

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: A 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keret – A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban – Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához

COM(2007) 22 final

(2008/C 10/04)

2007. február 7-én az Európai Bizottság az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2007. július 18-án fogadta el véleményét (Előadó: Francis DAVOUST).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. szeptember 26–27-én tartott, 438. plenáris ülésén (a szeptember 26-i ülésnapon) 144 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Összefoglalás és főbb ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság azon álláspontját, amely szerint „a cél a jobb szabályozás szellemében előmozdítani a különböző szakpolitikai területek közötti hatékony együttműködést, biztosítani a kiszámíthatóságot és óvni a közérdeket (pl. a környezetet és a biztonságot) az ipar szabályozási terheinek csökkentésére tett erőfeszítések mellett”. Üdvözli azt a kinyilvánított szándékot, amely egy globális megközelítés elfogadására irányul, és egyúttal az ipar fejlesztésének különböző dimenziói, az ipar versenyképessége és a különböző érdekelt felek integrálását célozza.

1.2 Általánosabban véve a CARS 21 kezdeményezés által képviselt átfogó intézkedés célja a közpolitikák felelőseinek egymás közötti, illetve az iparban érdekelt különböző felekkel történő koordinációjának biztosítása, ezért megérdemli az EGSZB teljes körű támogatását. Az Európai Bizottság véleménye, amely felsorolja a már elvégzett szabályozási munkát és meghatározza a jövőben e keretek között meghozandó intézkedéseket, a megközelítés jelentőségéről és egyúttal az előtte álló nehézségekről is tanúskodik.

1.3 A megközelítés legfőbb érdeme az autóipart érintő európai politikák iránymutatásainak világosabbá tétele valamennyi érdekelt fél számára. Minden egyes fontosabb regiszterben javítja az EU politikáinak kiszámíthatóságát, és egyúttal csökkenti az iparra nehezedő szabályozási terhet.

1.4 Ennek megfelelően a megközelítés konkrét eredménye az adminisztratív terhek csökkenése, amelyet az tesz lehetővé, hogy a 38 közösségi irányelv helyébe az idevágó ENSZ-EGB-előírások lépnek. Ugyanígy a környezetvédelemmel és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos ügyekben végzett munka megmutatja, hogy megvalósítható egy olyan integrált megközelítés, amely a szabályozási környezetet egyrészt valamennyi érdekelt fél számára legitimebbé, másrészt a gyáriparosok számára kiszámíthatóbbá teszi. Ez a fajta megközelítés ezáltal olyan konszenzust alakít ki, amelyre mindenki alapozhatja cselekvését.

1.5 Hangsúlyoznunk kell azonban e megközelítés megvalósításának nehézségeit is. Ezek három típusba sorolhatók:

i) a konszenzus keresése miatt a döntéshozatal későbbi időpontban valósulhat meg;

ii) az elemzés és az ajánlások tartalma igencsak függ attól, hogy mely érdekelt felek vesznek részt a munkában;

iii) egy integrált megközelítés választása a feltett kérdések olyan elemzéséhez vezethet, amellyel összefüggésben elmosódik a felelősség.

1.6 Az Európai Bizottság közleményében szereplő 39 intézkedés vagy kötelezettségvállalás listája igen hosszú, külön-külön véve mindegyikük védhetőnek tűnik. A 39 pont összességének integrálása valószínűleg problémásabb, és az összeegyeztethetőség, valamint az ütemezés terén egyelőre megoldatlan problémákat vet fel. Így a környezetvédelemmel és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos kérdések integrált megközelítés alapján kerülnek terítékre, magával a két kérdéssel azonban nem integrált módon foglalkoznak. Az előirányzott kötelezettségek összességének megfelelő termékek árával kapcsolatos kérdés felvetése – ahogyan a magas szintű csoport jelentésében megtette – kétségtelenül lehetővé tenné az integrált kezelést, ugyanakkor minden bizonnyal a választás kötelezettségének egyértelművé tételét eredményezné. Emellett a magas szintű csoport gondot fordított arra is, hogy következtetései egy, a közpolitikák valamennyi alakítója számára érvényes „menetrenddel” egészüljenek ki. Ebben a dokumentumban öltött testet az az integrált megközelítés, amelyet az Európai Bizottság a CARS 21 révén kívánt előmozdítani. Az EGSZB sajnálja, hogy az Európai Bizottság közleménye nem javasolt – még módosított változatban sem – ilyen menetrendet.

1.7 A magas szintű csoport összességében az autógyártók szempontjait tekintette alapul az elemzés nagy részében. Ebből az következett, hogy a megoldandó kérdések között meglehetősen nagymértékben a termékekkel és a technológiákkal kapcsolatos kérdések dominálnak. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az autóipar felhasználói érdekeinek nagyobb figyelembevételével ugyanez a gyakorlat más nézőponthoz vezetett volna. Következőképpen az értékelések és átértékelések nyomán a jövőben képesnek kell lenni felülvizsgálni az érintett felek listáját.

1.8 Egy integrált vagy átfogó megközelítésnek fennáll az a veszélye, hogy mindegyik érdekelt fél azt az álláspontot védi, hogy a kiigazítás terhe a másokra háruljon. Így közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi téren a gyáriparosok úgy ítélik meg, hogy az infrastruktúráért felelősek, vagy hogy a fogyasztók magatartása miatt nem lehet a – különösen technológiai – erőfeszítéseket teljes mértékben kifejtteni.

1.9 Mindezen elemek jelzik, hogy az autópárral kapcsolatos közpolitikák és az előttük álló választások minden kérdésére nem terjed ki az Európai Bizottság közleménye. Az EGSZB abban az összefüggésben támogatja a megközelítést, hogy valamennyi érdekelt fél számára fenn kell tartani a nyilvános vita lehetőségét az autópárral kapcsolatos politikákról, és meg kell világítani a különböző pillanatokban teendő választásokat, és nem tartja helyesnek, hogy egyszer és mindenkorra felállítsák minden követendő fejlődési út listáját, illetve a szakértőkre és a gyáriparosokra bízják, hogy szabadon válasszanak ezekből.

1.10 Az Európai Bizottság a következőképpen zárja közleményét: „egyedülálló lehetőség adódik az ipari politikát figyelembe vevő, egyértelmű politikai döntéshozatali kultúra kialakítására. A Bizottság úgy véli, hogy az olyan elveknek, mint a jogalkotás minőségének, az egyszerűsítésnek, a hatásvizsgálatoknak, az érdekelt felekkel való egyeztetésnek, a határidőknek és az eszközök megválasztásának alapvető szerepet kell játszaniuk a jogszabálytervezetek elkészítésekor.”

Az EGSZB csatlakozik a kijelentéshez, és a jelen véleménnyel segíteni kívánja az Európai Bizottságot annak teljes mértékű megvalósításában.

Ennek érdekében az EGSZB javasolja, hogy:

- a gyáriparosoknak időt kell hagyni, hogy kidolgozzák az ahhoz szükséges technológiákat, hogy szembe tudjanak nézni a szigorúbb követelményekkel anélkül, hogy ez a termékek jelentős dráguláshoz vezetne, és következőképpen lelassulna a parkok megújítása;
- a környezetvédelmi kérdések megközelítése ne korlátozódjon a szén-dioxid-kérdésre, és ne csupán a technológiai megoldások irányában mutakozzon érdeklődés, hanem holisztikusabb megközelítés alakuljon ki, amely nagyobb figyelmet szentel az autópárral és a közúti közlekedés helyének az európai társadalmakban;
- kerüljön megrendezésre a „Szerkezetátalakítások” elnevezésű fórum, készüljön el a 2009. évre előirányzott mérleg, illetve azok a hatástanulmányok, amelyekben ez a mérleg alapul majd a CARS 21 keretében támogatott, integrált megközelítés segítségével, és ügyelve arra, hogy nagyobb legitimitást kapjon az előkészítésben (a résztvevők listájának kialakításában) és a nyomon követésben (a munkacsoportok munkálatainak eredményeképpen majdan megszülető ajánlások integrálásában);
- közvetlenebbül és korábban vonják be az EGSZB-t, amely természeténél és összetételénél fogva éppen arra hivatott, hogy a különböző európai társadalmi összetevők számára lehetővé tegye, hogy ebben a formában részt vehessenek az Európai Bizottság által az ő érdekükben irányított politikákban.

2. Az Európai Bizottság javaslata

2.1 Az Európai Bizottság megközelítése: a CARS 21 eredetisége és példaértékűsége

2.1.1 A jogalkotási tevékenység minőségi javítására, valamint az általánosabb nemzetközi verseny kihívásainak való megfelelésre irányuló politikájának keretében az Európai Bizottság 2004-ben felkérte a CARS 21 nevű, a legfőbb érintettek (a tagállamok, az ipar, civil szervezetek és európai parlamenti képviselők) mellett az ügyvel foglalkozó három (vállalkozáspolitikai és ipari, környezetvédelmi, közlekedési) biztost egybefogó, magas szintű csoportot, hogy fogalmazzanak meg ajánlásokat a követendő politikákra vonatkozóan.

2.1.2 Pontosabban az akkor felállított magas szintű csoport menetrendje a következő volt: az európai autópárral kapcsolatos közpolitikák és szabályozási keret tekintetében rövid, közép- és hosszú távra vonatkozó ajánlások megfogalmazására kapott megbízatást, amelyek az autópárral globális versenyképességének javítása, munkahelyeinek megőrzése mellett a járművek biztonsági és környezetvédelmi teljesítménye fejlesztésének folytatását biztosítják olyan áron, amelyek kellőképpen olcsóak maradnak ahhoz, hogy a háztartások számára elérhetőek legyenek.

2.1.3 Az Európai Bizottság szándéka így az volt, hogy a lisszaboni menetrendbe kifejezetten belefoglalt iparpolitikai intézkedéseinek modernizációs példájává tegye az autópárral: a gazdaságilag fenntartható, egyúttal társadalmilag felelős és környezetkímélő termelőtevékenységek tartós fejlődésének biztosítása érdekében az Európai Bizottság azt szeretné, ha intézkedéseit széleskörű egyeztetés előzné meg az érintett felek között, amely a jelenlegi és a jövőbeli helyzet áttekintését, valamint a teendők tekintetében széleskörű konszenzus kialakítását teszi lehetővé. Ebben az esetben a felállított magas szintű csoportban képviselt érdekelt felek az autógyártók, az olajtermelők, az alkatrészgyártók/-forgalmazók, az autókereskedők és szerelők, a fogyasztók, a nemzeti hatóságok és az érintett három főigazgatóság (a Környezetvédelmi, a Közlekedés- és Energiaügyi és a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság) voltak. A Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság koordinálta a munkát, amely 2005-ben egész évben folyt. 2005 áprilisában közmeghallgatásra került sor. A jelentést 2005 decemberében fogadta el a munkacsoport. Következtetéseit széleskörű nyilvános konzultáció keretében vitatták meg 2006-ban. Az Európai Bizottság közleménye egyszerre támaszkodik a CARS 21 jelentésre és a 2006-ban beérkezett 34 hozzájárulásra.

2.1.4 A CARS 21 jelentés utal az Európai Bizottság azon dicséretes erőfeszítésére, amellyel elejét veszi a gyakran egymással összeegyeztethetetlen, kevésbé koordinált szabályozási kezdeményezéseknek.

2.1.5 Éppen ezért – amint a jelentés többször is említi – a munkacsoport az ún. holisztikus megközelítés mellett érvel, amelynek célja azt megállapítani, hogy a különböző tényezők hogyan hatnak egymásra. A magas szintű csoport tagjai ezáltal könnyebben értelmezhetővé és kiszámíthatóbbá kívánják tenni a szabályozást, és el szeretnék kerülni, hogy az Európai Bizottság különböző főigazgatóságai olyan intézkedéseket hozzanak, amelyek következményei kiszámíthatatlanok, illetve amelyek összeegyeztethetősége nem ellenőrzött.

2.1.6 A munkacsoport zárójelentésében – 7 fejezetbe rendezve – 18 ajánlást fogalmazott meg a szabályozás javítása, a környezetvédelem, a közlekedésbiztonság, a kereskedelem, a kutatás és fejlesztés, az adózás és pénzügyi ösztönzők, valamint a szellemi tulajdon terén. Befejezésül az elkövetkezendő 10 évre „menetrendet” javasol az autóparral kapcsolatos közpolitikák és szabályozás alakítói számára. Az Európai Bizottság által számára kitűzött célokkal teljes összhangban, az így elkészített menetrend az autóparral kapcsolatos európai politikák koherenciáját és kiszámíthatóságát kívánta biztosítani, amelyre a magánbefektetőknek szükségük van az ágazat versenyképességének eléréséhez: a menetrend az elkövetkező években követendő szabályozási út kijelölésével ezt a kiszámíthatóságot szándékozta biztosítani.

2.1.7 A közlemény az Európai Bizottság válasza a CARS 21 csoport által előterjesztett véleményre. Egyszerre tartalmazza az ajánlások Európai Bizottság általi értékelését és azokat a reakciókat, amelyeket a CARS 21 jelentés a 2006-ban szervezett konzultáció keretében váltott ki. Kijelöli azt az irányt, amelyben az Európai Bizottság jövőbeli autópári politikája halad majd. A legfőbb cselekvési irányvonalak a következők:

- **Az adminisztratív terhek csökkentése.** Az Európai Bizottság javaslata szerint 38 közösségi irányelv helyébe nemzetközi ENSZ-EGB⁽¹⁾-előírásokat kellene léptetni például a gumiabroncsok, a biztonsági ablakok, a ködlámpák, valamint a biztonsági öv vonatkozásában. Az iparág így az egész világon érvényes szövegre támaszkodhatna. 25 közösségi irányelvre és ENSZ-EGB-előírásra automatikus, illetve virtuális eljárások is bevezetésre kerülnének, hogy ezáltal csökkenjenek a szabályok betartásával kapcsolatos költségek, valamint kevésbé legyenek időigényesek és költségesek az eljárások.
- **A CO₂-kibocsátás csökkentése:** Az Európai Bizottság stratégiájának alapja egy olyan összetett megközelítés, amely nem csupán a motor műszaki felépítését veszi figyelembe, hanem emellett a technológiai újításokat (például a légkondicionáló rendszerekre vonatkozó, minimális energiahatékonysági követelmények előírása, a gumiabroncsok gördülési ellenállására vonatkozó, maximális határérték előírása, illetve a sebesség-váltás-jelző használata), valamint a bioüzemanyagok nagyobb mértékű felhasználását is. Hangsúlyt kapnak ezen kívül azok a további erőfeszítések – például a forgalom irányítására, a gépjárművezetők viselkedésének és az infrastruktúrának a javítására, valamint a CO₂-kibocsátás újbóli csökkentésére vonatkozóan –, amelyeket a tagállamok is vállaltak.
- **Az utak biztonsága:** Az Európai Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hatékony közútbiztonsági stratégiát a gépjármű-technológia, a közúti infrastruktúra, valamint a gépjármű-vezetői viselkedés javulására, illetve a szabályok szigorú betartására kell alapozni. Ennek kapcsán 11 új intézkedést javasol, többek közt az elektronikus stabilitásvezérlő rendszer, illetve a biztonsági öv bekötésére figyelmeztető jelzés beépítésének kötelezővé tételét, valamint – az új gépjárművek esetén – a fényszűrők kötelező, nappali használatát.
- **Kereskedelempolitika:** Az Európai Bizottság a közleményben a kétoldalú kereskedelmi megállapodásokban rejlő

lehetőségek feltérképezését javasolja (különösen Ázsia vonatkozásában) a piaci hozzáférés bővítése érdekében, és hangsúlyozza a szellemi tulajdon jog nemzetközi érvényesítésének szükségességét.

- **Kutatás és fejlesztés:** A főbb prioritásokat a megújuló, nem szennyező üzemanyagok és a tiszta gépjárművek, valamint az intelligens gépjárművek és utak jelentik. A kutatásra és termékfejlesztésre szánt megközelítőleg 20 milliárd euróval (ez az iparág forgalmának kb. 5 %-a) abszolút számokban mérve a gépjárműipar a kutatás és fejlesztés terén a legnagyobb ipari befektető.

3. Az EGSZB megjegyzései

Mielőtt rátérne az autópári és – általánosságban véve – az ágazati politikákkal kapcsolatos új megközelítés módszerére, jelentőségére és korlátaira, jelen vélemény áttekinti az 5 nagy területet és az azok mindegyikéhez tett európai bizottsági javaslatokat.

3.1 Belső piac, egyszerűsítés és a szabályozási környezet nemzetközivé tétele

3.1.1 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a javaslat kiterjeszti a keretirányelvet a motormeghajtású járműveken kívül minden más járműre is. Különösen hangsúlyozza ezen rendelkezésnek a cserélhető darabok megjelölésére vonatkozó jelentőségét.

3.1.2 Az EGSZB támogatja azon törekvést, amely a környezetvédelmi szabályozás egyszerűsítését és nemzetközivé tételét célozza, ugyanakkor szeretné, ha a harmonizáció nem válna abszolút prioritássá, minden egyéb szempontot megelőzve.

3.1.3 Ebben a tekintetben az EGSZB – mivel az Európai Bizottsághoz hasonlóan úgy véli, hogy elvi szempontból a többoldalú kötelezettségek részesítendőek előnyben – teljes mértékben egyetért az Európai Bizottsággal a következőket illetően: „szükségesnek tartja annak biztosítását, hogy a Közösség adott esetben továbbra is képes legyen önálló, az ENSZ-EGB rendszerétől független jogalkotásra az egészségügy és a környezetvédelem, valamint az egyéb stratégiai területeken”. Mivel az ilyen rendelkezések a nemzetközi kereskedelem és a piaci hozzáférés terén potenciálisan kritikus jellegűek, valóban érdemes megőrizni ezt a lehetőséget annak érdekében, hogy az európai gyáriparosok reagálhassanak a világ más térségeiben esetleg hozott rendelkezésekre, amelyek ronthatják az ő versenyképességüket.

3.2 Környezetvédelmi szempontból fenntartható közúti közlekedés

3.2.1 Az EGSZB üdvözli a környezetvédelmi szempontból fenntartható közúti közlekedés érdekében hozott és tervezett intézkedések minőségét. Az Európai Bizottság kötelezettségvállalásainak nyomán – amelyben hangsúlyozza, hogy szándékai szerint „gondosan meg fogja vizsgálni a jövőbeni szabályozó tevékenység hatását a foglalkoztatásra és a versenyképességre” – az EGSZB fel kívánja hívni az Európai Bizottság figyelmét arra,

⁽¹⁾ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága.

hogy a gyáriparosoknak időt kell hagyni, hogy kidolgozzák az ahhoz szükséges technológiákat, hogy szembe tudjanak nézni az említett szigorúbb követelményekkel anélkül, hogy ez a termékek jelentős dráguláshoz vezetne, és következképpen lelassulna a parkok megújításának a sebessége. Úgy tűnik, hogy erre a kérdésre (amelynek fontosságát a CARS 21 jelentése is kiemelte) kevesebb figyelem irányul az Európai Bizottság közleményében.

3.2.2 Ebben az összefüggésben, az EGSZB érdeklődéssel veszi tudomásul az Európai Bizottság azon szándékát, hogy nagyobb figyelemmel kezelje a járművek tényleges kibocsátási tevékenységét (8. pont), és sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Európai Bizottság nem vonja le az ebből a lépésből adódó következtetéseket a járművek ellenőrzése, karbantartása és javíthatósága terén.

3.2.3 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az Európai Bizottság által védelmezett, integrált megközelítés az elkövetkező években Európában eladásra kerülő új autók szennyezőanyag-kibocsátására és különösen a CO₂-kibocsátásra összpontosít. Az Európai Bizottságot csupán a technológiai (bioüzemanyagok, hidrogén, intelligens járművek és közlekedési rendszerek) vagy a gazdasági (a közúti közlekedési ágazat bevonásának lehetőségével kapcsolatos) megoldások érdeklik, ezeket szándékozik támogatni. Az EGSZB sajnálja, hogy az Európai Bizottság nem él kellőképpen azokkal a lehetőségekkel, amelyek az – autóipar és a közúti közlekedés európai társadalmakban elfoglalt helyének nagyobb figyelmet szentelő – holisztikus megközelítésben rejlenek.

3.2.4 Az EGSZB itt fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy a CARS 21 jelentés készítői aggodalmukat fejezték ki például a parkok megújításának sebességével kapcsolatban, amelyet kulcsfontosságú változóként jelenítettek meg. A torlódások kérdését is fontosnak tartották. Az EGSZB szeretné, ha a jövőben nemcsak a technológiai megoldások, hanem a környezetkímélőbb autóipar ösztönzésének módjai is vizsgálat alá kerülnének, egyéb módokkal együtt, így az autózhoz jutás új formáinak ösztönzésével.

3.2.5 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a környezetkímélőbb járművek iránti kereslet és kínálat ösztönzésre érdemes. Helyes volna, ha az Európai Bizottság összehangolt, technikailag semleges és a lehető leginkább harmonizált adózási ösztönzők kialakítására törekedne bizonyos gépjárművek és üzemanyagok támogatása érdekében, például a kibocsátott szén-dioxid mennyisége alapján, ami – közvetlenül a fogyasztókra és a keresletre hatva – elősegítené e kibocsátások mennyiségének csökkenését.

3.3 Az európai utak biztonságosságának növelése

3.3.1 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági kérdésekkel kapcsolatos, általános megközelítését, amely „a gépjármű-technológia fejlesztései, az utak infrastruktúrája, a járművezetési magatartás és a szabályok betartása közötti kölcsönhatáson” alapul.

3.3.2 A környezetvédelem témájának kezelésével kapcsolatban feltett kérdésekhez hasonló kérdések is felmerülnek e téren. A CARS 21 jelentésének egyik kulcskifejezése (amely által

világossá válik, hogy időnként a járművek környezetvédelmi és biztonsági teljesítményének kárára kell döntéseket hozni): a „fogyasztó számára elérhető áron” kifejezés. A közlemény nem vette át ezt a kifejezést.

3.3.3 Így az Európai Bizottság közleményében a közlekedésbiztonságot érintő javaslatok a következők ⁽²⁾:

- „Isofix gyermekbiztonsági rendszer kötelezővé tétele minden új, M1 kategóriájú járműben;
- nappali menetjelző lámpa használatának kötelezővé tétele (2006. augusztus 1-jén nyilvános egyeztetés kezdődött a témában);
- az elektronikus stabilizáló program beépítésének kötelezővé tétele először a nehéz tehergépjárművek, majd – a tesztmódszer kifejlesztését követően – a személygépkocsik és a könnyű tehergépjárművek esetében;
- biztonsági öv bekötésére figyelmeztető jelzés kötelezővé tétele minden új gépjárműben;
- a gyalogosvédelmi irányelv II. szakasza követelményeinek módosítása a 2003/102/EK irányelv ⁽³⁾ rendelkezéseinek tökéletesítése érdekében.”

3.3.4 Mivel szeretné, ha javaslatai eredményeképpen az új járművek ára csupán reális mértékben növekedne, az EGSZB olyan megközelítést javasol, amely jobban összpontosít a járművek árára, valamint arra, hogy ezek az árak milyen hatást gyakorolnak az autóparkok megújításának gyorsaságára, és így a közlekedésbiztonságra. Felhívja a figyelmet a gyalogosvédelmi irányelvtervezet II. szakaszának késésére, amely a gyártók általi végrehajtásához szükséges idő megkurtítását vonja maga után, és bonyolítja a meghozandó intézkedések tervezését. Az EGSZB hangsúlyozza továbbá, hogy sürgősen tisztázni kell az irányelv végrehajtási ütemtervét és a gyártók által betartandó követelmények részleteit. Felkéri az Európai Bizottságot annak figyelembevételére, hogy a közlekedésbiztonsághoz szükséges, hogy az autóparkot a fogyasztók abban az esetben is tartsák karban, ha régi járművekről van szó. Javasolja a tervezett intézkedések értékelését és osztályozását a költség-haszon mérleg szempontjából, amely az egyes intézkedések esetében kialakul annak mérlegelésekor, hogy azok milyen költséggel járnak a felhasználó számára ahhoz a hatáshoz képest, amelyet a balesetek előfordulási gyakoriságára és azok halálozással vagy úthatásokkal járó következményeire gyakorolnak a közúti forgalomban részt vevők számára. Ugyanebben az összefüggésben az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy ne csupán az újtára indított technológiákat vegye figyelembe, hanem kifejezettebben integrálja azokat a rendelkezéseket is, amelyek révén hatni lehet a közúti forgalomban részt vevők magatartására (oktatás, megelőzés, közúti jelzések stb.). Ebben az összefüggésben az EGSZB hangsúlyozza, hogy a jövőben különös figyelmet kell szentelni azoknak a következményeknek, amelyeket a demográfiai változások idéznek elő ezen kérdésekkel kapcsolatban, valamint annak a ténynek, hogy mind több idős vagy nagyon idős ember használ autót, és közlekedik az utakon.

⁽²⁾ COM(2007) 22 final, 15. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. november 17-i, a 70/156/EGK tanácsi rendeletet módosító 2003/102/EK irányelve a gyalogosok és a közúti forgalomban részt vevő más veszélyeztetett úthasználók védelméről gépjárművel való ütközés esetére és azt megelőzően (HL L 321., 2003.12.6., 15. o.); EGSZB-vélemény: HL C 234., 2003.9.30., 10. o.

3.3.5 Ugyanebben az összefüggésben és a CARS 21 jelentésben foglaltaknak megfelelően az EGSZB a biztonságosabb járművek iránti kereslet előmozdítására hivatott pénzügyi ösztönzők fontosságát hangsúlyozza. A biztonságosabb járművek keresletének és kínálatának növelése ösztönzésre érdemes.

3.4 Kereskedelem és külföldi piacok

Az EGSZB egyetért az Európai Bizottság nemzetközi kereskedelmi kérdésekre irányuló megközelítésével, különös tekintettel arra, hogy figyelmet fordít egyrészt a kétoldalú nemzetközi egyezményekre és a nem tarifális kereskedelmi akadályokra, másrészt a szellemi tulajdonjogok kérdésére, amely különösen Ázsiában merül fel. Azon országok kiválasztásánál, amelyekkel szabadkereskedelmi megállapodás kötését tervezik, helyes volna a gazdasági kritériumokat jobban számításba venni, így elsősorban a potenciális piac méretét és az általa kínált lehetőségeket, a kereskedelmet a két oldalon gátló akadályok megszüntetésének kölcsönösségét stb. A gyártási-értékesítési folyamat korai szakaszai szempontjából érdekes kérdéseken túl, az EGSZB felhívja az Európai Bizottság figyelmét annak szükségességére, hogy a pótalkatrész-piac kérdését jobban integrálják, egyrészt a különböző európai nemzetek különböző kezelési módjainak egységesítése, másrészt egy Kínával, Indiával és Oroszországgal kapcsolatos stratégia kialakítása érdekében.

3.5 Kutatás és fejlesztés

Az EGSZB teljes mértékben egyetért a K+F támogatásával és az Európai Bizottság azon meggyőződésével, hogy a fenntartható fejlődés három pillérét csak akkor lehet majd összehangolni, ha az állami és a privát szféra kutatásra irányuló erőfeszítései folytatódhatnak, és elmélyülnek. A 3.4. pontban említettekhez hasonló célból az EGSZB ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy szükség van a teljes termelési lánc integrálására, beleértve a későbbi szakaszokat is. Így a technológiai fejlődés költségeivel, az ebből adódó előnyökből részesülő termékek javíthatóságával, és a javítás és az infrastruktúrák hozzáigazításához szükséges képességekkel kapcsolatos kérdéseket nagyon korán fel kell tenni, és az Európai Bizottság proaktív politikát kell, hogy alkalmazzon ennek érdekében. Az Európai Bizottságnak a hetedik keretprogram megfelelő részét olyan más tevékenységekre kellene irányítania, amelyek elsősorban a közúti biztonság integrált megközelítését célozzák, amely az infrastruktúrákat – és így az elektronikus kommunikációs rendszereket – is magában foglalja.

3.6 Adózás és pénzügyi ösztönzők

Az EGSZB támogatja az Európai Bizottságot, amely „felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot az irányelvjavaslat (*) mielőbbi elfogadására”. Mihelyt a Parlament elfogadta az irányelvet, amely ösztönzi az adóügyi harmonizációt, már csak a Tanácsot kell meggyőzni arról, hogy célszerű lenne közelíteni azon rendelkezéseket, amelyek jelenleg torzulást okoznak a járművek és az autópárral kapcsolatos szolgáltatások piaci között az Unióban.

(*) Javaslat tanácsi irányelvre a személygépkocsikra vonatkozó adókról (COM(2005) 261 final); EGSZB-vélemény: HL C 195., 2006.8.18., 80. o.

3.7 Alkatrészek piaca

Az EGSZB – amellet, hogy sajnálja, hogy az említett kérdésekre nem fordítanak több figyelmet az Európai Bizottság gondolkodási folyamatai során – támogatja az 1400/2002/EK rendelet (*) megőrzését, valamint az Európai Bizottság azon szándékát, hogy biztosítsa a rendelet alkalmazásának egységességét az Unióban. Az EGSZB helyesli, hogy az Európai Bizottság támogatni kívánja a műszaki információk szabad hozzáférhetőségét biztosító rendelkezéseket. Az EGSZB e tárgyban hangsúlyozza, hogy milyen lényeges figyelni az OASIS-formátum átvételével kapcsolatos rendelkezések végrehajtására.

3.8 A CARS 21 módszer és annak európai bizottsági alkalmazása

3.8.1 Az EGSZB üdvözlözi az Európai Bizottság azon álláspontját, amely szerint „a cél a **jobb szabályozás** szellemében előmozdítani a különböző szakpolitikai területek közötti hatékony együttműködést, biztosítani a kiszámíthatóságot és óvni a közérdeket (pl. a környezetet és a biztonságot) az ipar szabályozási terheinek csökkentésére tett erőfeszítések mellett”. Üdvözlözi azt a kinyilvánított szándékot, amely egy globális megközelítés elfogadására irányul, és egyúttal az ipar fejlesztésének különböző dimenziói, az ipar versenyképessége és a különböző érdekelt felek integrálását célozza.

3.8.2 A társadalmi és ipari területekkel kapcsolatban, amelyekkel a jelentés az első oldalakon foglalkozik, az EGSZB az Európai Bizottsághoz hasonlóan azt szeretné, ha a kettő egymáshoz kapcsolódna, mivel a foglalkoztatás közvetlenül kötődik egyrészt az európai ipar, másrészt a különböző telephelyek versenyképességéhez. E szempontból az EGSZB összességében egyetért az ipar helyzetének javasolt elemzésével Európában.

3.8.3 Az EGSZB üdvözlözi, hogy az Európai Bizottság véleménye szerint „valószínűnek tűnik, hogy az európai piacra irányuló gépjármű-összeszerelést nagyrészt Európában végzik majd”, ugyanakkor az Európai Bizottsághoz hasonlóan úgy véli, hogy ez valószínűleg nem jelenti egyben a foglalkoztatás stabilitását is.

3.8.4 Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy irányítsa a párbeszédet a szociális partnerek között annak érdekében, hogy az Unión belüli vagy azon kívüli vállalatáthelyezéseket és relokálációt meg lehessen előzni, illetve irányítani lehessen, ahogyan az a CARS 21 jelentésben is szerepel. Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy ugyanebben a megközelítésben vizsgálja meg az ágazat fejlődésének a második és további szintű alvállalkozókra való hatásait, mert azokat a folyamatban levő változások különösen érzékenyen érintik.

3.8.5 Ebben az összefüggésben, az EGSZB teljes mértékben támogatja a közleményben bemutatott támogatási mechanizmusokat és az autópárral szerkezetátalakításával foglalkozó fórum összehívásának ötletét, amely arra irányul, „hogy foglalkozzon a kihívásokkal és előre jelezhesse a változásokat, illetve könnyebben alkalmazkodjon azokhoz”. Az EGSZB felhívja az Európai Bizottságot, hogy ragadja meg az alkalmat arra, hogy

(*) Az Európai Bizottság 1400/2002/EK rendelete (2002. július 31.) a gépjárműágazat-beli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjairól szóló szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról (HL L 203., 2002.8.1., 30. o.).

ezekben a munkákban és támogatási mechanizmusokban a termékpálya egészét vegye figyelembe, különös tekintettel a később következő egységek szereplőire. Az ilyen kezdeményezések a termelési láncon belüli egyeztetések és a közös stratégiai gondolkodási folyamatok logikájába illeszkednek, amelyre a különböző szereplőknek szüksége van. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy munkáiban és vitáiban kiemelt szerepet szán annak, illetve különösen ügyel arra, hogy a szociális partnerek és – szélesebb értelemben véve – az érdekelt felek összessége egyértelműbben legyen képviselve.

3.8.6 Például a képzési szükségletek erősebbek, és gyakran kevésbé lefedettek a kvv-ken és a mikroállalkozásokon belül, és a strukturális alapoknak és az egyéb, a szerkezetátalakításokat támogató eszközöknek is segíteniük kellene a termelési lánc ezen szereplőit.

3.8.7 Az Európai Bizottság a következőképpen zárja közleményét:

„Egyedülálló lehetőség adódik **az ipari politikát figyelembe vevő, egyértelmű politikai döntéshozatali kultúra** kialakítására. A Bizottság úgy véli, hogy az olyan elveknek, mint a jogalkotás minőségének, az egyszerűsítésnek, a hatásvizsgálatoknak, az érdekelt felekkel való egyeztetésnek, a határidőknek és az eszközök megválasztásának alapvető szerepet kell játszaniuk a jogszabálytervezetek elkészítésekor.”

3.8.8 Az EGSZB csatlakozik a kijelentéshez, és a jelen véleménnyel segíteni kívánja az Európai Bizottságot annak teljes

mértékű megvalósításában. Ezért felhívja az Európai Bizottság figyelmét, hogy a kialakított megközelítés időnként nem eléggé átfogó. Pontosabban, ha nem is merültek feledésbe, a CARS 21 jelentésben kifejtett elemzéseket, csakúgy mint az Európai Bizottság által azokból levont következtetéseket, a fogyasztók és a vitában később szereplők alulreprezentáltsága jellemzi. Ebből következően általában véve az autóiipar, illetve a környezetvédelmi és biztonsági kérdések kezelése nem tűnik kellőképpen holisztikusnak az EGSZB számára: túlságosan is a termékre és a technológiákra összpontosító, a parkok és az autóhasználat kérdésében nem kellően integratív ipar képe bontakozik ki.

3.8.9 Az EGSZB véleménye szerint ezért a 2009-ben elkészítendő mérlegben figyelembe kell venni a jelen véleményt, és az eddigieknél jobban kell integrálni a termelési lánc később következő szakaszai és a felhasználók szempontját. E célból fenn kell tartani „az érdekelt felekkel való egyeztetést”, és jobban meg kell azt szervezni annak érdekében, hogy az autóiipar ne csak a gyártóké legyen, és hogy a „hatásvizsgálatokat” újfajta módon lehessen elvégezni. A hatástanulmányokat illetően, javítani kellene azok minőségét. Tárgyilagossá és semlegesnek kell lenniük, és átfogó megközelítés részét kell, hogy képezzék, amely ellenőrzött tényadatokon alapul. Nem helyénvaló, hogy az Európai Bizottság olyan szolgálata, amelyet politikai vélemény megfogalmazásával bíztak meg egy adott problémakör kapcsán, saját maga végezze el a hatásvizsgálatot a kérdésben. Az EGSZB helyesli a hatásvizsgáló bizottság felállítására irányuló javaslatot, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy hívja össze az érdekelt felek közül azokat, akikről az autóiipar irányítói hajlamosak megfeledezni.

Kelt Brüsszelben, 2007. szeptember 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS