

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21. Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia”

COM(2007) 22 wersja ostateczna

(2008/C 10/04)

Dnia 7 lutego 2007 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię 18 lipca 2007 r. Sprawozdawcą był Francis DAVOUST.

Na 438. sesji plenarnej w dniach 26-27 września 2007 r. (posiedzenie z dnia 26 września 2007 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 144 głosami — 2 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Streszczenie i główne zalecenia

1.1 EKES wyraża zadowolenie, że celem Komisji Europejskiej jest dążenie do „lepszyc uregulowań prawnych” i „wspieranie spójnego współdziałania różnych obszarów polityki, zapewnienie przewidywalności i zadbanie o ochronę interesu publicznego (np. w dziedzinie środowiska i bezpieczeństwa), a także podjęcie próby zmniejszenia obciążenia prawnego przemysłu”. Jest także zadowolony, że wyrażona została wola wypracowania całościowego podejścia i jednoczesnego uwzględnienia rozmaitych aspektów rozwoju sektora i jego konkurencyjności oraz włączenia różnych zainteresowanych stron.

1.2 Ogólniej rzecz biorąc, całościowe podejście inicjatywy CARS 21 jest wyrazem pragnienia odpowiedzialnych za politykę publiczną, by koordynować swe działania wzajemnie oraz z różnymi uczestnikami życia sektora, który zdaniem EKES-u zasługuje na pełne poparcie. Komunikat Komisji, w którym przedstawia się przeprowadzone już działania regulacyjne i określa środki do podjęcia w tym zakresie w przyszłości, ukazuje zarazem wagę takiego podejścia i trudności, jakie wiążą się z jego zastosowaniem.

1.3 Główne korzyści płynące z omawianego podejścia polegają na tym, że wszystkie zainteresowane strony miałyby jasność w kwestii wytycznych polityki europejskiej dotyczących przemysłu motoryzacyjnego. Polityka UE byłaby bardziej przewidywalna we wszystkich głównych dziedzinach i podobnie zmniejszyłoby się obciążenie przemysłu przepisami.

1.4 W tym ujęciu bezpośrednią korzyścią z obranego podejścia jest redukcja obciążeń administracyjnych dzięki zastąpieniu 38 dyrektyw wspólnotowych regulaminami EKG ONZ. Podobnie przeprowadzone prace z zakresu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego pokazują, że realizacja podejścia zintegrowanego jest możliwa i zwiększa ono legitymację otoczenia regulacyjnego w oczach wszystkich zainteresowanych stron, jak również czyni je bardziej przewidywalnym dla przedstawicieli przemysłu. Podejście takie stanowi więc konsensus, na którym każdy może oprzeć swoje działania.

1.5 Należy wszakże podkreślić trudności związane z wdrażaniem omawianego podejścia. Są one trojaki:

- i) poszukiwanie konsensusu prowadzi do tego, że odkłada się na później podejmowanie różnych decyzji;
- ii) treść analizy i zaleceń zależy w bardzo dużym stopniu od tego, jakie zainteresowane strony wzięły w udział w ich opracowaniu;
- iii) wybór podejścia zintegrowanego może prowadzić do tego, że przy analizie postawionych pytań ulegną rozmyciu zakresy odpowiedzialności.

1.6 Lista 39 środków lub zobowiązań rozważanych w komunikacie Komisji jest bardzo długa i każde z nich samo w sobie wydaje się uzasadnione. Wdrożenie wszystkich 39 punktów jest prawdopodobnie bardziej problematyczne i niesie z sobą nierozwiązane trudności dotyczące ich wzajemnej zgodności i harmonogramu. Przykładowo kwestie dotyczące środowiska i bezpieczeństwa ujęto w oparciu o podejście zintegrowane, jednak same w sobie nie są rozpatrywane w sposób zintegrowany. Bez wątpienia podniesienie kwestii ceny produktów spełniających wszystkie przewidziane wymogi, tak jak zostało to uczynione w sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla, umożliwiłoby taką integrację, lecz doprowadziłoby także do uwidocznienia konieczności dokonywania wyborów. Podobnie grupa wysokiego szczebla pragnęła opatrzyć swoje wnioski „mapą drogową” obowiązującą wszystkich odpowiedzialnych za tworzenie polityki publicznej. Dokument ten stanowiłby wyraz zintegrowanego podejścia, do którego w intencji Komisji miała nakłaniać inicjatywa CARS 21. EKES-owi nie pozostaje nic innego jak wyrażenie żalu, że Komisja nie zaproponowała takiej mapy drogowej w swoim komunikacie, nawet w zmienionej formie.

1.7 Zasadniczo grupa wysokiego szczebla oparła znaczną część analizy na poglądach producentów samochodów, wynikiem czego wśród spraw do rozstrzygnięcia dominującą pozycję zajęły kwestie produktów i technologii. EKES podkreśla, że gdyby wykazano większą wrażliwość na interesy użytkowników samochodów, ta sama analiza przyniosłaby odmienne spojrzenie na sprawę. W przyszłości należałoby zatem zachować możliwość zmiany wykazu zainteresowanych stron uczestniczących w ewaluacji i ponownych ocenach, podczas ich prowadzenia.

1.8 Podejście zintegrowane czy całościowe wiąże się z ryzykiem, że każda z zainteresowanych stron będzie obstawać przy tym, że obowiązek dostosowania się spoczywa na innych. Przykładowo w kwestii środowiska naturalnego lub bezpieczeństwa ruchu drogowego producenci będą mogli utrzymywać, że to podmioty odpowiedzialne za infrastrukturę lub konsumenci przejawiają takie zachowania, które nie pozwalają na pełne wykorzystanie nakładów pracy producentów, szczególnie w dziedzinie technologii.

1.9 Wszystkie te elementy pokazują, że komunikat Komisji nie wyczerpuje problematyki polityki publicznej w sektorze motoryzacyjnym i wyborów, które są z nią związane. EKES popiera w związku z tym przyjęte podejście: chodzi raczej o to, by podtrzymać debatę publiczną na temat kierunków polityki w sektorze motoryzacyjnym, obejmującą wszystkich partnerów społecznych i szerzej, wszystkie zainteresowane strony, służącą wyjaśnieniu wyborów, których trzeba w różnych momentach dokonać, niż o to, by raz na zawsze określić listę wszystkich możliwych dróg postępu i pozostawić ekspertom i przedsiębiorcom decyzję o wyborze którejś z nich.

1.10 Komisja zamyka swój komunikat słowami: „Stoimy obecnie przed wyjątkową szansą stworzenia szczególnej kultury tworzenia polityki w dziedzinie przemysłu. Zgodnie z opinią Komisji takie zasady, jak jakość prawodawstwa, jego uproszczenie, oceny wpływu, konsultacje z zainteresowanymi stronami, terminy realizacji i wybór instrumentów powinny być podstawą procesu tworzenia wniosków legislacyjnych”.

EKES popiera takie podejście i za pomocą niniejszej opinii pragnie pomóc Komisji w jego pełnym wdrożeniu.

W tym kontekście EKES formułuje następujące zalecenia:

- dać producentom czas na opracowanie technologii koniecznych do sprostania surowszym wymaganiom, unikając dzięki temu związanej z nimi znaczącej podwyżki cen i ostatecznego spowolnienia tempa wymiany parków samochodowych;
- nie ograniczać kwestii ochrony środowiska do emisji dwutlenku węgla, a także interesować się innymi niż techniczne rozwiązaniami w celu wypracowania bardziej całościowego podejścia, uwzględniającego pozycję sektora motoryzacyjnego i transportu drogowego w społeczeństwach europejskich;
- zorganizować forum ds. restrukturyzacji, przegląd przewidziany na rok 2009 i analizy oddziaływania, na których powinien się oprzeć, zachowując zintegrowane podejście, do którego zachęca się w ramach inicjatywy CARS 21 i czuwając nad tym, aby nadać mu większą legitymizację w okresie przygotowawczym (poprzez wybór uczestniczących zainteresowanych stron) i po zakończeniu (poprzez wcielenie zaleceń będących owocem pracy grup roboczych);
- wcześniej i w bardziej bezpośredni sposób angażować EKES, jako że ze względu na swój charakter i skład jest on powołany właśnie do takiego włączania różnych podmiotów społeczeństwa europejskiego w politykę prowadzoną na ich rzecz przez Komisję.

2. Wniosek Komisji

2.1 Podejście Komisji: oryginalność i wzorcowy charakter CARS 21

2.1.1 W ramach swej polityki doskonalenia jakości stowienia prawa oraz by stawić czoła wyzwaniom zaostrej konkurencji światowej, w 2004 r. Komisja wezwała grupę wysokiego szczebla CARS 21, obejmującą najważniejsze zainteresowane strony (państwa członkowskie, przemysł, organizacje pozarządowe i członków Parlamentu Europejskiego), jak również trzech komisarzy najbardziej związanych z zagadnieniem (ds. przedsiębiorstw i przemysłu, środowiska oraz transportu), do przedstawienia zaleceń dla przyszłych polityk.

2.1.2 Ścisłej rzecz biorąc, zakres zadań, które powierzono utworzonej wówczas grupie wysokiego szczebla był następujący: grupa została upoważniona do udzielania zaleceń w zakresie polityki publicznej i ram prawnych dotyczących europejskiego sektora motoryzacyjnego w krótkim, średnim i długim okresie, które umożliwiłyby poprawę ogólnej konkurencyjności sektora, zachowanie w nim miejsc pracy, przy jednoczesnym zapewnieniu dalszych postępów w zakresie poprawy bezpieczeństwa i ekologiczności samochodów oraz przy utrzymaniu wystarczająco niskich cen, pozwalających gospodarstwu domowemu na zakup samochodów.

2.1.3 Komisja zamierzała w ten sposób uczynić z sektora motoryzacyjnego przykład modernizacji swoich działań w dziedzinie polityki przemysłowej, wpisując je bezpośrednio w ramy strategii lizbońskiej: w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju działalności produkcyjnej, cechującego się zarazem racjonalnością ekonomiczną, odpowiedzialnością społeczną i poszanowaniem środowiska, Komisja pragnie, by jej działania poprzedzał szeroko zakrojony proces konsultacji między zainteresowanymi stronami, pozwalający zarówno na wyjaśnienie sytuacji obecnej i przyszłej, jak i na osiągnięcie konsensusu w kwestii niezbędnych do podjęcia kroków. W omawianym wypadku stronami zainteresowanymi obecnymi w utworzonej grupie wysokiego szczebla byli producenci samochodów, paliw, sprzętu, dystrybutorzy samochodów i podmioty zajmujące się ich naprawą, ich użytkownicy, krajowe władze publiczne oraz trzy główne zainteresowane dyrekcje generalne (ds. środowiska, transportu i energii oraz przedsiębiorstw i przemysłu). DG ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu koordynowała prace, które trwały przez cały rok 2005. W kwietniu 2005 r. zorganizowano wysłuchanie publiczne. Sprawozdanie zostało przyjęte przez grupę roboczą w grudniu 2005 r. Zawarte w nim wnioski zostały poddane szeroko zakrojonym konsultacjom publicznym w 2006 r. Komunikat Komisji opiera się jednocześnie na sprawozdaniu grupy CARS 21 i na 34 opracowaniach, które napłynęły w 2006 r.

2.1.4 Sprawozdanie grupy CARS 21 nawiązuje do bardzo godnych pochwały działań Komisji zmierzających do uniknięcia rozpowszechniania się nieskoordynowanych, a zatem nie zawsze wzajemnie zgodnych inicjatyw prawodawczych.

2.1.5 W tym celu, jak o tym wielokrotnie mowa w sprawozdaniu, grupa robocza pragnie przeforsować podejście, które sama nazywa całościowym i które polega na dążeniu do odtworzenia wzajemnych oddziaływań między różnymi elementami. Członkowie grupy roboczej pragną w ten sposób zwiększyć czytelność i przewidywalność uregulowań oraz uniknąć sytuacji, w której różne dyrekcje generalne Komisji podejmują środki, których konsekwencje nie są do końca przewidywalne i których wzajemna zgodność nie da się skontrolować.

2.1.6 W swoim sprawozdaniu końcowym grupa robocza wyodrębniła listę 18 zaleceń zebranych w siedmiu rozdziałach: lepsze uregulowania prawne, środowisko, bezpieczeństwo ruchu drogowego, handel, badania i rozwój, opodatkowanie i zachęty podatkowe, własność intelektualna. Na zakończenie zaproponowano także swoistą mapę drogową dla twórców polityki publicznej i przepisów, które będą oddziaływać na przemysł motoryzacyjny w najbliższych 10 latach. Pozostając w całkowitej zgodności z celami wyznaczonymi przez Komisję, zadaniem powstałej w ten sposób mapy drogowej byłoby nadanie europejskiej polityce motoryzacyjnej spójności i przewidywalności, które potrzebne są prywatnym inwestorom w celu zapewnienia konkurencyjności sektora: wyznaczając tory jakimi potoczą się prawodawstwo w nadchodzących latach, dzięki tej mapie drogowej zapewniono by rzeczoną przewidywalność.

2.1.7 Komunikat stanowi odpowiedź Komisji na sprawozdanie sporządzone przez grupę CARS 21. Zawiera ona zarówno dokonaną przez Komisję ocenę zaleceń, jak i reakcje, które sprawozdanie grupy CARS 21 wzbudziło podczas konsultacji zorganizowanych w 2006 r. Komisja wskazała w nim kierunek przyszłej polityki w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego. Oto główne kierunki działania:

- **Zmniejszenie obciążeń administracyjnych:** Komisja proponuje zastąpienie 38 dyrektyw wspólnotowych międzynarodowymi regulaminami EKG ONZ (!) dotyczącymi np. opon, bezpiecznego oszklenia, świateł przeciwmgielnych oraz pasów bezpieczeństwa. W ten sposób przemysł motoryzacyjny mógłby korzystać z jednego dokumentu, obowiązującego na całym świecie. Aby zmniejszyć koszty przestrzegania przepisów oraz skrócić procedury i obniżyć ich koszty, wprowadzone zostanie samotestowanie lub testowanie wirtualne w odniesieniu do 25 dyrektyw i regulaminów EKG ONZ.
- **Redukcja emisji dwutlenku węgla:** Strategia Komisji opiera się na zintegrowanym podejściu, obejmującym nie tylko technologie silnikowe, ale także udoskonalenia technologiczne (np. ustalenie minimalnych wymagań w zakresie wydajności energetycznej systemów klimatyzacji, wyznaczenie maksymalnych wartości oporu toczenia opon czy użycie sygnalizatorów zmiany biegów) oraz zwiększone zastosowanie biopaliw. Kładzie ona także nacisk na zobowiązanie się państw członkowskich do podejmowania dodatkowych starań m.in. w zakresie zarządzania ruchem, poprawy zachowań kierowców, infrastruktury oraz dalszej redukcji emisji dwutlenku węgla.
- **Bezpieczeństwo ruchu drogowego:** Zdaniem Komisji podstawą skutecznej strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna być wzajemna kombinacja poprawy technologii pojazdów, infrastruktury drogowej, zachowania kierowców i egzekwowania przepisów. W tym celu zaproponowano w sumie 11 nowych środków, wśród nich obowiązkowe wprowadzenie elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy, systemu przypominania o zapięciu pasów bezpieczeństwa oraz obowiązek jazdy z włączonymi światłami w dzień dla nowych pojazdów.
- **Polityka handlowa:** W komunikacie zaproponowano ocenę możliwości zastosowania dwustronnych umów handlowych

(zwłaszcza z krajami azjatyckimi) w celu poprawy dostępu do rynków. Jednocześnie podkreślono konieczność zadbania o to, by na całym świecie przestrzegano praw własności intelektualnej.

- **Badania i rozwój:** Za zasadnicze priorytety uznano odnawialne i ekologiczne paliwa, ekologiczne pojazdy oraz inteligentne drogi i pojazdy. Przemysł motoryzacyjny, który inwestuje w badania i rozwój produktów średnio 20 mld EUR (ok. 5 % swoich obrotów) jest, biorąc pod uwagę wartości bezwzględne, największym przemysłowym inwestorem w dziedzinie badań i rozwoju w Europie.

3. Uwagi Komitetu

Zanim w niniejszej opinii poruszone zostaną metoda oraz znaczenie i ograniczenia takiego nowego podejścia do polityki w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego i ogólnie polityki sektorowej, omówionych zostanie 5 szerokich dziedzin wraz z propozycjami przedstawionymi przez Komisję dla każdej z nich.

3.1 Rynek wewnętrzny, uproszczenie uregulowań prawnych i nadanie otoczeniu prawnemu charakteru międzynarodowego

3.1.1 EKES popiera propozycję rozszerzenia dyrektywy ramowej w sprawie homologacji pojazdów silnikowych, tak aby obejmowała ona wszystkie kategorie pojazdów. W szczególności zwraca uwagę na znaczenie, jakie przepis ten ma dla oznakowania części zamiennych.

3.1.2 EKES podtrzymuje wyrażoną wcześniej wolę uproszczenia i umiędzynarodowienia otoczenia regulacyjnego, a zarazem pragnie, by dążenie do harmonizacji nie stanowiło absolutnego priorytetu, przeważającego nad wszelkimi innymi względami.

3.1.3 W związku z powyższym Komitet, podobnie jak Komisja uważając, że zasadniczo należy nadawać uprzywilejowaną pozycję zobowiązaniom wielostronnym, w pełni popiera Komisję, gdy ta stwierdza, że „jest świadoma konieczności utrzymania możliwości UE w zakresie tworzenia prawodawstwa niezależnie od systemu EKG ONZ w przypadku, gdy jest to niezbędne do osiągnięcia celów UE w takich dziedzinach polityki, jak ochrona zdrowia, środowiska i in.”. Zważywszy na potencjalnie zasadniczy charakter takich postanowień w dziedzinie handlu międzynarodowego i dostępu do rynków, należy faktycznie utrzymać takie zastrzeżenie, tak aby przemysł europejski mógł dysponować środkami reagowania na przyjęte w innych regionach świata przepisy, które mogłyby ograniczać jego konkurencyjność.

3.2 Zrównoważony pod względem wpływu na środowisko transport drogowy

3.2.1 EKES wyraża zadowolenie z powodu jakości podjętych i zaproponowanych środków, których celem jest osiągnięcie zrównoważonego pod względem wpływu na środowisko transportu drogowego. Nawiązując do zobowiązań ze strony Komisji, która podkreśla swoje pragnienie przeprowadzenia dokładnej analizy wpływu przyszłych działań prawodawczych w dziedzinie zatrudnienia i bezpieczeństwa, EKES chciałby uczulić Komisję

(!) Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (UNECE).

na fakt, że należy dać producentom czas na opracowanie technologii koniecznych do sprostania surowszym wymaganiom, unikając dzięki temu związanej z nimi znaczącej podwyżki cen i ostatecznego spowolnienia tempa wymiany parków samochodowych. Wydaje się, że kwestię tę, której znaczenie podkreślono w sprawozdaniu grupy CARS 21, ujęto w komunikacie Komisji w sposób bardziej marginalny.

3.2.2 W tym samym kontekście EKES z zainteresowaniem przyjmuje dążenie Komisji do tego, by w przyszłości zwracać większą uwagę na rzeczywiste emisje pochodzące z samochodów (punkt 8), i wyraża ubolewanie, że Komisja nie wyciąga konsekwencji z takiego otwarcia w zakresie kontroli, serwisowania i napraw pojazdów.

3.2.3 EKES podkreśla, że postulowane przez Komisję zintegrowane podejście wyraża się w skupieniu uwagi na emisjach zanieczyszczeń, a przede wszystkim na emisjach dwutlenku węgla pochodzących z nowych pojazdów sprzedawanych w Europie w następnych latach. Komisja interesuje się bowiem tylko rozwiązaniami technologicznymi (biopaliwa, paliwo wodoro-we, inteligentne pojazdy i systemy transportu) lub ekonomicznymi (ewentualne uwzględnienie sektora transportu drogowego), które zamierza wspierać. EKES żałuje, że Komisja nie bada w wystarczającym stopniu możliwości oferowanych przez podejście całościowe, w którym zwraca się większą uwagę na pozycję sektora motoryzacyjnego i transportu drogowego w społeczeństwach europejskich.

3.2.4 EKES podkreśla tu, że autorzy sprawozdania grupy CARS 21 otwarcie wyrażali zaniepokojenie np. tempem odnowy parków i ukazywali je jako zmienną o kluczowym znaczeniu. Kładli również nacisk na znaczenie zatorów komunikacyjnych. EKES pragnąłby, żeby w przyszłości, na równi z rozwiązaniami technologicznymi, badano te właśnie sposoby wspierania bardziej przyjaznej środowisku motoryzacji, jak również inne, takie jak popularyzacja nowych form dostępu do motoryzacji.

3.2.5 EKES pragnie podkreślić, że należy pobudzać popyt na bezpieczniejsze i bardziej ekologiczne pojazdy. Komisja powinna dążyć do opracowywania skoordynowanych, neutralnych z technicznego punktu widzenia i możliwie najlepiej zharmonizowanych zachęt podatkowych w stosunku do niektórych pojazdów i paliw, kierując się na przykład poziomem emitowanego przez nie CO₂; przyczyniłoby się to do zmniejszenia emisji tego gazu przez pojazdy poprzez bezpośrednie oddziaływanie na konsumentów i na popyt.

3.3 Zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie

3.3.1 EKES popiera podejście całościowe do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego rzecznikiem jest Komisja i którego główną zasadą jest „wzajemne oddziaływanie na siebie następujących czynników: doskonalenie technologii budowy pojazdów i infrastruktury drogowej, zmiany zachowania kierowców i poprawa egzekwowania przepisów”.

3.3.2 Ponownie pojawiają się tu te same kwestie, które pojawiły się przy rozpatrywaniu zagadnień dotyczących środowiska. Jednym z kluczowych sformułowań sprawozdania grupy CARS 21, pozwalającym pokazać, że czasami należy rozstrzygać na

niekorzyść parametrów pojazdów dotyczących ochrony środowiska i bezpieczeństwa, było wyrażenie: „po cenie przystępnej dla konsumenta” (ang. „at a price affordable to the consumer”). Sformułowanie to nie zostało powtórzone w komunikacie.

3.3.3 Jeśli zatem chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, propozycje w komunikacie Komisji są następujące ⁽²⁾:

- wprowadzenie obowiązku umieszczania systemów do mocowania fotelików dla dzieci Isofix we wszystkich nowych pojazdach typu M1;
- wprowadzenie obowiązku jazdy z włączonymi światłami w dzień (publiczne konsultacje w tej sprawie rozpoczęto w dniu 1 sierpnia 2006 r.);
- wprowadzenie obowiązku umieszczania elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy, w pierwszej kolejności dotyczącego samochodów ciężarowych o dużej ładowności, a następnie samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o małej ładowności, niezwłocznie po opracowaniu metody badania;
- wprowadzenie obowiązku umieszczania we wszystkich nowych pojazdach systemu przypominania o zapięciu pasów bezpieczeństwa;
- wprowadzenie zmian w wymogach II fazy dyrektywy dotyczącej ochrony pieszych w celu udoskonalenia przepisów dyrektywy 2003/102/WE ⁽³⁾.

3.3.4 W trosce o to, by powyższe propozycje prowadziły do rozsądnego wzrostu cen nowych pojazdów, EKES zaleca podejście silniej skoncentrowane na cenach pojazdów i wpływie, który mogą one wywierać na tempo odnowy parków, a więc także na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zwraca uwagę na opóźnienie w drugiej fazie projektu dyrektywy w sprawie ochrony pieszych, co oznacza skrócenie okresu przewidzianego na wprowadzenie jej w życie przez producentów oraz utrudnienia w planowaniu środków, które należy podjąć. Ponadto Komitet podkreśla potrzebę pilnego uściślenia harmonogramu wprowadzenia w życie dyrektywy oraz szczegółowych wymogów, którym muszą sprostać producenci. Wnosi, by Komisja wzięła pod uwagę, że bezpieczeństwo ruchu drogowego oznacza także, że użytkownicy dbają o swoje pojazdy także wtedy, gdy są one już stare. Zaleca przeprowadzenie oceny i klasyfikacji planowanych środków pod kątem stosunku kosztów do korzyści płynących z każdego z nich, kiedy porówna się to, ile kosztują one użytkownika i jaki mogą mieć wpływ na liczbę wypadków i ich skutki w postaci śmierci lub poważnych następstw dla użytkowników dróg. W tym samym kontekście Komitet zachęca Komisję do rozpatrzenia nie tylko wprowadzanych technologii, lecz do wyraźniejszego włączenia wszystkich sposobów oddziaływania na zachowanie użytkowników dróg (edukacja, prewencja, sygnalizacja, ...). Z tego punktu widzenia EKES podkreśla, że w przyszłości należałoby zwrócić szczególną uwagę na wpływ, jaki na te kwestie będą miały zmiany demograficzne i fakt, że kierowcy w wieku podeszłym lub bardzo zaawansowanym stanowią grupę użytkowników dróg i pojazdów.

⁽²⁾ COM(2007) 22 wersja ostateczna, s. 15.

⁽³⁾ Dyrektywa 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. odnosząca się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym i zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 321 z 6.12.2003, s. 15) Opinia EKES-u: Dz.U. C 234 z 30.9.2003, s. 10.

3.3.5 W tym samym kontekście i zgodnie z tezami sprawozdania CARS 21, EKES podkreśla znaczenie zachęt podatkowych skierowanych na wspieranie popytu na bezpieczniejsze pojazdy. Należy pobudzać popyt na bezpieczniejsze pojazdy oraz ich podaż.

3.4 Handel i rynki pozaeuropejskie

EKES popiera wypracowane przez Komisję podejście do kwestii handlu międzynarodowego, a zwłaszcza fakt, że Komisja zwraca szczególną uwagę zarazem na dwustronne umowy międzynarodowe, pozataryfowe bariery handlowe oraz na kwestię praw własności intelektualnej w szczególności w odniesieniu do Azji. Przy wyborze krajów, z którymi planuje się podpisanie umów o wolnym handlu, należy w większym stopniu uwzględniać kryteria gospodarcze, takie jak wielkość potencjalnego rynku i jego perspektywy na przyszłość, wzajemność znoszenia barier handlowych przez jedną i drugą stronę itp. Poza sprawami interesującymi producentów EKES zwraca uwagę Komisji na konieczność wyraźniejszego uwzględnienia kwestii rynku części zamiennych w celu zarówno zharmonizowania sposobu jego traktowania przez różne państwa europejskie, jak i opracowania strategii wobec Chin, Indii czy Rosji.

3.5 Nauka i rozwój

EKES w pełni aprobuje wsparcie Komisji dla BR i zgadza się z jej przekonaniem, że trzy filary zrównoważonego rozwoju mogą tworzyć spójną całość tylko pod warunkiem, że zostaną podtrzymane i pogłębione wysiłki sektora prywatnego i publicznego w dziedzinie badań. Podobnie jak w punkcie 3.4 EKES zwraca wszakże uwagę na konieczność uwzględnienia w tych działaniach całego sektora, w tym jego części poprodukcyjnej. Należy jak najprędzej podjąć kwestie związane z kosztami postępu technologicznego i związaną z nim naprawialnością produktów oraz kwestie szkoleń niezbędnych, by dostosować do niego naprawy i infrastrukturę, Komisja zaś powinna podjąć w tym celu zdecydowane środki. Powinna ona ukierunkować odpowiednią część siódmego programu ramowego na inne działania, w pierwszym rzędzie dotyczące zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa drogowego, w tym infrastruktury, obejmującej na przykład systemy łączności elektronicznej itp.

3.6 Opodatkowanie i zachęty podatkowe

EKES popiera Komisję, która „wzywa Parlament i Radę do jak najszybszego przyjęcia tej dyrektywy (4)”. Skoro już Parlament przyjął przywołany wniosek dotyczący dyrektywy, w którym zachęca się do harmonizacji podatków, pozostaje tylko przekonać Radę, że nadarzyła się okazja do zbliżenia przepisów, które obecnie tworzą zakłócenia między rynkami pojazdów i rynkami usług samochodowych w Unii.

(4) Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi (COM(2005) 261 wersja ostateczna); Opinia EKES-u: Dz.U. C 195 z 18.8.2006, s. 80.

3.7 Rynek części zamiennych

EKES, wyrażając ubolewanie, że kwestiom tym nie poświęcono — proporcjonalnie do ich wagi — więcej miejsca w rozważaniach Komisji, broni w dalszym ciągu rozporządzenia nr 1400/2002 (5) i podtrzymuje swój zamiar, by doprowadzić do zapewnienia jego jednolitego stosowania w całej Unii. EKES zgadza się z Komisją, kiedy ta deklaruje, że poprze przepisy gwarantujące wolny dostęp do informacji technicznych. EKES podkreśla w tym względzie, jak ważne jest uważne śledzenie wdrażania przepisów wynikających z przyjęcia formatu OASIS.

3.8 Metoda CARS 21 i jej zastosowanie przez Komisję

3.8.1 EKES wyraża zadowolenie, że celem Komisji Europejskiej jest dążenie do „lepszyc uregulowań prawnych” i „wspieranie spójnego współdziałania różnych obszarów polityki, zapewnienie przewidywalności i zadbanie o ochronę interesu publicznego (np. w dziedzinie środowiska i bezpieczeństwa), a także podjęcie próby zmniejszenia obciążenia prawnego przemysłu”. Jest także zadowolony, że wyrażona została wola wypracowania całościowego podejścia i jednoczesnego uwzględnienia rozmaitych aspektów rozwoju sektora i jego konkurencyjności oraz włączenia różnych zainteresowanych stron.

3.8.2 Co się tyczy zagadnień społecznych i przemysłowych przedstawionych na pierwszych stronach sprawozdania, EKES podobnie jak Komisja pragnie je wzajemnie powiązać, skoro zatrudnienie wiąże się bezpośrednio z konkurencyjnością całego europejskiego przemysłu z jednej strony i różnych lokalizacji z drugiej. Z tego punktu widzenia EKES całkowicie zgadza się z zaproponowaną analizą sytuacji tej branży w Europie.

3.8.3 Wyraża zadowolenie z faktu, że zdaniem Komisji „wydaje się, że [...] montaż pojazdów przeznaczonych na europejski rynek będzie się odbywać przede wszystkim w Europie”, sądzi zarazem, podobnie jak Komisja, że prawdopodobnie nie jest to równoznaczne ze stabilnością zatrudnienia.

3.8.4 EKES zachęca Komisję do ożywienia dialogu pomiędzy partnerami społecznymi po to, aby przewidywać ruchy delokalizacyjne i relokacyjne w zakresie zatrudnienia w Unii i poza nią, tak jak to opisano w sprawozdaniu CARS 21, oraz by nimi zarządzać. Wzywa Komisję do podjęcia w tym samym kontekście rozważań nad skutkami przemian w sektorze dla podwykonawców drugiego stopnia i dalszych, szczególnie zagrożonych podczas zachodzących obecnie przekształceń.

3.8.5 Podobnie, Komitet w pełni popiera mechanizmy pomocy przewidziane w komunikacie i pomysł organizacji forum ds. restrukturyzacji sektora motoryzacyjnego, tak aby „sprostać tym wyzwaniom, precyzyjniej przewidywać zmiany i lepiej się do nich przystosowywać”. EKES zachęca Komisję do wykorzystania tej okazji, by w tych pracach i mechanizmach pomocy, które mogą im towarzyszyć, uwzględnić cały sektor, a

(5) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U. L 203 z 1.8.2002, s. 30).

zwłaszcza podmioty działające w fazie poprodukcyjnej. Inicjatywy takie są w istocie zgodne z ideą prowadzenia w obrębie sektora wspólnych konsultacji i strategicznych rozważań, których potrzeba różnym podmiotom. EKES podkreśla, że jego zadaniem jest odgrywanie istotnej roli w tych pracach i debatach, a w szczególności umożliwienie tego, by bardziej wyraźnie byli w nich reprezentowani wszyscy partnerzy społeczni, a w szerszym ujęciu, wszystkie zainteresowane strony.

3.8.6 Przykładowo zapotrzebowanie na szkolenia jest większe i częściej w mniejszym stopniu zaspokojone w MŚP lub mikroprzedsiębiorstwach, a również te podmioty sektora powinny korzystać z funduszy strukturalnych i innych instrumentów wsparcia dla restrukturyzacji.

3.8.7 Komisja kończy swój komunikat słowami:

*„Stoimy obecnie przed wyjątkową szansą stworzenia **szczególnej kultury tworzenia polityki w dziedzinie przemysłu**. Zgodnie z opinią Komisji takie zasady, jak jakość prawodawstwa, jego uproszczenie, oceny wpływu, konsultacje z zainteresowanymi stronami, terminy realizacji i wybór instrumentów powinny być podstawą procesu tworzenia wniosków legislacyjnych”.*

3.8.8 EKES popiera takie podejście i ma nadzieję, że niniejsza opinia pomoże Komisji w jego pełnym wdrożeniu. W tym celu zwraca Komisji uwagę na miejscami fragmentaryczny charakter wypracowanego podejścia. Ścisłej mówiąc, wydaje się, że — choć o nich nie zapomniano — analizy przedstawione w

sprawozdaniu grupy CARS 21 i wnioski, jakie wyciąga z nich Komisja, cechuje fakt niedostatecznego uwzględnienia konsumentów i podmiotów fazy poprodukcyjnej w debacie. Wynika stąd traktowanie sektora motoryzacyjnego w ogólności i zagadnień środowiska oraz bezpieczeństwa w sposób, który EKES-owi wydaje się niewystarczająco całościowy: prezentuje on wizję sektora nadmiernie skupioną na produkcie i technologiach, a niewystarczająco uwzględniającą kwestie parków samochodowych i użytkowania samochodów.

3.8.9 Zdaniem EKES-u w przeglądzie, który ma być przeprowadzony w 2009 r., należy wziąć pod uwagę niniejszą opinię i w większym stopniu niż dotąd uwzględnić punkt widzenia podmiotów fazy poprodukcyjnej oraz użytkowników. W tym celu trzeba utrzymać otwarte „konsultacje z zainteresowanymi stronami”, lepiej je organizować, tak aby rozpatrywany system motoryzacyjny nie ograniczał się do producentów i aby można było przeprowadzać kolejne „oceny wpływu” w nowym świetle. Ich jakość należy poprawić. Powinny one być obiektywne i neutralne i mieć kompleksowy charakter oparty na faktycznych i sprawdzonych danych. Nie jest właściwe, by służby Komisji odpowiedzialne za sporządzenie opinii o charakterze politycznym na dany temat jednocześnie przeprowadzały ocenę wpływu dotyczącą tej samej kwestii. Komitet popiera wniosek w sprawie utworzenia Rady ds. Oceny Wpływu i wzywa Komisję do włączenia tych zainteresowanych stron, o których chętnie zapominają prywatni architekci systemu motoryzacyjnego, który ma zostać uregulowany.

Bruksela, 26 września 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS