

Βρυξέλλες, 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**CARS 2020: Σχέδιο δράσης για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αυτοκινητοβιομηχανία
στην Ευρώπη**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΈΝΑΣ ΒΑΣΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΣΕ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ	3
2.	CARS 21: ΈΝΑ ΚΟΙΝΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟ 2020	5
3.	ΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ	7
4.	ΈΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	8
4.1.	Επενδύσεις σε προηγμένες τεχνολογίες και χρηματοδότηση της καινοτομίας.....	8
	Έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία	8
	Πρόσβαση στη χρηματοδότηση	10
	Μείωση των εκπομπών CO2.....	11
	Εκπομπές ρυπαντών και θορύβου	12
	Οδική ασφάλεια	14
	Εναλλακτικά καύσιμα και υποδομή.....	15
4.2.	Βελτίωση των συνθηκών της αγοράς	17
	Ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς.....	17
	«Εξυπνη» νομοθεσία	18
4.3.	Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στις παγκόσμιες αγορές	20
	Εμπορική πολιτική	20
	Διεθνής εναρμόνιση	21
4.4.	Πρόβλεψη προσαρμογής και διαχείριση αναδιαρθρώσεων	22
	Ανθρώπινο δυναμικό και δεξιότητες	23
	Προσαρμογή των παραγωγικών κλάδων	24
5.	ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	25

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**CARS 2020: Σχέδιο δράσης για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αυτοκινητοβιομηχανία
στην Ευρώπη**

Τους τελευταίους μήνες, η **ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία αντιμετωπίζει μια όλο και δυσχερέστερη περίοδο**, με την αγορά καινούργιων αυτοκινήτων της ΕΕ να υποχωρεί για πέμπτο συνεχές έτος. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί **ισχυρή πίεση** σε ορισμένες εταιρείες, ωθώντας τις να προχωρήσουν σε αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων τους, ενώ ορισμένοι κατασκευαστές ανήγγειλαν πρόσφατα κλείσιμο μονάδων συναρμολόγησης, με επακόλουθες απώλειες θέσεων εργασίας. Ωστόσο, παράλληλα, η ευρωπαϊκή βιομηχανία συνεχίζει να αντιμετωπίζει τη **μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόκληση** να συνεχίσει να ηγείται στην παροχή μελλοντικών λύσεων κινητικότητας, σε ένα εξαιρετικά ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι υφίσταται επείγουσα ανάγκη να υποβάλει σχέδιο δράσης για την υποστήριξη της αυτοκινητοβιομηχανίας στην αντιμετώπιση των εν λόγω προκλήσεων.

1. ΈΝΑΣ ΒΑΣΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΣΕ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ

Η **αυτοκινητοβιομηχανία¹ έχει στρατηγική σημασία** για την ευρωπαϊκή οικονομία, και τα προϊόντα και οι υπηρεσίες της έχουν αντίκτυπο στη ζωή των ευρωπαίων πολιτών σε καθημερινή βάση. Ο κλάδος αντιπροσωπεύει περίπου, **άμεσα και έμμεσα, 12 εκατομμύρια θέσεις εργασίας** και παρέχει μια αξιοσημείωτη **θετική συνεισφορά στο εμπορικό ισοζύγιο της ΕΕ** (που αναπτύσσεται κατά τα τελευταία χρόνια και έφθασε τα 90 δισεκατομμύρια ευρώ το 2011). Ο εν λόγω βιομηχανικός κλάδος καταγράφει **την υψηλότερη δαπάνη του ιδιωτικού τομέα σε έρευνα και καινοτομία** (28 δισεκατομμύρια ευρώ κατά το 2009) και αποτελεί ουσιώδη παράγοντα για την τεχνολογική καινοτομία. Είναι σημαντικός **πολλαπλασιαστικός παράγοντας ανάπτυξης**, λόγω των ισχυρών οικονομικών του διασυνδέσεων με πολλούς βιομηχανικούς τομείς. Οι εν λόγω διασυνδέσεις είναι παρούσες τόσο ανάντη, με τομείς όπως η χαλυβουργία, η χημική βιομηχανία και η κλωστοϋφαντουργία, όσο και κατόντη, με τους κλάδους υπηρεσιών ΤΠΕ, επισκευών και κινητικότητας. Παράγει τα περισσότερα από τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τους πολίτες για την προσωπική τους μετακίνηση και για τη μεταφορά αγαθών. Ως εκ τούτου, η αυτοκινητοβιομηχανία θα αποτελεί **βασικό παράγοντα στη νέα βιομηχανική επανάσταση** που στοχεύει, μεταξύ άλλων, στη βαθμιαία υποκατάσταση των υδρογονανθράκων ως κύριας πηγής ενέργειας και στην αποτελεσματικότερη και βιώσιμότερη χρήση των πόρων μας.

Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας βρίσκεται σήμερα σε **ιστορικό σημείο καμπής**: η ερχόμενη δεκαετία αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντικές αλλαγές σε διάφορους τομείς που είναι πιθανό να αναδιαμορφώσουν σε βάθος τον κλάδο και τις αγορές του παγκοσμίως. Πρώτα απ' όλα, **μεταβάλλονται τα πρότυπα παραγωγής και εμπορίας**. Ενώ η ευρωπαϊκή

¹ Με τον όρο αυτοκινητοβιομηχανία καλύπτεται ολόκληρη η αλυσίδα εφοδιασμού που συμπεριλαμβάνει τους κατασκευαστές οχημάτων, τους προμηθευτές, τις υπηρεσίες διανομής και τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης μετά την πώληση. Στα προϊόντα περιλαμβάνονται τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα ελαφρά και βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, τρίκυκλα και τετράκυκλα.

αγορά θεωρείται ώριμη, ορισμένες τρίτες αγορές αναπτύσσονται ταχέως, αλλάζοντας τις εμπορικές ροές και την αλυσίδα αξιών της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η έντονη ανταγωνιστική πίεση αυξάνεται περαιτέρω, και οι εταιρείες της ΕΕ υφίστανται όλο και περισσότερες προκλήσεις στην εσωτερική τους αγορά, ενώ αναπτύσσουν ευκαιρίες επέκτασης σε τρίτες αγορές. Κατά δεύτερον, **η ημερήσια διάταξη που αφορά το κλίμα καθίσταται όλο και πιο επείγουσα**, και προσδοκούνται όλο και περισσότερα από την τεχνολογική πρόοδο. Για να ανταποκριθεί στους μακροπρόθεσμους στόχους όσον αφορά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου καθώς επίσης και τους στόχους ποιότητας του αέρα, ο κινητήρας εσωτερικής καύσης θα βελτιωθεί περαιτέρω, με παράλληλη ανάπτυξη και προοδευτική εφαρμογή πρωτοπόρων τεχνολογιών, όπως η ηλεκτροκίνηση. Σημαντικές προσπάθειες θα χρειαστεί επίσης να καταβληθούν σχετικά με την περαιτέρω ανάπτυξη και διανομή βιώσιμων καυσίμων, που θα αποτελούν εναλλακτικές λύσεις ως προς τα παραδοσιακά καύσιμα, το πετρέλαιο κίνησης και τη βενζίνη. Παράλληλα, **η οδική ασφάλεια παραμένει σημαντική μέριμνα**.

Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους τομείς δράσης προτεραιότητας, όπου **θα πρέπει να διευκολυνθεί η επένδυση σε νέες τεχνολογίες και καινοτομία**, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με την οποία **πρόσφατα επικαιροποιήθηκε η βιομηχανική πολιτική της ΕΕ**². Η εν λόγω ανακοίνωση, δίνοντας περαιτέρω ώθηση στους στόχους της ΕΕ 2020 για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, καλεί για μια σθεναρότερη ευρωπαϊκή βιομηχανία για ανάπτυξη και οικονομική ανάκαμψη. Ο σημαντικός ρόλος του βιομηχανικού αυτού κλάδου στη δημιουργία ανάπτυξης και θέσεων εργασίας, το οποίο ισχύει και για τις συναφείς υπηρεσίες, έχει σαφώς αναγνωριστεί. Επομένως, θα πρέπει να υιοθετήσουμε μια προορατική προσέγγιση.

Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζει **ένα σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία**, τονίζοντας τη δέσμευση της Επιτροπής να στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα του κλάδου. Πρόκειται για το πρώτο συγκεκριμένο παράδειγμα εφαρμογής της επικαιροποιημένης μας άποψης για τη βιομηχανική πολιτική σε έναν συγκεκριμένο κλάδο, ήτοι την αυτοκινητοβιομηχανία. Προσδιορίζει συγκεκριμένες ενέργειες πολιτικής, βασισμένες σε ανάλυση του κλάδου που διενεργήθηκε από την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21, η οποία επαναδρομολογήθηκε το 2010. Το παρόν σχέδιο δράσης διαρθρώνεται γύρω από τους ακόλουθους πυλώνες:

- **Επένδυση σε προηγμένες τεχνολογίες και χρηματοδότηση της καινοτομίας** μέσω μιας δέσμης κανονιστικών πρωτοβουλιών και της υποστήριξης της έρευνας και της καινοτομίας
- **Βελτίωση των συνθηκών της αγοράς** μέσω μιας ισχυρότερης εσωτερικής αγοράς και της συνεπούς εφαρμογής «έξυπνων» νομοθετικών ρυθμίσεων
- **Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στις παγκόσμιες αγορές** μέσω μιας αποτελεσματικής εμπορικής πολιτικής και της διεθνούς εναρμόνισης των νομοθετικών ρυθμίσεων για τα οχήματα
- **Πρόβλεψη της προσαρμογής** μέσω της επένδυσης σε ανθρώπινο δυναμικό και δεξιότητες και της άμβλυνσης των κοινωνικών επιπτώσεων της αναδιάρθρωσης

² COM(2012) 582 τελικό· εγκρίθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2012.

Με τη στρατηγική αυτή, η Επιτροπή προτίθεται να στηρίζει τον ενεργό ρόλο που θα διαδραματίσει ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας στην προσπάθεια να αντιστραφεί το μερίδιο υποχώρησης του κλάδου στην Ευρώπη από το σημερινό της επίπεδο που είναι περίπου 16% του ΑΕγχΠ σε 20% έως το 2020. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου στην ΕΕ, η παροχή στήριξης ώστε να επωφεληθεί ο κλάδος ευκαιριών στις παγκόσμιες αγορές καθώς και η προώθηση των καθαρών, ασφαλών και οικονομικών οχημάτων, ενταγμένες σε μια ολοκληρωμένη πολιτική προσέγγιση, θα διαδραματίσουν αποφασιστικό ρόλο για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

2. CARS 21: ΈΝΑ ΚΟΙΝΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟ 2020

Στα τέλη του 2010 η Επιτροπή αποφάσισε να **επαναδρομολογήσει την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21**, η οποία αρχικά είχε συσταθεί το 2005, ως συνέχεια στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρωπαϊκή στρατηγική για καθαρά και ενεργειακώς οικονομικά οχήματα³», που εκδόθηκε στις 28 Απριλίου 2010. Ο στόχος της Ομάδας ήταν η εκπόνηση συστάσεων πολιτικής για την υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η Ομάδα συμπεριελάμβανε επτά επιτρόπους, εννέα εκπροσώπους κρατών μελών και μια ευρεία και ισόρροπης σύνθεσης ομάδα ενδιαφερόμενων φορέων (συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων της βιομηχανίας και ΜΚΟ) και ενέκρινε την τελική της έκθεση⁴ στις 6 Ιουνίου 2012. Η εν λόγω έκθεση παρουσιάζει τη συναινετική άποψη της Ομάδας σχετικά με το στρατηγικό όραμα για την αυτοκινητοβιομηχανία το 2020 και παραθέτει συγκεκριμένες συστάσεις ως προς ορισμένους τομείς σχετικής πολιτικής.

Η ανάλυση που παρέχει η έκθεση δείχνει σαφώς ότι δεν μπορεί να διατηρηθεί το status quo για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία: οι σημερινές παραγωγικές ικανότητες θα πρέπει να προσαρμοστούν, θα πρέπει να υιοθετηθούν νέες παραγωγικές μέθοδοι, να εξασφαλιστούν περαιτέρω πηγές πρώτων υλών οι οποίες θα χρησιμοποιούνται αποτελεσματικότερα και να αναπτυχθούν νέα επιχειρηματικά μοντέλα και σχηματισμοί. Επίσης, εξίσου σημαντική είναι η απαίτηση για νέα πρότυπα ειδίκευσης καθώς και η ανάγκη αντιμετώπισης ενδεχόμενων αλλαγών στις ανάγκες απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη σημασία έχει η εξασφάλιση μιας ομαλής και ισορροπημένης οικονομικής και κοινωνικής μετάβασης μέσω της πρόβλεψης των αναγκών σε δεξιότητες και κατάρτιση, καθώς επίσης και η διαχείριση της αναδιάρθρωσης κατά έναν καλά προετοιμασμένο τρόπο, πράγμα που θα ενδυναμώσει την προσαρμογή των επιχειρήσεων και την διαδικασία μετάβασης όσον αφορά την απασχόληση.

Σ' αυτό το πλαίσιο, η Ομάδα προσδιόρισε **μια κοινή άποψη ως προς τα βασικά χαρακτηριστικά μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής αυτοκινητοβιομηχανίας και ως προς την πρόοδο προς την βιώσιμη κινητικότητα για την κοινωνία της ΕΕ το 2020**, ως εξής:

- | | |
|---|--|
| – | ένας κλάδος αυτοκινητοβιομηχανίας που παραμένει στρατηγικής σημασίας και ακρογωνιαίος λίθος για τη βιομηχανία και την οικονομία της ΕΕ , ο οποίος παρέχει ποιοτική απασχόληση σε εκατομμύρια εργαζομένων ανά την ΕΕ· |
| – | ένας κλάδος που κατέχει κεντρική θέση σε σχέση με πολλές άλλες οικονομικές δραστηριότητες, ενώ παράλληλα παράγει προσिता και επιθυμητά προϊόντα, ανταποκρίνονται στις ανάγκες του καταναλωτή, στη βάση μιας ανταγωνιστικής |

³ COM(2010) 186 τελικό της 28.04.2010.

⁴ Διατίθεται στη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

- αγοράς για προϊόντα και υπηρεσίες του κλάδου του αυτοκινήτου, συμπεριλαμβανομένης της εξυπηρέτησης μετά την πώληση·
- μια **ισχυρή κατασκευαστική βάση στην ΕΕ** για οδικά οχήματα και συστατικά μέρη αυτών, που κατασκευάζει σημαντικό μέρος των οχημάτων και των ανταλλακτικών που πωλούνται στην αγορά της ΕΕ·
 - ένα **ισχυρό βιομηχανικό δίκτυο** με ευέλικτη και ολοκληρωμένη αλυσίδα εφοδιασμού και διανομής·
 - ένας κλάδος **που εξάγει ένα ευρύτερο φάσμα οχημάτων υψηλής ποιότητας και υψηλής τεχνολογίας** σε τρίτες αγορές·
 - **παγκόσμιες αγορές** που προσφέρουν ένα γνήσιο **πεδίο με ισότιμους όρους ανταγωνισμού** για όλους τους συμμετέχοντες του κλάδου, με ίσες ευκαιρίες για όλες τις τεχνολογίες·
 - μια αυτοκινητοβιομηχανία που είναι **πρωτοπόρος στην τεχνολογία**, σε συντονισμένη δράση με τον κλάδο προμήθειας καυσίμων, η οποία παράγει οχήματα **ελκυστικά** για τους καταναλωτές της ΕΕ, **καθαρά** από πλευράς προβλεπόμενων από τους κανονισμούς ρυπαντών, πιο **οικονομικά σε κατανάλωση καυσίμου, ασφαλή, αθόρυβα και συνδεδεμένα**·
 - ένα **χαρτοφυλάκιο τεχνολογιών πρόωσης**, όπου κυριαρχεί η **προηγμένη τεχνολογία κινητήρα εσωτερικής καύσης**, αν και όλο και περισσότερο γίνεται χρήση της ηλεκτροκίνησης. Επιπλέον, η ανάπτυξη οχημάτων με **εναλλακτικές τεχνικές πρόωσης** (όπως ηλεκτροκίνητα⁵ οχήματα και οχήματα με κυψέλες καυσίμου) καθίσταται σημαντική·
 - δημιουργία κατάλληλης **υποδομής ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης** για τα οχήματα εναλλακτικού καυσίμου, σύμφωνα με το δυναμικό τους στην αγορά·
 - ένα **εργατικό δυναμικό** τόσο στην κατασκευή όσο και στην Ε&Α και στην τεχνική εξυπηρέτηση, εκπαιδευμένο και προετοιμασμένο για να προσφέρει εργασία με πολλαπλές τεχνολογίες.

Χρειάζεται να εφαρμοστεί συστηματικά στην πράξη μια **ολοκληρωμένη προσέγγιση πολιτικής**. Η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- ενέργειες στο πλαίσιο του ιδιωτικού τομέα και της δημόσιας πολιτικής, σε επίπεδο ΕΕ, κράτους μέλους και περιφέρειας, που να αλληλοσυμπληρώνονται·
- μέτρα για τον αποτελεσματικό συνδυασμό οχημάτων, όπου ενδείκνυται, που να επικεντρώνονται στην υποδομή και στον χρήστη·
- οικονομικώς αποτελεσματικά κανονιστικά και εναλλακτικά μέτρα πολιτικής, τα οποία να εφαρμόζονται και να επιβάλλεται η εφαρμογή τους κατά τρόπο αποτελεσματικό, ώστε, να επιτυγχάνονται οι μακροπρόθεσμοι κοινωνικοί στόχοι και να προωθείται η καινοτομία·
- όλοι οι τομείς πολιτικής που έχουν αντίκτυπο στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας να συντονίζονται στενά μεταξύ των σχετικών αρμόδιων αρχών, συμπεριλαμβανομένων των τομέων του εμπορίου, της βιομηχανίας, του περιβάλλοντος, της ενέργειας, των τεχνολογιών της πληροφορίας και της επικοινωνίας, της οδικής ασφάλειας και της δημόσιας υγείας, των μεταφορών και της πολιτικής ανταγωνισμού, της καινοτομίας και της εσωτερικής αγοράς, κατά

⁵ συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτροκίνητων οχημάτων με συσσωρευτές, των υβριδικών συνδεδεμένων για φόρτιση στο ηλεκτρικό δίκτυο και των ηλεκτροκίνητων μεγάλης ακτίνας δράσης οχημάτων.

τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται η οικονομικώς αποτελεσματική επίτευξη των στόχων της πολιτικής.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει πλήρως τις εν λόγω προκλήσεις και την ανάγκη για μια **φιλόδοξη στρατηγική βιομηχανικής πολιτικής για τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας**. Η Επιτροπή θα προσανατολίσει τις πολιτικές της σ' αυτό τον στόχο και καλεί τα λοιπά θεσμικά όργανα, τις δημόσιες αρχές και τους ενδιαφερόμενους φορείς να ακολουθήσουν την ίδια προσέγγιση, στον αντίστοιχο τομέα ευθύνης τους.

3. ΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Η τελική έκθεση CARS 21 παρέχει μια εμπεριστατωμένη ανάλυση της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης του κλάδου αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 η κατάσταση **επιδεινώθηκε και η τάση αυτή φαίνεται ότι θα συνεχιστεί έως το τέλος του έτους**. Οι πωλήσεις στις αγορές της ΕΕ παρουσίασαν **καθοδική τάση** (πτώση 6,8% κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 για τα επιβατικά οχήματα και πτώση 10,8% για τα επαγγελματικά) - σε σύγκριση με τα ήδη χαμηλά επίπεδα του 2011. Οι τρέχουσες προβλέψεις δείχνουν πτώση κατά 7,9% από έτος σε έτος στην αγορά της ΕΕ για τα επιβατικά οχήματα, με πωλήσεις που φθάνουν τις 12,1 εκατομμύρια μονάδες, στοιχεία που αντιπροσωπεύουν το πέμπτο διαδοχικό έτος καθοδικής πορείας. Η αγορά επαγγελματικών οχημάτων της ΕΕ αναμένεται να σημειώσει πτώση κατά 8% εφέτος, έπειτα από μια προηγούμενη περίοδο ανάκαμψης κατά το 2010 και το 2011, αλλά παραμένει σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα, οι νέες ταξινομήσεις επλήγησαν από την κρίση χρέους και έφτασαν το 2011 τις 1,6 εκατομμύρια μονάδες, στοιχείο που αντιστοιχεί σε πτώση 40% σε σχέση με το επίπεδο του 2007.

Η **παραγωγή οχημάτων εμφάνισε ελαφρά καλύτερη εικόνα** (συναρμολόγηση 16 εκατομμυρίων μονάδων ελαφρών οχημάτων, ήτοι 1 εκατομμύριο μονάδες περισσότερα από τα επίπεδα του 2009), **αφού έλαβε ώθηση από τις εξαγωγές**, όπως αποδεικνύεται από ένα θετικό εμπορικό ισοζύγιο ύψους 45 δισεκατομμυρίων ευρώ κατά τους πρώτους πέντε μήνες του 2012 (που οφείλεται κατά κύριο λόγο σε εξαγωγές προς τις ΗΠΑ και τις αναδυόμενες αγορές). Ωστόσο, υφίστανται σημαντικοί κίνδυνοι πτώσης των επιπέδων παραγωγής, οι οποίοι συνδέονται με την επιβράδυνση των αναδυόμενων οικονομιών. Διάφοροι κατασκευαστές έχουν αναφέρει **οικονομικές ζημίες στην αγορά της ΕΕ** οφειλόμενες κατά κύριο λόγο στην μείωση των πωλήσεων σε συνδυασμό με το από μακρού υφιστάμενο διαρθρωτικό πρόβλημα της **πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας**⁶. Ορισμένοι παραγωγοί έχουν ανακοινώσει σημαντικές ενέργειες αναδιάρθρωσης, οι οποίες θα έχουν επιπτώσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού τους καθώς και στην απασχόληση και στις προοπτικές ανάκαμψης σε διάφορες ευρωπαϊκές περιφέρειες.

Η **ευθύνη χειρισμού του ζητήματος της αναδιάρθρωσης ανήκει κατά κύριο λόγο στον ίδιο τον κλάδο**, αλλά, συγχρόνως, ο κλάδος ζητά περισσότερο συντονισμό και υποστήριξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

⁶ Τα ακριβή στοιχεία που αφορούν την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα χρήζουν συζήτησης, δεδομένου ότι αυτά εξαρτώνται, μεταξύ άλλων, από τον αριθμό των βαρδιών που χρησιμοποιούνται σε ένα συγκεκριμένο εργοστάσιο. Οι αναλυτές συμφωνούν ότι κάποια πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα είναι αναγκαία για λόγους επιχειρηματικής ευελιξίας, αλλά η υπερβολική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα είναι προβληματική.

Το παρόν σχέδιο δράσης, βασισμένο στις συστάσεις CARS 21, θέτει ως μακροπρόθεσμους στόχους τη διατήρηση της κατασκευαστικής βάσης στην Ευρώπη, την εξασφάλιση ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας και τη διαμόρφωση ενός πλήρους οδικού χάρτη βιομηχανικής πολιτικής για την αυτοκινητοβιομηχανία το 2020.

4. ΈΝΑ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η Επιτροπή σχεδιάζει τις ακόλουθες βασικές ενέργειες στους διάφορους τομείς πολιτικής της ΕΕ:

4.1. Επενδύσεις σε προηγμένες τεχνολογίες και χρηματοδότηση της καινοτομίας

Στην αυτοκινητοβιομηχανία, όπως και σε άλλους κλάδους, αναπτύσσεται μια δέσμη νέων, καθαρών και ασφαλών τεχνολογιών, που αναμένεται να πραγματοποιήσουν σημαντική είσοδο στην αγορά κατά τα προσεχή έτη. Ξεκινώντας από μια ηγετική θέση στη σημερινή τεχνολογία, είναι ουσιώδες για την Ευρώπη να παραμείνει πρωτοπόρος, αναπτύσσοντας λύσεις για το αύριο, παρέχοντας βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό θα πρέπει να ενισχυθεί μέσω καλά στοχευμένης και συντονισμένης υποστήριξης από τον δημόσιο τομέα της έρευνας και καινοτομίας, που είναι κατάλληλες για τις ανάγκες του κλάδου και της κοινωνίας, με στόχο την ανάπτυξη πιο μακροπρόθεσμων τεχνολογιών. Θα πρέπει να ακολουθηθεί μια ολιστική προσέγγιση πολιτικής που θα συμπληρώνει τις κανονιστικές πρωτοβουλίες σε ενωσιακό, κρατικό και τοπικό επίπεδο, συνοδευόμενη από μέτρα για την υποδομή και τη ζήτηση, η οποία θα προσελκύσει επενδύσεις κατά τα προσεχή έτη.

Έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία

Οι επενδύσεις στην έρευνα, στην ανάπτυξη και στην καινοτομία (ΕΑΚ) εξασφαλίζουν ανταγωνιστικότητα. Επιπλέον, η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για ΕΑΚ βάσει του 7ου προγράμματος-πλαισίου για την έρευνα (ΠΠ7) και τα δάνεια και οι εγγυήσεις δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) που είχαν στόχο την προώθηση της ανάπτυξης καθαρών τεχνολογιών στις μεταφορές αναγνωρίστηκαν στην έκθεση CARS 21 ως βασικά μέσα για την ανάκαμψη από την κρίση την περίοδο 2008-2009 και για την αντιμετώπιση της τρέχουσας ανταγωνιστικής πίεσης από πλευράς τεχνολογικής ηγετικής θέσης. Σημαντικό είναι το ότι ευρωπαϊκά κεφάλαια παρέχουν σημαντική μόχλευση στην αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η οποία χρειάζεται να χρηματοδοτεί ταυτόχρονα την ΕΑΚ σχετικά με διάφορες τεχνολογίες πρόωσης (συνεχής βελτίωση κινητήρων εσωτερικής καύσης καθώς επίσης και ανάπτυξη συστημάτων πρόωσης με τη βοήθεια ηλεκτροκίνησης, κυψελών καυσίμου και υβριδικών συστημάτων) - σύμφωνα με την προοπτική 2020 για διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο καυσίμων, που είναι αναγκαίο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η ανάπτυξη της οδικής ασφάλειας είναι ένας άλλος τομέας όπου υπάρχει ακόμη ευρύ πεδίο για τεκμηριωμένη βελτίωση της ασφάλειας των οχημάτων. Η σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (2009-2013) «Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία πράσινων αυτοκινήτων» (EGCI) έλαβε ιδιαίτερα θετική αξιολόγηση από την τελική έκθεση CARS 21, όπως και η δανειοδοτική δραστηριότητα της ΕΤΕπ, ιδίως βάσει του Ευρωπαϊκού Μέσου Καθαρών Μεταφορών. Υπάρχει ισχυρή συναίνεση ότι και τα δύο μέσα θα πρέπει να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται.

Η Επιτροπή:

- πρότεινε το «**Ορίζοντας 2020**»⁷ ως πλαίσιο για την χρηματοδότηση της έρευνας και καινοτομίας για την περίοδο 2014-2020 με συνολικό προϋπολογισμό 80 δισεκατομμυρίων ευρώ –σημαντική αύξηση σε σύγκριση με το ΠΠ7–, συμπεριλαμβανομένης δέσμευσης για επίτευξη ενός οικονομικού από πλευράς πόρων και φιλικού προς το περιβάλλον ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών. Αναμένοντας τις τελικές αποφάσεις που θα ληφθούν στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, θεωρείται ότι η χρηματοδότηση της έρευνας και καινοτομίας στην αυτοκινητοβιομηχανία θα πρέπει να λάβει υπόψη την οικονομική και κοινωνική της σημασία·
- πρότεινε το πρόγραμμα **COSME** (ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και των ΜΜΕ)⁸, με προϋπολογισμό 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2014-2020·
- πρότεινε και τα δύο προγράμματα να στηρίζουν χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ τα οποία δυνητικά θα δώσουν στις ΜΜΕ και σε μεγαλύτερες επιχειρήσεις στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας τη δυνατότητα να επωφεληθούν βελτιωμένης πρόσβασης σε χρηματοδότηση μετοχικού κεφαλαίου και χρέους. Μέσω του προγράμματος COSME, οι ΜΜΕ του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας θα είναι επίσης σε θέση να επωφεληθούν ενεργειών για τη βελτίωση της πρόσβασης στις αγορές και, μέσω του «Ορίζοντας 2020», σε μέτρα για τη βελτίωση της ελκυστικότητάς τους για τους επενδυτές·
- εξέδωσε την ανακοίνωσή της σχετικά με την έρευνα και την καινοτομία για τη μελλοντική κινητικότητα της Ευρώπης⁹, με την οποία προτείνεται η ανάπτυξη μιας **Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Τεχνολογίας των Μεταφορών**. Η στρατηγική προβλέπει για την περίοδο 2013-2014 τον ορισμό, από κοινού με τους ενδιαφερόμενους φορείς, οδικών χαρτών τεχνολογίας που θα επικεντρώνονται στην ανάπτυξη τεχνολογιών και καινοτομίας σε δέκα κρίσιμους τομείς των μεταφορών, όπου περιλαμβάνονται τα καθαρά, οικονομικά, ασφαλή, αθόρυβα και «ευφυή» οδικά οχήματα. Αυτό θα βοηθήσει στη βελτιστοποίηση της συμβολής της έρευνας και της καινοτομίας στους φιλόδοξους στόχους της λευκής βίβλου για τις μεταφορές¹⁰ και θα υποστηρίξει την υλοποίηση του «Ορίζοντας 2020»·
- ξεκίνησε την εφαρμογή του **Στρατηγικού Σχεδίου Ενεργειακής Τεχνολογίας** (σχέδιο SET)¹¹, το οποίο ασχολείται με το θεματολόγιο έρευνας και καινοτομίας διαφόρων πεδίων στρατηγικής σημασίας για τον τομέα των μεταφορών, ιδίως τα «ευφυή» δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, τα εναλλακτικά καύσιμα όπως η βιοενέργεια και το υδρογόνο και οι κυνέλες καυσίμου, καθώς επίσης και η αποθήκευση ενέργειας. Για τον σκοπό αυτό, Ως προς τούτο, θα εξασφαλιστούν κατάλληλες διασυνδέσεις με τη στρατηγική τεχνολογίας των μεταφορών.

Ενώ το «Ορίζοντας 2020» θα παράσχει το γενικό πλαίσιο για την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών, βασική σημασία έχει η λεπτομερέστερη διατύπωση των προτεραιοτήτων και η λειτουργία της χρηματοδότησης για την ανάπτυξη της έρευνας και της καινοτομίας στην αυτοκινητοβιομηχανία. Με βάση, επίσης, την έκθεση της ομάδας CARS

⁷ COM(2011) 808 τελικό της 30.11.2011, COM(2011) 809 τελικό της 30.11.2011.

⁸ COM(2011) 834 τελικό της 30.11.2011.

⁹ COM(2012) 501.

¹⁰ COM(2011) 144 τελικό.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>

21, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η χρηματοδότηση θα πρέπει να καλύπτει δραστηριότητες εγγύτερες στην αγορά, όπως οι δημόσιες συμβάσεις, η τυποποίηση και η επίδειξη. Η μορφή των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να ευνοηθεί, ως το απλούστερο και ταχύτερο μέσον, και θα πρέπει να επιδιωχθούν συνέργειες με εθνική χρηματοδότηση.

Επιπλέον, θα διερευνηθούν περαιτέρω ενδεχόμενες συνέργειες μεταξύ του κλάδου και του ΕΙΤ¹², ιδίως στο πλαίσιο των σχεδιαζόμενων μελλοντικών ΚΓΚ¹³ στους τομείς της κατασκευής και της αστικής κινητικότητας με προστιθέμενη αξία.

Η Επιτροπή:

- θα συνεργαστεί με τη βιομηχανία για την ανάπτυξη πρότασης για την **Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Πράσινων Οχημάτων** (ως συνέχεια της σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα EGCI) βάσει του «Ορίζοντας 2020», συμπεριλαμβανομένης μιας πλατφόρμας για την ανάπτυξη τεχνολογιών καθαρών και ενεργειακών οικονομικών οχημάτων, όπως είχε αναγγελθεί στην Ανακοίνωση Βιομηχανικής Πολιτικής του 2010¹⁴. Η πρωτοβουλία θα μοχλεύσει ιδιωτική χρηματοδότηση που θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων που προτείνονται για το «Ορίζοντας 2020».

Πρόσβαση στη χρηματοδότηση

Μαζί με το ευρωπαϊκό ερευνητικό πρόγραμμα, η χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ (δάνεια και εγγυήσεις δανείων) διαδραμάτισε βασικό ρόλο μεταξύ των μέτρων ανάκαμψης για τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας κατά τη διάρκεια της κρίσης 2008-2009. Υποστηρίζοντας σημαντικές επενδύσεις σχετικές με τις καθарές τεχνολογίες, η ΕΤΕπ ελπίζει να εξασφαλίσει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου τα προσεχή έτη. Κατά την προηγούμενη κρίση, η ΕΤΕπ αύξησε τον όγκο των δανειοδοτήσεων της προς την αυτοκινητοβιομηχανία από ένα μέσο όρο 2 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως, σε σχεδόν 14 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2009-2010. Οι τρέχοντες όγκοι δανείων μειώθηκαν το 2011, αντικατοπτρίζοντας, μεταξύ άλλων, καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση από εμπορικές τράπεζες κατά την εν λόγω περίοδο. Καθώς οι εταιρείες συμπληρώνουν τα σχέδιά τους έρευνας και καινοτομίας που χρηματοδοτούνται τώρα από την ΕΤΕπ, και νέα σχέδια φαίνονται απαραίτητα ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι αποδοτικότητας καυσίμων του 2020, η ΕΤΕπ είναι καλά εξοπλισμένη ώστε να ανταποκριθεί στη νέα αυτή ζήτηση. Η πρόσφατη αύξηση κεφαλαίου 10 δισεκατομμυρίων ευρώ της ΕΤΕπ που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο θα μπορούσε επίσης να αναμένεται να μεταφραστεί σε περισσότερες ευκαιρίες για τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας (ειδικότερα για την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα των πόρων).

Η Επιτροπή :

- θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται με την ΕΤΕπ, ώστε να **εξασφαλίσει τη διαθεσιμότητα της χρηματοδότησης των έργων έρευνας και καινοτομίας του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας**, ιδίως για να ανταποκριθεί στους στόχους αποδοτικότητας καυσίμων του 2020, ενώ παράλληλα θα διατηρήσει τις αναγκαίες διαδικασίες αξιολόγησης, ώστε να διασφαλιστεί μακροπρόθεσμα η βιωσιμότητα των επενδύσεων.

¹² Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Καινοτομίας και Τεχνολογίας.

¹³ Κοινότητες γνώσης και καινοτομίας.

¹⁴ COM(2010) 614.

- θα στηρίξει την ΕΤΕπ στις προσπάθειές της για διευκόλυνση της πρόσβασης για τις ΜΜΕ και τις εταιρείες μεσαίας κεφαλαιοποίησης (mid-caps). Αν και η διοικητική επιβάρυνση θεωρείται χαμηλή, η Επιτροπή θα διερευνήσει περαιτέρω για τα μέσα που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την προσβασιμότητα στη χρηματοδότηση για τις ΜΜΕ, ειδικά αν εκ νέου οι ΜΜΕ αντιμετωπίσουν δυσχέρειες στην πρόσβαση σε πίστωση από εμπορικές τράπεζες. Θα μπορούσε να διερευνηθεί η πρόβλεψη εμπορικής χρηματοδότησης ή μιας συνολικής διάθεσης πίστωσης για προμηθευτές σε μια χώρα και ενδεχομένως και άλλες επιλογές·
- θα διερευνήσει με την ΕΤΕπ τη δυνατότητα χρηματοδότησης σχεδίων συνδεδεμένων με την ηλεκτροκίνηση, συμπεριλαμβανομένης της υποστήριξης μέσω ειδικής τεχνικής συνδρομής, όπως συμβαίνει με το υφιστάμενο μέσο ELENA¹⁵.

Μείωση των εκπομπών CO₂

Η προαγωγή νέων, λιγότερο ενεργοβόρων τεχνολογιών σε οχήματα που θα εκπέμπουν μικρότερη ποσότητα CO₂, οι οποίες θα αναπτυχθούν με οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο, θα στηρίξει τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και θέσεων εργασίας στην αυτοκινητοβιομηχανία, ενώ επίσης θα μειώσει την ενεργειακή εξάρτηση της ΕΕ μέσω της μείωσης των εισαγωγών πετρελαίου.

Η στρατηγική 2007 της ΕΕ συμπεριελάμβανε μια συνολική προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα ελαφρά οχήματα¹⁶. Αυτό περιελάμβανε μέτρα τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά, με ενέργειες στην τεχνολογία των κινητήρων που συμπληρώθηκαν από άλλα μέτρα, με στόχο τα εναλλακτικά καύσιμα, την οδηγική συμπεριφορά και άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις. Επίσης, για τη μελλοντική πολιτική, όπως προτάθηκε από την Επιτροπή στην πρόσφατη λευκή βίβλο της για την πολιτική μεταφορών, έχει κρίσιμη σημασία ο προσδιορισμός των πλέον ενδεδειγμένων μέτρων για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τις οδικές μεταφορές κατά τρόπο ολιστικό, με βάση προσεκτική αξιολόγηση κόστους και οφέλους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αποδοτικότητα καυσίμου στο όχημα, τη χρήση των οχημάτων και την υποδομή.

Η κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές δύνανται να μειωθούν σημαντικά μέσω της ανάπτυξης, σε ευρεία κλίμακα, περισσότερο αεροδυναμικών οχημάτων. Η Επιτροπή ετοιμάζεται να αναθεωρήσει την οδηγία 96/53/ΕΚ σχετικά με το μέγιστο βάρος και διαστάσεις των οδικών οχημάτων, πράγμα που, μεταξύ άλλων, θα επιτρέψει εξοικονόμηση καυσίμου μέχρι 10% μέσω του επανεξοπλισμού υφιστάμενων φορτηγών και του ανασχεδιασμού μελλοντικών, με σκοπό την βελτίωση της αεροδυναμικής τους.

Για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, οι αντίστοιχοι κανονισμοί CO₂ έχουν ορίσει τους στόχους για το 2020 στα 95 g CO₂/km για τα επιβατικά οχήματα και 147 g CO₂/km για τα ελαφρά επαγγελματικά. Η Επιτροπή, μετά την επανεξέταση των εν λόγω κανονισμών, πρότεινε τρόπους επίτευξης, μέχρι το 2020, των εν λόγω στόχων κατά τρόπο οικονομικώς αποτελεσματικό.

¹⁵ ELENA (Ευρωπαϊκή τοπική ενεργειακή συνδρομή) (European Local ENergy Assistance) μέσω τεχνικής συνδρομής για σχέδια σχετικά με τη βιώσιμη ενέργεια σε πόλεις και περιφέρειες.

¹⁶ COM(2007) 19 τελικό.

Για να καταστούν δυνατές στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις και η καινοτομία, είναι επίσης επιθυμητή η παροχή ενδείξεων ως προς την πιθανή μορφή και το επίπεδο των επιδιωκόμενων στόχων μείωσης του CO₂ πέραν του 2020, κατά τρόπο έγκαιρο, λαμβάνοντας υπόψη τους μακροπρόθεσμους στόχους της Ένωσης όσον αφορά την κλιματική αλλαγή.

Η Επιτροπή :

- εξέδωσε πρόσφατα προτάσεις για την υλοποίηση των **στόχων CO₂ για το 2020 για τα επιβατικά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα**¹⁷. Όσον αφορά τις διαδικασίες, οι προτάσεις προβλέπουν συνέχιση των μέτρων οικο-καινοτομίας, ευνοϊκό καθεστώς δανείων για οχήματα χαμηλών εκπομπών CO₂ και απαλλαγή για τους μικρότερους κατασκευαστές·
- θα προχωρήσει σε ευρεία διαβούλευση σχετικά με **τη ρυθμιστική πολιτική για τα επιβατικά και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα πέραν του 2020**, ορίζοντας σειρά πτυχών επί των οποίων θα ζητηθεί η διατύπωση απόψεων, που όταν ληφθούν, θα διαβιβασθούν για τον προσδιορισμό της μορφής και του επιπέδου των απαιτήσεων της μελλοντικής πολιτικής στο πλαίσιο της προβλεπόμενης αναθεώρησης¹⁸. Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη θέματα όπως η οικονομική αποδοτικότητα, η προσδοκώμενη ανάπτυξη τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών CO₂ καθώς και άλλους σχετικούς παράγοντες·
- θα **εντάξει τα ανωτέρω μέτρα πολιτικής σε μια ευρύτερη και ολοκληρωμένη πολιτική σχετική με τις μειώσεις των εκπομπών CO₂** από τις οδικές μεταφορές μέσω της εφαρμογής της λευκής βίβλου για την πολιτική μεταφορών, καλύπτοντας την τεχνολογία των οχημάτων, τις υποδομές, τη οδηγική συμπεριφορά και άλλα μέτρα·
- θα προτείνει επανεξέταση της οδηγίας 96/53/EK στις αρχές του 2013, ώστε να καταστεί δυνατός ο **αεροδυναμικότερος σχεδιασμός των φορτηγών**.

Εκπομπές ρυπαντών και θορύβου

Τα τελευταία έτη κατέστη σαφές ότι οι τρέχουσες διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των ρυπαντών, των εκπομπών CO₂ και της κατανάλωσης καυσίμου από τα ελαφρά οχήματα (επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά) δεν είναι επαρκώς αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών οδήγησης. Κατά συνέπεια, προβλέπεται αναθεώρηση των κύκλων οδήγησης και της διαδικασίας δοκιμών, που τη στιγμή αυτή προετοιμάζεται σε παγκόσμιο επίπεδο, με βάση στοιχεία που έχουν συλλεγεί σχετικά με την πραγματική οδηγική συμπεριφορά. Η βελτίωση του κύκλου δοκιμών και η θέσπιση σαφών συνθηκών δοκιμών που να οδηγούν σε συγκρίσιμες και αντιπροσωπευτικές τιμές είναι σημαντική για την επίτευξη των προσδοκώμενων μειώσεων μέσω κανονιστικών μέτρων, οικονομικών κινήτρων και για την παροχή αξιόπιστης πληροφόρησης στους καταναλωτές.

Επιπλέον, πολλά κράτη μέλη δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία περί ποιότητας του αέρα και αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα αναφορικά με τη συγκέντρωση NO₂ στο περιβάλλον. Ειδικότερα, η συμμόρφωση προς τις

¹⁷ COM/2012/393 και COM/2012/394.

¹⁸ COM(2012) 393 τελικό.

ρυθμιστικές απαιτήσεις σχετικά με την ποιότητα του αέρα που ορίζονται με την οδηγία 2008/50 ΕΚ δεν επιτυγχάνεται στις αστικές περιοχές («θερμά σημεία»), κυρίως όσον αφορά τα σωματίδια, τα οξείδια του αζώτου και το όζον. Η εν λόγω κατάσταση οφείλεται εν μέρει στις εκπομπές NO_x (NO + NO₂) από τα οδικά οχήματα τοπικής κυκλοφορίας, οι οποίες είναι πιθανόν να είναι σημαντικά υψηλότερες υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε σύγκριση με τα κανονιστικά όρια εκπομπών που μετρώνται σε κύκλο δοκιμών, ιδίως για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα.

Δεδομένων των πιεστικών προβλημάτων σχετικά με την ποιότητα του αέρα, απαιτείται να υλοποιηθεί η εφαρμογή του Euro 6 όπως προβλέπεται και να προσδιοριστούν μέτρα, το συντομότερο πρακτικά δυνατόν, για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών από τα οχήματα στον δρόμο.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σημασία που έχει η εξασφάλιση αποτελεσματικής μείωσης των εκπομπών NO_x υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης για τη συμμόρφωση προς τους τρέχοντες και μελλοντικούς στόχους που προβλέπονται στην νομοθεσία περί ποιότητας του αέρα. Ως εκ τούτου και για την εφαρμογή των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, η Επιτροπή δρομολόγησε τον Ιανουάριο του 2011 την ανάπτυξη μιας μελλοντικής διαδικασίας δοκιμών, που θα ενσωματωθεί στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου, μέσω της οποίας θα γίνεται άμεση αξιολόγηση των εκπομπών NO_x των ελαφρών οχημάτων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

Οι εκπομπές NO_x υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) που μετρώνται μέσω αυτής της «διαδικασίας RDE» θα πρέπει να καταγράφονται και να κοινοποιούνται από τις ημερομηνίας υποχρεωτικής εφαρμογής του Euro 6 (το 2014). Το αργότερο τρία έτη μετά τις εν λόγω ημερομηνίες η διαδικασία RDE θα πρέπει να εφαρμόζεται μαζί με αυστηρά μη υπερβάσιμα όρια εκπομπής (NTE), ώστε να εξασφαλίζεται σημαντική μείωση των εκπομπών NO_x υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε σχέση με το αναμενόμενο επίπεδο εκπομπής στην περίπτωση που δεν εφαρμοζόταν η εν λόγω διαδικασία RDE. Αυτά τα τρία πρόσθετα έτη, που παραχωρούνται για την εισαγωγή δεσμευτικών ορίων NTE, θεωρούνται απαραίτητα, καθόσον η Επιτροπή είναι γνωρίζει ότι σε πολλές περιπτώσεις θα απαιτηθεί σημαντικός επανασχεδιασμός των πετρελαιοκινήτων οχημάτων για την επίτευξη των ορίων εκπομπής NO_x που προβλέπονται από το Euro 6 υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

Επιπλέον, η νομοθεσία σχετικά με τις εκπομπές θορύβου από οχήματα είναι υπό επανεξέταση, με βάση σχετική εκτίμηση αντικτύπου. Ο αντίκτυπος στην υγεία που οφείλεται στον θόρυβο θα μειωθεί μέσω αυστηρότερων οριακών τιμών. Τα τελευταία έτη έχει αναπτυχθεί και δοκιμαστεί μια νέα διαδικασία δοκιμών. Η εν λόγω διαδικασία είναι αντιπροσωπευτικότερη των πραγματικών συνθηκών οδήγησης και δύναται τώρα να εφαρμοστεί. Οι διατάξεις αυτές, από κοινού, θα συμβάλουν στη μείωση των επιπέδων του θορύβου που οφείλεται στην οδική κυκλοφορία.

Η Επιτροπή:

- θα στηρίζει ενεργά την ανάπτυξη και την εφαρμογή ενός **νέου κύκλου δοκιμών οδήγησης και μιας νέας διαδικασίας δοκιμών** για τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών από τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, που είναι περισσότερο αντιπροσωπευτικά της οδήγησης σε πραγματικές συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς της ΕΕ. Οι λεπτομέρειες για την ένταξη του κύκλου δοκιμών οδήγησης και της νέας διαδικασίας δοκιμών στο κοινοτικό νομικό πλαίσιο θα πρέπει να οριστούν πριν από το 2014,

συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας για την αντιστοίχιση των στόχων για το CO₂ που θεσπίζονται βάσει του παλιού κύκλου και της παλιάς διαδικασίας. Για τις δοκιμές εκπομπών, η εφαρμογή του νέου κύκλου και της νέας διαδικασίας θα πρέπει να εξασφαλίσει την τήρηση των οριακών τιμών Euro 6 υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, με κατάλληλες μεταβατικές ρυθμίσεις από το 2014 έως το 2017. Για τις δοκιμές CO₂, η εφαρμογή του νέου κύκλου και της νέας διαδικασίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να είναι συνεπής με τους περιβαλλοντικούς στόχους που έχουν ήδη καθοριστεί και να αποφευχθεί κάθε περιττή επιβάρυνση των ενδιαφερομένων. Θα ληφθεί επίσης υπόψη ο ορισμός φάσματος οδήγησης για τα ηλεκτρικά οχήματα·

- θα προτείνει πριν από το 2014 συμπληρωματικά **μέτρα για τον έλεγχο των εκπομπών ρύπων από τα οχήματα σε χρήση**, με βάση μια διεξοδική ανάλυση, με στόχο την επίτευξη έγκαιρης μείωσης των πραγματικών εκπομπών ρύπων, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα·
- πρότείνει τον Δεκέμβριο του 2011 **έναν νέο κανονισμό σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων**¹⁹, ως μέρος μιας ολοκληρωμένης πολιτικής προσέγγισης για τη μείωση του θορύβου στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης μιας νέας διαδικασίας δοκιμών μέτρησης του θορύβου και της περαιτέρω μείωσης της ηχοστάθμης των οχημάτων. Θα πρέπει να δοθεί στην αυτοκινητοβιομηχανία κατάλληλος χρόνος προσαρμογής, αντίστοιχος προς την έκταση των απαιτούμενων τεχνικών προσαρμογών.

Οδική ασφάλεια

Η οδική ασφάλεια αποτελεί και θα εξακολουθήσει να αποτελεί προτεραιότητα της πολιτικής της ΕΕ και των κρατών μελών για πολλά χρόνια. Παρέχει ένα ενδιαφέρον παράδειγμα της αποτελεσματικής εφαρμογής της ολοκληρωμένης πολιτικής προσέγγισης. Η ΕΕ είναι πρωτοπόρος παγκοσμίως στον τομέα της οδικής ασφάλειας, και ο στόλος των οχημάτων μας είναι σχετικά νέος και ασφαλής. Ο σχεδιασμός των αυτοκινήτων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο τόσο στην αποφυγή των συγκρούσεων όσο και στην προστασία από τις συγκρούσεις, κυρίως με τη βοήθεια εξοπλισμού ασφαλείας που επιβάλλεται μέσω του πλαισίου έγκρισης τύπου της ΕΕ.

Έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά τη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων με ένα συνδυασμό μέτρων που αφορούν το όχημα, τον οδηγό και τις υποδομές, τα οποία εφαρμόζονται σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Ωστόσο, τα ενθαρρυντικά αυτά αποτελέσματα δεν θα πρέπει να οδηγήσουν σε εφησυχασμό, και προτάθηκε νέος στόχος για το 2020, ήτοι περαιτέρω μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ κατά 50% σε σύγκριση με το 2010²⁰.

Η Επιτροπή:

- θα εξακολουθήσει να εκτελεί τις εργασίες οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τους τομείς εστίασης και τους στόχους των **πολιτικών της προσανατολισμών 2011-2020**²¹, καλύπτοντας τις ενέργειες σχετικά με τα οχήματα, τις υποδομές και τη συμπεριφορά των οδηγών. Πρέπει να βρεθεί το σωστό μείγμα πολιτικής, που να

¹⁹ COM/2011/856 τελικό.

²⁰ COM(2010) 389 τελικό.

²¹ Idem.

συνδυάζει κανονιστικά και άλλα μέτρα και να οριστεί με βάση διεξοδική εκτίμηση του αντικτύπου. Οι προτεραιότητες περιλαμβάνουν τις μοτοσικλέτες, την ασφάλεια των νέων τεχνολογιών οχημάτων (ηλεκτρικών οχημάτων) και τις τεχνολογίες που υποστηρίζουν τη συμπεριφορά των οδηγών και την επιβολή των κανόνων οδικής κυκλοφορίας [ευφυή συστήματα διαχείρισης της ταχύτητας, συστήματα υπενθύμισης πρόσδεσης της ζώνης ασφαλείας, ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), οικολογική οδήγηση].

- θα προωθήσει περαιτέρω την ανάπτυξη των **ευφύων συστημάτων μεταφορών (ITS)**, συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συστημάτων, ιδίως του συστήματος κλήσης σε επίπεδο ΕΕ σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης «eCall». Θεσπίζονται κατάλληλα νομοθετικά μέτρα για τη διασφάλιση καλού συντονισμού και την έγκαιρη και πλήρη εφαρμογή όλων των στοιχείων που σχετίζονται με το σύστημα eCall, έτσι ώστε το εν λόγω σύστημα, που σώζει ζωές, να λειτουργεί αποτελεσματικά από το 2015.
- καλεί τα κράτη μέλη, τις τοπικές αρχές και τους ενδιαφερομένους να συνεργαστούν με εποικοδομητικό και συντονισμένο τρόπο, ώστε να αναπτύξουν τα πιο ελπιδοφόρα μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας και την ανάπτυξη των ITS. Η Επιτροπή προβαίνει επίσης σε εκτενή αξιολόγηση των πλέον ενδεδειγμένων συστημάτων ασφαλείας εντός του οχήματος για την περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφαλείας και της ασφαλείας των οχημάτων στην ΕΕ, καταρτίζοντας έναν χάρτη πορείας για την ανάπτυξη που προβλέπεται για το τέλος του 2013.

Εναλλακτικά καύσιμα και υποδομή

Κατάλληλη διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα και θα βελτιώσει την ενεργειακή της ασφάλεια. Αν και εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά αποθέματα υδρογονανθράκων, είναι πιθανό ότι οι τιμές θα μπορούσαν να καταστούν ολοένα και περισσότερο ευμετάβλητες, ενώ η πλεονάζουσα ικανότητα μειώνεται. Παράλληλα με τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, αυτό απαιτεί επίσης την εμπορία εναλλακτικών καυσίμων, όπως η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα αειφόρα βιοκαύσιμα, το μεθάνιο (φυσικό αέριο και βιομεθάνιο) και το υγραέριο. Για το γενικό πλαίσιο πολιτικής, τα χαρακτηριστικά κάθε συνδυασμού καυσίμων και συστήματος κίνησης θα πρέπει να αξιολογούνται σε όλα τα στάδια από την παραγωγή έως την τελική χρήση²², συμπεριλαμβανομένων και των πτυχών του κύκλου ζωής. Δεδομένου του καινοφανούς χαρακτήρα πολλών καυσίμων, οι επιδόσεις τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε συνεχή επανεξέταση.

Η διείσδυση των εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά απαιτεί τη δημιουργία κατάλληλης υποδομής. Αυτό, καθώς και η επακόλουθη ανάπτυξη της αγοράς για τα σχετικά οχήματα θα χρησιμεύσουν επίσης για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και τη δημιουργία απασχόλησης. Η ανάπτυξη υποδομής για τα εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει να συμβαδίζει με την τεχνολογική ανάπτυξη και τα ποσοστά διείσδυσης των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα στην αγορά, λαμβανομένης υπόψη της σχέσης κόστους/οφέλους. Είναι δυνατόν να υπάρχουν διάφορες μορφές δημόσιας στήριξης για την εν λόγω υποδομή: πιλοτικά σχέδια, τυποποίηση, στήριξη των επενδύσεων και νομοθεσία. Η δημόσια πολιτική μπορεί να στηρίξει την εισαγωγή στην αγορά αλλά, εν συνεχεία, οι αγορές πρέπει να

²² Ενσωμάτωση των εκπομπών που παράγονται κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του καυσίμου, περιλαμβανομένης της εξόρυξης, της παραγωγής και της πραγματικής χρήσης.

αποφασίσουν οι ίδιες ποιες είναι οι καταλληλότερες λύσεις εντός του δεδομένου πλαισίου πολιτικής, λαμβάνοντας υπόψη τις τυχόν οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Η Επιτροπή προετοιμάζει επί του παρόντος τη δέσμη μέτρων για την καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές, που θα πρέπει να παράσχει ένα πλαίσιο για τον προσανατολισμό των επενδύσεων και την τεχνολογική ανάπτυξη στον εν λόγω τομέα. Αυτό έχει ως στόχο να διευκολύνει την ανάπτυξη μιας εσωτερικής αγοράς για οχήματα και σκάφη εναλλακτικού καυσίμου, συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας υποδομής, μέσω της άρσης των τεχνικών και κανονιστικών φραγμών σε όλη την ΕΕ.

Όσον αφορά τα ηλεκτρικά οχήματα, το 2010 η Επιτροπή έδωσε στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης (ΕΟΤ) εντολή να υιοθετήσουν νέα πρότυπα με στόχο την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της δυνατότητας σύνδεσης του σημείου ηλεκτροδότησης και του φορτιστή του ηλεκτρικού οχήματος. Η διεργασία τυποποίησης δεν έχει ακόμη αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα από πλευράς υποδομής. Η έκθεση CARS 21 ζήτησε την θέσπιση ενιαίου προτύπου σε όλη την ΕΕ. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τη σχέση μεταξύ του οχήματος και του δικτύου και θα παρακολουθήσει επίσης τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα που μπορεί να προκύψουν τα οποία προωθούν τις συνέργειες μεταξύ της συσσώρευσης ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχουν τα ηλεκτρικά οχήματα και της ευελιξίας που χρειάζεται το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των κοινών προτύπων και πρωτοκόλλων για τη σύνδεση μεταξύ ηλεκτρικών οχημάτων και δικτύων, καθώς και της διαλειτουργικότητας για την επικοινωνία και την πληρωμή.

Η παροχή σαφών πληροφοριών για τους καταναλωτές σχετικά με τα καύσιμα και τη συμβατότητά τους με τα οχήματα, όπως η επισήμανση, απαιτεί μεγαλύτερη προσοχή. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει στενά το ζήτημα με μελέτη της αγοράς καταναλωτικών αγαθών που εκπονείται σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς για τα καύσιμα οχημάτων από την πλευρά των καταναλωτών²³.

Η Επιτροπή:

- θα προτείνει κατά τους προσεχείς μήνες μια **στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων**, ως μέρος της δέσμης μέτρων για την καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές, που θα υποστηρίζει την ανάγκη για μια σειρά εναλλακτικών καυσίμων στο πλαίσιο της επίτευξης των στόχων της ΕΕ για το κλίμα και το περιβάλλον και σε σχέση με την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ·
- θα εγκρίνει, ως μέρος της δέσμης μέτρων για την καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές, νομοθετική πρόταση σχετικά με την υποδομή για τα εναλλακτικά καύσιμα, που αφορά την ανάπτυξη μιας ελάχιστης υποδομής ανεφοδιασμού/επαναφόρτισης και κοινά πρότυπα για ορισμένα καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων·
- θα προτείνει ένα νομοθετικό μέτρο το αργότερο έως το 2013, ώστε να διασφαλιστεί ότι εφαρμόζονται σε όλη την ΕΕ πρακτικές και ικανοποιητικές λύσεις για **την**

²³ Η μελέτη θα παράσχει μια εικόνα σχετικά με το αν και κατά πόσον οι καταναλωτές μπορούν να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αγοραστικές αποφάσεις καθώς και θέματα σχετικά με την κατανόηση και τη διαφάνεια των πληροφοριών, π.χ. την κατανόηση των πληροφοριών στις επισημάνσεις, την κατανόηση των διαφορών μεταξύ καυσίμων και την κατανόηση της καταλληλότητας των καυσίμων για αυτοκίνητα. Τα αποτελέσματα θα δημοσιευθούν έως το τέλος του 2013.

πλευρά υποδομής της διεπαφής επαναφόρτισης για τα ηλεκτρικά οχήματα σε περίπτωση που δεν έχει επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με την εθελοντική προσέγγιση μεταξύ των ενδιαφερομένων μέσω της διαδικασίας τυποποίησης. Θα λάβει υπόψη τις συνέργειες μεταξύ του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας και των ηλεκτρικών αυτοκινήτων·

- θα συνεχίσει τον διάλογο με τους ενδιαφερομένους σχετικά με ένα **σύστημα επισημάνσης των καυσίμων**, σύμφωνα με τα συναφή ευρωπαϊκά πρότυπα, με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι ο καταναλωτής διαθέτει εύληπτες πληροφορίες σχετικά με τη συμβατότητα του οχήματός του με τα διάφορα καύσιμα που διατίθενται στα πρατήρια καυσίμων·
- **θα παρακολουθήσει** την εφαρμογή των εθνικών σχεδίων δράσης για την ανανεώσιμη ενέργεια, ιδίως δε **τα πραγματικά ποσοστά ανάμειξης βιοκαυσίμων** που χρησιμοποιούνται στα διάφορα κράτη μέλη **και τη συμβατότητα** των καυσίμων με τις τεχνολογίες για τα οχήματα.

4.2. Βελτίωση των συνθηκών της αγοράς

Η διατήρηση μιας παραγωγικής βάσης της αυτοκινητοβιομηχανίας στην ΕΕ μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο αν παρέχονται ευνοϊκοί επιχειρηματικοί όροι. Για πολλούς από αυτούς τους όρους, όπως το εργατικό δίκαιο, αυτό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εθνικές πολιτικές. Ωστόσο, η πολιτική της ΕΕ έχει σαφή επίδραση στους όρους-πλαίσια, ιδίως μέσω της κανονιστικής πολιτικής. Εξακολουθούν να αποτελούν προτεραιότητα για την Επιτροπή η βελτίωση των επιχειρηματικών όρων για τη βιομηχανία στην Ευρώπη, μέσω της παροχής ενός αξιόπιστου, προβλέψιμου και ευνοϊκού πλαισίου, και η εφαρμογή των αρχών της «έξυπνης» νομοθεσίας, όπως η σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας, οι προθεσμίες, οι μακροπρόθεσμοι στόχοι και η διαβούλευση με τους ενδιαφερομένους.

Ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς

Μια εύρυθμα λειτουργούσα εσωτερική αγορά με ισότιμους όρους ανταγωνισμού αποτελεί βασικό παράγοντα που συμβάλλει μακροπρόθεσμα στην εξασφάλιση ισχυρής και ευημερούσας ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στις τρέχουσες δυσχερείς οικονομικές συνθήκες, όταν οι κατασκευαστές βρίσκονται υπό πίεση όσον αφορά την προσαρμογή της ικανότητας.

Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία αντιπροσωπεύει μια πλειάδα μικρών και μεγάλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά τμήματα της αλυσίδας διανομής, προμηθειών και υπηρεσιών. Η τεράστια αυτή ποικιλία θεωρείται θετικό χαρακτηριστικό και πλεονέκτημα για το μέλλον, δεδομένου ότι οι μικρές εταιρείες σήμερα μπορεί να παρέχουν στρατηγικές καινοτομίες αύριο και να καταστούν σημαντικοί παράγοντες στον κλάδο. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να προωθηθούν οι εποικοδομητικές, διαφανείς και αρμόζουσες σχέσεις μεταξύ των διαφόρων παραγόντων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, περιλαμβανομένου του τομέα επισκευής, συντήρησης και εξυπηρέτησης των πελατών.

Οι αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού για τη διανομή αυτοκινούμενων οχημάτων στην Ευρώπη (πέραν της λήξης του κανονισμού αριθ. 1400/2002 περί απαλλαγής κατά κατηγορία του τομέα των αυτοκινήτων οχημάτων) μπορεί να επηρεάσουν την οργάνωση των κάθετων σχέσεων μεταξύ των κατασκευαστών και διανομέων. Για να εξασφαλιστεί η διαχείριση αυτής της μετάβασης με ισορροπημένο τρόπο, ενθαρρύνεται από την Επιτροπή μια πρωτοβουλία αυτορρύθμισης. Επιπλέον, η Επιτροπή θα

εξακολουθήσει να μεριμνά για την τήρηση των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τον ανταγωνισμό στις αγορές για τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων και για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης, καθώς και τη διανομή ανταλλακτικών.

Ένας άλλος σημαντικός στόχος κανονισμού για τα οχήματα είναι η ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Πρέπει να αναγνωριστεί ότι σήμερα, ενώ οι κανονιστικές απαιτήσεις είναι ίδιες σε όλη την ΕΕ, οι συνθήκες στην αγορά είναι πολύ διαφορετικές σε διαφορετικά κράτη μέλη. Τα μέτρα για να επηρεαστεί η ζήτηση, όπως τα οικονομικά κίνητρα, που έχουν τεθεί σε εφαρμογή για την προώθηση των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων δεν ακολουθούν όλα την ίδια προσέγγιση. Ο κατακερματισμός αυτός ενδέχεται να μειώσει τις πιθανότητες για την ανάπτυξη και τη διάθεση αυτών των οχημάτων στην αγορά. Συνεπώς, την ενίσχυση του συντονισμού των εν λόγω μέτρων αυτών κρίνεται απαραίτητη.

Για τους καταναλωτές, η αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων είναι επίσης σημαντική. Θα εκπονηθεί μελέτη της αγοράς καταναλωτικών αγαθών σχετικά με τη λειτουργία της αγοράς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Η Επιτροπή:

- θα ξεκινήσει έως το 2013 διάλογο μεταξύ των ενδιαφερομένων, ενθαρρύνοντάς τους να δράσουν για την επίτευξη κοινών αρχών για τις κάθετες συμφωνίες σχετικά με τη διανομή καινούργιων οχημάτων. Οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να συμμετάσχουν εποικοδομητικά στον εν λόγω διάλογο, με στόχο μια ισόρροπη έκβαση·
- θα προωθήσει το 2012 κατευθυντήριες γραμμές για την παροχή χρηματοοικονομικών κινήτρων για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα που τίθενται σε εφαρμογή από τα κράτη μέλη για να προωθηθεί καλύτερος συντονισμός, να μεγιστοποιηθεί η περιβαλλοντική τους αποτελεσματικότητα και να περιοριστεί ο κατακερματισμός της αγοράς²⁴. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να αποφεύγεται να είναι άμεσα συνδεδεμένα με την τεχνολογία αντί να βασίζονται σε αντικειμενικά και ευκόλως διαθέσιμα στοιχεία επιδόσεων, όπως οι εκπομπές CO₂ από το όχημα. Τα κράτη μέλη θα κληθούν να λάβουν τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεόντως υπόψη κατά τον σχεδιασμό των προγραμμάτων παροχής κινήτρων.

«Εξυπη» νομοθεσία

Μια υγιής και δυναμική εσωτερική αγορά χρειάζεται επίσης κατάλληλη νομοθεσία, η οποία αποφεύγει τις περιττές επιβαρύνσεις για τους ενδιαφερομένους και προσφέρει ευνοϊκό επενδυτικό κλίμα. Τα προϊόντα της αυτοκινητοβιομηχανίας διέπονται ουσιαστικά από το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ για την έγκριση τύπου. Αν και το σύστημα αυτό φαίνεται να γενικά λειτουργεί ικανοποιητικά, εξακολουθεί να απαιτείται συνεχής αξιολόγηση, ώστε να προσδιορίζονται τρόποι βελτίωσης. Ειδικότερα, απαιτείται επανεξέταση των διαδικασιών για την επιτήρηση των προϊόντων που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα είναι ασφαλή και οι πολίτες να μπορούν να έχουν πλήρη εμπιστοσύνη στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Αυτό θα συμβάλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ όλων των παραγόντων και στην αύξηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών στην

²⁴ Τα μέτρα που συνιστούν κρατικές ενισχύσεις θα εξακολουθήσουν να αξιολογούνται στο πλαίσιο των σχετικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

αποτελεσματική νομοθετική ρύθμιση των προϊόντων, παράλληλα με τον περιορισμό του διοικητικού φόρτου.

Οι αρχές της «έξυπνης» νομοθεσίας είναι το βασικό παραδοτέο στην πρώτη θητεία της ομάδας CARS 21 και έχουν επιβεβαιωθεί στην επαναδρομολογημένη διαδικασία. Επιπλέον, η τελική έκθεση της ομάδας CARS 21 τόνισε τη σημασία του να ληφθούν υπόψη η σημερινή ανταγωνιστική πίεση στις δαπάνες, η σωρευτική επίπτωση της νομοθεσίας και η κατάσταση των ΜΜΕ. Θα εξασφαλιστεί η συνολική και συνεκτική **εφαρμογή των αρχών της «έξυπνης νομοθεσίας»**, ενσωματώνοντας μια εμπειριστατωμένη εκτίμηση του αντικτύπου στη βιομηχανία, την κοινωνία και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τις συναφείς δαπάνες και οφέλη, λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι η προσιτότητα της αγοράς και της κατοχής αυτοκινήτου αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για να διατηρηθεί ισχυρή η αγορά. Σ' αυτή τη βάση, οι εκτιμήσεις αντικτύπου για τις προτάσεις πολιτικής σχετικά με την αυτοκινητοβιομηχανία, όπως εκείνες που αναφέρονται σε άλλα μέρη της παρούσας ανακοίνωσης, θα πρέπει να περιλαμβάνουν συστηματικά μια πρακτική εξέταση της ανταγωνιστικότητας, έτσι ώστε να διαπιστωθεί ο αντίκτυπος των νέων μέτρων στην αυτοκινητοβιομηχανία. Η εφαρμογή αυτών των αρχών θα εξασφαλίσει ότι οι προτάσεις της Επιτροπής θα είναι **καλά στοχοθετημένες και με καλή σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας**.

Η Επιτροπή:

- θα προβεί σε εκτενή και εμπειριστατωμένη αξιολόγηση (έλεγχος καταλληλότητας) του πλαισίου της έγκρισης τύπου οχήματος. Το 2013 θα εγκρίνει πρόταση για την ενίσχυση **του πλαισίου της έγκρισης τύπου, ώστε να συμπεριλάβει διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς** σε τομείς όπου έχει εντοπιστεί ανάγκη, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους και η συμμόρφωσή τους με τις σχετικές νομικές απαιτήσεις, και ότι το εν λόγω πλαίσιο επιτυγχάνει αποτελεσματικά τους σχετικούς στόχους πολιτικής·
- στο πλαίσιο του συστήματός της για την εκτίμηση αντικτύπου, **θα προβεί σε αυστηρή δοκιμή ανταγωνιστικότητας για τις σχετικές σημαντικές μελλοντικές πρωτοβουλίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με σημαντικό αντίκτυπο στην αυτοκινητοβιομηχανία**. Η δοκιμή ανταγωνιστικότητας θα εξετάσει την οικονομική κατάσταση και τον αντίκτυπο που είναι πιθανόν να έχει μια νέα πρωτοβουλία στην ανταγωνιστική θέση του κλάδου, ιδίως στις παγκόσμιες αγορές. Οι μελλοντικές συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών, η ασφάλεια και οι εκπομπές και άλλες πρωτοβουλίες με σημαντικό αντίκτυπο στα οχήματα θα υποβάλλονται σε δοκιμή ανταγωνιστικότητας - σύμφωνα με τις επιχειρησιακές κατευθύνσεις για την εκτίμηση του αντικτύπου στην τομεακή ανταγωνιστικότητα εντός του συστήματος εκτίμησης αντικτύπου της Επιτροπής²⁵, το οποίο λαμβάνει επίσης υπόψη τον ευρύτερο, συνολικό κοινωνικό και οικονομικό αντίκτυπο. Οι αρχές αυτές έχουν πολύ πρόσφατα επαναληφθεί στην επικαιροποιημένη ανακοίνωση για τη βιομηχανική πολιτική·
- θα διερευνήσει τη δυνατότητα και την προστιθέμενη αξία **της εκπόνησης αναλογικής οικονομικής ανάλυσης για ορισμένες εκτελεστικές πράξεις, με βάση την υπάρχουσα νομοθεσία για τα οχήματα**, όπως οι προτάσεις για την αναθεώρηση των απαιτήσεων για τις εκπεμπόμενες αναθυμιάσεις για το Euro 6 και μέτρα κατά

²⁵

Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SEC(2011) 91 τελικό, 27.01.2012

των αθέμιτων επεμβάσεων για τα οχήματα της κατηγορίας L (μηχανοκίνητα δίκυκλα και τρίκυκλα καθώς και τετράκυκλα). Ωστόσο, αν οι πράξεις αυτές αναμένεται να έχουν σημαντικό αντίκτυπο, θα συνοδεύονται από εκτιμήσεις αντικτύπου σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την εκτίμηση του αντικτύπου.

4.3. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στις παγκόσμιες αγορές

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι σαφώς παγκόσμια. Οι εμπορικές συναλλαγές προϊόντων της αυτοκινητοβιομηχανίας αυξάνονται σταθερά, και τρίτες αγορές αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερη σημασία για την ΕΕ. Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία έχει ιδιαίτερα ισχυρή θέση στο διεθνές εμπόριο και σαφώς επωφελείται από τις ευκαιρίες της αγοράς τόσο στις ώριμες όσο και στις αναδυόμενες αγορές, πράγμα που εν μέρει αντισταθμίζει τη δύσκολη κατάσταση που επικρατεί στην Ευρωπαϊκή αγορά. Η σημερινή κατάσταση δεν μπορεί, ωστόσο, να θεωρηθεί δεδομένη. Ο διεθνής ανταγωνισμός εντείνεται ταχύτατα με νεοεισερχόμενους παράγοντες και με συνεχείς εξελίξεις της τεχνολογίας. Παράλληλα, η διασφάλιση μιας ανοικτής παγκόσμιας αγοράς εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση, ιδίως λόγω των υφιστάμενων και νέων μη δασμολογικών εμποδίων (ΜΔΕ). Παρόλο που ο κλάδος αγωνίζεται να διατηρήσει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα, ο ρόλος της κρατικής πολιτικής είναι να διασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά. Με γνώμονα τον ανωτέρω στόχο, η έκθεση CARS 21 υποστηρίζει την ανάληψη δράσης μέσω της εμπορικής πολιτικής υπό την ευρύτερη έννοια, συμπεριλαμβανομένων της πρόσβασης στην αγορά και της κανονιστικής εναρμόνισης.

Εμπορική πολιτική

Υπάρχει ανάγκη για εμπορική και βιομηχανική πολιτική που να συντονίζονται στενά.

Όσον αφορά τα διάφορα εμπορικά μέσα, οι συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών (ΣΕΣ) θεωρούνται σημαντικό μέσο για τη βελτίωση της πρόσβασης στην αγορά των τρίτων χωρών. Η αποδοχή των διεθνών κανονισμών βάσει της συμφωνίας της ΟΕΕ/ΟΗΕ του 1958²⁶ είναι ο καλύτερος τρόπος για την άρση των μη δασμολογικών φραγμών στο εμπόριο. Υπάρχει επίσης ανάγκη να ενισχυθεί η διμερής κανονιστική συνεργασία με τις τρίτες χώρες, όπως εκείνες που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας αυτής, με σκοπό την εξάλειψη των μη δασμολογικών φραγμών στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η Επιτροπή:

- θα λάβει πλήρως υπόψη τη σημασία της διατήρησης μιας ισχυρής και ανταγωνιστικής παραγωγής αυτοκινήτων στην Ευρώπη κατά την εφαρμογή της εμπορικής της πολιτικής, χρησιμοποιώντας τόσο πολυμερή όσο και διμερή «εργαλεία». Και τα δύο θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων της **εξάλειψης των δασμολογικών και μη δασμολογικών φραγμών. Οι ΣΕΣ θα πρέπει να αποσκοπούν στην πλήρη κατάργηση των δασμών** και στην άρση των μη δασμολογικών φραγμών. Ο συνολικός αντίκτυπος κάθε εμπορικής διαπραγμάτευσης θα αξιολογείται με διεξοδικό και ολοκληρωμένο τρόπο·

²⁶ Συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ) του 1958 σχετικά με τη διεθνή τεχνική εναρμόνιση στον τομέα των αυτοκινούμενων οχημάτων.

- θα αξιολογήσει τον αντίκτυπο των εμπορικών συμφωνιών καθώς και τη σωρευτική τους επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου με την εκπόνηση μελέτης για ήδη συναφθείσες συμφωνίες και για συμφωνίες οι οποίες ενδεχομένως θα συναφθούν στο εγγύς μέλλον. Η μελέτη θα δρομολογηθεί προσεχώς από την Επιτροπή και θα ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2013. Τα αποτελέσματα θα συζητηθούν με τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς·
- θα συμπληρώσει την πολυμερή κανονιστική συνεργασία στο πλαίσιο της OEE/OHE με **διμερή κανονιστική συνεργασία**, ιδίως με σημαντικούς νέους φορείς, αλλά επίσης, π.χ., με τις Ηνωμένες Πολιτείες - στο πλαίσιο του Διατλαντικού Οικονομικού Συμβουλίου - και με την Ιαπωνία.

Διεθνής εναρμόνιση

Η διεθνής εναρμόνιση των κανονισμών για τα οχήματα αποτελεί για την Επιτροπή προτεραιότητα επί σειρά ετών. Η συμφωνία για κοινούς κανονισμούς με άλλες σημαντικές αγορές σε όλο τον κόσμο προσφέρει το όφελος του χαμηλότερου κόστους συμμόρφωσης, δημιουργεί οικονομίες κλίμακας και μειώνει τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο. Ο γενικός στόχος πρέπει να είναι η θέσπιση της αρχής «εφόσον γίνει δοκιμή μία φορά, γίνεται δεκτό παντού», εξασφαλίζοντας παράλληλα την προώθηση και διατήρηση των υψηλότερων προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικών προτύπων. Η τελική έκθεση CARS 21 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το πλέον αποτελεσματικό μέσο για τη διεθνή κανονιστική εναρμόνιση είναι η συμφωνία της OEE/OHE του 1958, με την προϋπόθεση ότι θα εκσυγχρονιστεί για να καλυφθούν οι ανάγκες των αναδυόμενων οικονομιών και στον βαθμό που επιτρέπει την αμοιβαία αναγνώριση των διεθνών εγκρίσεων τύπου πλήρους οχήματος (IWVTA), αρχίζοντας με την κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων. Η Επιτροπή έχει δεσμευτεί να αναλάβει διάφορες ενέργειες κατά τα προσεχή έτη.

Η Επιτροπή:

- θα προωθήσει και θα στηρίξει ενεργά την περαιτέρω διεθνή εναρμόνιση των κανονισμών για τα οχήματα, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που περιγράφονται κατωτέρω. Η **μεταρρύθμιση της συμφωνίας της OEE/OHE του 1958** αποτελεί βασικό στοιχείο αυτής της στρατηγικής και θα έχει ως στόχο το να καταστεί η θέσπιση και η εφαρμογή διεθνών κανονισμών **ελκυστικότερη για τις τρίτες αγορές**. Τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να στηρίξουν την προσπάθεια αυτή. Η Επιτροπή θα καθοδηγήσει την ανάπτυξη μιας πρώτης πρότασης για την αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 τον Μάρτιο του 2013·
- θα συμβάλει στην ανάπτυξη μιας πρώτης πρότασης για έναν νέο κανονισμό²⁷ για τις IWVTA έως τον Νοέμβριο του 2013. Ο κανονισμός για τις IWVTA θα μειώσει σημαντικά τον διοικητικό φόρτο που συνδέεται με την εισαγωγή του ίδιου μοντέλου οχήματος σε χώρες οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958.

Παράλληλα με τις εργασίες για τη συμφωνία του 1958, η Επιτροπή θα εργαστεί επίσης για να επιτύχει απτά αποτελέσματα βάσει της συμφωνίας του 1998²⁸. Με την πρόσφατη πολιτική ώθηση που δόθηκε με την ομάδα εργασίας υψηλού επιπέδου ΕΕ-ΗΠΑ για την απασχόληση

²⁷ Σύμφωνα με τις πάγιες αρχές της συμφωνίας του '58, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν την πιο αυστηρή έκδοση του κανονισμού για τις IWVTA δεν θα υποχρεούνται να κάνουν δεκτές εγκρίσεις τύπου που χορηγούνται σύμφωνα με μια λιγότερο αυστηρή έκδοση.

²⁸ Στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1998 αναπτύσσονται παγκόσμιοι τεχνικοί κανονισμοί.

και την ανάπτυξη και με τη δήλωση Los Cabos²⁹, με τις οποίες αναγνωρίζονται τα δυνητικά οφέλη μιας συνολικής συμφωνίας ελεύθερων συναλλαγών μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ, υπάρχουν περισσότερες δυνατότητες ενίσχυσης της δέσμευσης των ΗΠΑ και μεγαλύτερης επιτυχίας των εργασιών στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1998 της ΟΕΕ/ΟΗΕ. Οι πιο ελπιδοφόροι τομείς εργασίας είναι οι καινοτόμες τεχνολογίες, ιδίως δε τα συστήματα κίνησης με υδρογόνο και τα ηλεκτρικά συστήματα κίνησης. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τις υπηρεσίες των ΗΠΑ, ανέλαβε ηγετικό ρόλο το 2011 στο πλαίσιο του Διατλαντικού Οικονομικού Συμβουλίου για την έναρξη εργασιών για τα ηλεκτρικά οχήματα. Ως εκ τούτου, συστάθηκαν δύο άτυπες ομάδες εργασίας, η πρώτη για τις κανονιστικές απαιτήσεις ασφάλειας και η δεύτερη για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των ηλεκτρικών οχημάτων. Οι ομάδες προσέλκυσαν γρήγορα το ενδιαφέρον πολλών άλλων συμβαλλόμενων μερών και αναπτύχθηκαν σε πολυμερή φόρουμ βάσει της συμφωνίας του 1998. Συγκεκριμένα αποτελέσματα αναμένονται κατά τα προσεχή έτη.

Η Επιτροπή:

- **θα καθοδηγήσει τις εργασίες των δύο άτυπων ομάδων εργασίας σχετικά με 1) την ασφάλεια και 2) τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των ηλεκτρικών οχημάτων** με σκοπό να συμφωνηθεί ένας παγκόσμιος τεχνικός κανονισμός (ΠΤΚ) για την ασφάλεια των ηλεκτρικών οχημάτων το 2014 και μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά την πολιτική για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των ηλεκτρικών οχημάτων. Και οι δύο άτυπες ομάδες εργασίας δρομολογήθηκαν με πρωτοβουλία τόσο της ΕΕ όσο και των ΗΠΑ, αλλά έχουν ήδη προσελκύσει ευρεία συμμετοχή, συμπεριλαμβανομένων της Ιαπωνίας, της Κίνας και του Καναδά. Ένας ΠΤΚ για την ασφάλεια των ηλεκτρικών οχημάτων θα έχει καίρια σημασία προκειμένου να εξασφαλιστούν οικονομίες κλίμακας για τους παραγωγούς και θα καθησυχαστούν οι καταναλωτές σχετικά με το επαρκές επίπεδο ασφάλειας των ηλεκτρικών οχημάτων.
- θα προωθήσει, με βάση τις εισηγήσεις των ενδιαφερομένων, εντονότερη διεθνή συνεργασία μεταξύ των οργανισμών τυποποίησης, ώστε να επιτευχθούν κοινά ή συμβατά πρότυπα για την ασφάλεια των ηλεκτρικών οχημάτων, την υποδομή και τη διαλειτουργικότητα.

4.4. Πρόβλεψη προσαρμογής και διαχείριση αναδιαρθρώσεων

Οι οικονομικές και κοινωνικές παράμετροι εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου, αλλάζοντας την ανταγωνιστική θέση των τόπων παραγωγής. Οι εταιρείες, οι εργαζόμενοι και οι οικονομίες που μπορούν να προσαρμοστούν ταχύτερα στη νέα κατάσταση θα αποκτήσουν πλεονέκτημα στην παγκόσμια αγορά. Τα πλεονεκτήματα της ευρωπαϊκής οικονομίας βασίζονται στη γνώση και την αριστεία. Αυτό σημαίνει ότι η Ευρώπη πρέπει να επενδύσει στο ανθρώπινο δυναμικό της και να προσαρμόσει την παραγωγική ικανότητά της στη νέα πραγματικότητα, συμπεριλαμβανομένων των νέων τεχνολογιών και των εξελισσόμενων αγορών. Η δημόσια παρέμβαση θα πρέπει να επικεντρωθεί στην παροχή βοήθειας στους εργαζομένους και στις εταιρείες που πραγματοποιούν αυτή την προσαρμογή, στη διαφύλαξη της εσωτερικής αγοράς και ίσων όρων ανταγωνισμού και στη διασφάλιση του ότι οι αρνητικές κοινωνικές συνέπειες τυχόν αναδιάρθρωσης περιορίζονται στο ελάχιστο.

²⁹ MEMO/12/462 της 19.06.2012

Ανθρώπινο δυναμικό και δεξιότητες

Η επένδυση σε ανθρώπινο δυναμικό μέσω της ανάπτυξης δεξιοτήτων και της κατάρτισης είναι απολύτως αναγκαία προκειμένου να διατηρηθεί μια βιομηχανικής βάση στην Ευρώπη. Η διαθεσιμότητα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού αποτελεί βασικό παράγοντα για την οικονομική μεγέθυνση και την ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας και θα είναι απαραίτητη προκειμένου να η Ευρώπη να επιτύχει ηγετικό ρόλο της σε ρηξικέλευθες τεχνολογίες. Από την άλλη πλευρά, η βιομηχανία αντιμετωπίζει ήδη τις υπάρχουσες ελλείψεις σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό και την ανάγκη να προσδιορίσει σωστά τις δεξιότητες που θα χρειάζεται στο μέλλον. Πρέπει να εξασφαλιστούν τα κατάλληλα προσόντα των εργαζομένων, καθώς και η επαγγελματική κατάρτιση και η διά βίου μάθηση.

Η έλλειψη δεξιοτήτων είναι ένα κρίσιμο ζήτημα. Απαιτούνται ταχείες ενέργειες με μακροπρόθεσμους στόχους σε εθνικό επίπεδο για να επιτευχθεί εκ βάθρων εκσυγχρονισμός των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, ώστε να αναβαθμιστεί η προσφορά δεξιοτήτων μέσω, μεταξύ άλλων, νέων προγραμμάτων σπουδών, του ανοίγματος της εκπαίδευσης και της κατάρτισης μέσω των ΤΠΕ και νέων μορφών σύμπραξης με τους εργοδότες. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το πρόβλημα αυτό δεν αφορά μόνο τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, αλλά και άλλους τομείς. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει προσεχώς ένα σύνολο στρατηγικών προτεραιοτήτων για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων στην ανακοίνωσή της «Ανασχεδιασμός της εκπαίδευσης: επένδυση στις δεξιότητες για καλύτερα κοινωνικοοικονομικά αποτελέσματα». Σε οριζόντιο επίπεδο, εξετάζει επίσης την ευρωπαϊκή πολιτική για την απασχόληση, ιδίως με την πρόσφατη δέσμη μέτρων για την απασχόληση³⁰. Επιπλέον, οι ακόλουθες τομεακές πρωτοβουλίες θα έχουν καθοριστική σημασία. Λαμβανομένων υπόψη των αλλαγών στις ανάγκες για δεξιότητες που διαπιστώθηκαν στην αγορά εργασίας της ΕΕ, μια συμπληρωματική λύση στις ελλείψεις θα μπορούσε επίσης να είναι η προσέλκυση προσελκύσουν των αναγκαίων δεξιοτήτων από χώρες εκτός Ένωσης.

Η Επιτροπή:

- μετά τις προσφάτως ολοκληρωθείσες εκτιμήσεις σκοπιμότητας και προστιθέμενης αξίας, θα στηρίξει το 2013 τη δημιουργία ενός **ευρωπαϊκού συμβουλίου δεξιοτήτων της αυτοκινητοβιομηχανίας**³¹, που θα φέρει σε επαφή τους υφιστάμενους εθνικούς οργανισμούς που διενεργούν έρευνα για την ανάπτυξη δεξιοτήτων και την απασχόληση στην αυτοκινητοβιομηχανία. Στο συμβούλιο δεξιοτήτων θα συμμετέχουν επίσης εκπρόσωποι των εργοδοτών και των εργαζομένων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, καθώς και οργανώσεις φορέων παροχής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Το συμβούλιο δεξιοτήτων θα ενθαρρύνει την ομαδική μάθηση με βάση την ανταλλαγή πληροφοριών και ορθών πρακτικών καθώς και την παροχή βήματος διαλόγου. Θα αρχίσει με την ανάλυση των τάσεων στην απασχόληση στην αυτοκινητοβιομηχανία των δεξιοτήτων, πράγμα που θα αποτελέσει τη βάση για συστάσεις οι οποίες θα απευθύνονται στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, στην εκπαίδευση, στους φορείς παροχής κατάρτισης και σε άλλους ενδιαφερομένους·

³⁰ COM(2012) 173 τελικό της 18.04.2012.

³¹ Έργο που υλοποιήθηκε από τους κοινωνικούς εταίρους με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής / ΓΔ Απασχόλησης, κοινωνικών υποθέσεων και ισότητας των ευκαιριών.

- θα ενθαρρύνει τη **χρήση του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου (ΕΚΤ) για την επανεκπαίδευση και την αναβάθμιση των προσόντων των εργαζομένων**. Με την επιφύλαξη των αποφάσεων που θα ληφθούν στο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο για το ΕΚΤ, τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να κάνουν μεγαλύτερη χρήση των συστημικών έργων για την αντιμετώπιση των αναγκών σε δεξιότητες, τη σωστή αντιστοίχιση των δεξιοτήτων και την πρόβλεψη των αλλαγών, καθώς και να προτείνουν δυνατότητες διά βίου μάθησης.

Προσαρμογή των παραγωγικών κλάδων

Ενώ, από τη μια πλευρά, η αυτοκινητοβιομηχανία αντιμετωπίζει το πρόβλημα της διαθεσιμότητας ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, από την άλλη πλευρά υπάρχει ανάγκη για την αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της αναδιάρθρωσης, όταν οι απώλειες θέσεων εργασίας είναι αναπόφευκτες. Ορισμένες αποφάσεις της αναδιάρθρωσης έχουν ήδη υλοποιηθεί, πράγμα που αντανάκλα μείωση των πωλήσεων στην ευρωπαϊκή αγορά και ενδεχόμενη ανάγκη περισσότερων προσαρμογών. Είναι ύψιστης σημασίας να αποφευχθεί μια κατάσταση στην οποία το κλείσιμο ή η συρρίκνωση εγκαταστάσεων θα προκαλέσει αναταραχή σε ολόκληρη την περιφερειακή οικονομία λόγω των απολύσεων. Οι εταιρείες πρέπει να τηρούν τις οδηγίες της ΕΕ σχετικά με τις ομαδικές απολύσεις και την πληροφόρηση των εργαζομένων και συνεννόηση με αυτούς, καθώς και τις ορθές πρακτικές για την πρόβλεψη των αλλαγών³². Από την άποψη αυτή, ο σωστός κοινωνικός διάλογος σε όλα τα επίπεδα (εταιρεία, τοπικό, εθνικό και ενωσιακό επίπεδο) αποτελεί βασικό στοιχείο για την πρόβλεψη και τη σωστή διαχείριση των διαδικασιών αναδιάρθρωσης. Η διαδικασία αναδιάρθρωσης αποτελεί κυρίως αρμοδιότητα του κλάδου, αλλά, ωστόσο, υπάρχει ένας συμπληρωματικός ρόλος για την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές.

Η Επιτροπή εξέδωσε στις αρχές του 2012 μια πράσινη βίβλο σχετικά με την αναδιάρθρωση, με το στόχο να προσδιοριστούν οι επιτυχημένες πρακτικές και πολιτικές στον τομέα της αναδιάρθρωσης και της προσαρμογής στην αλλαγή³³.

Επίσης, η Επιτροπή πρότεινε να συνεχιστεί το Ευρωπαϊκό Ταμείο Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση (ΕΤΠ) για την περίοδο 2014-2020, να βελτιωθεί η λειτουργία του και να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του, ιδίως στις νέες κατηγορίες εργαζομένων (π.χ. προσωρινά απασχολούμενοι μέσω εταιρείας προσωρινής απασχόλησης). Έως σήμερα, το ΕΤΠ έχει παράσχει στήριξη σε 16 περιπτώσεις, στην αυτοκινητοβιομηχανία και σχεδόν 21 000 εργαζόμενοι του κλάδου έχουν λάβει βοήθεια από το ΕΤΠ ύψους 113 εκατ. ευρώ.

Η Επιτροπή:

- θα εξακολουθήσει να **παρακολουθεί/εξετάζει τις δραστηριότητες αναδιάρθρωσης ως προς την αυστηρή συμμόρφωσή τους με τη νομοθεσία της ΕΕ**, ιδίως όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις και τους κανόνες της εσωτερικής αγοράς·
- **θα εντοπίζει τις ορθές πρακτικές και θα προωθήσει μια διορατική προσέγγιση στην αναδιάρθρωση**, σε συνεννόηση με εκπροσώπους των περιφερειών έντασης της αυτοκινητοβιομηχανίας, με τις αρχές απασχόλησης και με τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων·

³² Αυτές οι ορθές πρακτικές περιλαμβάνουν κυρίως το κείμενο του 2003, με τίτλο «Προσανατολισμοί που χρησιμεύουν ως σημείο αναφοράς για τη διαχείριση των αλλαγών και των κοινωνικών συνεπειών τους», οι οποίες, ωστόσο, δεν έχουν εγκριθεί επίσημα από την Ευρωπαϊκή Συνομοσπονδία Συνδικάτων (ETUC).

³³ COM(2012) 7 τελικό.

- θα επαναδρομολογήσει τη **διυπηρεσιακή ειδική ομάδα (task force) για τη μελέτη και την παρακολούθηση των βασικών περιπτώσεων κλεισίματος ή σημαντικής συρρίκνωσης μονάδων της αυτοκινητοβιομηχανίας**. Η εν λόγω ειδική ομάδα έχει δραστηριοποιηθεί και ήταν εξαιρετικά αποτελεσματική κατά το παρελθόν στην αυτοκινητοβιομηχανία³⁴. Η ειδική ομάδα θα εξορθολογήσει τη χρήση των σχετικών κονδυλίων της ΕΕ (με την παροχή τεχνικής βοήθειας, τη μείωση του χρόνου αναμονής, την παροχή συμβουλών για πιο αποτελεσματική χρήση των πόρων, την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων)·
- για τις περιπτώσεων κλεισίματος ή σημαντικής συρρίκνωσης μονάδων, **θα καλέσει τα κράτη μέλη να εξετάσουν τη δυνατότητα να κάνουν χρήση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση (ΕΤΠ)**·
- θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να προβούν στη χρήση **ευέλικτων καθεστώτων εργασίας και στη συγχρηματοδότησή τους από το ΕΚΤ** για τη στήριξη των προμηθευτών που ενδέχεται να χρειάζονται πρόσθετο χρόνο για την εξεύρεση νέων πελατών κατόπιν κλεισίματος / σημαντικής συρρίκνωσης μιας μονάδας.

5. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Οι εποικοδομητικές συζητήσεις στο πλαίσιο της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 κατέδειξαν τη χρησιμότητα και την ανάγκη να συνεχιστεί ο διάλογος μεταξύ των κύριων ενδιαφερομένων (τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από τον δημόσιο τομέα, καθώς και από την κοινωνία των πολιτών) σ' αυτόν τον στρατηγικό βιομηχανικό κλάδο. Επιπλέον, η επικαιροποιημένη ανακοίνωση για τη βιομηχανική πολιτική ζητούσε τη δημιουργία μιας ειδικής ομάδας (task force) για τα «καθαρά» οχήματα.

Η Επιτροπή προτείνει να δρομολογηθεί, στο πλαίσιο της CARS 2020, η διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης σε τακτική βάση της εφαρμογής των συστάσεων CARS 21 και του σχεδίου δράσης. Η διαδικασία αυτή συνεπάγεται μια άτυπη ετήσια συνεδρίαση υψηλού επιπέδου, την οποία προετοιμάζει μια ομάδα Sherpa. Για να διασφαλιστεί η συνοχή και η συνέχεια, η σύνθεση της ομάδας αυτής θα παραμείνει παρόμοια με εκείνη της CARS 21, με την επιφύλαξη ενδεχόμενων προσαρμογών.

Επίσης, θα μπορούσαν να διοργανωθούν ειδικές συνεδριάσεις σε επίπεδο εμπειρογνομόνων σε ad-hoc βάση, με στόχο την ενίσχυση της γνωστικής βάσης της Επιτροπής και τη διεύρυνση της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η Επιτροπή:

- θα θεσπίσει το 2013 μια διαδικασία υψηλού επιπέδου με την ονομασία CARS 2020, για να παρακολουθεί την εφαρμογή των συστάσεων της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 καθώς και των μέτρων που προβλέπονται στο παρόν σχέδιο δράσης·
- θα διοργανώσει **ad-hoc συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων για ζητήματα οικονομίας και ανταγωνιστικότητας** στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Θα εναπόκειται στη νέα Επιτροπή να εξετάσει κατά πόσον η διαδικασία αυτή θα πρέπει να διατηρηθεί υπό την προτεινόμενη μορφή ή αν απαιτούνται εν προκειμένω τροποποιήσεις και προσαρμογές.

³⁴ Για παράδειγμα, στις υποθέσεις σχετικά με την VW Forest και την MG Rover στο West Midlands.