Komisija tudi meni, da bi morala biti načela, kot so kakovost zakonodaje, poenostavitev, ocena učinka, posvetovanja zainteresiranih strani, časovna priprava in izbira sredstev v središču oblikovanja zakonodajnih predlogov.“*

3.8.8 EESO se s takim pristopom strinja in s tem mnenjem želi Komisiji pomagati, da bi ga lahko v celoti izvedla. Zato Komisijo opozarja, da je pristop, ki ga je razvila, včasih

pristranski. Natančneje povedano: čeprav Komisija nanje ni pozabila, so potrošniki in akterji po-proizvodne faze – sodeč po analizah poročila CARS 21 ter zaključkih, ki jih je iz njih potegnila Komisija – v razpravah preslabo zastopani. Rezultat tega je obravnava avtomobilskega sektorja na splošno ter vprašanj okolja in varnosti, ki po mnenju EESO ni dovolj holistična: predstavitev industrije je preveč osredotočena na izdelke in tehnologije in v premajhni meri vključuje problematiko voznih parkov in uporabnikov avtomobila.

3.8.9 Zato EESO meni, da bi morala ocena, ki jo bo treba narediti leta 2009, upoštevati to mnenje in v večji meri kot doslej vključiti vidik po-proizvodnih dejavnosti v sektorju ter uporabnike. S tem namenom je treba nadaljevati „posvetovanje z zainteresiranimi stranmi“, ga bolje organizirati, da avtomobilski sektor ne bi zastopali zgolj proizvajalci in da bi „presoje vpliva“ lahko dobile novo podobo. Treba bi bilo izboljšati kakovost presoj vpliva. Te bi morale biti objektivne in nevtralne ter del celovitega pristopa, ki bi temeljil na dejanskih in preverljivih podatkih. Ni prav, da služba Komisije, ki je zadolžena za pripravo političnega stališča o določeni temi, izvaja tudi presojo vpliva o isti temi. EESO odobrava predlog o ustanovitvi odbora za presoje vpliva in Komisijo poziva, da skliče vse tiste zainteresirane strani, na katere prepogosto pozabljajo zasebni arhitekti avtomobilskega sistema, ki ga je treba urejati.

V Bruslju, 26. septembra 2007

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS