

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (83) 633

Vol. 1983/0235

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

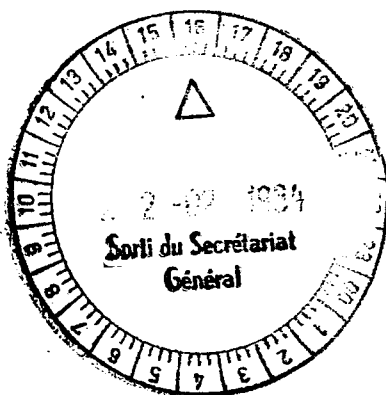
COM(83) 633 τελικό

Βρυξέλλες, 21 Φεβρουαρίου 1984

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 1981/1983

ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
"Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ"
ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ 1981

(Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο)



COM(83) 633 τελικό

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγή

Πρώτο μέρος: Ενέργειες της Επιτροπής και Κοινοτικοί Κανόνες

Επισκόπηση

1. Θεμελιακή προσέγγιση
2. Ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς
3. Εξέλιξη των δομών του τομέα
4. Μεταλλαγές στην απασχόληση
5. Εξωτερικές σχέσεις

Ειδικά θέματα

1. Ανομοιογένεια των επιπέδων τιμών των αυτοκινήτων στην Κοινότητα
 - 1.1. Η προσέγγιση της Επιτροπής
 - 1.2. Η περίπτωση της Μ. Βρετανίας
 - 1.3. Η περίπτωση της Δανίας
2. Εξαίρεση κατά κατηγορίες για τα συστήματα αποκλειστικής διανομής των αυτοκινήτων
3. Κοινοτική έγκριση για τα αυτοκίνητα, και εναρμόνιση των τεχνικών κανονισμών
 - 3.1. Στόχοι της τεχνικής εναρμόνισης
 - 3.2. Κοινοτική έγκριση και "το πρόβλημα των τρίτων χωρών"
 - 3.3. Προαιρετική φύση των εναρμονισμένων προδιαγραφών
 - 3.4. Κοινοτική έγκριση αποκλειστικά σε σχέση με τεχνικά θέματα
 - 3.5. Τεχνικός έλεγχος
 - 3.6. Σφαιρική προσέγγιση - θόρυβος, ατμοσφαιρική μόλυνση

3.7. Περιεκτικότητας βενζίνης σε μόλυβδο

3.8. Παθητική ασφάλεια των αυτοκινήτων

4. Φορολογικά θέματα

4.1. Επισκόπηση των φορολογικών βαρών κατά την απόκτηση αυτοκινήτων

4.2. Φορολογικά θέματα σε σχέση με την προσωρινή χρήση των αυτοκινήτων

4.3. Εναρμόνιση της φορολογικής νομοθεσίας

5. Εμπορικά σήματα

6. Ασφάλεια και διπλώματα οδήγησης

6.1. Ασφαλιστικά θέματα

6.2. Διπλώματα οδήγησης

7. Εξοικονόμηση ενέργειας

7.1. Προσέγγιση της Επιτροπής

7.2. Επιπτώσεις της φορολογικής πολιτικής στην κατανάλωση καυσίμων

7.3. Χρήση υποκατάστατων συστατικών στα καύσιμα

7.4. Έρευνα στις τεχνικές εξοικονόμησης ενέργειας

8. Έρευνα και ανάπτυξη

8.1. Προσέγγιση της Επιτροπής

8.2. Υπάρχοντα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης

8.3. Νέα προγράμματα

9. Δομική εξέλιξη του τομέα

9.1. Μελέτες

9.2. Έλεγχος των δημοσίων ενισχύσεων

9.3. Διαφάνεια των χρηματοδοτικών σχέσεων ανάμεσα στα κράτη μέλη και τις δημόσιες επιχειρήσεις

9.4. Διαχείριση των κοινοτικών χρηματοδοτικών
οργάνων

10. Απασχόληση και συνθήκες εργασίας

10.1 Μελέτες

10.2 Εξέλιξη της απασχόλησης

10.3 Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο

11. Εμπορικές πολιτικές

11.1 Ιαπωνία

11.1.1 Μέρος της Ιαπωνίας στις κοινοτικές εισαγωγές
αυτοκινήτων, εξέλιξη των μεριδίων αγοράς στις
αγορές τρίτων χωρών

11.1.2 Ανάγκη μετριασμού των ιαπωνικών εξαγωγών

11.1.3 Εξέλιξη των ιαπωνικών εξαγωγών αυτοκινήτων προς
την Κοινότητα

11.1.4 Ελαφρά εμπορικά σχήματα

11.1.5 Καθεστώς εισαγωγής ιαπωνικών αυτοκινήτων

11.1.6 Υψηλού επιπέδου ομάδα εργασίας

11.1.7 Πρόσβαση στην ιαπωνική αγορά

11.1.8 Βιομηχανική συνεργασία, θέματα επενδύσεως

11.2 ΗΠΑ

11.3 Διεύρυνση - Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία

11.4 Αυστραλία

11.5 Κανονιστικά θέματα - Σουηδία, Ελβετία

ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

1. Παραγωγή και ζήτηση κατά τα έτη 1981/1982
 - 1.1 Επιβατηγά αυτοκίνητα
 - 1.1.1 Παραγωγή
 - 1.1.2 Ζήτηση
 - 1.2 Εμπορικά οχήματα
 - 1.2.1 Παραγωγή
 - 1.2.2 Ζήτηση
2. Εμπορικές ανταλλαγές των αυτοκινήτων
 - 2.1 Γενικά
 - 2.2 Σημασία της αυτοκινητοβιομηχανίας
στο συνολικό εξαγωγικό εμπόριο της Κοινότητας
 - 2.3 Η σημασία της εσωτερικής αγοράς
 - 2.4 Εξαγωγές/εισαγωγές των επιβατηγών αυτοκινήτων
 - 2.5 Εξαγωγές/εισαγωγές των εμπορικών αυτοκινήτων
 - 2.6 Αυξανόμενη σημασία των συστατικών

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η παρούσα έκθεση έχει σα σκοπό να προσφέρει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο πλατύ κοινό ένα έγγραφο εργασίας που συμπυκνώνει τις δραστηριότητες και πρωτοβουλίες της Επιτροπής αναφορικά με τα αυτοκίνητα.

Αναφέρεται κύρια στις ενέργειες που πάρθηκαν συνεπεία της υιοθετήσεως της θέσεως για την Ευρωπαϊκή Βιομηχανία Αυτοκινήτων του Ιουνίου 1981 ("θέση 1981")¹. Εάν η θέση αποτελεί μια αντίδραση στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Ιανουάριο 1981², η παρούσα έκθεση κάνει το ίδιο όσον αφορά ορισμένα ψηφίσματα που υιοθετήθηκαν στη συνέχεια και ειδικότερα εκείνα της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής του Ιουλίου 1981³ και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Ιανουαρίου 1983⁴.

Η θέση της Επιτροπής το 1981 υιοθετήθηκε την εποχή που η αυτοκινητοβιομηχανία στην Κοινότητα περνούσε μία εξαιρετικά δύσκολη περίοδο. Πρόθεσή της ήταν να προσθέσει ένα στοιχείο σταθερότητας στη συζήτηση, πολύ περισσότερο που η ανάλυση της κατάστασης και των προοπτικών της βιομηχανίας που έγινε από την Επιτροπή επέτρεψε τη δημιουργία πεποιθήσεως για μελλοντικές προσαρμογές, εκθέτοντας ό,τι η Επιτροπή θεωρούσε αναγκαίο να γίνει ή ό,τι σκόπευε η ίδια να αναλάβει.

2. Στόχος της Επιτροπής στις διάφορες ενέργειες που περιγράφονται κατωτέρω είναι να εξασφαλίσει ένα σταθερό περιβάριο ελιγμών στη βιομηχανία δημιουργώντας τις ευνοϊκές, συναφείς και σταθερές γενικές συνθήκες που θα της επιτρέψουν να αναπτυχθεί και να εφαρμόσει τις καλύτερες δυνατές στρατηγικές για να προσαρμοσθεί στις μελλοντικές ανάγκες και να παραμείνει ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο.

Δύο χρόνια αργότερα, η πεποίθηση αυτή φαίνεται να είναι δικαιολογημένη, όπως θα δείξει το Δεύτερο Μέρος του παρόντος εγγράφου. Η με κάποια συγκρατημένη αισιοδοξία εκτίμηση της παρούσας καταστάσεως χρειάζεται φυσικά να προσδιοριστεί: ένα από τα μεγαλύτερα επίμονα προβλήματα υπήρξε γενικά η μικρή ζήτηση, τόσο στην Ευρώπη όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Επιπλέον, ορισμένα σημαντικά διαρθρωτικά προβλήματα εξακολουθούν να έχουν αρνητική επίδραση, δεδομένου ότι η ευρωπαϊκή διάσταση δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί σ' όλες εκείνες τις περιοχές όπου τα προβλήματα δεν μπορούν να επιλυθούν σε εθνικό επίπεδο. Η έκταση στην οποία εξακολουθούν να υπερσχηματίζονται εθνικά βασισμένες στρατηγικές μπορεί να κατα-

δειχθεί σ' όλους αυτούς τους τομείς όπου υπάρχει επιλογή ανάμεσα σε εθνικές προσεγγίσεις και κοινοτικές επιλογές. Μία περίπτωση που μπορεί να χρησιμεύσει σαν παράδειγμα είναι η περιορισμένη προσφυγή σε εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές (Οδηγίες ΕΟΚ, βλ. σημείο 3.3 παρακάτω). Άλλος τομέας είναι η επένδυση. Καταβάλλονται σοβαρές προσπάθειες για να διατηρηθεί ή να αποκατασταθεί η ανταγωνιστικότητα. Θα έπρεπε πάντως να διαδοθεί ευρύτερα σαν μέρος τέτοιων προσπαθειών μία κοινοτική προσέγγιση, όπως είχε ζητηθεί από τη θέση 1981, και η οποία θα συνίστατο, π.χ. στη στόχευση μεγαλύτερων οικονομιών κλίμακας με τη βοήθεια μεγαλύτερης τυποποίησης των συστατικών.

Η Επιτροπή χρειάζεται να εντείνει τις προσπάθειές της για να βοηθήσει τη διαδικασία προσαρμογής που έχει αναληφθεί σε βιομηχανικό επίπεδο με μία σειρά ενεργειών και δραστηριοτήτων προς το σκοπό της μεγιστοποίησης του κέρδους από τις κοινοτικές προσεγγίσεις.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

1. Το πρώτο μέρος της έκθεσης περιλαμβάνει μία απογραφή των δραστηριοτήτων της Επιτροπής στην αρχή του 1983, αναφερόμενο στις τέσσερις σημαντικές απόψεις αριθμημένες στη "θέση 1981" δηλ. :

- ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς,
- εξέλιξη των δομών του τομέα,
- μεταλλαγές στην απασχόληση,
- διάλογος με τους εμπορικούς εταίρους της Κοινότητας.

2. Η πιο σημαντική από τις τέσσερις απόψεις που ξεχώρισαν για πραγματοποίηση στη θέση 1981 είναι η ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς. Η δημιουργία των προϋποθέσεων για να λειτουργήσει η Κοινοτική αγορά σαν εθνική αγορά είναι ζωτικής σημασίας τόσο για τη βιομηχανία - διότι, όπως πρέπει να υπενθυμιστεί, η ΕΚ διαθέτει μια αγορά επιβατικών αυτοκινήτων συγκρίσιμη με την Αμερικανική, γεγονός το οποίο αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής βιομηχανίας όσο και για τον καταναλωτή. Η προσοχή της Επιτροπής συγκεντρώνεται σε δύο μεγάλα ζητήματα:

- στις διαφορές που επικρατούν στις τιμές των αυτοκινήτων σε ορισμένα κράτη μέλη και στα προβλήματα που σχετίζονται με τις αποκαλούμενες "παράλληλες εισαγωγές", δηλαδή τις εισαγωγές που πραγματοποιούνται έξω από το σύστημα διανομής των κατασκευαστών. Το πρόβλημα αυτό μελετήθηκε στη δωδέκατη έκθεση πάνω στη πολιτική ανταγωνισμού. Επιπλέον στο θέμα αυτό δόθηκε ευρεία δημοσιότητα στις δύο εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Γραφείου Ενώσεως Καταναλωτών 5 του 1981 και 1982 και σε άλλες δημοσιεύσεις και οι αρμόδιες αντιπροσωπείες της βιομηχανίας εξέθεσαν τις απόψεις τους σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι διαφορές στα επίπεδα τιμών των αυτοκινήτων δεν αποτελούν εξ ορισμού θέμα ενδιαφέροντος, διότι και υπάρχουν και θα υπάρχουν πάντοτε διαφορές στις τιμές παρόμοιων ή ακόμη και ταυτόσημων προϊόντων στις διάφορες περιοχές. Εντούτοις,

στην παρούσα περίπτωση, οι διαφορές των τιμών είναι μερικές φορές σημαντικές. Οι αποκλίσεις μπορούν να φθάσουν 100% σε μερικές ακραίες περιπτώσεις σε σχέση με τις αγορές των οποίων οι τιμές είναι οι περισσότερο χαμηλές, κύρια ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Δανία. Για να δοθεί ένα άλλο παράδειγμα, οι αποκλίσεις, ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, είναι της τάξεως έως του 20%.

Θεωρητικά οι διαφορές αυτές μπορούν να αποδοθούν σε διάφορους λόγους, όπως διαφορές στις τάσεις για τη διαμόρφωση των τιμών συναλλάγματος και των ποσοστών του πληθωρισμού, διαφορές στην αγοραστική δύναμη, στις προτιμήσεις των καταναλωτών, στα επιπλέον εξαρτήματα με τα οποία εφοδιάζονται τα μοντέλα, στα φορολογικά συστήματα, στις απαιτήσεις των προδιαγραφών, στα συστήματα κρατικού ελέγχου των τιμών και στο κόστος μεταφοράς και διανομής.

Καμία από αυτές τις μεταβλητές από μόνη της δεν μπορεί να εξηγήσει πλήρως τις υπάρχουσες διαφορές στις τιμές. Η κατάσταση φαίνεται να εξαρτάται επίσης από την ύπαρξη ή μη εθνικών κατασκευαστών που να κυριαρχούν στην εσωτερική εθνική αγορά ή την υπερίσχυση σκληρού ανταγωνισμού μεταξύ των εισαγωγέων.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής προσεγγίζουν το πλέγμα αυτό των θεμάτων από τρεις βασικές πλευρές: (1) ανάλυση των οικονομικών αιτιών που επιτείνουν τις διαφορές στις τιμές, (2) αρχές της ελεύθερης διακίνησης των αγαθών και (3) κανόνες ανταγωνισμού.

- στην εναρμόνιση των κανονισμών των σχετικών με την αυτοκινητοβιομηχανία και στη θέση σε ισχύ της κοινοτικής εγκρίσεως για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς επέδρασε θετικά στην προώθηση της τεχνικής εναρμόνισης των συστατικών αυτοκινήτων από το 1970. Θεσπίστηκαν κοινοί κανόνες με μια σειρά από 59 οδηγίες που καλύπτουν όλα τα συστατικά αυτοκινήτων εκτός από το παμπρίτ, το βάρος και οι διαστάσεις ορισμένου τύπου οχημάτων και τους τροχούς.

Εντούτοις, το σύστημα κοινοτικής εγκρίσεως δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, διότι οι τρεις τελευταίες προτάσεις οδηγιών "πάγωσαν" από το Συμβούλιο για μερικά χρόνια.³⁶ Το σύστημα κοινοτικής εγκρίσεως θα ίσχυε αυτόματα, όπως δριζε η βασική Οδηγία του 1970⁷, μόλις θα υιοθετούντο οι τρεις υπολοίπων.

τεχνικές οδηγίες. Το πρόβλημα δεν είναι κύρια να καταλήξουμε σε μια συμφωνία σε τεχνικά θέματα. Είναι μάλλον το θέμα της εισαγωγής των οχημάτων τρίτων χωρών στο σύστημα κοινοτικής εγκρίσεως. Επικαλέσθηκαν λόγοι ασφαλείας και υγείας για να αμφισβητηθεί η αναγκαιότητα να εμπιστευθούμε στις δοκιμές που πραγματοποιήθηκαν στο εξωτερικό και για τις οποίες δεν υπάρχει τρόπος κατάλληλου ελέγχου. Διεξήχθησαν συζητήσεις για το πρόβλημα

αυτό στο Συμβούλιο επί τρία χρόνια χωρίς θετικά αποτελέσματα, παράλλη τη συγκεκριμένη εντολή που δόθηκε στο Συμβούλιο από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επ' ευκαιρία της συνόδου του στην Κοπεγχάγη της 3/4 Δεκεμβρίου 1982. Ύστερα απ' τις τρεις συνόδους του Συμβουλίου "Εσωτερικής Αγοράς" της 1ης Φεβρουαρίου, 1ης Μαρτίου και 26ης Μαΐου 1983, πρέπει πράγματι να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η επιθυμητή λύση, στην επίτευξη της οποίας είχαν μέχρι τώρα συγκεντρωθεί οι προσπάθειες όλων των ασχολουμένων με το θέμα, πιθανώς δεν είναι ικανή να επιτρέψει την υιοθέτηση των τριών προαναφερθέντων τεχνικών οδηγιών - αν αυτό είναι γεγονός, η κοινοτική έγκριση για τα αυτοκίνητα θα παραμείνει στο στάδιο αναστολής που βρίσκεται τώρα.

Έχει αρχίσει επιστημονική εργασία ενόψει άλλων θεμάτων, για τα οποία η Κοινότητα θα πρέπει στο μέλλον να λάβει ρυθμιστικά μέτρα. Τα ειδικότερα θέματα με τα οποία ασχολούνται προς το παρόν ομάδες εργασίας εμπειρογνομόνων είναι ο θόρυβος και οι εκπομπές καυσαερίων. Οι εκθέσεις αυτών των ομάδων εργασίας θα αποτελέσουν μια αντικειμενική βάση για μια "σφαιρική προσέγγιση" των προβλημάτων και για να ληφθούν αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις των σχετικών με τους θορύβους προδιαγραφών στην κατανάλωση ενέργειας, την ατμοσφαιρική μόλυνση ή την ασφάλεια, καθώς και τα προβλήματα κόστους/ωφελείας.

Στη θέση 1981, η Επιτροπή τόνισε την ανάγκη για μια τέτοια σφαιρική προσέγγιση. Υπάρχουν πράγματι δύο σημαντικοί λόγοι για αυτό: ο ένας είναι ότι η κατασκευή οχημάτων με κινητήρα απαιτεί πολύ χρόνο μελέτης (3-5 χρόνια για ένα νέο μοντέλο) και μεγάλες επενδύσεις και συνεπώς έχει ανάγκη από ένα αρμονικό και σταθερό νομοθετικό πλαίσιο. Εξάλλου, έγκυροι, συνεπείς κανόνες δεν μπορούν να επιτευχθούν παρά μόνο αν ληφθεί υπόψη η αλληλεξάρτηση όλων των προβλημάτων κατά την ενασχόληση με οποιοδήποτε ειδικότερο ρυθμιστικό θέμα. Κατά δεύτερο λόγο, η σφαιρική προσέγγιση αυτού του είδους είναι αναγκαία για να τεθούν προτεραιότητες σε πολιτικό επίπεδο. Πράγματι είναι απαραίτητο, κυρίως κάτω από δύσκολες οικονομικές συνθήκες, όταν τίθενται οι προτεραιότητες να λαμβάνεται υπόψη ότι κάποιος συγκεκριμένος στόχος (π.χ. προστασία του περιβάλλοντος) μπορεί να έρχεται σε σύγκρουση με άλλους στόχους (π.χ. εξοικονόμηση ενέργειας), και επίσης ότι η ικανότητα εκσυγχρονισμού του κλάδου των οχημάτων με κινητήρα μπορεί να μην επαρκεί για την ταυτόχρονη επίτευξη όλων των επιθυμητών στόχων.

Σχετικά με τις επιπτώσεις των ήδη εναρμονισμένων κοινοτικών κανόνων οι υπηρεσίες της Επιτροπής άρχισαν να κάνουν μια εκτίμηση κατά πόσον οι Οδηγίες πράγματι χρησιμοποιούνται. Οι Οδηγίες αυτές είναι βασικά προαιρετικές, και οι κατασκευαστές έχουν δικαίωμα επιλογής μεταξύ των κανόνων αυτών και των εθνικών κανόνων που εξακολουθούν να ισχύουν, εκτός από τις περιπτώσεις όπου μια εθνική κυβέρνηση αντικατέστησε τους εθνικούς κανονισμούς με τους ήδη εναρμονισμένους.

3. Σχετικά με την εξέλιξη των δομών του τομέα, οι δραστηριότητες της Επιτροπής στρέφονται προς δύο πλευρές, μια αναλυτική και μια λειτουργική: για την καλύτερη κατανόηση της εξέλιξης των δομών του τομέα, δόθηκε εντολή για δύο μελέτες σχετικά με τις αυτοκινητοβιομηχανίες και τις βιομηχανίες συστατικών αυτοκινήτων. Από λειτουργικής πλευράς, η Επιτροπή είχε προτείνει ενέργειες για την εξασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας στις χορηγούμενες δημόσιες ενισχύσεις στον κλάδο του αυτοκινήτου (αναδρομικό σύστημα ελέγχου). Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε την πρόθεση να λάβει υπόψη, κατά την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, την αναγκαιότητα ύπαρξης συνεργασίας στο πλαίσιο καθώς και στις παρυφές του τομέα.

Οι δραστηριότητες αυτές είναι αναγκαστικά περισσότερο μακροπρόθεσμης φύσεως και δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί πάραυτα πρόοδος στο σημείο αυτό, όπως συμβαίνει σε άλλα σημεία. Εντούτοις, δίνονται παρακάτω μερικές λεπτομέρειες της μέχρι σήμερα πρόοδου.

4. Όσον αφορά τις μεταλλαγές στην απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας στον κλάδο του αυτοκινήτου η Επιτροπή έχει αρχίσει την εκπόνηση συμπληρωματικών μελετών για να καλύψει τα κενά πληροφόρησης που επισημάνθηκαν στη θέση 1981, σχετικά με τα αποτελέσματα που μπορεί να επιφέρουν οι τεχνολογικές μεταλλαγές στην παραγωγή αυτοκινήτων. Ένας κατάλογος αυτών των μελετών μαζί με ένα διάγραμμα των ποσοτικών εξελίξεων και της χρηματοδοτικής ενισχύσεως από τα κοινοτικά ταμεία εκτίθενται στο σημείο 10.1.

Αντιμέτωπη στις μεταλλαγές της απασχόλησης η Επιτροπή, συνεχίζει τη συζήτηση σκοπεύουσα σε μία μείωση και μία αναδιοργάνωση των όρων εργασίας. Προετοιμάζει επίσης νέες πρωτοβουλίες στα πλαίσια της επαγγελματικής επιμόρφωσης

και πρότεινε ένα πρόγραμμα ειδικών μέτρων προορισμένων για τη μείωση της ανεργίας των νέων.

Όσον αφορά το Κοινωνικό Ευρωπαϊκό Ταμείο για έκθεση, πάνω στις χρηματικές συνεισφορές προς τη βιομηχανία αυτοκινήτων δίνεται παρακάτω στο σημείο 10.3.

5. Στο διάλογο με τους εμπορικούς εταίρους της Κοινότητας η Επιτροπή συνέχισε τις προσπάθειές της να διατηρήσει την παγκόσμια αγορά αυτοκινήτου όσο το δυνατόν πιο ελεύθερη, να εμποδίσει παρεμβατικές τάσεις, να βελτιώσει το εμπορικό ισοζύγιο - ειδικότερα με την Ιαπωνία και να εξασφαλίσει ευνοϊκές συνθήκες για την αναδιάρθρωση που έχει αναληφθεί από την κοινοτική αυτοκινητοβιομηχανία. Σαν αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών, καθώς και λόγω των εξελίξεων στην κατάσταση της αγοράς και λόγω της αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών κατασκευαστών, μειώθηκε το μέρος της αγοράς που κατέχουν οι Ιάπωνες στην Κοινότητα.

Στη θέση 1981, η Επιτροπή επεσήμανε επιπλέον τις θετικές συνέπειες που θα μπορούσε να επιφέρει μεγαλύτερη βιομηχανική συνεργασία, υψηλότερα επίπεδα άμεσων ξένων επενδύσεων, και σαν αποτέλεσμα, μια κάποια μετακίνηση από το εμπόριο συναρμολογημένων αυτοκινήτων προς το εμπόριο συστατικών αυτοκινήτων. Οι έμπρακτες εξελίξεις από το χρόνο εντάξεως της θέσης 1981 φαίνεται να δικαιολογούν τις προσδοκίες αυτές.

Λεπτομέρειες εκτίθενται παρακάτω στο σημείο 11, το οποίο πραγματεύεται κυρίως εμπορικές πολιτικές έναντι τρίτων χωρών, που καλύπτουν ειδικότερες εξελίξεις και/ή αμφισβητούμενα θέματα.

ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Διαφορές στα επίπεδα τιμών των αυτοκινήτων στην Κοινότητα

1.1 Το πρόβλημα των διαφορών στα επίπεδα τιμών των αυτοκινήτων αποτελεί σίγουρα προς το παρόν το πιο πολύπλοκο και ευρύ πρόβλημα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Τα επίπεδα τιμών των αυτοκινήτων διαφέρουν σημαντικά μεταξύ ορισμένων κρατών μελών. Εάν η δωδεκάτη έκθεση της Επιτροπής πάνω στην πολιτική ανταγωνισμού αναγνωρίζει στην Κοινότητα μια ομάδα "μέσης τιμής" που περιλαμβάνει τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία και την Ολλανδία. Πρέπει εξάλλου να διαπιστωθεί ότι η Μ. Βρετανία είναι η ακριβότερη χώρα ενώ στο άλλο άκρο, οι τιμές στη Δανία και στην Ελλάδα είναι κατώτερες του ήμισυ εκείνου της Μ. Βρετανίας⁸.

Οι τελικοί καταναλωτές έκαναν όλο και περισσότερο χρήση των δικαιωμάτων που απορρέουν από την αρχή της ελεύθερης διακίνησης των αγαθών, αγοράζοντας τα αυτοκίνητά τους εκεί που είναι φθηνότερα από τη χώρα τους.

Η Επιτροπή αντιμετωπίζει μια σειρά από μηνύσεις⁹ που παρακίνησε οι προσπάθειες προστασίας των αγορών όπου επικρατούν υψηλές τιμές, κυρίως της αγοράς της Μ. Βρετανίας, και οι παράλληλες εισαγωγές από άλλα κράτη μέλη όπου

τα επίπεδα τιμών είναι χαμηλότερα. Στην έκταση που οι προσπάθειες αυτές παραβιάζουν τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού ή την αρχή της ελεύθερης διακίνησης των αγαθών, η Επιτροπή υποχρεούται να παρέμβει βάσει των άρθρων 30-36 ή 85 της Συνθήκης. Εντούτοις, αν και έχουν παρατηρηθεί κάποιες τάσεις προστάσεως των αγορών όπου επικρατούν υψηλές τιμές, αυτή καθαυτή η ύπαρξη διαφορετικών εθνικών επιπέδων τιμών δεν μπορεί να αποδοθεί εξ ολοκλήρου σε συμπεριφορά αντίθετη στους κανόνες ανταγωνισμού. Οι διαφορές στις τιμές προκαλούνται επίσης από τις έννομες αντιδράσεις στις διαφορετικές οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στο εσωτερικό ή μεταξύ των σχετικών χωρών, όπως κόστος τοπικής παραγωγής, συνήθειες των καταναλωτών, ποσοστά πληθωρισμού, διακυμάνσεις των τιμών συναλλάγματος, κλπ. Πρόγματι, δεν θα ήταν δυνατό να υποστηριχθεί αντικειμενικά ότι οι τιμές θα μπορούσαν να είναι ενιαίες παντού στην κοινή αγορά, όχι μόνον διότι οι αντικειμενικοί παράγοντες που καθορίζουν τις πολιτικές τιμών διαφέρουν από επιχείρηση σε επιχείρηση αλλά και διότι ο συνήθης φυσιολογικός ανταγωνισμός δεν δημιουργεί αναγκαστικά ενιαίες τιμές.

Η Επιτροπή δεν θέλει να ρυθμίσει τις τιμές στον τομέα του αυτοκινήτου κατά άμεσο τρόπο, ούτε και έχει τη νομική εξουσία να το κάνει.¹⁰ Πάντως, έμμεση πίεση προς την κατεύθυνση της ευθυγράμμισης των τιμών σε ένα κοινοτικό μέσο επίπεδο είναι συμφυής με την εφαρμογή των άρθρων 30-36 και 85 στις περιπτώσεις αυτές.

Δοθείσης της περίπλοκης φύσεως του προβλήματος η Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη προσοχή σε τρία βασικά θέματα: χρηματοδοτεί επίσης μία μελέτη η οποία αναλύει τις στρατηγικές των παραγωγών στη Μ. Βρετανία και στις άλλες χώρες της Κοινότητας.

Το πρώτο μείζονος σημασίας πρόβλημα που σχετίζεται με τις διαφορές στις τιμές συνδέεται με τη διάκριση μεταξύ ανταναγωνιστικών στρατηγικών και ενδμών αντιδράσεων στο οικονομικό περιβάλλον.

Ένα δεύτερο πρόβλημα είναι η σωστή εκτίμηση των οικονομικών συνεπειών που συνεπάγεται η προς τα κάτω προσαρμογή των επιπέδων τιμών στις αγορές όπου επικρατούν υψηλές τιμές. Μερικές φορές έγιναν υπαινιγμοί για δραματικές συνέπειες στην τοπική παραγωγή, κυρίως στη Μ. Βρετανία.¹¹

Τρίτον, όσον αφορά την οικονομική πολιτική, το πρόβλημα των διαφορών στις τιμές πρέπει να αντιμετωπιστεί με την προαγωγή συνεπέστερων εθνικών πολιτικών και με την ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς. Έχει γίνει φυσικά σημαντική πρόοδος προς την κατεύθυνση αυτή, κυρίως όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση, αλλά ακόμα οι συνθήκες υπό τις οποίες δρουν οι κατασκευαστές φαίνονται να είναι αρκετά ανόμοιες. Ενισχυτικές μακροπρόθεσμες προσπάθειες είναι απαραίτητες για να επιτευχθεί πρόοδος στο σημείο αυτό.

Τονίζοντας την ανάγκη της προσέγγισης των προβλημάτων στη ρίζα τους, η Επιτροπή δεν επιθυμεί να επιδοκιμάσει τη σημερινή κατάσταση. Επίσης έχουν ληφθεί ειδικά μέτρα ή είναι υπό συζήτηση βάσει των άρθρων 85/86 όπως επίσης και 30 - 36 της Συνθήκης.¹²

Είναι ιδίως πρόσφορο να διευκρινιστούν και να καταμετρηθούν τα σχετικά προβλήματα και τα μέτρα που έχουν ληφθεί, παρατηρώντας την κατάσταση από πιο κοντά, κυρίως όσον αφορά τη Μ. Βρετανία και τη Δανία.

1.2 Όσον αφορά τη Μ. Βρετανία, τα επίπεδα τιμών είναι πολύ υψηλότερα απ' ότι στην ηπειρωτική Ευρώπη. Σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Γραφείου Ενώσεων Καταναλωτών το 1982, το χάσμα τιμών διευρύνθηκε σημαντικά από το 1975, οδηγώντας σε μία αναλογία σχεδόν 2:1 στις τιμές ορισμένων μοντέλων στη Μ. Βρετανία και τη Δανία.¹³

Ως εκ τούτου, οι Βρετανοί πολίτες άρχισαν να αγοράζουν τα αυτοκίνητά τους κυρίως στο Βέλγιο, και στη Γερμανία. Είναι δύσκολο να υπολογιστεί το επίπεδο τέτοιων ιδιωτικών εισαγωγών στη Μ. Βρετανία, αλλά μπορεί να εκτιμηθεί γύρω στις 50.000 μονάδες ετήσια. Έτσι, ένα σημαντικό μέρος των πωλήσεων αυτοκινήτων στη Μ. Βρετανία (το 1982 κατά προσέγγιση 1.55 εκατομμύρια μονάδες), περίπου 3%, γίνεται πιθανώς έξω από τα δίκτυα διανομής των εμπόρων στη Μ. Βρετανία, επηρεάζει τα ταμιακά των κατασκευαστών, και δημιουργεί ανησυχίες στις ενώσεις σχετικά με τις μεγάλες ποσότητες των αυτοκινήτων που αποστέλλονται στη Μ. Βρετανία από τους ίδιους τους κατασκευαστές.¹⁴

Η Επιτροπή γνωρίζει καλά τις δυσκολίες που επεσήμαναν οι μηνύσεις που έλαβε, και οι οποίες κατανέμονται σε δύο κατηγορίες:¹⁵

- αυτές που αφορούν την προσφορά των αυτοκινήτων που θέλει ο καταναλωτής. Οι βρετανοί καταναλωτές αντιμετώπισαν μερικές φορές ιδιαίτερα προβλήματα αγοράζοντας αυτοκίνητα δεξιάς οδηγείας στην ηπειρωτική Ευρώπη για εισαγωγή στη Μ. Βρετανία· αλλά και οι έμποροι αντιμετώπισαν μερικές φορές αυτό το πρόβλημα.
- αυτές που έχουν σχέση με την εγγραφή των αυτοκινήτων, που συχνά παρουσιάζει δυσκολίες χωρίς τη συνεργασία του κατασκευαστή ή του εξουσιοδοτημένου από αυτόν εμπόρου, δεδομένου ότι κανονικά είναι οι μόνοι που μπορούν να βεβαιώσουν ότι το όχημα πληροί τις εθνικές απαιτήσεις σχετικά με αυτό το θέμα, είναι κυρίως οι έμποροι αυτοκινήτων που αντιμετωπίζουν μερικές φορές δυσκολίες στο να αποκτήσουν το "πιστοποιητικό κατάλληλότητας" που απαιτήσαν απόδειξη του ότι το αυτοκίνητο πληροί το συγκεκριμένο μοντέλο τύπο.

Σχετικά με την πρώτη ομάδα προβλημάτων, η Επιτροπή πραγματοποίησε εμβαθυμένες έρευνες οι οποίες επέτρεψαν να αναγνωριστούν τρεις κύριες ομάδες εμποδίων εις τα οποία σκοντάφτουν οι αγορές των Βρετανών στην ηπειρωτική Ευρώπη: άρνηση πωλήσεως, περίοδοι παράδοσης και συμπληρωματικά έξοδα για την δεξιά οδήγηση.

Ειδικές διαδικασίες έχουν αρχίσει για ένα ορισμένο αριθμό ειδικών περιπτώσεων για να εξακριβωθεί η συμβιβαστικότητα αυτών των μέτρων με τους κοινοτικούς κανόνες του ανταγωνισμού και ειδικότερα με το άρθρο 85.¹⁶ Στην περίπτωση της FORD, η Επιτροπή έλαβε ειδικά μέτρα.¹⁷ Κατέληξε στις 16 Νοεμβρίου του 1983 στο συμπέρασμα ότι το σύστημα διανομής που χρησιμοποιεί η Ford Werke AG (Κολωνία) στη Γερμανία για τα αυτοκίνητα Ford παραβιάζει τους κανόνες του ανταγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 85 της συνθήκης ΕΟΚ, και δεν μπορεί να τύχει εξαίρεση υπό τη μορφή που το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε από την 1η Μαΐου 1982. Η Ford Werke πρέπει να σταματήσει αμέσως την εφαρμογή του συστήματος διανομής.

Η Ford Werke AG εφαρμόζει ένα αποκλειστικό και επιλεκτικό σύστημα διανομής για την πώληση των αυτοκινήτων της στη Γερμανία. Επιβάλλει σημαντικούς περιορισμούς στους εμπόρους αυτοκινήτων (dealers) που δέχεται στο σύστημα της διανομής. Και άλλοι κατασκευαστές εφαρμόζουν ανάλογα συστήματα, αλλά οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που συνυπάρχουν σ' αυτά γίνονται αποδεκτοί μόνον εφόσον επιτρέπεται από τον κατασκευαστή στους εμπόρους αυτοκινήτων (dealers) του δικτύου να πωλούν, μετά από αίτηση, οχήματα σε καταναλωτές οπουδήποτε στην Κοινότητα.

Μέχρι τον Μάιο του 1982, η Ford AG, που κατασκευάζει μοντέλα αριστερής και δεξιάς διεύθυνσης που συμφωνούν με ποικίλες προδιαγραφές, προμήθευε τους εμπόρους αυτοκινήτων της στη Γερμανία και με οχήματα δεξιάς διεύθυνσης, με τις προδιαγραφές που συνηθίζονται στη Γερμανία και με άλλες προδιαγραφές καθώς και στην ίδια περίπου τιμή με τα μοντέλα αριστερής διεύθυνσης. Οι έμποροι αυτοκινήτων επαναπωλούσαν τα αυτοκίνητα αυτά κυρίως σε Βρετανούς πελάτες. Καθώς όμως οι τιμές πώλησης της Ford AG προς τους Γερμανούς εμπόρους της ήταν πολύ χαμηλότερες από τις τιμές στις οποίες πωλούσε η βρετανική Ford τα οχήματα στους Βρετανούς εμπόρους (dealers), οι Γερμανοί έμποροι αυτοκινήτων είχαν τη δυνατότητα να παραδίδουν τα μοντέλα δεξιάς διεύθυνσης σε Βρετανούς καταναλωτές μέχρι και 30% φθηνότερα. Για παράδειγμα, μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου 1982 οι Γερμανοί έμποροι πώλησαν πάνω από 2.000 αυτοκίνητα με δεξιά διεύθυνση.

Έτσι, για να μην υπονομεύει τις υψηλές βρετανικές τιμές και για να προστατεύσει τη βρετανική εταιρία Ford από τον ανταγωνισμό των εξαγωγών των γερμανών εμπόρων, η Ford Werke AG τον Μάιο του 1982 σταμάτησε να προμηθεύει τους γερμανούς εμπόρους της με μοντέλα δεξιάς διεύθυνσης.

Τον Αύγουστο του 1982 η Επιτροπή εξέδωσε προσωρινή απόφαση¹⁸ ζητώντας από την Ford να ξαναρχίσει παραδόσεις αυτοκινήτων δεξιάς διεύθυνσης στους γερμανούς εμπόρους. Ο Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, στην απόφασή του σχετικά με την προσφυγή¹⁹ της Ford για τη μη εφαρμογή της απόφασης, επιβεβαίωσε την απόφαση της Επιτροπής αναμένοντας την οριστική απόφαση του Δικαστηρίου για το εν λόγω θέμα, στο μέτρο που είχε δοθεί εντολή στη Ford AG να εκτελέσει τις παραγγελίες των γερμανών εμπόρων (dealers) σχετικά με τα σχήματα δεξιάς διεύθυνσης (στις προδιαγραφές που συνηθίζονται στη Γερμανία) εντός των ορίων των παραδοσιακών επιπέδων των παραδόσεων. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου δεν έχει ακόμα περατωθεί.²⁰

Η απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 1983 υπογραμμίζει ότι η άρνηση της Ford Werke AG να προμηθεύσει αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης είχε σαν στόχο και σαν αποτέλεσμα την πλήρη προστασία της βρετανικής αγοράς από παράλληλες εισαγωγές γερμανών εμπόρων και, κατά συνέπεια, από τη μορφή ανταγωνισμού που αντιπροσωπεύουν. Δεν υπήρχε, λοιπόν, κανένα ενδεχόμενο να επιδοκιμαστεί το σύστημα από την Επιτροπή. Αυτό ισχύει ακόμα περισσότερο στην παρούσα περίπτωση κατά την οποία η άρνηση προμήθειας αποσκοπούσε στη διατήρηση υψηλών τιμών σε βάρος του καταναλωτή.

Η απόφαση σημαίνει ότι η Ford Werke AG μπορεί να συνεχίσει να χρησιμοποιεί το σύστημα της διανομής που παραβιάζει τους κανόνες του ανταγωνισμού αν ξαναρχίσει να προμηθεύει τους γερμανούς εμπόρους, όταν το ζητήσουν, με αυτοκίνητα δεξιάς διεύθυνσης (είτε με τις προδιαγραφές που συνηθίζονται στη Γερμανία είτε με άλλες προδιαγραφές).

Η Ford Werke AG ανέγγειλε ότι θα προσβάλει και αυτή την απόφαση στο δικαστήριο.

Η δεύτερη ομάδα προβλημάτων εμπίπτει βασικά στους κοινοτικούς κανόνες για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων (άρθρα 30-35 της Συνθήκης ΕΟΚ). Έχουν αρχίσει έρευνες για να διαπιστωθεί αν οι φαινομενικοί περιορισμοί που προαναφέρθηκαν συνιστούν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, και αν δικαιολογούνται ή μη στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου (ειδικότερα λόγω προστασίας της ανθρώπινης ζωής και υγείας, άρθρο 36).

Εντούτοις, πρέπει εξ ίσου να ληφθεί υπόψη από το άρθρο 86 στην περίπτωση που οι παραγωγοί ή εγκεκριμένοι αντιπρόσωποι οι οποίοι θα έχουν μονοπωλιακή θέση όσον αφορά τα πιστοποιητικά καταλληλότητας αρνούνται κατά αυθαίρετο τρόπο το πιστοποιητικό ή απαιτούν δυσανάλογα έξοδα για τις παραχωρήσεις τους.²¹

Συνεπεία της άρνησης, από τους δύο παραγωγούς παρόντες στη Μ. Βρετανία, να προσφέρουν τα πιστοποιητικά καταλληλότητας για τα εισαγόμενα "παράλληλα" αυτοκίνητα, η Επιτροπή άρχισε τις προβλεπόμενες διαδικασίες στο άρθρο 86 οι οποίες κατέληξαν στο αποτέλεσμα να αλλάξουν οι δύο αυτές επιχειρήσεις την πρακτική τους κατά τρόπο ώστε να προσφέρουν, κατόπιν αιτήσεως, πληροφορίες και τα έγγραφα που ζητούνται.

Επί του παρόντος η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δύο πιο πρακτικές λύσεις είναι οι ακόλουθες: είτε ότι οι εθνικές αρχές θα εξασφαλίσουν πραγματικά την παροχή των κατάλληλων πιστοποιητικών καταλληλότητας ή των αναγκαίων στοιχείων από τους κατασκευαστές και τους διανομείς τους, είτε ότι θα περιορίσουν το ισχύον μονοπώλιο των κατασκευαστών και των διανομέων τους θεσπίζοντας δικούς τους δημόσιους ελέγχους, στη λειτουργία των οποίων δεν θα λαμβάνουν μέρος οι κατασκευαστές και οι διανομείς.²² Η Επιτροπή σκοπεύει σύντομα να στείλει μία ανακοίνωση για το πρόβλημα αυτό στα κράτη μέλη, με την οποία θα τους προταθούν οι λύσεις αυτές. Διαδικασίες διαπιστώσεως παραβάσεως μπορούν λοιπόν να εξετασθούν υπό το πρίσμα των απαιτήσεων των κρατών μελών στην ανακοίνωση.²³ Οι βρετανικές αρχές γνωστοποίησαν δημόσια την πρόθεσή τους να υιοθετήσουν μία λύση του πρώτου είδους,²⁴ και άλλα κράτη μέλη έχουν κάνει σχέδια για τον δεύτερο τύπο, αν και αυτά δεν εκτείνονται πάντοτε στους ανεξάρτητους εμπόρους.

1.3 Η άλλη περίπτωση είναι η Δανία όπου οι καθαρές τιμές των αυτοκινήτων είναι ιδιαίτερα χαμηλές. Το χαμηλό επίπεδο τιμών μπορεί να αποδοθεί στο υψηλό επίπεδο φορολογίας και στον σκληρό ανταγωνισμό μεταξύ των εισαγωγέων ελλείψει τοπικής παραγωγής. Λόγω αυτής της κατάστασης, οι καταναλωτές, κυρίως από τη Γερμανία, αγόρασαν όλο και περισσότερα αυτοκίνητα στη Δανία.

Όπως και στην περίπτωση της Μ. Βρετανίας, δεν είναι διαθέσιμα ακριβή στοιχεία γι' αυτές τις δια μέσου των συνόρων αγορές. Μπορούν, εντούτοις, να χρησιμεύσουν σαν ένδειξη στοιχεία των δανικών εξαγωγών αυτοκινήτων. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι οι εξαγωγές της Δανίας προς τη Γερμανία, πχ. πέρασαν από τις 69 μονάδες το 1976 στις 4.726 το 1982.

Εκτός από τις συνεχιζόμενες προσπάθειες για περαιτέρω εναρμόνιση των επιπέδων φορολογίας, η Επιτροπή διεξήγαγε μία έρευνα ως προς το συμβιβαστό του δανικού συστήματος φορολογίας των οχημάτων με κινητήρα με τη Συνθήκη ΕΟΚ, κυρίως με το άρθρο 95. Μέχρι τώρα, δεν έχουν ευρεθεί στοιχεία που να δικαιολογούν το συμπέρασμα ότι το σύστημα φορολογίας παραβιάζει το άρθρο 95. Επιπλέον, η Επιτροπή ανέλαβε την υποχρέωση να διεξάγει μία έρευνα στους γερμανούς διανομείς αυτοκινήτων που βρίσκονται κοντά στα δανικά σύνορα για να διαπιστώσει αν οι δυσκολίες στις πωλήσεις τους οφείλονται στο γεγονός ότι οι Δανοί πωλητές επιτυγχάνουν σημαντικά χαμηλότερες τιμές χονδρικής πώλησης για τα ίδια προϊόντα.²⁵ Τα νομικά κριτήρια που καθιστώνει το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν φαίνεται να ικανοποιούνται: απαιτείται μία ή περισσότερες επιχειρήσεις να έχουν εκμεταλλευθεί καταχρηστικά μία δεσποζουσα θέση μέσα στην κοινή αγορά ή σ' ένα σημαντικό τμήμα αυτής. Σχετικά με τα υπό συζήτηση προϊόντα, προφανώς δεν υπάρχει θεμελιώδης λόγος που να υποχρεώνει τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς να μην πωλούν σε διαφορετικές τιμές ανταποκριόμενοι στις ποικίλες οικονομικές συνθήκες στα διάφορα κράτη μέλη.

2. ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Στα πλαίσια της συνέχειας που δόθηκε στη θέση 1981, όσον αφορά τα δικαιώματα των κατασκευαστών να εγκαθιδρύουν δίκτυα διανομής με βάση την επιλογή των εμπόρων, η Επιτροπή δημοσίευσε σε ένα σχέδιο κανονισμού περί εξαιρέσεων κατά κατηγορίες για τα συστήματα διανομής και παροχής υπηρεσιών συντηρήσεως και επισκευής των οχημάτων με κινητήρα.²⁶

Το σχέδιο, το οποίο συζητήθηκε το 1982 από την "Συμβουλευτική Επιτροπή για θέματα συμφωνιών και δεσποζουσών θέσεων", θα καθορίσει τα όρια μέσα στα οποία οι κατασκευαστές οχημάτων με κινητήρα μπορούν να προβαίνουν σε συμφωνίες τύπου. Βασίστηκε στις διοικητικές αρχές που αναπτύχθηκαν από την BMW απόφαση του 1974, και σε συνδυασμό με αυτήν.²⁷ Ο κανονισμός θα προσφέρει το πλεονέκτημα της αυτόματης εξαιρέσεως, χωρίς την ανάγκη εκδόσεως ατομικών αποφάσεων. Είναι το μέσον με το οποίο η Επιτροπή προσπαθεί να περιορίσει το πλεόνασμα εργασίας που θα προκαλούσε, για τη διοίκησή της, η ανάγκη να εξετάσει κάθε περίπτωση από τις εκατοντάδες κανονοποιήσεων και τροποποιήσεων που της υποβάλ-

λονται. Η εξαίρεση δικαιολογείται κύρια από το γεγονός ότι οι όροι που προβλέπουν την αποκλειστική και διακριτική διανομή πρέπει να θεωρηθούν, στο σύνολο, σαν ευνοϊκοί για τον ορθολογισμό και σαν απαραίτητοι. Η συνεργασία ανάμεσα στον κατασκευαστή και στον εισαγωγέα του σχήματος από τη μία, και στους εγκεκριμένους διανομείς και συνεργεία από την άλλη, θα επιτρέψει να εξασφαλισθεί στους πελάτες μία υπηρεσία προσαρμοσμένη στο προϊόν. Στο εμπορικό επίπεδο, ο ανταγωνισμός θα λειτουργήσει ανάμεσα στα διάφορα δίκτυα διανομής· αυτό επιτρέπει να αποδεχθούμε, μέχρι ένα, ορισμένο σημείο, τους περιορισμούς στον ανταγωνισμό ανάμεσα στους διανομείς και στα συνεργεία του ιδίου δικτύου διανομής για τα προϊόντα της ίδιας "μάρκας".

Το σχέδιο προβλέπει εξαίρεση από τις εξής υποχρεώσεις αποδεχόμενες από τον διανομέα:

1. να μην πουλήσει αυτοκίνητα ή ανταλλακτικά σε άλλους κατασκευαστές,
2. να μην εξασκήσει τις δραστηριότητές του εκτός της περιοχής που του έχει παραχωρηθεί.
3. να μην προσφύγει σε ενδιάμεσους ή σε συμβεβλημένα συνεργεία χωρίς άδεια του κατασκευαστού ή του εισαγωγού, και τελικά
4. να μην πουλήσει καινούργια αυτοκίνητα και καινούργια ανταλλακτικά του κατασκευαστή σε εμπόρους έξω από το δίκτυο διανομής.

Ο κανονισμός θα απαλλάξει, εξάλλου, καταρχήν, την υποχρέωση του κατασκευαστή να μη διορίσει κανένα άλλο διανομέα στην παραχωρηθείσα περιοχή κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

Το σχέδιο κανονισμού υποβάλει την εξαίρεση σε μία ολόκληρη σειρά συνθηκών. Αυτές οι συνθήκες κρίνονται απαραίτητες για να εξασφαλίσουν τον πραγματικό ανταγωνισμό και να επιτρέψουν στους ευρωπαίους καταναλωτές ν' αγοράσουν ελεύθερα καινούργια σχήματα, εκεί όπου τους προσφέρονται στις πιο ευνοϊκές συνθήκες. Οι κύριες συνθήκες σκοπεύουν:

1. να αποτρέψουν το εγκεκριμένο διανεμητή να βρεθεί κάτω από την εξάρτηση του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα σε τέτοιο σημείο που η ανταγωνιστική του ελευθερία εμποδίζεται σοβαρά.
2. να προσφέρουν στους ευρωπαίους καταναλωτές μία εγγύηση - συνεργείου σε όλη την έκταση της κοινοτικής επικράτειας.
3. να επιτρέψουν την εισδοχή, της ίδιας ποιότητας, των ανταλλακτικών, κατασκευασμένων από τρίτους, στο δίκτυο διανομής των κατασκευαστών των σχημάτων και

4. να επιτρέψουν στους ευρωπαίους καταναλωτές ν' αγοράσουν σε άλλα κράτη μέλη, στους εγκεκριμένους αντιπροσώπους διαθέσιμα να τους τα παραδώσουν, οχήματα εξοπλισμένα σύμφωνα με τους κανόνες του τύπου κυκλοφορίας, για όσο, ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας προσφέρουν αυτόν τον τύπο οχήματος στο δίκτυο διανομής τους στον τόπο κυκλοφορίας όπως στο άλλο κράτος μέλος (υποχρέωση να καθοριστεί ο τύπος των οχημάτων).

Με αυτή τη διάταξη, η Επιτροπή θέλει να εμποδίσει τους κατασκευαστές ή τους εισαγωγείς να αρνηθούν ή εμποδίσουν καταχρηστικά την πώληση, στην ηπειρωτική Ευρώπη, των οχημάτων εξοπλισμένων με δεξιά οδήγηση.

Τελικά, το σχέδιο λανσάρει τη συζήτηση στους κανόνες που σκοπεύουν να αμβλύνουν τις μεγάλες διαφορές οι οποίες εκδηλώνονται στις τιμές που οι καταναλωτές ή οι εγκεκριμένοι διανομείς πληρώνουν για τον ίδιο τύπο οχήματος σε διάφορα κράτη μέλη. Το σχέδιο σκοπεύει να επιτρέψει *ipso facto* τις παράλληλες εισαγωγές, -δηλ. την εισαγωγή από ένα κράτος μέλος προς ένα άλλο με παρέμβαση ενός διανομέα που δεν ανήκει στο δίκτυο διανομής - εάν, για ένα δεδομένο τύπο οχήματος, η τιμή πωλητή σε μία χώρα υψηλών τιμών ξεπερνάει περισσότερο από 12% και για περισσότερο από 6 μήνες, εκείνης που εμφανίζεται στις τιμές του εγκεκριμένου διανομέα στη χώρα με χαμηλότερες τιμές. Στην σύγκριση, δεν θα ληφθούν υπόψη οι τιμές καταλόγου στο βαθμό που θα είναι, σ' ένα κράτος μέλος, επιβεβαρυμένες από φόρους ή τέλη ιδιαίτερα υψηλά ή επηρεάζονται από μία προσωρινή δέσμευση των τιμών ή των εμπορικών περιθωρίων.

Οι εταίροι σε συμβάσεις διανομής στον τομέα των οχημάτων μπορούν επίσης να διαλέξουν τον κανονισμό της Επιτροπής αριθ. 67/67, σχετικός με την εξαίρεση ορισμένων κατηγοριών συμβάσεων αποκλειστικής διανομής και αποκλειστικής αγοράς, κανονισμός που παρατάθηκε και τροποποιήθηκε μερικά την 1η Ιουλίου 1983. Το σχέδιο και ο κανονισμός αριθ. 67/67 δεν εμποδίζουν την πιθανή εξαίρεση άλλων συμβατικών όρων περιοριστικών του ανταγωνισμού μέσω ατομικών αποφάσεων.

Η Επιτροπή θα δώσει, στις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των καταναλωτών, του εμπορίου και της βιομηχανίας των οποίων τα συμφέροντα είναι υπό σκοπόν, την ευκαιρία να της παρουσιάσουν τις παρατηρήσεις τους γραπτώς και να τις συμπληρώσουν προφορικά εάν το επιθυμούν. Η διαβούλευση αυτή θα συνοδεύεται από άλλη, με τα κράτη μέλη στα πλαίσια της "Συμβουλευτικής Επιτροπής συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων", της οποίας είχε ήδη ζητηθεί η άμεση συναφικά με προηγούμενο σχέδιο. Η Οικονομική και

Κοινωνική Επιτροπή έχει εκφράσει τη γνώμη της, σχετικά με το σχέδιο κανονισμού, στις 28 Σεπτεμβρίου 1983 (έγγρ. ΟΕΣ 848/83 που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα). Εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής να εξαιρεθεί η κάθετη διανομή στον τομέα του αυτοκινήτου από τη γενική απαγόρευση που ορίζεται στο άρθρο 85 της συνθήκης (1): οι προϋποθέσεις για την εξαίρεση καθορίζονται στο άρθρο 85 της συνθήκης (3) και στον κανονισμό 19/65/ΕΟΚ. Ταυτόχρονα η Επιτροπή υποδεικνύει ορισμένες τροποποιήσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να αποφύγει την επιβολή τυποποιημένων συμβάσεων και θα πρέπει απλοποιήσει ακόμα περισσότερο το κείμενο του σχεδίου. Θα πρέπει αφενός να μην υποτιμά την ένταση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών αυτοκινήτων και αφετέρου να εξασφαλίσει δίκαιη ισορροπία μεταξύ των αμοιβαίων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των μερών προς όφελος του ανταγωνισμού και των καταναλωτών. Δεν θα πρέπει να γίνονται δεκτοί μη εξουσιοδοτημένοι πωλητές για τη διανομή αυτοκινήτων. Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι ζωτικής σημασίας η περιφρούρηση των συμφερόντων των καταναλωτών, ιδιαίτερα όσον αφορά τη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών, την τιμή, την ποιότητα και τις εγγυήσεις και αντιτίθεται στη συμπερίληψη των ανταλλακτικών στον κανονισμό. Επίσης αντιτίθεται σε κανόνες που είναι πάρα πολύ εκτεταμένοι και ανέφικτοι όσον αφορά τη διαθεσιμότητα διαφόρων τύπων του ίδιου μοντέλου αυτοκινήτου. Εντούτοις οι καταναλωτές πρέπει να μπορούν να παραγγείλουν από οπουδήποτε στην Κοινότητα ένα αυτοκίνητο που πληροί τις προδιαγραφές που ζητούνται νόμιμα στη χώρα καταχώρησης, εφόσον ένα ανάλογο αυτοκίνητο διατίθεται σ' αυτή τη χώρα.

Η Επιτροπή απορρίπτει τη ρήτρα του σχεδίου που αναφέρεται σε αναστολή του συστήματος της επιλεκτικής διανομής εφόσον οι τιμές χωρίς το φόρο διαφέρουν περισσότερο από 12% για περίοδο μεγαλύτερη των έξι μηνών μεταξύ οποιωνδήποτε δύο αγορών στην ΕΟΚ, επειδή η εξαίρεση των σημαντικών διαφορών στις τιμές πρέπει, καταρχήν, να θεωρηθεί σαν ένας στόχος για πραγματοποίηση. Η διαφορά στις τιμές που υπερβαίνει το 12% δεν θα πρέπει υποχρεωτικά να συνεπάγεται, σαν αυτόματη νομική επίπτωση, την κατάργηση της επιλεκτικής διανομής.

Όπως πάντα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα κληθεί επίσης να εκφράσει τη γνώμη του για την προτεινόμενη νομοθεσία.

3. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

3.1. Η πλήρης εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών συνιστά τον ακρογωνιαίο λίθο των προσπαθειών της Επιτροπής να ενισχύσει την εσωτερική αγορά. Το αντικείμενο της εναρμόνισης μεταβλήθηκε με το πέρασμα του χρόνου: πρώτον, ενώ στα πρώτα στάδια της εναρμόνισης, δηλαδή 1970-1977/78, έχουν επιλυθεί μερικά σημαντικά τεχνικά προβλήματα, η θέσπιση των τριών σχεδίων οδηγίων που εκκρεμούν ακόμη ενώπιον του Συμβουλίου έχει σχέση κυρίως με το ζήτημα των τρίτων χωρών. Δεύτερον, ενώ στην αρχή πρωταρχικός στόχος της εναρμόνισης ήταν να διευκολύνει μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας, η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει τώρα την αντιμετώπιση των διαφόρων τεχνικών απαιτήσεων με περισσότερη ευελιξία. Και τρίτον, όσον αφορά περαιτέρω προσπάθειες στην εναρμόνιση, νέοι στόχοι έχουν έρθει στο προσκήνιο, όπως επίπεδα θορύβου, ατμοσφαιρική μόλυνση και, πιθανώς, ασφάλεια των επιβατών σε περίπτωση πτώσης πλάγιας και μετωπικής συγκρούσεως στα αυτοκινητιστικά ατυχήματα, και ασφάλεια των επιβατών σε μετωπικές συγκρούσεις (βλ. σύμφωνα με ένα πρόγραμμα έρευνας χρηματοδοτημένο εν μέρει από την Κοινότητα πάνω στη βιομηχανική βλ. παρακάτω σημείο 8.2). Από κοινού με την προαγωγή αυτών των στόχων, έχει γίνει συνείδηση η ανάγκη ενισχύσεως του κλάδου με ένα πλήρες, συνεπές και σταθερό νομοθετικό πλαίσιο που θα λειτουργούσε σαν μία ευνοϊκή βάση για μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και ανταγωνιστικότητα.

Οι αλλαγές αυτών είχαν τις συνέπειες, περίληψη των οποίων δίνεται παρακάτω:

3.2 Το ζήτημα των τριών υπολειπόμενων οδηγιών οι οποίες εξετάσθηκαν στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ του 1970²⁸, και οι οποίες είναι ακόμα μπλοκαρισμένες στο Συμβούλιο, αποτελεί μέρος του αποκαλούμενου "Προβλήματος των τρίτων χωρών", το οποίο αφορά όχι μόνο τα αυτοκίνητα αλλά εξίσου και ορισμένα άλλα προϊόντα.²⁹

Η μέχρι τώρα καθυστέρηση των κατάλληλων αποφάσεων οφείλεται βασικά στις διαφορές απόψεων που υπάρχουν μέσα στην Κοινότητα σχετικά με την προσθήκη των οχημάτων των τρίτων χωρών στο σύστημα κοινοτικής εγκρίσεως. Λόγοι υγείας και ασφαλείας οδηγούν στο πρόβλημα ελέγχου της καταλληλότητας των ιδιωτικών

οχημάτων με το συγκεκριμένο μοντέλο τύπο. Πρέπει επίσης να υπενθυμιστεί ότι στα πλαίσια της έγκρισης των αποτελεσμάτων των διαπραγματεύσεων του GATT η Κοινότητα εξέδωσε ένα λεπτομερές ανακοινθέν σχετικά με την αμοιβαιότητα.³⁰

3.3. Θα έπρεπε να σημειωθεί ότι η θέση σε ισχύ του συστήματος κοινοτικής έγκρισης για τα αυτοκίνητα δεν σημαίνει ότι οι εθνικές διαδικασίες ελέγχου καταργούνται εντελώς για τα μοντέλα που παράγονται στην Κοινότητα. Η διατήρηση εθνικών προδιαγραφών θα παραμείνει δυνατή, για το λόγο ότι η Επιτροπή δεν πρότεινε καθολική εναρμόνιση ώστε να εφαρμόζεται μία μόνο πλήρης σειρά προδιαγραφών παντού στην Κοινότητα, κατ' αποκλεισμό όλων των άλλων.

Όταν η Κοινότητα εναρμόνισε τις τεχνικές προδιαγραφές και εισήγαγε "προαιρετικές" κοινοτικές προδιαγραφές, αναγνώρισε ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν τους εθνικούς τους κανόνες από καινού με αυτές που εναρμονίστηκαν. Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρχουν δύο σειρές κανόνων και δύο διαδικασίες της επιλογής των κατασκευαστών, αν οι εθνικές κυβερνήσεις δεν προτιμήσουν να καταργήσουν τους εθνικούς τους κανόνες: από τη μία πλευρά, οι κατασκευαστές έχουν τη δυνατότητα να συμμορφωθούν προς τις κοινοτικές προδιαγραφές, με αποτέλεσμα τα κράτη μέλη να μη μπορούν να αρνηθούν την εγγραφή ή να απαγορεύσουν την πώληση, θέση σε κυκλοφορία ή χρήση για λόγους αναγκιένους στην κατασκευή ή τη λειτουργία του αυτοκινήτου.³¹ Από την άλλη πλευρά, έχουν εξ ίσου τη δυνατότητα να επιλέξουν τις εθνικές προδιαγραφές, αλλά στην περίπτωση αυτή, μπορεί να χρειαστούν αλλαγές στις προδιαγραφές και περαιτέρω έλεγχοι σε άλλα κράτη μέλη.

Δοθείσης της προαιρετικής φύσεως των εναρμονισμένων προδιαγραφών, είναι έντονο φυσικά το ενδιαφέρον της Επιτροπής να υπολογίσει την έκταση στην οποία οι ήδη υπάρχουσες κοινοτικές οδηγίες χρησιμοποιούνται πραγματικά. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προσέγγισε στις αρχές του 1982 τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές αυτοκινήτων για να ανακαλύψει:

- σε ποιά έκταση τα κράτη μέλη αντικατέστησαν τις εθνικές τους προδιαγραφές με τις ήδη εναρμονισμένες, έτσι ώστε οι τελευταίες να έχουν καταστεί αναγκαστικές·
- και, εφόσον οι κοινοτικές προδιαγραφές είναι προαιρετικές, σε ποιά έκταση οι κατασκευαστές προτιμούν να συμμορφώνονται με αυτές.

Στα ερωτηματολόγια συμπεριλήφθηκαν 40 κοινοτικές οδηγίες.

Προσωρινά αποτελέσματα από τις έρευνες αυτές, αν και δεν καλύπτουν ακόμη όλα τα κράτη μέλη, υπαινίσσονται ότι οι κατασκευαστές εξακολουθούν να έχουν την επιλογή, σε μεγάλη έκταση, ανάμεσα στους εθνικούς και τους κοινοτικούς κανόνες. Οι κυβερνήσεις των κρατών μελών έχουν αντικαταστήσει τις εθνικές προδιαγραφές με τις κοινοτικές εν μέρει μόνο, και φυσικά σε ποικίλο βαθμό. Η Ιταλία και η Ολλανδία φαίνεται να έχουν ήδη προχωρήσει πολύ προς την κατεύθυνση αυτή. Η Γαλλία έχει καταστήσει υποχρεωτικές λιγότερες από τις μισές προδιαγραφές που κάλυψε η έρευνα. Η Γερμανία έχει κάνει το ίδιο επιλεκτικά, με βάση επιλογής, κυρίως, λόγους προστασίας του περιβάλλοντος. Η κατάσταση είναι διαφορετική στην Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο εφόσον δεν υπάρχει υποχρεωτική έγκριση του μοντέλλου (Ιρλανδία) και γιατί είναι αποδεκτή η έγκριση που έχει χορηγηθεί στα άλλα κράτη μέλη (Λουξεμβούργο).

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος των ερευνών, προσεγγίστηκαν περίπου 20 κατασκευαστές αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένων των Ιαπώνων και των αμερικανικών πολυεθνικών. Απάντησαν σε σχέση με 100 περίπου διαφορετικά μοντέλα. Βρέθηκε ότι, προσωρινά, η χρησιμοποίηση των κοινοτικών προδιαγραφών ποικίλλει σημαντικά. Οι Ιταλοί κατασκευαστές βρίσκονται βεβαίως στην κορυφή της λίστας, λόγω της υποχρεωτικής εφαρμογής των κοινοτικών προδιαγραφών στην Ιταλία. Πάντως ακολουθούνται από κάποιους Ιάπωνες κατασκευαστές. Κατά μέσο όρο, αν και είναι δύσκολο να γενικεύει κανείς χωρίς να χάνεται η ουσία, οι 18 από τις 40 Οδηγίες που κάλυψε η έρευνα χρησιμοποιούνται ευρύτητα. Ανάμεσα σε αυτές κύρια θέση κατέχουν οι Οδηγίες για την προστασία του περιβάλλοντος και την ενεργό ασφάλεια. Ως προς τις υπόλοιπες προδιαγραφές, οι κατασκευαστές φαίνεται να προτιμούν τις εθνικές, και οι κοινοτικές προδιαγραφές παραμένουν επίσης χωρίς αποτέλεσμα όταν το εξειδικευμένο θέμα δεν επιβάλλεται σε εθνικούς κανόνες.³² Περαιτέρω συζήτηση σχετικά με τα αποτελέσματα των ερευνών διεξάγεται στις αρμόδιες ομάδες εργασίας και στο επίπεδο των υπηρεσιών της Επιτροπής, που είναι υπεύθυνες για την τεχνική εναρμόνιση.

3.4. Η προώθηση του επιθυμητού συστήματος κοινοτικής εγκρίσεως περιορίζεται στις τεχνικές πλευρές κατασκευής και λειτουργίας του οχήματος. Στην έκταση που οι πλευρές αυτές είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών η κοινοτική έγκριση εξυπηρετεί επίσης και το σκοπό της προστασίας των καταναλωτών.

Πάντως, οι επιθυμητοί κανόνες δεν πραγματεύονται θέματα όπως, π.χ. που και πότε ένα συγκεκριμένο αυτοκίνητο εγγράφηκε για πρώτη φορά. Κατά συνέπεια, το πιστοποιητικό που βεβαιώνει την καταλληλότητα κάποιου

κάποιου συγκεκριμένου αυτοκινήτου με ένα εγκεκριμένο μοντέλο δεν περιλαμβάνει αυτού του είδους την πληροφορία. Δεν υπάρχει πρόθεση επανεξετάσεως του θέματος, δεδομένου ότι οι τεχνικές πλευρές που πραγματεύονται οι κανόνες κοινοτικής εγκρίσεως διαφέρουν ριζικά από αυτές που έχουν σχέση με τα χαρακτηριστικά ενός συγκεκριμένου αυτοκινήτου.

3.5. Αν και η εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών αναφέρεται στις απαιτήσεις στις οποίες υποβάλλονται τα καινούργια οχήματα, η Επιτροπή έχει εξάλλου την πρόθεση να δημιουργήσει κοινούς κανόνες που αφορούν τον τεχνικό έλεγχο των μεταχειρισμένων οχημάτων. Όσον αφορά τα λεωφορεία, τα φορτηγά τα οποία έχουν μέγιστο βάρος περισσότερο από 3.500 kg, τα ταξί και τα ασθενοφόρα, οι διατάξεις της οδηγίας 143/77³³ ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 1983. Σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις τα ως άνω οχήματα πρέπει να παρουσιάζονται κάθε χρόνο στον τεχνικό έλεγχο.

Οι δυνατότητες υποβολής των ιδιωτικών οχημάτων στον τεχνικό έλεγχο θα εξετασθούν το 1984, σύμφωνα με μια πρόταση της Επιτροπής στο Συμβούλιο.³⁴

3.6. Επιστρέφοντας στις τρέχουσες προσπάθειες περαιτέρω εναρμόνισης, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η θέση 1981 συνηγορούσε για την εφαρμογή μιας σφαιρικής προσέγγισης που θα κάλυπτε συγχρόνως τις πλευρές περιβάλλον, εξοικονόμηση ενέργειας και ασφάλεια στα ειδικότερα θέματά τους. Θέματα κόστους/ωφέλειας θα έπρεπε επίσης να ληφθούν υπόψη.

Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές αυτές και τη συνέχεια που δόθηκε από το Συμβούλιο Περιβάλλοντος της 3ης Δεκεμβρίου 1981 δημιούργησε δύο ομάδες εργασίας εμπειρογνομόνων για να αναλύσουν, ενόψει της επικείμενης εναρμόνισης, τα προβλήματα που έχουν σχέση με τα επίπεδα θορύβου και την ατμοσφαιρική μόλυνση.³⁵

3.6.1. Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή ανέλαβαν την υποχρέωση το 1977³⁶ να δημιουργήσουν όμοιες προδιαγραφές θορύβου για όλες τις κατηγορίες των οχημάτων με κινητήρα μέχρι τέλους του 1985. Το επίπεδο στο οποίο απέβλεπαν είναι 80 dB (A). Το ισχύον επίπεδο για τα επιβατηγά αυτοκίνητα είναι πράγματι 80 dB (A), αλλά είναι υψηλότερο για τα εμπορικά οχήματα και τις μωτοσυκλές.³⁷ Οι παρούσες κοινοτικές απαιτήσεις ήδη συγκρίνονται άνετα σε παγκόσμιο επίπεδο, με μόνη την Ελβετία (από τον

Οκτώβριο 1982) και την Ιαπωνία (για εμπορικά σχέματα από τον Οκτώβριο 1983) να προηγούνται. Η ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων, που δημιουργήθηκε τον Δεκέμβριο 1981 με τη συμμετοχή αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών και της βιομηχανίας, παρουσίασε την έκθεσή της τον Ιούνιο 1982. Η έκθεση κάνει μία ανάλυση των δυνατών ορίων θορύβου για τις 6 κατηγορίες οχημάτων που περιλαμβάνει που πρέπει να επιτευχθούν τό 1985 και, επιπλέον,

βασιζόμενη στις τελευταίες εξελίξεις, υποδεικνύει τις επιπτώσεις στο κόστος παραγωγής, στην κατανάλωση ενέργειας, στην πιστότητα, την ατμοσφαιρική μόλυνση κλπ. Ένα σχέδιο οδηγίας βασισμένο στα αποτελέσματα αυτά είναι τώρα υπό συζήτηση.

Επιπλέον, πέρα από τις εργασίες της ομάδας εμπειρογνομόνων, η Επιτροπή εισήγαγε κάποιες βελτιώσεις στις μεθόδους μετρήσεως των εκπομπών θορύβου³⁸ που συνιστούν τη βάση εκτιμήσεως των συμπερασμάτων της εργασίας των εμπειρογνομόνων.

3.6.2. Στην περιοχή των εκπομπών καυσαερίων, η Κοινότητα καθιέρωσε οριακές τιμές κυρίως για το μονοξείδιο του άνθρακα, τους μη καύσιμους υδρογονάνθρακες και τα οξείδια του αζώτου. Οι διατάξεις που ισχύουν ανατρέχουν στο 1978.³⁹ Αν και είναι δύσκολο να επιχειρηθεί κάποια άμεση σύγκριση των προδιαγραφών, λόγω των διαφορετικών μεθόδων μετρήσεως, είναι δυνατό να υποστηριχθεί με βεβαιότητα ότι οι κοινοτικές προδιαγραφές είναι λιγότερο αυστηρές από αυτές που επικρατούν κυρίως στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία. Στις χώρες αυτές οι κοινοτικοί κατασκευαστές αντιμετωπίζουν ανταγωνιστικές δυσκολίες γιατί τα αυτοκίνητά τους πρέπει να αναδιευθετηθούν.

Τον Απρίλιο 1982, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο ένα σχέδιο οδηγίας⁴⁰ που απέβλεπε στην προσθήκη της τέταρτης τροποποίησης της Οικονομικής Επιτροπής του ΟΗΕ για την Ευρώπη στους κανονισμούς της για τα καυσαέρια (Κανονισμός 15.04). Σύμφωνα με αυτήν την οδηγία, τα καινούργια αυτοκίνητα πρέπει να συμμορφωθούν με τις προδιαγραφές μειωμένων εκπομπών από τον Οκτώβριο του 1984 και εφεξής. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και το Κοινοβούλιο υιοθέτησαν ευνοϊκή γνώμη.⁴¹ Η πρόταση υιοθετήθηκε τον Ιούνιο 1983.⁴²

Η δεύτερη ομάδα εργασίας που δημιουργήθηκε το Δεκέμβριο 1981 επιφορτίστηκε με τη δημιουργία των βάσεων για τα επόμενα στάδια που θα εξετασθούν.

Κατά την πρώτη φάση ασχολήθηκε με τους τρεις ρύπους που έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο ρυθμίσεων και παρουσίασε τη σχετική έκθεσή της τον Ιούνιο 1983.

3.7. Κατά την ίδια περίοδο, η ομάδα εργασίας έλαβε νέα εντολή σύμφωνα με την οποία πρέπει να εξετασθεί η μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων σε μόλυβδο. Προς το παρόν, η περιεκτικότητα σε μόλυβδο μπορεί να ποικίλλει σε εθνικά επίπεδα μεταξύ 0,15 γρ/λ και 0,40 γρ/λ, σύμφωνα με την οδηγία 78/611.⁴³

Η περιεκτικότητα των καυσίμων σε μόλυβδο αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για τη μείωση των εκπομπών καυσαερίων, και γιατί ο μόλυβος από μόνος του δημιουργεί μόλυνση και γιατί εμποδίζει την αποτελεσματικότητα ορισμένων μέτρων κατά της μόλυνσης, (π.χ. καταλύτες στην προσυμπίεση). Πάντως, θα έπρεπε ακόμη να έχει γίνει μία ανάλυση σε βάθος των συνεπειών της περιεκτικότητας των καυσίμων σε μόλυβδο στην ανθρώπινη υγεία. Υπάρχουν επίσης οικονομικές επιπτώσεις καθώς και επιπτώσεις στο εξωτερικό εμπόριο.⁴⁴ Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι θα χρειαζόντουσαν σημαντικές επενδύσεις και μεγαλύτερες ποσότητες αργού πετρελαίου για να παραχθούν καύσιμα χωρίς μόλυβδο. Επιπλέον οποιαδήποτε ενέργεια προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο όσο το δυνατόν περισσότερου συντονισμού σε διεθνές επίπεδο για να αποφευχθούν μονόπλευρα μέτρα που καταλήγουν σε εμπόδια στο εμπόριο.

Η Επιτροπή θα παρουσιάσει στο Συμβούλιο συγκεκριμένες προτάσεις τον Απρίλιο 1984, σχετικά με τη μείωση των εκπομπών καυσαερίων, που ρυπαίνουν, και του μολύβου στη βενζίνη. Όσον αφορά το μόλυβδο οι ενέργειες θα πραγματοποιηθούν όπως έχει μπει στο χρονοδιάγραμμα που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Περιβάλλοντος στις 16/17 Ιουνίου 1983:

Όσον αφορά την ειδική περίπτωση του μολύβου στη βενζίνη, ο στόχος θα είναι η μεγαλύτερη δυνατή μείωση της περιεκτικότητας μολύβου με κατάληξη τη χρησιμοποίηση βενζίνης χωρίς μόλυβδο.

Για το λόγο αυτό, ζητείται από την Επιτροπή να υποβάλει τις αναγκαίες προτάσεις. Η Επιτροπή θα υποβάλει προσωρινή έκθεση για τη νέα συνεδρίαση του Συμβουλίου. Κατά τη συνεδρίασή του την Άνοιξη του 1984 το Συμβούλιο θα αποφασίσει σχετικά με τις προτάσεις της

Επιτροπής που πρέπει να υποβληθούν το αργότερο έως τις 15
Απριλίου 1984.

και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της
17ης Ιουνίου 1983 :

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δέχθηκε επίσης με ικανοποίηση τα συμπε-
ράσματα του Συμβουλίου Περιβάλλοντος όσον αφορά την ειδική
περίπτωση του μολύβδου στη βενζίνη. Υπογράμμισε τη σημασία
της μείωσης των ποσοτήτων του μολύβδου στο περιβάλλον και
έκανε έκκληση για πρόοδο που θα μπορούσε να οδηγήσει στη χρήση
βενζίνης χωρίς μόλυβδο.

Οι προτάσεις της Επιτροπής θα βασισθούν κυρίως στις δύο εκθέσεις της
ομάδας εργασίας. Επιπλέον, το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο
θέμα του μολύβδου στη βενζίνη, της 6ης Ιουνίου 1983,⁴⁵ θα ληφθεί εξίσου
υπόψη. Επίσης, αρμόζει να αναφερθούμε, σε αυτό το πλαίσιο, σε μια οδηγία
που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Περιβάλλοντος της 3ης Δεκεμβρίου 1982 και
η οποία περιορίζει γενικά την περιεκτικότητα μολύβδου στην ατμόσφαιρα.⁴⁶

3.8. Μία άλλη εστία ενδιαφέροντος βρίσκεται στην ασφάλεια των επιβατών,
σαν αποτέλεσμα του προγράμματος μελετών, πειραμάτων και δοκιμών που χρη-
ματοδότησε η Κοινότητα στη βιομηχανική. Το πρόγραμμα αυτό, αποτελούμενο
από 37 περίπου ειδικά προγράμματα, που αφορούν κύρια ατυχήματα πλαγίων
συγκρούσεων και την ανάπτυξη ειδικών ομοιωμάτων δοκιμών, περατώθηκε στο
τέλος του 1982. Τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν δημόσια κατά τη διάρκεια
ενός συμποσίου το Μάρτιο 1983. Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, θα
πρέπει στη συνέχεια να εξεταστεί αν το επιστημονικό πόρισμα είναι επαρκές
για συμπεράσματα σε ότι αφορά τους κανονισμούς ασφαλείας, εφαρμόζοντας
πάλι τις αρχές της "σφαιρικής προσέγγισης".

Όσον αφορά τους ειδικούς κανονισμούς ασφαλείας, οι υπάρχουσες οδηγίες για τις ζώνες ασφαλείας και τις υποδοχές τους έχουν τροποποιηθεί.⁴⁷

4. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

4.1. Στη θέση 1981, η Επιτροπή επέστησε την προσοχή στις ευνοϊκές επιπτώσεις που θα επέφερε ομοιογενέστερη φορολογία κατά την αγορά και χρήση των αυτοκινήτων (επίσης σε σχέση με την εξοικονόμηση ενέργειας, βλ. σημείο 7.2. παρακάτω) μέσα στην Κοινότητα. Υπάρχουν, πάντως, σημαντικές διαφορές μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών όσον αφορά τους φόρους που επιβάλλονται κατά την αγορά οχημάτων ή των άμεσα με αυτήν συνδεδεμένων ενεργειών.⁴⁸

- Βέλγιο : ΦΠΑ 25%* αυτοκίνητα με δύναμη μηχανής μεγαλύτερη από 3 000 κ.ε. ή αυτά που αναπτύσσουν περισσότερο από 116 kW υπόκεινται σε πρόσθετο φόρο της τάξεως του 8% υπολογιζομένου επί της αξίας του αυτοκινήτου χωρίς το φόρο*
- Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας : ΦΠΑ 14% (από 1ης Ιουλίου 1983)*
- Δανία :⁴⁹ ΦΠΑ 22% και εισφορά εγγραφής, υπολογιζόμενη επί της αξίας περιλαμβανομένου του ΦΠΑ, της τάξεως του 105% για τις πρώτες 19 300 Δανικές Κορώνες και του 180% για τις υπόλοιπες*
- Γαλλία : ΦΠΑ 33,33%*
- Ελλάδα :⁵⁰ δύο φόροι επιβαρύνουν τα αυτοκίνητα :

(1) Ένας ειδικός φόρος καταναλώσεως που συντίθεται από δύο στοιχεία : Α και Β.

(α) Το στοιχείο Α υπολογίζεται επί της δυναμικότητας του αυτοκινήτου σε κυβικά και ανέρχεται στο ύψος των 23 δρχ/κ.ε. για δυναμικότητα μέχρι 1 200 κ.ε., 26 δρχ/κ.ε. για δυναμικότητα μεταξύ 1 200 και 1 800 κ.ε. και 40 δρχ/κ.ε. για παραπάνω από 1 800 κ.ε.*

β) Το στοιχείο Β είναι ένας φόρος κατ' αξίαν υπολογιζόμενος ως ακολούθως :

$$B = \text{Στοιχείο } \frac{A \times 4 \times V}{100 \ 000}$$

όπου V αξία του αυτοκινήτου μείον 25 000.

Ο συνολικός φόρος καταναλώσεως είναι Α και Β.

(2) Μία εισφορά κυκλοφορίας η οποία παρουσιάζεται ως εξής :

(α) για κυβισμό μέχρι

1 800 κ.ε.: 100 δρχ. το κ.ε. για τα πρώτα

1 200 κ.ε., 200 δρχ. το κ.ε. για τα

επιπλέον των 1 200 και 1 800 κ.ε.

(β) για κυβισμό μηχανής που ξεπερνάει τα 1 800 κ.ε.: 150

δρχ. το κ.ε. για τα πρώτα 1 200 κ.ε., 300 δρχ.

το κ.ε. για τα επιπλέον των 1 200 κ.ε.

- Ιρλανδία : επιβαρύνεται ΦΠΑ της τάξεως του 18%. Επιβαρύνεται επίσης ένας έμμεσος επί της πώλησεως φόρος της τάξεως του 50% υπολογιζόμενος επί της αξίας μετά την εισαγωγή ή κατασκευή. Το ποσοστό του 50% αυξάνεται σε 60% για αυτοκίνητα με δύναμη μεγαλύτερη από 16 ίππους.

- Ιταλία : ΦΠΑ της τάξεως του 20% για αυτοκίνητα με δύναμη μηχανής μικρότερη από 2 000 κ.ε. (2 500 κ.ε. για αυτοκίνητα ντήζελ) και 38% για αυτοκίνητα που υπερβαίνουν τα 2 000 κ.ε.

- Λουξεμβούργο : ΦΠΑ της τάξεως του 10%.

- Ολλανδία : ΦΠΑ 18% επιβάλλεται επίσης ένας ειδικός φόρος για τα αυτοκίνητα. Οφείλεται κατά την παράδοση του αυτοκινήτου και είναι πληρωτέος από τον κατασκευαστή ή τον εισαγωγέα, αλλά υπολογίζεται επί τη βάση της τιμής πώλησεως του οχήματος στον καταναλωτή, μείον τον ΦΠΑ.

φορολογικός συντελεστής : σε ισχύ από της 1.8.1982 :

- αν η συνολική τιμή δεν υπερβαίνει τα 10 000 φιορίνια : 16% επί της τιμής μη περιλαμβανομένου του ΦΠΑ

- αν η συνολική τιμή υπερβαίνει τα 10 000 φιορίνια :

16% των 100/118 των 10 000 φιορίνιων, αυξάνεται προς 24% των 100/118 επί του υπερβάλλοντος τη συνολική τιμή.

- Ηνωμένο Βασίλειο : Επιβάλλεται ΦΠΑ της τάξεως του 15%. Επιβάλλεται επίσης ένας ειδικός φόρος αυτοκινήτου της τάξεως του 10% επί της τιμής χονδρικής πώλησεως του αυτοκινήτου (λαμβανομένης ως τα 5/6 της τιμής λιανικής πώλησεως). Ο φόρος είναι 60% αυτής της τιμής στην περίπτωση των τροχόσπιτων.

Οι διαφορές αυτές συνιστούν έναν από τους παράγοντες που επιτείνουν την ανομοιογένεια στις τιμές των αυτοκινήτων στα κράτη μέλη. Παρουσιάζουν μία από τις μακροπρόθεσμες πλευρές κάτω από τις οποίες βελτιώνεται το πλαίσιο συνθηκών της αυτοκινητοβιομηχανίας για να εξαλειφθούν οι ανισογένειες στις τιμές.

Εντούτοις, η αρμοδιότητα της Κοινότητας στον τομέα αυτό είναι περιορισμένη. Τα κράτη μέλη έχουν καταρχήν διατηρήσει την αυτονομία τους στη διαμόρφωση των φορολογικών πολιτικών. Η Επιτροπή εξετάζει τις αναγκαίες πολιτικές πρωτοβουλίες που πρέπει να αναληφθούν την κατάλληλη στιγμή. Βραχυπρόθεσμα, μπορεί να εξετάσει τα θέματα που έχουν σχέση με τη φορολογία μόνον υπό το πρίσμα των άρθρων 95 ή 101 της Συνθήκης. Το άρθρο 95 αποτέλεσε τη βάση για να αρχίσει η Επιτροπή να εξετάζει ορισμένες μηνύσεις που έλαβε και που έχουν σχέση κυρίως με το επίπεδο και εν μέρει με το σύστημα φορολογίας στη Δανία, την Ελλάδα και τη Γαλλία.⁵¹ Καμιά επίσημη διαδικασία δεν έχει ακόμα ξεκινήσει.

4.2. Η έλλειψη εναρμονίσεως στον τομέα της φορολογίας συνιστά επίσης μία αιτία των περιορισμών στην ελεύθερη χρήση των οχημάτων μέσα στην Κοινότητα.

Σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες, ένα ξένο όχημα μπορεί,⁵² κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, να εισαχθεί για προσωρινή χρήση, υπό τον όρο να μην τίθεται στη διάθεση κάποιου κατοίκου της χώρας εισαγωγής· ο τελευταίος αυτός περιορισμός έχει σκοπό να εμποδίσει τη φοροδιαφυγή. Ενώ το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, στην απόφασή του της 9ης Οκτωβρίου 1980

(υπόθεση 823/79, δίκωξη κατά του Giovanni Carciati/1980/ECR2773), αποφάνθηκε ότι ο περιορισμός αυτός δεν αντίκειται στο κοινοτικό δίκαιο, επεσήμανε, εντούτοις, ότι τα μέτρα για την πάταξη της φοροδιαφυγής δεν πρέπει να είναι υπερβολικά.

Η Επιτροπή παρουσίασε το 1975 μία πρόταση οδηγίας για φορολογικές απαλλαγές για ορισμένα μεταφορικά μέσα που εισάγονται προσωρινά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο,⁵³ την οποία ενέκρινε το Κοινοβούλιο⁵⁴ και η οποία υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 28 Μαρτίου 1983⁵⁵. Το σχέδιο προοριζόταν να εναρμονίσει μερικούς από τους όρους που διέπουν την προσωρινή εισαγωγή οχημάτων για προσωπική ή επαγγελματική χρήση. Η Επιτροπή γνωρίζει ότι η πρόταση αυτή δεν εξαλείφει όλα τα προβλήματα στον τομέα αυτό· σκοπεύει να υποβάλλει περαιτέρω προτάσεις.

4.3. Ακόμα ένα σημείο που έχει σχέση με τα επιβατηγά αυτοκίνητα, αν δηλαδή θα έπρεπε να δοθεί στις εταιρίες η δυνατότητα να εκπέσουν τον ΦΠΑ για τις δαπάνες επί αυτών των αυτοκινήτων (αγορά, επισκευές, κλπ), συμπεριλήφθηκε στην προπαρασκευαστική εργασία για άλλη μία οδηγία περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών επί του ΦΠΑ. Μία προταθείσα οδηγία, σύμφωνα με την οποία αποκλείεται, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, η έκπτωση τέτοιου φόρου, υποβλήθηκε από την Επιτροπή στο Συμβούλιο.⁵⁶

5. ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ

Σε μερικές περιπτώσεις οι προμηθευτές των κατασκευαστών αυτοκινήτων υποχρεούνται να επιθέτουν το εμπορικό σήμα ή την εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή που προμηθεύουν, διαφορετικά δεν γίνονται πλέον αποδεκτοί σαν συμβαλλόμενοι. Οι κατασκευαστές συστατικών, μέσω της Ομοσπονδίας των εθνικών τους ενώσεων (CLEPA) διεκδικούν το δικαίωμα να επιθέτουν τη δική τους εμπορική επωνυμία ή εμπορικό σήμα στα συστατικά που έχουν κατασκευάσει ή στην κατασκευή των οποίων έχουν τουλάχιστον παίζει κάποιο σημαντικό ρόλο. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με κάποιον εξαναγκασμό σε κοινοτικό επίπεδο υποχρεωτικής εξατομικεύσεως των προϊόντων, ενδεχομένως υπό την ευρέως διαδεδομένη μορφή της επιθέσεως του εμπορικού σήματος/εμπορικής επωνυμίας τόσο του κατασκευαστή του συστατικού όσο και του κατασκευαστή του οχήματος. Η Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων επέστησε την προσοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο πρόβλημα αυτό περί τα τέλη του 1982.

Το κοινοτικό δίκαιο δεν καθιερώνει προς το παρόν κάποιον γενικό κανόνα που να απαιτεί από τους κατασκευαστές ανταλλακτικών για οχήματα με κινητήρα να επιθέτουν το δικό τους εμπορικό σήμα στα ανταλλακτικά αυτά. Οι προμηθευτές ανταλλακτικών και οι κατασκευαστές οχημάτων με κινητήρα μπορούν να καθορίσουν με συμφωνία ποιο εμπορικό σήμα πρέπει να επιτεθεί στο προϊόν ή στο περιτύλιγμά του. Το κατά πόσο ένας κατασκευαστής οχημάτων με κινητήρα μπορεί να επιβάλει κάποιον γενικό κανόνα, ότι δηλαδή όλα τα διανεμόμενα από αυτόν ανταλλακτικά πρέπει να φέρουν κατ' αποκλειστικότητα το δικό του εμπορικό σήμα, εξαρτάται από τη θέληση των προμηθευτών να παραιτηθούν από την απεικόνιση του δικού τους σήματος. Δεν είναι δυνατόν να δοθεί γενική απάντηση στην ερώτηση κατά πόσον σε ατομικές περιπτώσεις ρήτρες που απαγορεύουν στους προμηθευτές να χρησιμοποιούν τα δικά τους εμπορικά σήματα παραβιάζουν τους κανόνες ανταγωνισμού που απορρέουν από τη Συνθήκη ΕΟΚ. Το πρόβλημα της αρνήσεως κάποιου κατασκευαστή οχημάτων με κινητήρα να επιτρέψει τη χρήση άλλων εμπορικών σημάτων θα έπρεπε να εξετασθεί κυρίως σε σχέση με το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ που απαγορεύει την καταχρηστική εκμετάλλευση μιας δεσπόζουσας θέσεως. Αν ο κατασκευαστής κατέχει μία δεσπόζουσα θέση σε κάποια περιφερειακή αγορά, ίσως πρόκειται για παραβίαση και του εθνικού δικαίου.

Η Επιτροπή απέστειλε αιτήσεις για παροχή πληροφοριών σε οκτώ κατασκευαστές οχημάτων με κινητήρα σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού του Συμβουλίου, αριθ. 17/62 για να διευκρινίσει σε ποιά έκταση συμφωνίες προμηθείας περιέχουν ρήτρες που εμποδίζουν τους προμηθευτές να χρησιμοποιούν τα δικά τους εμπορικά σήματα και να αναφέρονται στις διαφημίσεις τους στο γεγονός ότι είναι προμηθευτές κάποιου κατασκευαστή οχημάτων με κινητήρα. Η Επιτροπή διαθέτει ήδη εκτενές υλικό, αλλά δεν μπορεί να πάρει αποφάσεις για τα θέματα που σχετίζονται με την επίθεση σημάτων στα ανταλλακτικά μέχρις ότου έχει λεπτομερέστερες πληροφορίες για τα πραγματικά περιστατικά διαφόρων καταστάσεων και για τις οικονομικές συνθήκες. Προς το παρόν λοιπόν οργανώνει ακροάσεις των σχετικών ενώσεων.⁵⁷

6. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

6.1. Ένας επιπλέον έμμεσος περιορισμός στην ελεύθερη χρήση των οχημάτων στην Κοινότητα προκύπτει από την υποχρέωση του ιδιοκτήτη να αναλάβει ασφάλιση υπέρ τρίτου με μία ασφαλιστική εταιρία εγκατεστημένη στο κράτος μέλος όπου είναι εγγεγραμμένο το όχημα.

Στον τομέα αυτό, η οδηγία του Συμβουλίου 72/166/ΕΟΚ της 24ης Απριλίου 1972⁵⁸ πραγματεύεται τα θέματα τα σχετικά με ατυχήματα που προκαλούν στα κράτη μέλη ή σε ορισμένες χώρες που γειτνιάζουν με την Κοινότητα, οχήματα εγγεγραμμένα σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Η Οδηγία αυτή καθώς και οι Αποφάσεις της Επιτροπής οι σχετικές με την εφαρμογή της (Αποφάσεις 74/166/ΕΟΚ και 74/167/ΕΟΚ της 6ης Φεβρουαρίου 1974⁵⁹ και 75/23/ΕΟΚ της 13ης Δεκεμβρίου 1974)⁶⁰ κατάργησαν την ανάγκη ελέγχου της Διεθνούς Κάρτας Ασφαλείας Αυτοκινήτου ("πράσινη κάρτα") στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας και στα σύνορα με ορισμένες γειτνιάζουσες τρίτες χώρες.

Στις 7 Αυγούστου 1980 η Επιτροπή παρουσίασε στο Συμβούλιο την πρότασή της για μία δεύτερη Οδηγία περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλεια για αστική ευθύνη ως προς την χρήση οχημάτων με κινητήρα.⁶¹ Η πρόταση αυτή έχει σκοπό να εξαλείψει τις σημαντικές διαφορές που εξακολουθούν να υπάρχουν π.χ. όσον αφορά την ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη που απαιτείται από τον νόμο, και να εξασφαλίσει συνεπώς ενιαία ασφαλιστική προστασία για τα θύματα των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων στην Κοινότητα.

Στις 8 Ιανουαρίου 1981, η Επιτροπή υιοθέτησε μια σύσταση (81/76/ΕΟΚ) για ταχύτερη διευθέτηση των αιτημάτων αποζημιώσεως που προκύπτουν από ασφάλιση αστικής ευθύνης ως προς την χρήση οχημάτων με κινητήρα η οποία παροτρύνει τα κράτη μέλη να πάρουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την διευκόλυνση της γνωστοποίησης των προβλημάτων που προκύπτουν από τα συμβόλαια ασφαλίσεως.⁶²

6.2. Σχετικά με τα διπλώματα οδήγσεως, το Συμβούλιο υιοθέτησε στις 4 Δεκεμβρίου 1980 την πρώτη Οδηγία (80/1263/ΕΟΚ) για την εισαγωγή ενός κοινοτικού διπλώματος οδήγσεως,⁶³ η οποία ισχύει στα κράτη μέλη από της 1ης Ιανουαρίου 1983. Η Οδηγία αυτή καλύπτει, μεταξύ άλλων, την αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών διπλωμάτων οδήγσεως και την ανταλλαγή τους εφόσον οι κάτοχοί τους διαμένουν σε άλλο κράτος μέλος. Περαιτέρω μέτρα προγραμματίζονται για την εναρμόνιση διατάξεων περί διπλωμάτων οδήγσεως. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει τις σχετικές προτάσεις όταν οι εργασίες που άπτονται άμεσα στην πρώτη Οδηγία περατωθούν.

7. ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

7.1. Αν και ένα σημαντικό μέρος της συνολικής κατανάλωσης ενεργείας αποδίδεται στα οχήματα με κινητήρα, (19,3% το 1981 στην Κοινότητα των 10), το θέμα αυτό εξετάστηκε στη θέση 1981 όχι ενδελεχώς. Η Επιτροπή επιθυμεί να αποφύγει οποιαδήποτε ρύθμιση σ' αυτόν τον τομέα. Οι εξελίξεις στην κατάσταση της αγοράς δικαιολογούν αυτήν την προσέγγιση : η αποδοτικότητα των καυσίμων

έχει αποτελέσει ένα όλο και περισσότερο σημαντικό παράγοντα ανταγωνισμού, και οι περικοπές στην κατανάλωση καυσίμων που επιτεύχθηκαν ή επιδιώκονται από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων ξεπερνάνε σημαντικά τους στόχους που θα είχαν επιτευχθεί με τη θέσπιση νόμων. Επιπλέον, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ανέλαβαν την υποχρέωση εθελοντικά τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο να βελτιώσουν την επάρκεια των καυσίμων σαν τμήμα των γενικών προσπάθειών εξοικονόμησης ενέργειας.

Οι αναληφθείσες υποχρεώσεις αφορούν μείωση της τάξεως του 10-12% μέχρι το 1985, ανάλογα με την κάθε χώρα, με έτος αναφοράς το 1978. Η κατά μέσον όρο μείωση που επιδιώκεται σε κοινωνικό επίπεδο είναι της τάξεως του 10% μέχρι το 1985.

Σύμφωνα με το Ψήφισμα του Συμβουλίου του Ιουνίου 1980⁶⁴ που αφορά τις νέες κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθήσει η Κοινότητα στο πεδίο της εξοικονόμησης ενέργειας, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ανέλαβαν την ανάλυση της καταστάσεως κατ'έτος, σε συνεργασία με τις αρχές των κρατών μελών και επικουρούμενη από ανεξάρτητους συμβούλους. Τα αποτελέσματα που καλύπτουν τα έτη 1978-1980 έγιναν γνωστά στις αρχές του 1983, και η Επιτροπή σκοπεύει να συνεχίσει την πρακτική αυτή μέχρι το 1985. Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι το 1980, η κατά μέσον όρο κατανάλωση ενέργειας των πρόσφατα εγγεγραμμένων αυτοκινήτων μειώθηκε κατά 5.34% σε σχέση με το 1978. Οι κοινωνικοί κατασκευαστές αυτοκινήτων πέτυχαν μείωση κατά 5.96%, ενώ οι ξένοι κατασκευαστές κατά 4.12%. Σε εθνική βάση, οι γάλλοι κατασκευαστές ήταν στην κορυφή της λίστας με μέσο όρο μείωσης 6%, ακολουθούμενοι από τους γερμανούς κατασκευαστές (5.5%), τους αγγλους (4.73%) και τους ιταλούς (3.8%).

Τα ποσοστά αυτά μείωσης δεν μπορούν φυσικά να συγκριθούν μεταξύ τους καθότι εξαρτώνται π.χ. από το απόλυτο επίπεδο καταναλώσεως.

Πάντως, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι μισοί από τους στόχους που είχαν προβλεφθεί για το 1985 επιτεύχθηκαν μέχρι το 1980.

7.2. Η θέση 1981 επεσήμανε επίσης την ανάγκη εναρμονίσεως των συστημάτων φορολογίας ως προς την αγορά και την χρήση οχημάτων με κινητήρα ούτως ώστε να ενθαρρυνθεί η εξοικονόμηση ενεργείας. Για την εξεύρεση μιας βάσης που θα την διευκόλυνε να εκτιμήσει τις επιπτώσεις των φορολογικών μέτρων στην κατανάλωση ενεργείας, η Επιτροπή διεξήγαγε μια μελέτη επί των επιπτώσεων που έχουν τα φορολογικά συστήματα στην χρήση και κυριότητα των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Στα πλαίσια αυτά αναπτύχθηκε ένα σχέδιο για την εξακρίβωση των επιπτώσεων της φορολογικής πολιτικής στην κατανάλωση καυσίμων από τα αυτοκίνητα.

7.3. Κανονιστικές ενέργειες στον τομέα αυτό, όπως είναι γνωστό περιορίστηκαν σε μια Οδηγία περί των Μεθόδων Μετρήσεως της Καταναλώσεως Καυσίμων⁶⁵. Πιο πρόσφατα, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο ένα σχέδιο Οδηγίας που αποβλέπει στην εξοικονόμηση αργού πετρελαίου χρησιμοποιώντας υποκατάστατα συστατικά στα Καύσιμα⁶⁶, κυρίως μεθάνιο και αιθάνιο. Το σχέδιο Οδηγίας βασίστηκε στα πορίσματα μιας ειδικής ομάδας εργασίας για τα εναλλακτικά καύσιμα στην οποία συμμετείχαν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της Βιομηχανίας, και η οποία διεξήγαγε τεχνική έρευνα κατά τα έτη 1980/81. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε γνώμη τον Μάρτιο 1983 με βάση μια έκθεση της Επιτροπής Ενεργείας και Ερεύνες.

7.4. Ιδιαίτερες προσπάθειες έγιναν επίσης για την ενίσχυση της έρευνας στις τεχνολογίες εξοικονόμησης ενεργείας (βλ. παρακάτω σημείο 8.2.3).

8. ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

8.1. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η Ε και Α, άμεσα συνδεδεμένες με την ανάπτυξη της αγοράς νέων προϊόντων και μεθόδων, εμπίπτουν στα καθήκοντα της σχετικής βιομηχανίας⁶⁷ και η Επιτροπή δεν σκοπεύει να παρέμβει άμεσα για να ενισχύσει τέτοιου είδους Ε και Α στον κλάδο των Ευρωπαϊκών οχημάτων με κινητήρα. Η Επιτροπή, όμως, έβαλε σε πράξη ή συνεισέφερε σ' ένα ορισμένο αριθμό συγκεκριμένων σχεδίων έρευνας τα οποία έχουν σαν στόχο βιομηχανικούς σκοπούς, αλλά παραμένουν στην προ-ανταγωνιστική φάση, και των οποίων ο χαρακτήρας είναι πολυ-κλαδικός. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες για άλλα σημαντικά προγράμματα Ε και Α, των οποίων το αντικείμενο θα μπορούσε να ενδιαφέρει την βιομηχανία αυτοκινήτων, είναι εξίσου καθ' οδόν.

8.2. Τα κυριότερα προγράμματα και σχέδια που υπάρχουν είναι :

8.2.1. Σύμφωνα με το πολυετές πρόγραμμα Ε και Α που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 17 Μαΐου 1982, ⁶⁸ η Επιτροπή επιφορτίστηκε με το καθήκον διεξαγωγής ενός προγράμματος Ε και Α στον τομέα των πρώτων υλών στην περίοδο 1982-85.

Ο βασικός στόχος αυτού του προγράμματος συνίσταται στη μείωση της εξωτερικής εξάρτησης της Κοινότητας για τον εφοδιασμό της σε πρώτες ύλες με την αύξηση του δυναμικού αυτάρκειάς της και με την ανάπτυξη ουσιαστικών τεχνολογιών.

Αυτό το πρόγραμμα περιλαμβάνει τέσσερα επί μέρους προγράμματα : μεταλλικές και ορυκτές ουσίες, ξύλο σαν ανανεώσιμη πρώτη ύλη, ανακύκλωση μη μετάλλων, υποκατάσταση και τεχνολογίες (τεχνικά κεραμικά).

Προσκλήσεις για υποβολή προτάσεων συμμετοχής σ' αυτά τα ερευνητικά προγράμματα δημοσιεύτηκαν στα μέσα του 1982 ⁶⁹. Ελήφθησαν συνολικά περίπου 200 προτάσεις και εξετάστηκαν από τις αρμόδιες Επιτροπές του Συμβουλίου.

Υπάρχει ένας αριθμός περιοχών κατ'εξοχήν συναφών με την βιομηχανία αυτοκινήτων στον τομέα των κεραμικών ⁷⁰.

Τεχνικά κεραμικά του τύπου των σιλλικούχων καρβιδίων, νιτρίδων και νιτροξειδίων πρόκειται να παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην κατασκευή μηχανών με μεγάλη θερμοδυναμική αποτελεσματικότητα, όπως μηχανές ντήζελ (σώματα και βαλβίδες και έμβολα από κεραμικά υλικά), ή αεροστροβίλους εξοπλισμένους με κεραμικά ριπίδια).

Ο επιδιωκόμενος στόχος από τους κοινοτικούς κατασκευαστές αυτοκινήτων για το έτος 2000 είναι ένα όχημα μέσου μεγέθους, βάρους περίπου 800 κιλών, και με μηχανή 100 KW κατά προσέγγιση που θα μπορεί να κάψει 3 - 4 λίτρα ανά 100 χλμ με ταχύτητα 120 χλμ ανά ώρα. Τα αποτελέσματα αυτά φαίνεται ότι μπορεί να επιτευχθούν μόνο με την εφαρμογή σημαντικών τεχνολογικών μεταλλαγών, περιλαμβανομένης της χρήσεως προηγμένων υλικών.

Η χρήση τεχνικών κεραμικών για την επίτευξη αυτών των στόχων παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι η Κοινότητα διαθέτει το υλικό και το υλικό έχει χαρακτη-

ριστικά όπως μικρό βάρος, υψηλή αντίσταση σε υψηλές θερμοκρασίες και στη σκουριά. Εντούτοις, είναι επίσης πολύ καλά γνωστά τα προβλήματα της παρούσης γενεάς κεραμικών υλικών, όπως χαμηλή αντίσταση στους κραδασμούς, καθώς και οι δυσκολίες των υψηλής θερμοκρασίας δυναμικότητας τεχνολογιών. Το πρόγραμμα E και A της Επιτροπής στοχεύει ακριβώς αυτά τα προβλήματα. Το συνολικό κόστος του προγράμματος θα κατανεμηθεί και η συνεισφορά του κοινοτικού προϋπολογισμού είναι της τάξεως των 3,5 εκατ. ΕΚΔ. Πρόκειται να περιληφθούν περίπου 40 διαφορετικά συμβόλαια έρευνας, από τα οποία τα δύο τρίτα είναι σχετικά με τον κλάδο του αυτοκινήτου. Τόσο οι κατασκευαστές αυτοκινήτων όσο και οι κατασκευαστές συστατικών θα είναι μεταξύ των συμβαλλομένων.

Ο άλλος κλάδος του προγράμματος E και A, δηλαδή η υποκατάσταση μετάλλων, είναι μικρότερης σημασίας για τον κλάδο του αυτοκινήτου, αν και υπάρχει πάντα η δυνατότητα επωφέλειας. Η κοινοτική συνεισφορά σ' αυτό το μέρος του προγράμματος είναι συνολικά 6 εκατ. ΕΚΔ.

8.2.2. Από το 1978 μέχρι το 1982 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πρόδωσε την βιομηχανική έρευνα στην Ευρώπη μέσω ενός συνεπούς προγράμματος χρηματοδοτικής συμμετοχής σε ιδιωτικές μελέτες, έρευνες και πειράματα ⁷¹. Η κοινοτική συνεισφορά στο πρόγραμμα αυτό ήταν 3 εκατ. ΕΚΔ ή περίπου 40% του συνολικού κόστους του. Ο στόχος του προγράμματος αυτού ήταν να δημιουργήσει την επιστημονική βάση για την υιοθέτηση μιας νέας σειράς κοινοτικών οδηγιών για τα οχήματα με κινητήρα, ενόψει περαιτέρω βελτιώσεως της ασφαλείας των κατόχων αυτοκινήτων και όσων άλλων κάνουν χρήση των δρόμων. Ως εκ τούτου, δόθηκε μεγάλη σημασία στα σχέδια που έχουν σαν στόχο τη συμπλήρωση των γνώσεων για την ανθρώπινη αντοχή στα βίαια ατυχήματα και την ανάπτυξη των αναγκών για την εκτίμηση των προδιαγραφών ασφαλείας πλήρων οχημάτων με κινητήρα (ανθρώπινων υποκαταστάτων) ("ομοιώματα").

Τα ακόλουθα θέματα προτεραιότητας ορίστηκαν και καλύφθηκαν από ένα σύνολο 37 μελετών :

- αντοχή των επιβατών οχημάτων και κριτήρια ως προς τον τραυματισμό σε μετωπική σύγκρουση*
- αντοχή των επιβατών οχημάτων και κριτήρια ως προς τον τραυματισμό σε πλαγία σύγκρουση*
- τρόποι τραυματισμού πεζών σε μετωπική σύγκρουση με αυτοκίνητο*

- ανάπτυξη ενός ομοιώματος τύπου για δοκιμές πλάγιας σύγκρουσης*
- μαθηματικά πρότυπα για πρόβλεψη συγκρούσεων και τραυματισμών*
- συμπεριφορά επιβατών και αντίδραση κατά την σύγκρουση*

Τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν και συζητήθηκαν με εμπειρογνώμονες, συμπεριλαμβανομένων αντιπροσώπων της Κοινότητας, Η.Π.Α. και Ιαπωνίας, κατά τη διάρκεια ενός συμποσίου τον Μάρτιο 1983. Τα συμπεράσματα που συνάχθηκαν είναι ότι περαιτέρω έρευνα είναι αναγκαία σε ορισμένα θέματα (π.χ. ανάπτυξη κινήτων εμποδίων για την αναπαράσταση ατυχημάτων), αλλά ότι ήδη μπορούν να αρχίσουν συζητήσεις για το πώς θα εκμεταλλευθούμε τα αποτελέσματα της έρευνας για την επίτευξη καλύτερων κανονισμών ασφαλείας. Οι προαναφερθείσες αρχές "σφαιρικής προσέγγισης" (σημείο 3.5.) θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Επιπλέον, τα προς μελέτη θέματα περιλαμβάνουν π.χ. ποιές αλλαγές στις μεθόδους ελέγχου είναι αναγκαίες για τους σκοπούς της έγκρισης ενός τύπου αυτοκινήτου δεδομένου ότι τα πρωτότυπα θα πρέπει πιθανόν να υπαχθούν σε ένα πληρέστερο έλεγχο που θα οδηγήσει στην καταστροφή του αυτοκινήτου.

Τα αποτελέσματα του συμποσίου θα δημοσιευτούν πριν από το τέλος του χρόνου για την παροχή λεπτομερέστερης πληροφόρησης.

8.2.3. Καταβάλλονται ιδιαίτερες προσπάθειες για να προαχθεί η έρευνα στις τεχνολογίες εκείνες που θα βοηθήσουν στην μείωση της κατανάλωσης καυσίμων από τα αυτοκίνητα.

Η Επιτροπή χρηματοδότησε ένα Πρώτο πρόγραμμα που περιλαμβάνει έξι σχέδια για τα έτη 1975-1979 και για το οποίο δαπανήθηκαν περίπου 417.000 ΕΚΔ. Μερικά από τα σχέδια αυτά περιλήφθηκαν ξανά για περαιτέρω επεξεργασία στο δεύτερο πρόγραμμα (1979-1983).

Η βελτίωση των μηχανών εσωτερικής καύσεως αποτελεί συνέχεια του πρώτου προγράμματος. Στο πρόγραμμα αυτό προστέθηκε έρευνα για διάφορα νέα καύσιμα. Μελετούνται επίσης τώρα τρόποι ανακτίσεως της σπαταλούμενης θερμότητας και χρήσεώς της (π.χ. σε χαμηλή θερμοκρασία). Από τις νέες έννοιες μελετώνται οι μηχανές RECTILINEAR και οι μηχανές STIRLING με ηλεκτρομαγνητική σύζευξη. Τελικά άρχισε διεθνής συνεργασία στον τομέα της συνοχής μετάλλων για τον περιορισμό του βάρους των οχημάτων. Αναπτύχθηκαν συστήματα ηλεκτροκίνησης οχημάτων για να αυξηθεί μακροπρόθεσμα η δυνατότητα ευελιξίας και ποικιλίας στη χρήση καυσίμων : : για να μειωθούν τα προβλήματα περιβάλλοντος στις

αστικές συγκοινωνίες. Η έλλειψη οικονομικά βιώσιμων προηγμένων μπαταριών αποτελεί το πρόβλημα για την εμπορευσιμότητα σε μεγάλη κλίμακα των ηλεκτρικών οχημάτων. Έγινε λοιπόν έρευνα για την ανάπτυξη προηγμένων μπαταριών υψηλής ισχύος και εντάσεως ενεργείας.

Διατέθηκαν περίπου 1.4 εκ. ΕΚΔ για τα σχέδια.

Μια επισκόπηση των αποτελεσμάτων (1975-1979) και μια συλλογή των νέων σχεδίων που επιλέχθηκαν (1979-1983) συμπεριλαμβανομένων όσων προαναφέρθηκαν, δημοσιεύονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής "Το Ενεργειακό πρόγραμμα Ε και Α της Κοινότητας : Εξοικονόμηση ενέργειας"⁷².

Εκτός από αυτά τα προγράμματα έρευνας, η Επιτροπή ενίσχυσε την εφαρμογή ενός αριθμού σχεδίων για οχήματα ηλεκτρικής ισχύος και άλλες τεχνολογίες εξοικονομήσεως ενέργειας. Διανεμήθηκε ένας συνολικός προϋπολογισμός περίπου 2.2 εκατ. ΕΚΔ για τα σχέδια αυτά. Σε κάθε περίπτωση, η χρηματοδότηση της Κοινότητας αντιπροσωπεύει 40% του συνολικού κόστους του σχεδίου. Μια επισκόπηση των αποτελεσμάτων δημοσιεύτηκε στο εγχειρίδιο της Επιτροπής "Εκτίμηση των κοινοτικών προγραμμάτων εφαρμογής στον Τομέα της Ενέργειας".

Επιπλέον η Κοινότητα συμμετέχει στις εργασίες του COST⁷³ που περιλαμβάνει συναφή με τον κλάδο του αυτοκινήτου σχέδια :

Αριθ. 302 - Τεχνικές και οικονομικές συνθήκες χρήσης των ηλεκτρικών οδικών οχημάτων

Αριθ. 303 - Τεχνική και οικονομική εκτίμηση των προγραμμάτων τράνζεϊ - λεωφορείο

Αριθ. 304 - Χρήση υποκατάστατων καυσίμων από τα οδικά οχήματα (Μεθανόλη/Αιθανόλη, GPL, Βιο-αέριο, Υδρογόνο).

8.3. Η Επιτροπή γνωρίζει πολύ καλά το γεγονός ότι η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας επηρεάζεται αρνητικά από την έλλειψη προσβάσεως σε ευρείας κλίμακας τεχνολογίες που καλύπτουν πολλούς τομείς και οι οποίες είναι διαθέσιμες με μεγαλύτερη ευκολία στις ανταγωνίστριες χώρες. Έρευνα για τις τεχνολογίες αυτές και τις εφαρμογές τους, κυρίως έρευνα στην προ-ανταγωνιστική φάση, κρίθηκε πρόσφορη για περαιτέρω κοινοτική ενέργεια κυρίως εκεί όπου τα κοινοτικά προγράμματα μπορούν να βοηθήσουν στον

συντονισμό και στην ορθολογική χρήση της έρευνας σε κοινοτικό επίπεδο.

Η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα μια Ευρωπαϊκή στρατηγική Επιστήμης και τεχνολογίας ⁷⁴ υπό την μορφή ενός προγράμματος - πλαισίου Ε και Α για τα έτη 1984 - 87. Το πρόγραμμα πλαίσιο, του οποίου οι κύριοι στόχοι έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο Υπουργών, προτείνει μία σημαντική αύξηση στον τομέα της Ε και Α, που αναφέρεται στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας και παρέχει ένα καθοριστικό πρότυπο για μελλοντικές δραστηριότητες του τομέα Ε και Α.

8.3.1. Όσον αφορά τη βασική τεχνολογική έρευνα, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ένα πλατύ πρόγραμμα έρευνας (COM (83) 350 της 20.6.1983) του οποίου ορισμένα ειδικά στοιχεία παρουσιάζουν ένα ενδιαφέρον για την αυτοκινητοβιομηχανία, κύρια την ανθεκτικότητα, τη φθορά και επιδείνωση, τη τεχνολογία των επιφανειών, τη τεχνολογία λείτζερ, τις τεχνικές συμπιέσεις, τις νέες μεθόδους δοκιμών, τα πολυμερή και σύνθετα υλικά όπως επίσης και ορισμένες απόψεις σύλληψης της παραγωγής και ελέγχου με ηλεκτρονικούς υπολογιστές.

8.3.2. Τεχνολογίες πληροφόρησης (ESPRIT)

Η βιομηχανία αυτοκινήτων έχει δείξει επίσης ενδιαφέρον για τα σχέδια της Επιτροπής για την προανταγωνιστική και συνεργατική Ε και Α στις τεχνολογίες έρευνας (Ευρωπαϊκό Στρατηγικό Πρόγραμμα για Ε και Α σε Τεχνολογίες Πληροφόρησης - ESPRIT). Στο πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνονται ιδιαίτεροι τομείς όπως η ολοκληρωμένη παραγωγή από ηλεκτρονικό υπολογιστή, η οποία περιλαμβάνει, όλο και μεγαλύτερη σπουδαιότητα όσον αφορά την παραγωγή αυτοκινήτων και της οποίας ο υποκινητικός ρόλος για την ανταγωνιστικότητα είναι αναμφισβήτητος συγκρίσιμος με εκείνου της τεχνικής σύλληψης του ιδίου του σχήματος. Η θέση του 1981 είχε υπογραμμίσει το δυναμικό της ανυπολογίστου προσόδου από αυτή την άποψη. Ένα μεγάλο μέρος των ήδη εργασιών των προγραμμάτων του ESPRIT ⁷⁵ θα μπορούσαν να βρουν σε κατάλληλο χρόνο την εφαρμογή τους σ' αυτό τον τομέα.

9. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Στη θέση 1981 δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην ευρεία κατάρτιση και στον χαμηλό βαθμό συγκέντρωσης της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας αυτοκινήτων. Μαζί με την

ανάλυση έγινε αναφορά ειδικά στις ευθύνες της Επιτροπής στον τομέα αυτό, που απορρέουν κυρίως από τις αρμοδιότητές της στον τομέα του ανταγωνισμού και της διαχείρισης των κοινοτικών χρηματοδοτικών οργάνων.

9.1. Μετά από την εξέλιξη των δομών του κλάδου, η Επιτροπή εξέτασε τα προβλήματα προσαρμογής με την βοήθεια δύο σημαντικών μελετών που θα συμβάλουν στην καλύτερη κατανόηση της παρούσας κατάστασης και απόδοσης των βιομηχανιών αυτοκινήτων καθώς και των προοπτικών στον τομέα αυτό. Η βασική μελέτη "Συγκέντρωση, Ανταγωνισμός, και Ανταγωνιστικότητα στις Βιομηχανίες Αυτοκινήτων και στην Βιομηχανία Συστατικών Αυτοκινήτων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας" είναι ήδη διαθέσιμη προς πώληση. Παρέχει μια λεπτομερή και πλήρη επισκόπηση της κοινοτικής αγοράς, παραγωγής, εξωτερικού εμπορίου, ανταγωνιστικότητας και προοπτικών για την κοινοτική βιομηχανία αυτοκινήτων. Αναλύονται επίσης οι σχέσεις ανάμεσα στους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τους κατασκευαστές συστατικών.

Η άλλη μελέτη κάνει μια συγκριτική εξέταση των προοπτικών της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας συστατικών αυτοκινήτων. Μαζί με μια προηγούμενη οικονομική ανάλυση παρουσιάζει τις μακροχρόνιες προοπτικές του τομέα. Οι ειδικότερες πλευρές που καλύπτονται από τη μελέτη περιλαμβάνουν τεχνολογία συστατικών και διαδικασία παραγωγής αυτοκινήτων, οικονομικές συνέπειες των διαφόρων σχέσεων μεταξύ των κατασκευαστών συστατικών, επιπτώσεις της νέας τεχνολογίας στις δομές της βιομηχανίας συστατικών και ανάγκες προσαρμογών και στρατηγικές αντιδράσεις. Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι η Επιτροπή δεν συμφωνεί αναγκαστικά με τα προτεινόμενα σε οποιαδήποτε μελέτη συμπεράσματα.⁷⁶

Με την τελευταία αυτή μελέτη (όπως και με μερικά άλλα σχέδια μελέτης, βλ. παρακάτω σημείο 10.2 σε σχέση με θέματα απασχόλησης) η Επιτροπή παροτρύνει την διεξαγωγή έρευνας ως προς το αυτοκίνητο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, επειδή συμμετέχουν σ' αυτήν περισσότερες εθνικές ομάδες έρευνας.

9.2. Όπως ανακοινώθηκε στη θέση 1981,⁷⁷ η Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία θεσπίσεως ενός "εκ των υστέρων" συστήματος ελέγχου που καλύπτει τόσο τις ειδικές εθνικές ενισχύσεις στον κλάδο του αυτοκινήτου όσο και την γενική βοήθεια στο βαθμό που η αυτοκινητοβιομηχανία ωφελείται.

Η πολιτική της Επιτροπής σκοπεύει να εξασφαλίσει μεγαλύτερη διαφάνεια των εθνικών ενισχύσεων στον τομέα, ούτως ώστε να αποφευχθεί η εμφάνιση πλεονάζουσας δυναμικότητας που θα μπορούσε να οδηγήσει στην εφαρμογή προστατευτικών μέτρων και εθνικών ενισχύσεων ικανών να διαταράξουν τον ανταγωνισμό και να παρεμποδίσουν την ελεύθερη διακίνηση.

Η Επιτροπή άρχισε ένα διάλογο με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σε μια προσπάθεια εντοπίσεως, πρώτα απ' όλα, των πρακτικών προβλημάτων, κυρίως στατιστικής και διοικητικής φύσεως, που δυνατό να δημιουργήσει η θέσπιση του συστήματος. Σ' ένα επόμενο στάδιο θα καθοριστεί το περιεχόμενο και η τεχνική μορφή με την οποία πρέπει να παρασχεθούν οι πληροφορίες.

9.3. Η Επιτροπή πληροφόρησε επίσης στα κράτη μέλη ότι περιέλαβε τον κλάδο οχημάτων με κινητήρα μεταξύ των τομέων εκείνων στους οποίους θα εφαρμοστεί αρχικά η Οδηγία της για τη διαφάνεια των χρηματοδοτικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων ⁷⁸. Η επιλογή αυτή, που οφείλεται κυρίως στη συγκριτικά εκτεταμένη συμμετοχή των δημοσίων οικονομικών στον τομέα, θα επιτρέψει στην Επιτροπή να εξασφαλίσει ίση μεταχείριση ιδιωτικών και δημοσίων επιχειρήσεων κατά την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων για τις ενισχύσεις.

9.4 Σε σύγκριση με την περίοδο 1975-80, για την οποία γίνεται αναφορά στον απολογισμό του 1981 οι παρεμβάσεις από τα κοινοτικά χρηματοδοτικά όργανα (εκτός από το Κοινωνικό Ταμείο) στον τομέα του αυτοκινήτου κατά τα έτη 1981/82 μειώθηκαν και ήταν μικρότερης σπουδαιότητας ως προς τη συνεισφορά στην ολική επένδυση. Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων και των χορηγήσεων έλαβε η Ιταλία, ενώ ακολουθούν η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά το συνολικό ποσό των χορηγήσεων από όλα τα ταμεία της Κοινότητας, αυτό ανήλθε σε 15 περίπου εκατ. ECU το 1981 και σε 16 εκατ. το 1982.

Το Περιφερειακό Ταμείο παρέμεινε η σημαντικότερη πηγή για τη βιομηχανία αυτοκινήτων, ⁷⁹ αν και λόγω των στόχων και των δομών του δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί προς όφελος κάποιου συγκεκριμένου βιομηχανικού τομέα.

Οι χορηγήσεις για τον τομέα του αυτοκινήτου ήταν της τάξεως των 15 εκατ. ECU τόσο για το 1981 όσο και για το 1982. Ειδικότερα στο 1981, όσον αφορά σχέδια αξίας μεγαλύτερης από 10 εκατ. ECU, η κατασκευή οχημάτων με κινητήρα και συστατικών ήταν ο τομέας εκείνος της μεταποιητικής βιομηχανίας, στην οποία χρηματοδοτήθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός σχεδίων.

Όσον αφορά τα δάνεια που χορηγήθηκαν, το συνολικό ποσό τους ήταν της τάξης των 19,5 εκατ. ECU το 1981 και των 81 εκατ. ECU το 1982 ⁸⁰. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των δανείων προήλθε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και σε μικρότερο ποσοστό από την ΕΚΑΧ και το Νέο Κοινοτικό Μέσο.

Το 1982, δόθηκαν από την ΕΤΕ περίπου 70 εκατ. ΕCU σ' αυτή τη βιομηχανία στην Ιταλία. Το μεγαλύτερο ποσοστό των δανείων αυτών χρησιμοποιήθηκε για τη λήψη μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας ή δόθηκε σε περιοχές που τυγχάνουν ενίσχυσης ή συνέβαλε στην εισαγωγή προηγμένων τεχνολογιών στη διαδικασία της παραγωγής.

Όσον αφορά το Νέο Κοινωνικό Μέσο (ΝΚΜ)⁸¹ οι αποφάσεις του Συμβουλίου του Απριλίου 1982 και του Ιουνίου 1983⁸² εξουσιοδότησαν την Επιτροπή να χορηγήσει μια μοναδική δόση δανείου στα πλαίσια του ΝΚΜ ΙΙ και μια αρχική δόση δανείου στα πλαίσια του ΝΚΜ ΙΙΙ. Οι αποφάσεις συντέλεσαν ώστε να επεκταθεί προσδευτικά η χρήση του ΝΚΜ υπέρ της κατασκευαστικής βιομηχανίας και έδωσαν προτεραιότητα στις επενδύσεις που πραγματοποιούνται από μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Οι κατασκευαστές συστατικών αυτοκινήτων πρέπει λοιπόν να μπορούν να επωφεληθούν από ενδεχόμενες παρεμβάσεις του ΝΚΜ, με την προϋπόθεση να ανήκουν στην κατηγορία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων⁸³.

Η κατανομή των ατομικών περιπτώσεων, μεταξύ κατασκευαστών συστατικών και κατασκευαστών αυτοκινήτων, δείχνει ότι περισσότερα από τα μισά από όλα τα χρηματοδοτούμενα σχέδια αφορούσαν συστατικά αυτοκινήτων. Πάντως, εξ αιτίας των μικρότερων χορηγήσεων κατά πρόγραμμα στις περιπτώσεις αυτές, η μερίδα του επί μέρους τομέα των συστατικών στο σύνολο των χορηγήσεων στον τομέα του αυτοκινήτου ήταν σε αξία της τάξεως του 15-20 % μόνον.

10. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

10. 1 Επιπλέον της γενικής πολιτικής που σκοπεύει στη μείωση της ανεργίας οι προσπάθειες της Επιτροπής επηρεάσθηκαν από τη βασική έλλειψη πληροφόρησης, που υπήρχε ακόμη το 1981, ως προς τα αποτελέσματα επί της απασχολήσεως και των συνθηκών εργασίας που θα είχαν οι μεταλλαγές που γνώρισε πρόσφατα η βιομηχανία. Αναλήφθηκαν λοιπόν μια σειρά από μελέτες επί των διαφόρων πλευρών του μεγέθους και της δομής της απασχόλησης, ταποθεσίας, εκπαίδευσως, συνθηκών εργασίας κλπ.

Όσον αφορά την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών, η Επιτροπή βρήκε πλήρη κατανόηση ως προς την ανάγκη αποδοχής και ενθαρρύνσεως της τεχνολογικής προόδου είτε υπό τη μορφή νέων τεχνικών κατασκευής (όπως ρομπότ) είτε σε επίπεδο προϊόντος. Όσοι ασχολήθηκαν με το θέμα συμφώνησαν επίσης στην ανάγκη να προληφθούν τα αποτελέσματα της προσαρμογής στην απασχόληση και στο να ληφθούν τα απαιτούμενα μέτρα το συντομότερο δυνατό, ώστε να μην υποστούν οι εργάτες το βάρος των μεταλλαγών στην περίπτωση που λαμβάνουν χώρα χωρίς προετοιμασία ή βοήθεια, αλλά αντίθετα να τους δοθεί ένα δίκαιο μέρος από τα οφέλη των μεταλλαγών που αντιμετωπίζουν.

...../...

Έτσι κατά την ανταλλαγή απόψεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Ένωση Εργατών Μεταλλοκατασκευών,⁸⁴ η Επιτροπή επραγματοποίησε μια σειρά από μελέτες που θα συμβάλουν στην ακριβή εκτίμηση τόσο της παρούσας καταστάσεως όσο και των προοπτικών απασχολήσεως στον τομέα αυτό :

(1) Η ίδια η FEM σύνταξε μια έκθεση για τις συνθήκες εργασίας στην Ευρωπαϊκή βιομηχανία αυτοκινήτων που περιείχε συγκριτικούς πίνακες σχετικά με τη δομή της απασχόλησης, τα συστήματα αμοιβών, τις ώρες εργασίας και τα συμπληρωματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης.

(2) Μια υπό επεξεργασία μελέτη, που έχει ανατεθεί στην "Economist Intelligence Unit (Ευρώπη) Α.Ε.", αναλύει τις περιφερειακές επιπτώσεις των κοινοτικών πολιτικών στον κλάδο του αυτοκινήτου, με ιδιαίτερη έμφαση στην απασχόληση.

(3) Η εκτίμηση των μεταλλαγών που σχετίζονται και απαιτούνται από την παρούσα διαδικασία βιομηχανικής μεταλλαγής στην αυτοκινητοβιομηχανία ως προς την ποιότητα και ποσότητα της απασχόλησης έχει αναληφθεί από το Wissenschaftszentrum του Βερολίνου, σε συνδυασμό με ομάδες έρευνας από τη Γαλλία, Ιταλία, Μ. Βρετανία και Σουηδία, καθώς και από τις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία.

(4) Προβλέψεις για την κατά τομείς απασχόληση στην Κοινότητα μέχρι το 1990 έχουν αναληφθεί από το Ολλανδικό Οικονομικό Ινστιτούτο.

(5) Οι ειδικότερες επιπτώσεις των ρομπότ στην απασχόληση, κύρια στη βιομηχανία οχημάτων με κινητήρα, είναι ένα από τα θέματα που πραγματεύονται στο εγχειρίδιο του Νοεμβρίου/Δεκεμβρίου 1982 του Ευρωπαϊκού Κέντρου Μελετών (EPDS),⁸⁵ που διατίθεται από τη Γενική Διεύθυνση "Απασχόλησης, Κοινωνικές Υποθέσεις και Εκπαίδευση".

(6) Αλλαγές στην απασχόληση στη βιομηχανία αυτοκινήτων πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη στα πλαίσια των πρωτοβουλιών της Επιτροπής να ενισχύσει στρατηγικές επανακτήσεις στην Κοινοτική βιομηχανία εργαλειο-μηχανών, εφόσον η βιομηχανία αυτοκινήτων είναι ένας σημαντικός καταναλωτής των εργαλειο-μηχανών.⁸⁶

.../....

10.2 Μέσα στο 1981 χάθηκαν περίπου 157.000 θέσεις εργασίας στην αυτοκινητοβιομηχανία της Κοινότητας (ΕΚ-9). Η συνολική απασχόληση σ' αυτόν τον τομέα (συμπεριλαμβανομένων της κατασκευής αυτοκινήτων και της παραγωγής συστατικών) έφτασε λοιπόν, μέσα σ' ένα χρόνο, στο χαμηλότερο επίπεδο από τις αρχές της δεκαετίας του 1970.

Όσον αφορά τις περιφερειακές εξελίξεις, υπήρξε μια καθαρή απώλεια θέσεων εργασίας στη βρετανική αυτοκινητοβιομηχανία. Υπολογίζεται σε 25 % περίπου για την περίοδο 1975 - 81, και οι απώλειες το 1981 μόνο, σε σύγκριση με το 1980, ήταν της τάξεως των 75.000. Έτσι σχεδόν οι μισές από όλες τις περιπτώσεις θέσεων εργασίας στην Κοινότητα το 1981 έγιναν στη Μ. Βρετανία.

Σε σύγκριση με το 1975, το επίπεδο απασχόλησης στον τομέα αυτό εξακολουθεί να είναι το υψηλότερο στο σύνολο της κατασκευαστικής βιομηχανίας και αυτό παρόλη τη γρηγορότερη αύξηση με την οποία περικόπησαν θέσεις εργασίας στον τομέα του αυτοκινήτου το 1981 (βλ. πίνακας 24 στο Παράρτημα), σε σχέση με το σύνολο της μεταποίησης.

Οι μελλοντικές προοπτικές αύξησης της απασχόλησης στη βιομηχανία πρέπει να αντιμετωπισθούν με επιφύλαξη, παρ' όλες τις ενδείξεις κάποιας ανόδου των πωλήσεων αυτοκινήτων στις περισσότερες εθνικές αγορές. Ενώ η διαδικασία της συναρμολογήσεως θα εξακολουθήσει πιθανό να είναι καθαρά εντάσεως εργασίας, δοθείσης της σημερινής καταστάσεως τεχνολογικής ανανέωσης, άλλες περιοχές πιθανόν προσφέρονται για μεγαλύτερη αυτοματοποίηση και χρησιμοποίηση ρομπότ, περιορίζοντας έτσι τη μελλοντική αύξηση της απασχόλησης. Η εκτίμηση αυτή θα πρέπει πάντως να μετριάσθει από την τάση μείωσης του χρόνου εργασίας σε τομείς κλειδιά, περιλαμβανομένης της κατασκευής αυτοκινήτων.

10.3 Οι βιομήχανοι της αυτοκινητοβιομηχανίας παραμένουν μεταξύ των ευνοουμένων του Κοινωνικού Ευρωπαϊκού Ταμείου. Τα κεφάλαια που τους παραχωρήθηκαν και ο αριθμός των ατόμων που επωφελήθηκαν απεικονίζονται στο Παράρτημα 28, στο βαθμό που μπορούν να καταγραφούν επακριβώς για την περίοδο 1980/82. Πρέπει να σημειωθεί εντούτοις, ότι υψηλότερα επιδόματα παραχωρήθηκαν στα πλαίσια των περιφεριακών υποχρεώσεων για την επιμόρφωση και τη μεταλλαγή των εργατών σ' αυτό το τομέα. Προς το παρόν, αυτές οι επιχορηγήσεις δε μπορούν να υπολογιστούν επειδή αποτελούν μέρος του προγράμματος - πλαίσιο.

.../....

Επιπλέον, όσον αφορά τη δημιουργία θέσεων εργασίας με τη βοήθεια κοινοτικών χρηματοδοτικών οργάνων γίνεται χρήση του Περιφερειακού Ταμείου, επίσης, δεδομένου ότι το πρόβλημα της απασχόλησης άπτεται κάθε συγκεκριμένου σχεδίου χρηματοδοτούμενου από το Ταμείο.

.../....

11. ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Τα τελευταία δύο χρόνια τα σχετικά με το αυτοκίνητο θέματα αποτέλεσαν αντικείμενο ευρέων επαφών της Επιτροπής με τρίτες χώρες, από πολλές απόψεις. Κίνητρο, σύμφωνα με τη θέση 1981, ήταν να διατηρηθούν ανοικτές οι αγορές αυτοκινήτου και να επιτευχθούν σταθερές και αρμονικές εμπορικές σχέσεις. Τα ειδικότερα θέματα διαφέρουν πάντως από χώρα σε χώρα ώστε η επισκόπηση που ακολουθεί θα ασχοληθεί κατά προτίμηση με κάθε ένα από τους εμπορικούς εταίρους της Κοινότητας χωριστά.

11.1 ΙΑΠΩΝΙΑ

11.1.1 Το πρόβλημα των ιαπωνικών εξαγωγών αυτοκινήτων προς την Κοινότητα υπήρξε ένα από τα σημαντικά σημεία των συζητήσεων της Επιτροπής με τις ιαπωνικές αρχές. Τα ιαπωνικά αυτοκίνητα υπολογίζεται πράγματι ότι κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών αυτοκινήτων από χώρες μη μέλη της Κοινότητας. Για να δοθεί μια ρεαλιστική εικόνα του μέρους που κατέχουν τα ιαπωνικά αυτοκίνητα, πρέπει να μην υπολογιστούν οι εισαγωγές στην Κοινότητα από την Ισπανία, οι οποίες ως επί το πλείστον συνίστανται από αυτοκίνητα παραγόμενα στην Ισπανία από κατασκευαστές που εδρεύουν στην Κοινότητα.

Το μέρος που κατέχουν οι Ιάπωνες στις κοινοτικές εισαγωγές, εκτός από αυτές που πραγματοποιούνται από την Ισπανία, μειώθηκε από το επίπεδο του 74.9% το 1980, στο 71.8 % το 1981 και στο 68.3 % το 1982 (βλ. Παράρτημα 11).

Η Επιτροπή γνωρίζει επίσης το μέγεθος των ιαπωνικών εξαγωγών αυτοκινήτων σε τρίτες χώρες, και την έκταση στην οποία οι παραγωγοί της Κοινότητας έχασαν το μέρος που κατείχαν σε ορισμένες εξαγωγικές αγορές κάτω από την πίεση του ιαπωνικού ανταγωνισμού. Συνολικά, αν εξαιρεθούν η Κοινότητα και η Ιαπωνία, το μέρος που κατέχει η Ιαπωνία στη διεθνή αγορά από 5 % το 1970 έφτασε στο 19% το 1981 ενώ το μέρος που κατέχει η Κοινότητα έπεσε από το 19 % στο 10 %.

11.1.2 Η θέση της Επιτροπής απέναντι στην Ιαπωνία σκοπεύει να καταλήξει σε ένα μετριασμό των ιαπωνικών εξαγωγών προς το σύνολο της Κοινότητας.⁸⁸ Τα αυτοκίνητα βρίσκονται στην ομάδα των προϊόντων για τα οποία η Ιαπωνία πήρε θέση προς αυτήν την κατεύθυνση.

Το πρόβλημα των αυτοκινήτων συνεχίζει να εξετάζεται στις συνομιλίες ανάμεσα στην Κοινότητα και την Ιαπωνία. Τα σημερινά αιτήματα της Κοινότητας αποτε-

.../...

λεσαν αντικείμενο του "καταλόγου αιτημάτων" που υποβλήθηκαν στις ιαπωνικές αρχές το Δεκέμβριο 1981 και Νοέμβριο 1982. Οι συνομιλίες συνεχίζονται ειδικότερα στα πλαίσια των ημιχρονικών διαβουλεύσεων σε υψηλό επίπεδο, και κατά τη διάρκεια άλλων *ad hoc* συναντήσεων.

Οι εισαγωγές αυτοκινήτων στην Κοινότητα από την Ιαπωνία υπήρξαν επίσης το αντικείμενο ενός συστήματος στατιστικής επιβλέψεως από το 1981.⁸⁹ Το σύστημα επεκτάθηκε για το 1983 με την προσθήκη των ελαφρών εμπορικών οχημάτων και μοτοσυκλετών.⁹⁰ Το σύστημα λειτουργεί με βάση στατιστικές των εθνικών εισαγωγών και δεν αποτελεί συνεπώς εμπόδιο στο εμπόριο.

Κατά την εφαρμογή αυτής της προσέγγισης, η Επιτροπή ακολουθεί τις αρχές μιας σειράς θέσεων του Συμβουλίου για τις σχέσεις Κοινότητας-Ιαπωνίας, κυρίως αυτές της 22ας Μαρτίου 1982 και της 13ης Δεκεμβρίου 1982.

Οι συζητήσεις με την Ιαπωνική Κυβέρνηση ήταν ιδιαίτερα εντατικές μέσα στο 1981, λόγω του αυξανόμενου ενδιαφέροντος στην Ευρώπη και για τις συνέπειες των ιαπωνικών μέτρων αυτο-περιορισμού απέναντι στις Η.Π.Α. και στον Καναδά, και για την ανάγκη επεξεργασίας μιας γνήσιας στρατηγικής για την Κοινότητα σαν ολότητα. Οι Ιάπωνες δέχτηκαν να μετριάσουν οι ιαπωνικές εξαγωγές αυτοκινήτων προς την Κοινότητα το 1981.⁹¹ Τον Ιούνιο 1981, ειδικότερα, και οι δύο πλευρές συμφώνησαν στα ακόλουθα σημεία:⁹² η ιαπωνική πλευρά αναγνώρισε τις σημαντικές προσπάθειες εκσυγχρονισμού και προσαρμογής της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας αυτοκινήτων. Οι ιαπωνικές εξαγωγές αυτοκινήτων προς την Κοινότητα θα σταθεροποιούνται το 1981 σαν αποτέλεσμα του μετριασμού των εξαγωγών προς τις χώρες BENELUX και στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και λόγω της υπάρξεως περιορισμών στις εισαγωγές σε ορισμένα κράτη μέλη καθώς και των πρόσφατων διακυμάνσεων στις τιμές συναλλάγματος μεταξύ του γιέν και των ευρωπαϊκών νομισμάτων· κατά συνέπεια, οι εξαγωγές αυτοκινήτων που δε θα πραγματοποιούνται προς τις Η.Π.Α και τον Καναδά, συνεπεία των μέτρων που πήρε η Ιαπωνία απέναντι στις χώρες αυτές, δε θα εστρέφοντο προς την Κοινότητα· θα διεξήγοντο επίσης συζητήσεις μεταξύ της Ιαπωνίας και της Επιτροπής για τις μελλοντικές προοπτικές.

Το Φεβρουάριο 1983 η Κυβέρνηση της Ιαπωνίας ανανέωσε τις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει ώστε οι εξαγωγές οχημάτων με κινητήρα προς την Κοινότητα το 1983 να είναι μετριοπαθείς, σα συνέπεια της επεκτάσεως της πολιτικής που είχε εφαρμοστεί το 1982 και λόγω της οικονομικής καταστάσεως στην Ευρώπη. Ισχύει εξ' ους το ίδιο για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα, αυτοκίνητα φορτηγά και μοτοσυκλετών. Για οποιοδήποτε ιδιαίτερο πρόβλημα που θα προέκυπτε μέσα

.../....

στο 1983, η ιαπωνική κυβέρνηση δήλωσε ότι είναι έτοιμη να αρχίσει διαβουλεύσεις με την Επιτροπή. Τα δύο μέρη συμφώνησαν επίσης να διατηρήσουν τακτικές διαβουλεύσεις σε υπουργικό επίπεδο.

11.1.3 Οι ιαπωνικές εξαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων προς την Κοινότητα άρχισαν στην πραγματικότητα να υποχωρούν από το 1981, από το πολύ υψηλό επίπεδο που είχαν φτάσει το 1980 (790.000 μονάδες). Η συνολική πτώση για το έτος 1981 ήταν 5,8 % (744.000 μονάδες)⁹³, αλλά μέσα σ' αυτό το έτος υπήρξαν οξείες διακυμάνσεις, από τις σημαντικές ακόμα αυξήσεις στο πρώτο ήμισυ μέχρι τις σημαντικές πτώσεις στο δεύτερο ήμισυ. Το έτος 1982 άρχισε θετικά με περαιτέρω πτώσεις στις ιαπωνικές εξαγωγές, αλλά πιά πρόσφατα, σημειώθηκαν πάλι μερικά σημαντικά ποσοστά αυξήσεως. Συνεπώς το επίπεδο της ιαπωνικής διεισδύσεως στο τέλος του έτους δε διέφερε πολύ από το επίπεδο 1981. (8.1 % το 1982, σε σύγκριση με 8.3 % το 1981).

11.1.4 Παρόμοιες ανησυχίες επίσης προέκυψαν βασικά το 1981 για τις ιαπωνικές εξαγωγές ελαφρών εμπορικών οχημάτων (LCV'S). Στον τομέα αυτόν⁹⁴ οι κοινοτικοί κατασκευαστές αντιμετώπισαν καθήλωση στην Ευρώπη και απώλειες σε τρίτες αγορές, σε συνδυασμό με σημαντικές ιαπωνικές προωθήσεις.

LCV'S αποτελούν ένα μάλλον σημαντικό τμήμα της κοινοτικής αγοράς οχημάτων με κινητήρα από σύνολό της. Αν και το 1981 το σύνολο των εμπορικών οχημάτων εν χρήσει συνιστούσε μόνον το 9.4 % του συνολικού αριθμού των οχημάτων εν χρήσει στην Κοινότητα, το ποσοστό είναι πολύ υψηλότερο σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως η Ελλάδα (32,3 %), το Λουξεμβούργο (16.9 %), η Δανία (15,8 %) και η Γαλλία (11.8 %). Επιπλέον, επειδή κατά μέγα μέρος οι ίδιοι κατασκευαστές κατασκευάζουν και επιβατηγά αυτοκίνητα, οποιαδήποτε επιδείνωση του τμήματος αγοράς των LCV επαυξάνει τις δυσκολίες για τα επιβατηγά αυτοκίνητα.

Η κατάσταση εξελίχθηκε με τον τρόπο που περιγράφηκε για τα επιβατηγά αυτοκίνητα.

Οι ιαπωνικές εξαγωγές εμπορικών οχημάτων προς την Κοινότητα⁹⁵ έφτασαν το ψηλότερο σημείο τους το 1980 με 136.000 μονάδες. Το ποσοστό συμμετοχής τους στις νέες εγγραφές στην Κοινότητα την εποχή εκείνη ήταν 11.7 %. Το 1981, υπέστησαν μια μικρή πτώση (131.000 μονάδες) και η καθολική πορεία συνεχίστη-

.../...

κε το 1982 (1982: 118.600 μονάδες = - 9.5 % σε σύγκριση με το 1981). Το μέρος αγοράς που κατείχαν υποχώρησε από το 11.6 % στο 10.6 % στις ίδιες περιόδους.

11.1.5 Ορισμένα κράτη μέλη διατηρούν ειδικούς κανόνες για τις εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων. Οι επίσημοι περιορισμοί στις εισαγωγές (κυρίως Ιταλία) οχημάτων με κινητήρα καταγράφονται στο Παράρτημα του Κανονισμού 288/82 της 5.2.1982 επί των κοινών κανόνων στις εισαγωγές.⁹⁶ Εκτός από αυτούς, είναι γνωστό ότι υπάρχουν και άλλοι περιορισμοί σχετικά με τις αγορές αυτοκινήτων στη Γαλλία και τη Μ. Βρετανία.

Οι περιορισμοί στις εισαγωγές και συνεπώς το πρόβλημα περαιτέρω εναρμονίσεως των εθνικών εμπορικών πολιτικών απέναντι στην Ιαπωνία απέκτησαν μεγαλύτερο ενδιαφέρον το 1981/82 μετά από τις ειδικές προτάσεις που εκπόνησε η Επιτροπή το 1980. Το Νοέμβριο 1980 η θέση του Συμβουλίου ήταν ότι μπορούσαν να εξερευνηθούν ορισμένες δυνατότητες απελευθέρωσης και από τις δύο πλευρές, υπό τον όρο απτής προόδου σε μια σειρά από άλλα σημεία. Εντούτοις οι εξελίξεις στο εμπόριο κατά τη διάρκεια του 1981 δεν ήταν ευνοϊκές για την ιδέα αυτή. Τον Ιούνιο 1981 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε ότι η Κοινότητα θα έπρεπε να κάνει όσο το δυνατό μεγαλύτερη χρήση της διαπραγματευτικής της ικανότητας, σαν ολότητα, στις διαπραγματεύσεις της με την Ιαπωνία.⁹⁷ Στη σύνοδο της 23ης Ιουνίου 1981 στο Λουξεμβούργο το Συμβούλιο έλαβε γνώση μιας εκθέσεως της Επιτροπής για τις σχέσεις Κοινότητας - Ιαπωνίας, και αποφάσισε ανάμεσα στ'άλλα ότι η κατάσταση στον τομέα των εισαγωγών θα αποτελούσε αντικείμενο εμβαθυμένης εξέτασης.

Η ύπαρξη ποσοτικών περιορισμών στις απευθείας εισαγωγές μπορεί να υποβοηθήσει, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, τον αποκλεισμό του υπό συζήτηση προϊόντος από την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών μέσα στην Κοινότητα. Κυρίως η Ιταλία προσέφυγε σ'αυτή τη δυνατότητα, σύμφωνα με το άρθρο 115 της Συνθήκης ΕΟΚ. Πρέπει ίσως να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν ποσοτικούς περιορισμούς στις απ'ευθείας εισαγωγές μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να τους επιτραπεί να εμποδίσουν τα προϊόντα τρίτων χωρών να παρακάμψουν τους ποσοτικούς περιορισμούς στις απ'ευθείας εισαγωγές με "έμμεσες" εισαγωγές από άλλα κράτη μέλη. Η Ιταλία πήρε την έγκριση το 1981 και 1982 για τα επιβατηγά αυτοκίνητα,⁹⁸ φορτηγά και λεωφορεία⁹⁹ και αυτοκίνητα τετράτροχης κίνησης¹⁰⁰ σε σχέση με την Ιαπωνία.

Επιπλέον, οι δυνατότητες που παρέχονται από το άρθρο 115 προκαλούν κάποιες επιπτώσεις όσον αφορά την προέλευση του υπό συζήτηση προϊόντος. Στην περίπτωση π.χ των ποσοτικών περιορισμών στις ιταλικές εισαγωγές, μόνον

.../...

ιαπωνικής προελεύσεως αυτοκίνητα μπορούν να υπαχθούν σ' αυτούς τους ποσοτικούς περιορισμούς ή στην αίτηση εξαιρέσεως από την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών. Το πρόβλημα της προελεύσεως ενέκυψε όταν η Ιταλία διεκδίκησε στις αρχές του 1982 ότι το BL Acclaim δεν ήταν βρετανικό αλλά ιαπωνικό αυτοκίνητο. Πράγματι μερικά από τα σημαντικά συστατικά του εισάγονται από την Ιαπωνία σύμφωνα με τη Συμφωνία BL Honda. Το πρόβλημα λύθηκε με επαφές της Επιτροπής και με τις δύο πλευρές.¹⁰¹

.../....

Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο δεν υπάρχουν "τοπικού περιεχομένου" κανόνες σχετικά με την Ιαπωνία. Οποιοδήποτε αυτοκίνητο, για το οποίο καταβλήθηκαν τα πληρωτέα τελωνειακά τέλη, μπορεί να κυκλοφορεί ελεύθερα στην κοινή αγορά. Η μόνη περίπτωση στην οποία μπορεί να ανακύψουν προβλήματα προς το παρόν αφορά την ιταλική αγορά, όπου υπάρχουν επίσημοι περιορισμοί στις απ' ευθείας εισαγωγές. Οι κανόνες καταγωγής που εφαρμόζονται σ' αυτήν την περίπτωση είναι διατυπωμένοι κατά τρόπο γενικά και δεν κάνουν αναφορά σε κάποιο ειδικό επίπεδο "τοπικού περιεχομένου".¹⁰²

Η Επιτροπή δε σκοπεύει να ανοίξει συζήτηση σχετικά με τέτοιους κανόνες για την Κοινότητα. Οποιαδήποτε προσπάθεια να καταστούν αυστηρότεροι οι υπάρχοντες κανόνες θα έστρεφε τα ιαπωνικά σχέδια επενδύσεων από την Κοινότητα προς άλλες χώρες με ελαστικότερους κανόνες που θα εξακολουθούσαν να επιτρέπουν πρόσβαση στην αγορά της Κοινότητας.¹⁰³ Επιπλέον, οποιαδήποτε κίνηση προς ιδιαίτερες απαιτήσεις "τοπικού περιεχομένου, θα μπορούσε να είναι επικίνδυνη, είτε σε σχέση με το GATT, είτε στο μέτρο που θα αποτελούσε το κίνητρο για την εμφάνιση προστατευτικών τάσεων σε άλλες χώρες σε βάρος της Κοινότητας.

11.1.6 Στη συνέχεια που δόθηκε στην απόφαση του Συμβουλίου του Μαρτίου 1982, η Επιτροπή Μονίμων Αντιπροσώπων εγκαθίδρυσε μια υψηλού επιπέδου ομάδα εργασίας για να εξετάσει τα σχετικά θέματα, από την άποψη της προσαρμογής των δομών του κλάδου σε συνδυασμό με την εμπορική πολιτική, πραγματοποιώντας μία κοινοτική πολιτική η οποία θα ενίσχυε τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να αναπτύξουν θετικές στρατηγικές για την αντιμετώπιση του ιαπωνικού ανταγωνισμού. Η ομάδα εργασίας συγκέντρωσε την προσοχή της σε τρεις μελέτες ως προς τα προϊόντα που έχουν ήδη αναγνωριστεί σαν "ευαίσθητα" στις εισαγωγές από την Ιαπωνία, στα οποία ανήκουν και τα επιβατηγά αυτοκίνητα. Η ομάδα εργασίας συναντήθηκε αρκετές φορές στη διάρκεια του έτους και παρουσίασε την αναφορά της στο Συμβούλιο το Δεκέμβριο 1982.

11.1.7 Μία άλλη σημαντική άποψη των εμπορικών πολιτικών με την Ιαπωνία, που σχετίζονται με τον κλάδο του αυτοκινήτου, αφορά το άνοιγμα της ιαπωνικής αγοράς στις κοινοτικές εξαγωγές αυτοκινήτων. Πράγματι, δεν υπάρχουν πολλά αυτοκίνητα εισαγόμενα στην Ιαπωνία από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και ο αριθμός τους μειώθηκε από 41.943 το 1979 σε 26.626 το 1981, πτώση της τάξεως του

.../.....

36,5 %. Πάντως υπήρξε κάποια αύξηση το 1982, με άνοδο των εισαγωγών κατά 17,2 % στις 31.206 μονάδες. Έτσι οι κοινοτικές κατασκευές κατέχουν μόλις το 1 % της ιαπωνικής αγοράς.

.../.....

Η Επιτροπή δεν επιδιώκει φυσικά κάποια διμερή ισορροπία με καμία χώρα σε κανέναν ειδικότερο τομέα. Εντούτοις αντιμετωπίζεται σα σημαντικό στοιχείο για τη δημιουργία εξομαλυντικών τάσεων στο εμπόριο με την Ιαπωνία η ύπαρξη καλύτερης μελλοντικής πρόσβασης στην ιαπωνική αγορά. Ξεκινώντας από τις διαδικασίες αναγνώρισης των αυτοκινήτων εκ μέρους των ιαπωνικών αρχών γίναν συζητήσεις εδώ και πολλά χρόνια. Η Ιαπωνία ανέστειλλε τους τελωνειακούς δασμούς εισαγωγής και εξάλειψε μία σειρά από διοικητικά εμπόδια στις διαδικασίες εγκρίσεως των αυτοκινήτων.¹⁰⁴ αυτά και άλλα μέτρα λήφθηκαν στις αρχές 1982 και τον Ιανουάριο και Μάρτιο 1983 σα μέρος των συμβιβαστικών συμφωνιών και εκτιμήθηκε ότι έχουν στόχο τη βελτίωση της πρόσβασης στην αγορά προς τη σωστή κατεύθυνση. Οι συζητήσεις για άλλα, μερικές φορές λεπτομερή προβλήματα, συνεχίζονται.

Πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ορισμένοι κοινοτικοί παραγωγοί ενισχύουν την παρουσία τους στην ιαπωνική αγορά. Στο ευρωπαϊκό μοντέλο έλαβε πράγματι την ιαπωνική έγκριση (Volkswagen, Goltz) και δύο άλλοι παραγωγοί δημιούργησαν δικά τους δίκτυα διανομής.

11.1.8 Σύμφωνα με τη θέση της για το σύνδεσμο που υπάρχει ανάμεσα στη σταθεροποίηση των εμπορικών σχέσεων και τις εξωτερικές επενδύσεις/βιομηχανική συνεργασία, όπως εξήγησε στη θέση 1981, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι ευπρόσδεκτες τόσο η εμπορική συνεργασία όσο και οι ιαπωνικές επενδύσεις στην Κοινότητα υπό τον όρο ότι παρόμοιες ευκαιρίες για συνεργασία και επενδύσεις υπάρχουν για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις στην Ιαπωνία. Οι ιαπωνικές επενδύσεις στα κράτη μέλη θα έπρεπε να ενθαρρυνθούν κυρίως στο μέτρο που θα μπορούσαν να έχουν θετικές επιπτώσεις στην κατάσταση της απασχόλησης στην Κοινότητα και στις ανταλλαγές τεχνολογίας.

Τα σημαντικότερα σχέδια συνεργασίας και επενδύσεων με συμμετοχή της Κοινότητας και της Ιαπωνίας¹⁰⁵ περιλαμβάνουν :

- Η British Leyland παράγει ήδη με άδεια το Honda Ballade στη Μ. Βρετανία και το πουλάει, με ορισμένες μεταρρυθμίσεις, σαν Triumph Acclaim. Η British Leyland και η Honda έκλεισαν επίσης συμφωνία με την οποία αναλαμβάνουν να σχεδιάσουν από κοινού ένα αυτοκίνητο προς πώληση στην Ευρώπη και την Ιαπωνία.

- Η Nissan εξέτασε τη δυνατότητα εγκαταστάσεως στην Μ. Βρετανία μιας βιομηχανικής μονάδας δυναμικότητας 200.000 αυτοκινήτων κατ'έτος. Καμία απόφαση δεν έχει ληφθεί ακόμα. Αν το σχήμα αυτό προχωρήσει θα είναι η μεγαλύτερη εγκατάσταση Nissan εκτός Ιαπωνίας.

- VW και Nissan έκλεισαν συμφωνία παραγωγής του μοντέλου Santana στην Ιαπωνία. Η παραγωγή θα αρχίσει το 1983 σε επίπεδο 60.000 μονάδων περίπου κατ'έτος.

- Η Alfa Romeo και η Nissan συμφώνησαν να εγκαταστήσουν μια κοινή επιχείρηση με το όνομα ARNA για την παραγωγή μικρών αυτοκινήτων στην νότιο Ιταλία. Η Nissan θα προμηθεύει τα αμαξώματα από την Ιαπωνία και θα συναρμολογούνται με ιταλικές μηχανές και άλλον μηχανικό εξοπλισμό. Τα αυτοκί-
τα θα πουλούνται κυρίως μέσω του δικτύου πωλήσεως της Alfa στην Ευρώπη - προορίζονται μόνο για την Ευρώπη - μετά την έναρξη της παραγωγής το 1983 σε ποσοστό 60.000 κατ'έτος.

Οι Ιάπωνες κατασκευαστές δραστηριοποιήθηκαν επίσης στην Ισπανία. Το 1980, η Nissan απέκτησε μετοχές της Massey Ferguson στην Motor Iberica. Η Nissan αύξησε τη μερίδα συμμετοχής της στην Motor Iberica από 36% σε 54,7% το 1982.

11.2 ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δεν υπάρχουν γνήσια διμερή εμπορικά θέματα με τις Ηνωμένες Πολιτείες στον τομέα του αυτοκινήτου. Πάντως η Επιτροπή επεδίωξε να διατηρήσει στενές επαφές με τις αρχές των ΗΠΑ για να συγκρίνει τον τρόπο αναδόμησης που ακολουθούν οι δύο πλευρές και ενόψει των στρατηγικών που έχουν υιοθετηθεί για την αντιμετώπιση του ιαπωνικού ανταγωνισμού. Σ'αυτά τα πλαίσια, η ανάληψη υποχρεώσεως εκ μέρους της Ιαπωνίας για αυτοπεριορισμό απέναντι στις ΗΠΑ¹⁰⁶ το Μάιο 1981 ανάγκασε την Επιτροπή να ζητήσει από τις ιαπωνικές αρχές τη διαβεβαίωση ότι δεν θα υπάρξουν εκτροπές προς την κοινότητα των αυτοκινήτων εκείνων, τα οποία διαφορετικά θα απεστέλλοντο στις ΗΠΑ. Η Επιτροπή παρακολουθεί τώρα από κοντά τις συζητήσεις για "κανόνες τοπικού περιεχομένου". Ο σκοπός αυτών των νόμων είναι να εξαναγκασθούν οι ξένοι κατασκευαστές να εγκαταστήσουν βιομηχανίες στις ΗΠΑ και να αποτρέψουν τους ντόπιους κατασκευαστές να αγοράζουν στο εξωτερικό. Η διοίκηση αντιτίθεται σθεναρά στο

σχέδιο νόμου. Οι πιθανότητες επιτυχίας της είναι πενιχρές, ειδικότερα μετά από τη συμφωνία του Φεβρουαρίου 1983 μεταξύ General Motors και Toyota για από κοινού παραγωγή αυτοκινήτων στις ΗΠΑ και την ανανέωση των ιαπωνικών μέτρων αυτοπεριορισμού απέναντι στις ΗΠΑ. Η Επιτροπή εξήγησε τις επιφυλάξεις της στις αρχές των ΗΠΑ όσον αφορά το συμβιβαστό προς το GATT και τις οικονομικές συνέπειες.

Στην περιοχή των τεχνικών κανονισμών υπάρχουν συχνές επαφές κυρίως με την Εθνική Αρχή Οδικής Ασφάλειας των ΗΠΑ (NHTSA), για θέματα όπως ασφάλεια, προστασία του περιβάλλοντος κλπ.

11.3. ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ-ΙΡΛΑΝΔΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ, ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

11.3.1. ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 7 της Πράξης Προσχώρησης, η Ιρλανδία σφείλει να συμμορφωθεί πλήρως με τους κανόνες της ΕΟΚ στον τομέα του αυτοκινήτου και ειδικότερα με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας, από τις αρχές του 1985 και στο εξής. Κατά την υφιστάμενη μεταβατική περίοδο, οι εισαγωγές πλήρως συναρμολογημένων οχημάτων δεσμεύονται ακόμα από ορισμένο επίπεδο επιτόπιας συναρμολόγησης. Ενώ το σύστημα αυτό οδήγησε προσωρινά σε σημαντικές επιχειρήσεις συναρμολόγησης και εξαγωγών, πολλοί κατασκευαστές (Ευρωπαίοι και Ιάπωνες) αποφάσισαν διαδοχικά να τερματίσουν τις επιχειρήσεις τους στην Ιρλανδία.

11.3.2 ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με την Πράξη Προσχώρησης,¹⁰⁷ απετράπη στην Ελλάδα να διατηρήσει ποσοτικούς περιορισμούς στις εισαγωγές λεωφορείων τόσο από τα 9 κράτη μέλη της Κοινότητας (Άρθρο 36 της Πράξεως) όσο και από ορισμένες τρίτες χώρες (Άρθρο 115). Η μεταβατική περίοδος στη διάρκεια της οποίας μπορούν να διατηρηθούν αυτά τα μέτρα ορίστηκε ότι λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1985, και οι ποσοτώσεις πρέπει να αυξάνονται ετήσια μέχρι το 1985. Για να γίνει η κατάσταση περισσότερο διαφανής, ο κατάλογος των ποσοτώσεων στις εισαγωγές που προσαρτήθηκε στον κανονισμό αριθ. 288/82¹⁰⁸ τροποποιήθηκε στον κανονισμό 899/83 με σαφέστερες ενδείξεις για τα προϊόντα που αφορά.¹⁰⁹ Επίκεινται επίσης ορισμένες προσαρμογές των ελληνικών ποσοτώσεων στις εισαγωγές, π.χ. σχετικά με την Τυνησία.¹¹⁰

Επιπλέον, η προσχώρηση της Πορτογαλίας στην Κοινότητα θα απαιτήσει ορισμένες αλλαγές στις μεταβατικές διευθετήσεις με την Ελλάδα (βλ. παρακάτω).

11.3.3 ΙΣΠΑΝΙΑ

Τα τελευταία χρόνια το εμπόριο προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας μεταξύ της Κοινότητας και της Ισπανίας αυξήθηκε σημαντικά. Ανάμεσα στους παράγοντες που διευκόλυναν την εξέλιξη αυτή θα έπρεπε να σημειωθεί κυρίως το ισπανικό σχέδιο αναδιάρθρωσης του 1979,¹¹¹ το οποίο επιδιώκει βασικά να ενθαρρύνει τους μεγάλους κατασκευαστές οχημάτων να παράγουν μικρότερη σειρά μοντέλων διευκολύνοντάς τους να εισάγουν μοντέλα που δεν παράγουν στην Ισπανία και επιτρέποντάς τους να αγοράζουν περισσότερα συστατικά από το εξωτερικό.¹¹² Η Ισπανία τώρα σημειώνει ένα σημαντικό πλεόνασμα στο εμπόριο που έχει σχέση με τον κλάδο αυτοκινήτου με την Κοινότητα. Τοποθετείται σε περισσότερα από 550 εκατ. ECU το 1981, σε σύγκριση με 45 εκατ. ECU το 1976. Πάντως, το 1982 μία σημαντική αύξηση των κοινοτικών εξαγωγών προς την Ισπανία σήμανε τη μείωση του πλεονάσματος σε μόλις λιγότερα από 375 εκατ. ECU. Αναλύοντας τις σχέσεις μεταξύ ιδιωτικών αυτοκινήτων και εμπορικών οχημάτων απ'τη μία πλευρά και ανταλλακτικών απ'την άλλη, υπάρχουν πάντως δύο διαφορετικές εξελίξεις: ενώ η Ισπανία σημειώνει πλεόνασμα στην αποστολή πλήρως συναρμολογημένων οχημάτων,¹¹³ η Κοινότητα σημειώνει ενεργητικό εμπορικό ισοζύγιο στο εμπόριο ανταλλακτικών.¹¹⁴

Προκύπτει από τα παραπάνω ότι τα κράτη μέλη, των οποίων οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν επενδύσει στην Ισπανία, γνωρίζουν γενικά μία λιγότερο σοβαρή ανισορροπία στο εμπόριο αυτοκινήτων με την Ισπανία.

Υπήρξε αυξανόμενο ενδιαφέρον στην Κοινότητα, κυρίως στη Μ. Βρετανία, για την έλλειψη ισορροπίας στα εμπορικά αυτά ρεύματα.¹¹⁵ Μεγάλη προσοχή δόθηκε στις ανισότητες που υπάρχουν στις δύο πλευρές στους εισπραττόμενους κατά την εισαγωγή φόρους, όπως διαμορφώθηκαν σύμφωνα με την προτιμησιακή εμπορική συμφωνία του 1970,¹¹⁶ καθώς και στον κανόνα τοπικού περιεχομένου του 60% που ισχύει στην Ισπανία.

Τον Μάρτιο 1983, η Ισπανία ξεκίνησε να ανοίξει δασμολογικές ποσοστώσεις για το 1983 για δύο κατηγορίες επιβατηγών αυτοκινήτων, σε μία προσπάθεια να επιφέρει μεγαλύτερη ισορροπία στο εμπορικό της ισοζύγιο αυτοκινήτων. Για 5.000 μονάδες στα αυτοκίνητα 1300 - 1600 κ.ε. (συμπεριλαμβανομένων των 1275 κ.ε.) ο δασμός θα είναι 19% και για 10.000 μονάδες μεταξύ 2.000 - 2600 κ.ε. (συμπεριλαμβανομένων των 1994 κ.ε.) ο δασμός θα είναι 25%. Και στις δύο περιπτώσεις αυτό αντιπροσωπεύει σημαντική μείωση σε σχέση με τον κανονικό δασμό του 36,7%.

11.3.4 ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Οι συζητήσεις της Επιτροπής με τις αρχές της Πορτογαλίας στρέφονται γύρω από την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου 1979 για τα αυτοκίνητα, σύμφωνα με το οποίο η Πορτογαλία έχει διατηρήσει μία σειρά από ποσοτικούς περιορισμούς στις εισαγωγές αυτοκινήτων από την Κοινότητα. Η λήξη του Πρωτοκόλλου έχει οριστεί για το τέλος του 1984.

Στα πλαίσια αυτά εξετάζεται επίσης το εμπόριο αυτοκινήτων μεταξύ Πορτογαλίας και Ελλάδας, δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 36 της Πράξεως Προσχωρήσεως (βλ. παραπάνω σημείο 11.3.1), η Ελλάδα διατηρεί μεταβατικούς κανόνες για τις εισαγωγές λεωφορείων μέχρι το Δεκέμβριο 1985. Η Επιτροπή σκοπεύει να προτείνει επέκταση των ελληνικών ποσοτώσεων στις εισαγωγές για να περιληφθεί και η Πορτογαλία.

11.4 ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η Κοινότητα έχει εμπλακεί σε διμερείς και πολυμερείς συζητήσεις και διαπραγματεύσεις με τις αρχές της Αυστραλίας από το 1975, μετά από την εισαγωγή στην Αυστραλία ειδικών προστατευτικών μέτρων (ποσοτώσεις, προσφορές, συμπληρωματικοί δασμοί της τάξεως του 12,5%), για να συμπληρωθούν οι δασμοί της τάξεως του 45% (συνολικά στο GATT). Το επίπεδο των ποσοτώσεων καθορίζεται κατ'έτος ώστε να δίνει στους αυστραλούς παραγωγούς 80% της αγοράς της Αυστραλίας - το υπόλοιπο 20% που απομένει για τις εισαγωγές ως επί το πλείστον καλύπτεται από την Ιαπωνία, το μέρος της οποίας στην εισαγωγική αγορά της Αυστραλίας αυξάνεται σταδιακά και είναι περίπου 85%. Εξαιτίας των σωρευτικών επιπτώσεων αυτών των στοιχείων προστατευτισμού έχει μειωθεί το μέρος που κατέχει η Κοινότητα στην εισαγωγική αγορά της Αυστραλίας, το οποίο είναι τώρα περίπου 12%.

Το Δεκέμβριο 1981, η Κυβέρνηση της Αυστραλίας ανακοίνωσε τις προθέσεις της για μετά το 1984 - περιλαμβάνουσες μία ποσόστωση (δασμός 57,5%) και ένα τελωνειακό δασμό 150%. Επιπλέον, ένα μέρος της δασμολογικής ποσόστωσης θα χορηγηθεί με προσφορές.

Αν και το μέγεθος της ποσόστωσης αυξήθηκε, το επίπεδο προστασίας και οι επιπτώσεις στα αυτοκίνητα της Κοινότητας (με υψηλές τιμές) είναι εξαιρετικά υψηλά. Η νέα κυβέρνηση της Αυστραλίας δεν έχει αποφασίσει ακόμα για το επίπεδο προστασίας στη βιομηχανία γενικότερα και ειδικότερα στα αυτοκίνητα. Η Επιτροπή τελευταία μεταβίβασε τις ανησυχίες της στις αυστραλιακές αρχές, αναφορικά με τη διατήρηση των εξαγωγών αυτοκινήτων από την Κοινότητα στην Αυστραλία.

11.5

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ - ΣΟΥΗΔΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ

Και οι δύο γειτονικές χώρες, συνδεδεμένες με την Κοινότητα με Συμφωνίες Ελευθέρου Εμπορίου αντιπροσωπεύουν σημαντικές αγορές για την κοινοτική βιομηχανία κατασκευής αυτοκινήτων και υπάρχουν σημαντικοί δεσμοί, κυρίως με τους σουηδούς κατασκευαστές αυτοκινήτων (π.χ. Renault - Volvo). Εκτός από την ανάπτυξη βιομηχανικής συνεργασίας και τις εξελίξεις της αγοράς, η Επιτροπή έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στις πολιτικές στον τομέα των προδιαγραφών. Όσον αφορά την Ελβετία, το επίκεντρο υπήρξαν οι προδιαγραφές για τις εκπομπές καυσαερίων, που έγιναν πολύ αυστηρές τον Οκτώβριο 1982 και θα γίνουν ακόμα περισσότερες το 1986 μετά από τις αποφάσεις του Οκτωβρίου 1981.¹¹⁷

Οι συζητήσεις με τη Σουηδία περιστρέφονται επίσης γύρω από τις προδιαγραφές ατμοσφαιρικής μόλυνσης και κυρίως την πρόθεση της χώρας αυτής να εξαλείψει το μόλυβδο στην βενζίνη. Και στις δύο περιπτώσεις επιδιώχθηκε όσο το δυνατό μεγαλύτερος βαθμός συμφωνίας ως προς τις προδιαγραφές για να περιοριστούν οι επιπτώσεις που θα έχουν οι διαφορές στο ελεύθερο εμπόριο.

11.6

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Οι εγγραφές αυτοκινήτων της ΚΟΜΕΚΟΝ στην Κοινότητα αυξήθηκαν από 85.000 περίπου το 1980 σε 119.000 το 1982, δηλαδή αύξηση 40%. Δεδομένου ότι η κοινοτική αγορά στο σύνολό της παρέμεινε σταθερή στην περίοδο αυτή, η διείσδυση της ΚΟΜΕΚΟΝ πέρασε από το 1% στο 1,4%. Τα μέρη της αγοράς ποικίλλουν πάντως σε εθνικό επίπεδο και είναι ιδιαίτερα υψηλά στη Δανία, όπου η αύξηση από 7% το 1980 ήταν 15,3% το 1982 και στο Βέλγιο, όπου οι αριθμοί είναι 3,2% και 5,4% αντιστοίχως. Δεδομένου ότι όλα τα αυτοκίνητα προελεύσεως χωρών της ΚΟΜΕΚΟΝ είναι κάτω από 1500 κ.ε., πρέπει να αντιμετωπιστούν σαν ανταγωνιστικά των κοινοτικών μοντέλων μόνο του τμήματος αγοράς μικρού μεγέθους αυτοκινήτων.

Οι τιμές των αυτοκινήτων της ΚΟΜΕΚΟΝ είναι κανονικά σημαντικά χαμηλότερες από αυτές των συγκρίσιμων κοινοτικών μοντέλων και βρίσκονται τεχνολογικά πίσω. Σύμφωνα με τις δημοσιεύσεις του ΒΕΥC (Ευρωπαϊκό Γραφείο Ενώσεων Καταναλωτών), στις περισσότερες περιπτώσεις οι τιμές αυξήθηκαν λιγότερο τα τελευταία χρόνια. Οι σημαντικότεροι κατασκευαστές είναι η LADA (Σοβιετική Ένωση) και SKODA (Τσεχοσλοβακία).

Οι διακανονισμοί εισαγωγών για τα αυτοκίνητα από τις χώρες της ΚΟΜΕΚΟΝ¹¹⁸ τέθηκαν με τον Κανονισμό 3286/80.¹¹⁹ Σύμφωνα μ'αυτόν τον Κανονισμό, ποσοτικοί περιορισμοί εφαρμόζονται μόνο στις εισαγωγές στην Ιταλία, ενώ οι

εισαγωγές στα άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας έχουν απελευθερωθεί, εκτός από ορισμένες ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται στην Ιρλανδία σύμφωνα με το Πρωτόκολλο αριθ. 7 της Συνθήκης Προσχώρησης.

Οι ποσοτώσεις που θα ανοιχθούν για το 1983 προσδιορίζονται στην Απόφαση του Συμβουλίου αριθ. 82/971/ΕΟΚ,¹²⁰ σύμφωνα με την οποία η Ιταλία πρέπει να ανοίξει ποσοτώσεις για τις εισαγωγές οχημάτων με κινητήρα και ανταλλακτικών από την Ουγγαρία, Σοβιετική Ένωση, Τσεχοσλοβακία και Ρουμανία.

Η Ιταλία εξουσιοδοτήθηκε από την Επιτροπή να εξαιρέσει τα ρωσικής προελεύσεως αυτοκίνητα από την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών σύμφωνα με το άρθρο 115 της Συνθήκης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής δημοσιεύθηκαν μαζί μ'αυτές που αφορούν τα ιαπωνικά αυτοκίνητα (βλ. παραπάνω σημείο 11.1.5).

- 1) COM(81) 317, δημοσιευθέν σαν Συμπλήρωμα 2/81 στο Δελτίο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- 2) ΕΕ αριθ. C 28 της 9.2.1981
- 3) ΕΕ αριθ. C 230 της 10.9.81
- 4) Για τις εισαγωγές ιαπωνικών αυτοκινήτων στην Κοινότητα για την κοινοτική βιομηχανία αυτοκινήτων για τον ανταγωνισμό στην αγορά αυτοκινήτου βλ. ΕΕ αριθ. C 42 της 14.2.1983.
- 5) Ευρωπαϊκό Γραφείο Ενώσεων Καταναλωτών.
- 6) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1361/82 του κ. Rogalla, ΕΕ C 58 της 2ας Μαρτίου 1983.
- 7) Οδηγία 70/156/ΕΟΚ της 6ης Φεβρουαρίου 1970, ΕΕ L 42 της 23ης Φεβρουαρίου 1970, σ. 1.
- 8) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1515/81 του κ. Michel, ΕΕ C 118 της 10.5.1982.
- 9) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 361/82 του κ. Normanton, ΕΕ C 225 της 30.8.1982.
- 10) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1527/81 του κ. Collins, ΕΕ C 98 της 11.4.82
- 11) "Διαφορές στις τιμές αυτοκινήτων στην Μ. Βρετανία και στο Βέλγιο Ashworth, Kay, Sharpe, Ινστιτούτο Φορολογικών Σπουδών, Oxford Report Series Αριθ. 2, 1982.
- 12) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 101/82 του κ. Welsh, ΕΕ C 188 της 22.7.1982
- 13) Με βάση στοιχεία που περιλαμβάνονται στην έκθεση 1982 του Ευρωπαϊκού Γραφείου Ενώσεων Καταναλωτών.
- 14) Το 1982 το 57,7% του συνολικού αριθμού των καινούργιων αυτοκινήτων που πουλήθηκαν στην Μ. Βρετανία είχε παραχθεί εκτός Κοινότητας.
- 15) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1585/81 του κ. Hord ΕΕ C 92 της 13.4.82 και Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1829/82 του Sir James Scott-Hopkins, ΕΕ C 111 της 25.4.1983.
- 16) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1961/81 του κ. Batterby , ΕΕ C 221 της 25.8.1982.
- 17) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1589/82 του Λόρδου Douro, ΕΕ αριθ. C 100 της 13.4.1983.
- 18) ΕΕ αριθ. L 256 της 2.9.1982
- 19) ΕΕ αριθ. L 258 της 2.10.1982
- 20) ΕΕ αριθ. L 295 της 11.11.1982
- 21) Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, 13.11.1975, η^ο 26/75 (ECR 1367 - General Motors Continental).

- 22) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 2351/82 του κ. Hume.
- 23) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 2188/82 του κ. Glinne.
- 24) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 573/82 του κ. Couste , ΕΕ C 266 της 11.10.1982
- 25) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 393/81 των κ. Von Hassel και Muller-Hermann, ΕΕ C 338 της 28.12.81. Βλ. επίσης Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1299/82 του κ. Bonde, ΕΕ C 25 της 31.1.1983.
- 26) Σχέδιο Κανονισμού της Επιτροπής (ΕΟΚ) για την εφαρμογή του άρθρου 85(3) της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντηρήσεως οχημάτων με κινητήρα, ΕΕ C 165 της 24.6.1983
- 27) ΕΕ L 29 της 3.2.1975
- 28) Για τα παρμπρίζ, ΕΕ C 119 της 16 Νοεμβρίου 1972, λάστιχα, ΕΕ C 37 της 14.2.1977, βάρη και διαστάσεις ορισμένων αυτοκ. οχημάτων, ΕΕ C 15 της 20.1.1977.
- 29) Συνολικά υπάρχουν 20 οδηγίες βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 778/82 της Κας Boot , ΕΕ C 287 της 4.11.82 και Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1498/81 του κ. Moreau , ΕΕ C 85 της 5.4.82
- 30) ΕΕ αριθ. L 14 της 19.1.1980
- 31) Άρθρο 7, παράγραφος 1 της Οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ΕΕ L 42 της 23.2.70
- 32) Παράδειγμα η πρόταση της Επιτροπής για μια Οδηγία του Συμβουλίου τροποποιητική της Οδηγίας 76/756/ΕΟΚ περί εναρμονίσεως των κανόνων των κρατών μελών που αφορούν την εγκατάσταση φωτισμού και συσκευών φωτεινής σηματοδότησης στα οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενα τους (ΕΕ C 279 της 22.10.1982). Η πρόταση αυτή ξεπερνάει κατά πολύ τα μέτρα που κατέστησαν υποχρεωτικά από τα κράτη μέλη σε εθνικό επίπεδο. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε τα πρακτικά πλεονεκτήματα αυτών των συσκευών σ' ένα ψήφισμα της 11ης Φεβρουαρίου 1983.
- 33) ΕΕ L 47 της 18.2.1977.
- 34) Ανακοίνωση στο Συμβούλιο COM(83) 58 της 9.2.1983.
- 35) Και οι δύο πλευρές περιλαμβάνονται στο Τρίτο Πρόγραμμα Ενεργείας της Κοινότητας (1982 - 1986) για το περιβάλλον (ψήφισμα του Συμβουλίου της 3ης Δεκεμβρίου 1982), ΕΕ αριθ. C 46 της 17ης Φεβρουαρίου 1983.
- 36) Στα πλαίσια της υιοθετήσεως της Τροποποιητικής Οδηγίας 77/212/ΕΟΚ.
- 37) Οδηγία 78/1015/ΕΟΚ, ΕΕ αριθ. L 349 της 13.12.1978.
- 38) Οδηγία 81/334/ΕΟΚ, ΕΕ αριθ. L 131 της 18.5.1981.
- 39) Οδηγία 78/665/ΕΟΚ, ΕΕ L 223 της 16.8.1978.
- 40) ΕΕ C 181 της 19.7.1982

- 41) ΕΕ C 346 της 31.12.1982
- 42) ΕΕ L 197 της 20.7.1983
- 43) ΕΕ L 197 της 22.7.1978.
- 44) Γραπτή Ερώτηση αριθ. 1588/81 του κ. Seefeld, ΕΕ C 85 της 5.4.1982.
- 45) ΕΕ C 184 της 11.7.1983.
- 46) Οδηγία 82/884/ΕΟΚ, ΕΕ L 378 της 31.12.1982
- 47) Οδηγίες της Επιτροπής Αριθ. 82/318/ΕΟΚ και 82/319/ΕΟΚ της 2ας Απριλίου 1982, ΕΕ αριθ. L 139 της 19.5.1982* και Οδηγίες του Συμβουλίου 81/575/ΕΟΚ, 81/576/ΕΟΚ και 81/577/ΕΟΚ της 20ης Ιουλίου 1981, ΕΕ αριθ. L 209 της 29.7.1981.
- 48) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 366/82 του κ. Ferranti, ΕΕ C 262 της 6ης Οκτωβρίου 1982.
- 49) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1299/82 του κ. Bonde, ΕΕ C 25 της 31.1.1982.
- 50) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 683/82 του κ. von Wogau, ΕΕ C 271 της 14.10.82
- 51) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 679/82 των κ. von Wogau, ΕΕ C 225 της 30.8.1982 και υπ'αριθ. 1767/81 του κ. Cecovini, ΕΕ C 126 της 17.6.1982, σχετικά με τους ειδικούς φόρους που επέβαλε η Γαλλία στα βαρέα επιβατηγά αυτοκίνητα ξένης προελεύσεως.
- 52) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 22/82 του κ. Rogalla, ΕΕ C 262 της 6.10.1982* Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 66/82 του κ. Jürgens, ΕΕ αριθ. C 198 της 2.8.1982* Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1597/82 του κ. Schieder ΕΕ C 62 της 7.3.1983.
- 53) ΕΕ C 267 της 21.11.1975.
- 54) ΕΕ C 53 της 8.3.1976.
- 55) ΕΕ L 105 της 23.4.1983.
- 56) COM(83) 870 τελικό της 25.1.1983.
- 57) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1730/82 των κ. Megahy και Seal ΕΕ C 100 της 13.4.1983.
- 58) ΕΕ αριθ. L 103 της 2.5.1973.
- 59) ΕΕ αριθ. L 87 της 30.3.1974.
- 60) ΕΕ αριθ. L 6 της 10.1.1975
- 61) ΕΕ αριθ. C 214 της 21.8.1980
- 62) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1676/81 του κ. Jackson, ΕΕ αριθ. C 98 της 19.4.1982.

- 63) ΕΕ L 375 της 31.12.1980.
- 64) ΕΕ C 149 της 18.6.1980
- 65) Οδηγία αριθ. 80/1268 του Συμβουλίου, ΕΕ αριθ. L 375 της 31.12.1980
- 66) ΕΕ C 229 της 2.9.1982
- 67) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1494/81 των κ. Moreau, ΕΕ C 92 της 13.4.1982
- 68) ΕΕ αριθ. L 174 της 21.6.1982
- 69) ΕΕ C 163 της 30.6.1982, σχετικά με τα τεχνικά κεραμικά και ΕΕ C 171 της 9.7.1982, σχετικά με άλλες προς έρευνα περιοχές.
- 70) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1047/82 της Κας Quin, ΕΕ C 298 της 15.11.1982
- 71) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ'αριθ. 1348/81 του κ. Moreland, ΕΕ C 38 της 15.2.1982
- 72) EUR 7389 EN, 1982
- 73) COST : (Ευρωπαϊκή Συνεργασία στο πεδίο της Επιστημονικής και Τεχνικής Έρευνας), ιδρυθέν το 1971, αποτελεί το πλαίσιο για συνεργασία κατά την διεξαγωγή ερευνών σε ευρωπαϊκό επίπεδο πέραν του κοινοτικού.
- 74) COM(82) 865 της 21.12.1982 και COM(83) 260 της 24.5.1983.
- 75) βλ. το προκαταρκτικό υπόμνημα για συμμετοχή στα σχέδια-πυλάρτου ESPRIT, ΕΕ C 276 της 19.10.1982 και την Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο COM(83) 258.
- 76) Περαιτέρω έρευνες για τις ακολουθούμενες από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων στρατηγικές και για μακροπρόθεσμες προοπτικές σε παγκόσμιο επίπεδο, που ενδιαφέρουν την Επιτροπή, περιλαμβάνουν :
- Μακροπρόθεσμες Προοπτικές της Παγκόσμιας Βιομηχανίας Αυτοκινήτου (ΟΟΣΑ)* - Πολυεθνικές Εταιρείες στη Διεθνή Βιομηχανία Αυτοκινήτου (Κέντρο των Η.Ε. επί των Πολυεθνικών Εταιρειών) 1982
- 77) βλ. επίσης την Ενδέκατη Έκθεση επί της Πολιτικής Ανταγωνισμού, σημείο 215.
- 78) Οδηγία της Επιτροπής αριθ. 80/723/ΕΟΚ της 25.6.1980, ΕΕ L 195 της 29.7.1980* βλ. επίσης Δέκατη Έκθεση επί της Πολιτικής Ανταγωνισμού, σημείο 235
- 79) βλ. επίσης την Ετήσια Έκθεση του Περιφερειακού Ταμείου, και τη δημοσίευση των χρηματοδοτούμενων σχεδίων στην Επίσημη Εφημερίδα πχ. ΕΕ L 246 της 20.9.1982, C 347 της 31.12.1982 και C 85 της 28.3.1983.
- 80) Μη συμπεριλαμβανομένων των μερικών δανείων που χορηγούνται από την ΕΤΕ στον κλάδο του αυτοκινήτου στα συνολικά δάνεια. Τα μερικά δάνεια περικλείονται πάντως στην κατά τομείς κατανομή που παρέχεται στις Ετήσιες Εκθέσεις της ΕΤΕ.
- 81) Απόφαση του Συμβουλίου 78/870/ΕΟΚ, ΕΕ L 298 της 25.10.1978.

- 82) Απόφαση του Συμβουλίου 82/268/ΕΟΚ, ΕΕ L 116 της 30.4.1982, και απόφαση του Συμβουλίου 83/308/ΕΟΚ της 13ης Ιουνίου 1983
- 83) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1496/81 του κ. Moreau, ΕΕ C 118 της 10.5.1982. Η προτίμηση που πρέπει να επιφυλαχθεί στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις μνημονεύεται επίσης στην Απόφαση του Συμβουλίου 83/200/ΕΟΚ (ΕΕ L 112 της 28.4.1983) που αφορά τη χορήγηση νέων δανείων από το Νέο Κοινοτικό Όργανο.
- 84) Το Ε.Ν.Τ. δημιούργησε μία ομάδα εργασίας για τις βιομηχανίες αυτοκινήτου που συνεδρίασε τον Οκτώβριο 1981 και τον Δεκέμβριο 1982 με τη συμμετοχή των υπηρεσιών της Επιτροπής· το ΕΝΤ οργάνωσε επίσης από κοινού με την Σοσιαλιστική Ομάδα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ένα συμπόσιο για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Αυτοκινητοβιομηχανίας τον Απρίλιο 1982.
- 85) Ρομπότ-Επικαιρότητες στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ιρλανδία, την Σκανδιναβία, και την Μ. Βρετανία, (Κοινωνικές αλλαγές και Τεχνολογία στην Ευρώπη. Δελτίο Πληροφόρησης αριθ. 10 του Νοεμβρίου/Δεκεμβρίου 1982).
- 86) Η Ευρωπαϊκή Βιομηχανία Εργαλείων - Μηχανών - θέση της Επιτροπής SEC (83) 151 της 3.2.1983
- 87) βλ. επίσης Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1617/81, της Κας Hoffmann, ΕΕ C 129 της 19.5.82· και Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 363/82 του κ. Fernandez, ΕΕ C 333 της 20.12.82
- 88) Λειπομερής αναφορά των συζητήσεων της Επιτροπής με τις αρχές της Ιαπωνίας μέχρι τον Ιούνιο 1981 δόθηκε σε απάντηση της Γραπτής Ερώτησης υπ' αριθ. 1852/80 του κ. Seal, ΕΕ C 247 της 28.9.81
- 89) Κανονισμοί : Αριθ. 535/81, ΕΕ L 54 της 28.2.1981· αριθ. 3595/81, ΕΕ L 361 της 16.2.1981· αριθ. 3385/82, ΕΕ L 356 της 17.12.1982.
- 90) Κανονισμός αριθ. 653/83, ΕΕ L 77 της 23.3.1983.
- 91) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1101/81 του κ. Beyer de Rijke, ΕΕ C 345 της 31.12.81
- 92) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 938/81 του κ. Radoux, ΕΕ C 323 της 10.10.1981
- 93) Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει ιαπωνικές εξαγωγές (καταχωρημένες στα τελωνεία) και δεν αντιστοιχεί στον αντιπροσωπεύοντα τις εγγραφές αριθμό που χρησιμοποιείται σε άλλα σημεία του κειμένου.
- 94) Πρέπει να επισημανθεί ότι, εφόσον δεν υπάρχει ενιαίος ορισμός του Ελαφρού Εμπορικού Οχήματος στην Κοινότητα, τα στοιχεία που προμηθεύουν τα κράτη μέλη για τις εγγραφές, και τα οποία χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του μέρους αγοράς των Ιαπώνων, δεν αναφέρονται στις ίδιες κατηγορίες βάρους. Δεν συμπίπτουν καθόλου με τα ιαπωνικά στοιχεία για τις εξαγωγές. Ένα ακόμη πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι τα ιαπωνικά στοιχεία είναι εκπεφρασμένα σε ωφέλιμο βάρος και δεν μπορούν να μετατραπούν με ακρίβεια σε μικτό βάρος οχήματος. Η Επιτροπή σε συνεργασία με ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, κάνει έντονες προσπάθειες να επιλύσει αυτό το πρόβλημα και να εναρμονίσει τις κατηγορίες βάρους για στατιστικούς σκοπούς.
- 95) Πηγή : Ένωση Ιαπώνων Κατασκευαστών Αυτοκινήτου (JAMA)
- 96) ΕΕ αριθ. L 5 της 9.2.1982 αναθεωρημένη από τον κανονισμό 899/83, ΕΕ αριθ. L 103 της 24.4.83.

- 97) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 2119/80 του κ. **Dampseaux**, ΕΕ C 303 της 23.11.1981
- 98) ΕΕ αριθ. L 46 της 19.2.1981* ΕΕ αριθ. C 243 της 7.9.1982* ΕΕ αριθ. C 14 της 18.1.1983
- 99) ΕΕ αριθ. L 301 της 22.10.1981
- 100) ΕΕ αριθ. L 88 της 2.4.1981 και ΕΕ αριθ. C 243 της 7.9.1982
- 101) βλ. επιπλέον, όσον αφορά την απαίτηση της Ιταλίας για ένα πιστοποιητικό προελεύσεως ως προς τα συστατικά αυτοκινήτου: Γραπτή Ερώτηση αριθ. 680/82 του κ. **von Wagon**, ΕΕ C 239 της 13.9.1982
- 102) ΕΕ αριθ. L 148 της 28.6.68. Το άρθρο 5 ορίζει : "Ένα προϊόν για την παραγωγή του οποίου ασχολήθηκαν δύο ή περισσότερες χώρες έλκει την προέλευσή του από τη χώρα στην οποία συντελέστηκε το τελευταίο ουσιαστικό στάδιο της διαδικασίας παραγωγής που δικαιολογείται οικονομικά, και εφόσον έχει παραχθεί από μία επιχείρηση εξοπλισμένη για τον σκοπό αυτό και έχει σαν αποτέλεσμα την κατασκευή ενός νέου προϊόντος ή αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό στάδιο της κατασκευής".
- 103) Ένας κανόνας τοπικού περιεχομένου για συμμετοχή 60% περιλαμβάνεται κατ'αμοιβαιότητα, στους προτιμησιακούς κανόνες προελεύσεως που συμφωνήθηκαν μεταξύ της Κοινότητας, των χωρών μελών της ΕΖΕΣ και την Ισπανίας και σύμφωνα με το Σύστημα Γενικευμένων Προτιμήσεων της Κοινότητας. Η Κορέα είναι ο βασικός εξαγωγέας αυτοκινήτων που επωφελείται από το Σύστημα Γενικευμένων Προτιμήσεων, βλ. ΕΕ L 363 της 23.12.1982, σ. 47. Από 1ης Απριλίου 1983, εναλλακτικά και απλούστεροι κανόνες προελεύσεως εφαρμόζονται έναντι των χωρών μελών της ΕΖΕΣ, βλ. ΕΕ L 385 της 31.12.1982.
- 104) Για λεπτομέρειες, βλ. την απάντηση στην Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1497/81, κ. **Moreau**, ΕΕ C 62 της 17.5.1982.
- 105) Για άλλα σχέδια συνεργασίας μεταξύ Ευρωπαϊκής Κοινότητας - Ιαπωνίας, και σε άλλους τομείς επίσης, βλ. απάντηση στην Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 2100/80 του κ. **Couste**, ΕΕ L 186 της 27.7.1981.
- 106) 1.68 εκατ. μονάδες τον Απρίλιο 81 - Μάρτιο 82, ανανεώθηκαν για τον Απρίλιο 82 - Μάρτιο 83, και για τον Απρίλιο 83 - Μάρτιο 84.
- 107) ΕΕ L 291 της 19.11.1979
- 108) ΕΕ L 35 της 9ης Φεβρουαρίου 1982
- 109) ΕΕ L 103 της 21ης Απριλίου 1983
- 110) βλ. ΕΕ C 115 της 28.4.1983
- 111) Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 816/79 της 5.4.1979, βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1495/81 του κ. **Moreau**, ΕΕ C 98 της 19.4.1982
- 112) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 376/81 της Κας **Lizin**, ΕΕ αριθ. C 222 της 2.9.1981 (συμπεριλαμβανομένων ειδικότερων αναφορών σε σχέδια επενδύσεως της **General Motors** στην Ισπανία).
- 113) Ισπανικές εξαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων στην ΕΟΚ, 1982= 390.000 μονάδες* Ισπανικές εισαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων από την ΕΟΚ= 54.000 μονάδες.

- 114) Το πλεόνασμα της ΕΟΚ με την Ισπανία ήταν 504,7 εκατ. ECU το 1982 (εξαγωγές ΕΟΚ: 855,3 εκατ. ECU, εισαγωγές ΕΟΚ: 350,6 εκατ. ECU)
- 115) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1118/82 του κ. Jackson, ΕΕ C 43 της 14.11.82 και Γραπτή Ερώτηση αριθ. 1552/82, του κ. Megahy, ΕΕ C 43 της 14.2.1983. 4 -
- 116) Οι προτιμησιακοί δασμοί είναι: για τα αυτοκίνητα : 36,7% στην Ισπανία* 4,2% στην ΕΟΚ. Για τα συστατικά αυτοκινήτων : 16,3% στην Ισπανία* 4,0 ή 2,5% στην ΕΟΚ.
- 117) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 1087/81 του κ. Catherwood, ΕΕ αριθ. C 12 της 18.1.1982.
- 118) βλ. Γραπτή Ερώτηση υπ' αριθ. 2230/82 του κ. Jackson.
- 119) ΕΕ L 353 της 29 Δεκεμβρίου 1980.
- 120) ΕΕ L 387 της 31 Δεκεμβρίου 1982.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ : ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ
ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να καταδείξει τη σημασία της αυτοκινητοβιομηχανίας στην κοινοτική οικονομία και τις δυσκολίες που αντιμετώπισε ο τομέας κατά τα δύο τελευταία έτη.

Κατά την περίοδο αυτή, η προσαρμογή της βιομηχανίας συνέχισε ν' απαιτεί ένα σημαντικό επίπεδο επενδύσεων. Την ίδια στιγμή, η ζήτηση αυτοκινήτων παρέμεινε στάσιμη, ή ενίοτε πτωτική, και ο ανταγωνισμός των εισαγωγών πολύ ζωντανός.

Μπροστά στη δύσκολη αυτή κατάσταση, οι ευρωπαίοι κατασκευαστές παρουσίασαν πολλά νέα μοντέλα, εγκλείοντα μία ανανέωση των τεχνικών παραγωγής, των μεθόδων διαχείρισης και οργάνωσης και των στρατηγικών προμήθειας συστατικών μερών. Το κόστος του συνόλου των ενεργειών αυτών ανέρχεται σε 500 εκατομμύρια \$ ΗΠΑ κατά μοντέλο. Προφανώς, σ' αυτές τις συνθήκες η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων υπέφερε και οι μισές απ' αυτές κατέγραψαν ζημίες το 1981.

Τα προγράμματα δαπανών για επενδύσεις θα συνεχιστούν, τα υπολογιζόμενα διαχρονικά ποσά είναι της τάξης των 2,5-3 δισεκατ. ECU στη Γερμανία, 1,5-2 δισεκατ. ECU στη Γαλλία, 3-3,5 δισεκατ. ECU στο Ηνωμένο Βασίλειο και 4-4,5 δισεκατ. ECU στην Ιταλία (Πηγή: Marketing Systems).

Οι προσπάθειες που επιστράτευσε η βιομηχανία εδώ και μερικά χρόνια άρχισαν να δίνουν καρπούς από το 1982, όταν επανέκτησε σε βάρος των ιαπωνέζικων αυτοκινήτων ένα μεγαλύτερο μέρος της κοινοτικής αγοράς όπως επίσης και ορισμένων εξωτερικών αγορών. Παρόλα αυτά, η σπουδαιότητα της αύξησης των πωλήσεων δεν υπήρξε αρκετή για να καλύψει τις μεγάλες δαπάνες των κατασκευαστών, ή για να ισοσταθμίσει τις ζημίες τις οφειλόμενες σε ορισμένες δραστηριότητες στις τρίτες χώρες. Η χρηματική κατάσταση της αυτοκινητοβιομηχανίας, στο σύνολό της, δεν γνώρισε σημαντική ανάκαμψη, αν και οι ζημίες ορισμένων εταιριών έτειναν να μειωθούν και η επιστροφή στην αποδοτικότητα φαίνεται να αρχίζει.

Πράγματι, η ζήτηση ιδιωτικών αυτοκινήτων μειώθηκε το 1981 κατά 5,1% στην Κοινότητα (οι κοινοτικοί κατασκευαστές πωλούν 80% της παραγωγής των στην εσωτερική αγορά), ενώ η παγκόσμια ζήτηση μειώθηκε κατά 3% την ίδια χρονιά.

Το 1982, η κατάσταση βελτιώθηκε ελαφρώς στην κοινή αγορά, αλλά σε παγκόσμιο επίπεδο ο όγκος των πωλήσεων μειώθηκε εκ νέου, παράλληλη τη θετική εξέλιξη σε ορισμένες περιοχές, κύρια στις σκανδιναβικές χώρες και στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης που δεν αποτελούν μέρος της Κοινότητας.

Όσον αφορά τους βασικούς ανταγωνιστές της Κοινότητας, οι ΗΠΑ πέρασαν μια δύσκολη περίοδο με οξεία πτώση της παραγωγής και των πωλήσεων. Μετά από ένα αργό ρυθμό έναρξης της παραγωγής στην αρχή του 1982, η Ιαπωνία παρέμεινε σχεδόν στα επίπεδα παραγωγής του 1981 αν και σημειώθηκε σημαντική πτώση στην παραγωγή εμπορικών οχημάτων. Οι εξαγωγές της για όλα τα είδη των οχημάτων παρουσίασαν σημαντική κάμψη το 1982.

1. Παραγωγή, ζήτηση κατά τα έτη 1981/82

1.1 Επιβατηγά αυτοκίνητα

Σε γενικές γραμμές μπορεί κανείς να μιλήσει με επιφυλάξεις για ελαφρά οικονομική ανάκαμψη στον τομέα των επιβατηγών αυτοκινήτων μέσα στην Κοινότητα το 1982. Η παραγωγή αυξήθηκε και οι εξαγωγές παρέμειναν στα ίδια επίπεδα σε μια συρρικνούμενη διεθνή αγορά. Παρ' όλα αυτά εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά προβλήματα, κυρίως η απουσία οποιασδήποτε πραγματικής αύξησης της ζήτησης μέσα στο χρόνο αυτό.

Σε επίπεδο κρατών μελών, η βελτίωση της παραγωγής και των εξαγωγών αυτοκινήτων στη Γαλλία και τη Γερμανία σήμανε ότι η κοινοτική παραγωγή αυτοκινήτων συγκεντρώθηκε κατά μέγα μέρος σ' αυτά τα δύο κράτη μέλη, δεδομένου ότι στην Μ. Βρετανία συνεχίζεται η πτώση της παραγωγής και στην Ιταλία σημειώθηκε επίσης πτώση.

1.1.1 Παραγωγή (βλ. Παράρτημα 1)

Η παραγωγή επιβατηγών αυτοκινήτων στην Κοινότητα σημείωσε πτώση κατά 5.1% μέσα στο 1981, δηλαδή μόλις λιγότερα από 8.7 εκατομμύρια οχήματα. Πάντως η παραγωγή δεν σημείωσε πτώση μόνο στην Κοινότητα αλλά και στις ΗΠΑ κατά 2.1%, στην Ιαπωνία κατά 0.9% και γενικά σε παγκόσμιο επίπεδο κατά 4%. Υπολογίζεται ότι η Κοινότητα παράγει το 30.3% της παγκόσμιας παραγωγής, σε αντίθεση με το 1980, όπου παρήγαγε το 30.7%.

Μεταξύ των κρατών μελών μόνον η Γερμανία από τους σημαντικούς παραγωγούς αύξησε την παραγωγή της κατά 1.6%. Η Γαλλία και η Ιταλία υπέστησαν σημαντική πτώση (11% και 13% αντίστοιχα), ενώ συνεχίστηκε η πτώση της παραγωγής στην Μ. Βρετανία (πτώση κατά 3.6%).

Πάντως το 1982 ανατράπηκε η πτώση στην κοινοτική παραγωγή, η οποία αυξήθηκε κατά 4%, έφθασε δηλαδή τις 9.06 εκατομμύρια μονάδες. Αυτό οφείλετο κυρίως στην αύξηση της παραγωγής στη Γερμανία κατά περισσότερο από 5%, η οποία γενικεύτηκε από αυξημένες εξαγωγές (βλέπε παρακάτω), καθώς και από κατά 6% αύξηση της παραγωγής στη Γαλλία, σε σχέση με το χαμηλό επίπεδο του 1981. Υπολογίζεται ότι αυτές οι δύο χώρες παράγουν το 72% της κοινοτικής παραγωγής αυτοκινήτων. Αντίθετα, η πτώση της παραγωγής συνεχίστηκε στη Μ. Βρετανία, και έπεσε κάτω από τις 900.000 το 1982.

Σε αντίθεση προς την αύξηση της κοινοτικής παραγωγής, η παραγωγή στις ΗΠΑ έπεσε κατά 19% την ίδια περίοδο, ενώ στην Ιαπωνία παρέμεινε λίγο ως πολύ σταθερή (πτώση κατά 1%, αλλά σημείωσε αύξηση κατά το δεύτερο ήμισυ του 1982).

1.1.2 Ζήτηση (βλ. Παράρτημα 2)

Νέες εγγραφές στην Κοινότητα σημείωσαν πτώση κατά 2.3% το 1981, δηλαδή μόλις περισσότερο από 8.4 εκατομμύρια μονάδες. Η πτώση αυτή ήταν μικρότερη από την κατά 3.3% πτώση που σημειώθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο και η σημασία της ήταν ότι το 1981 η Κοινότητα κατείχε το 30% της παγκόσμιας ζήτησης, αύξηση δηλαδή κατά 0.3% σε σχέση με το 1980. Κατά τη διάρκεια του 1981, η ζήτηση στην Ιαπωνία παρέμεινε σταθερή, ενώ στις ΗΠΑ σημείωσε πτώση κατά 3.5% δηλαδή 8.44 εκατομμύρια οχήματα.

Σε επίπεδο κρατών μελών, η μόνη σημαντική αγορά που σημείωσε κάποια βελτίωση ήταν η Ιταλία (1.5%). Η Γερμανία (-4%) και η Γαλλία και η Μ. Βρετανία (-2%) υπέστησαν πτώση της ζήτησεως. Υπήρξε σημαντική πτώση σε νέες εγγραφές στις χώρες Benelux (14% για τις Κάτω Χώρες και 6% για το Βέλγιο).

Το 1982 υπήρξε μια αύξηση κατά 1% στην κοινοτική ζήτηση. Κάποια προαγωγή της ζήτησεως στη Γαλλία οδήγησε σε αύξηση περισσότερο από 12% των νέων εγγραφών και στη Μ. Βρετανία η ζήτηση της αγοράς αυξήθηκε κατά 5%. Πάντως αυτό εξισορροπήθηκε από τη διαρκώς χειρότερη κατάσταση της γερμανικής αγοράς (-7.5%) και από μια ελαφρά πτώση των πωλήσεων στην Ιταλία.¹ Ενώ τα μικρά κράτη μέλη παρουσιάζουν ασταθή πορεία στη ζήτηση αυτοκινήτων, η αγορά του Benelux παρέμεινε στο επίπεδο 1981. Στην Ελλάδα σημειώθηκε ανάκαμψη της ζήτησεως από το χαμηλό επίπεδο του 1980 που είχε προκληθεί από την αύξηση της φορολογίας. Αντίθετα στην Ιρλανδία, μια επίσπευση στην αγορά νέων αυτοκινήτων προς το τέλος του 1981 πριν από την έγκριση του προϋπολογισμού συντέλεσε σ' ένα σχετικά χαμηλό επίπεδο πωλήσεων το 1982, συνεπεία υψηλότερων φόρων.

Πάντως σε σύγκριση με τις ΗΠΑ η Κοινότητα δεν πήγε και τόσο άσχημα. Η εσωτερική ζήτηση σημείωσε πτώση κατά 8.2% κατά τη διάρκεια του 1982, παρόλη την αξιόλογη βελτίωση στο τελευταίο τέταρτο. Απ' την άλλη πλευρά, υπήρξε μια αξιοσημείωτη αύξηση στην Ιαπωνία (6%) και αυτό συντέλεσε στο να μειωθούν οι ιαπωνικές εξαγωγές (βλέπε παρακάτω).

1.2 Εμπορικά σχήματα

Αν και το μεγαλύτερο μέρος της προσοχής συγκεντρώθηκε μέχρι τώρα στον τομέα των ελαφρών εμπορικών οχημάτων, με ιδιαίτερη αναφορά στην ιαπωνική διείσδυση, στόχος της παραγράφου αυτής είναι να καλύψει όλο το πλέγμα των εμπορικών οχημάτων.

Η έντονη πτώση της παραγωγής των εμπορικών οχημάτων στην Κοινότητα το 1981 δεν ανατράπηκε το 1982. Η ζήτηση παρέμεινε χαμηλή και οι εξαγωγές δεν σημείωσαν αξιόλογη αύξηση παρ' ότι οι ιαπωνικές αποστολές στο εξωτερικό σημείωσαν πτώση. Στην πραγματικότητα, οι Ιάπωνες αύξησαν, τις εξαγωγές τους προς την Κοινότητα προς το τέλος του 1982 και διατήρησαν ένα μεγάλο μέρος της αγοράς ελαφρών οχημάτων.

(1) Πωλήσεις Στοιχεία πωλήσεων (όχι νέων εγγραφών) χρησιμοποιούνται εδώ για την Ιταλία, διότι αντικατοπτρίζουν τη σημερινή κατάσταση της αγοράς.

Η Κοινότητα εξακολουθεί να είναι ένας πολύ επιτυχημένος καθαρός εξαγωγέας εμπο-
ρικών οχημάτων (η αναλογία εξαγωγών/εισαγωγών είναι σημαντικά υψηλότερη από
την αντίστοιχη στα αυτοκίνητα) (βλέπε Παράρτημα 19) και εξαγει βαρύτερα
οχήματα σε μεγάλο ποσοστό.

Σε επίπεδο κρατών μελών, το πιο ενθαρρυντικό δείγμα κατά τη διάρκεια του
1982 ήταν η αύξηση της παραγωγής στη Μ. Βρετανία, που της δίνει τη δυνατό-
τητα να θεωρείται ακόμα μαζί με τη Γαλλία και τη Γερμανία σημαντικός παραγω-
γός.

Στις ΗΠΑ άρχισε κάποια ανάκαμψη της παραγωγής και ζήτησεως ύστερα από τη
δραστική πτώση του 1980, αλλά στην Ιαπωνία ο συνδυασμός πτώσεως της εσωτε-
ρικής ζήτησεως και κακής εξωτερικής αγοράς οδήγησε σε σημαντική πτώση της
παραγωγής μέσα στο 1982, ύστερα από μια επιτυχημένη χρονιά το 1981.

1.2.1 Παραγωγή (βλ. Παραρτήματα 4 και 6)

Το 1981, η παραγωγή στην Κοινότητα σημείωσε πτώση κατά 16.2% ως προς το 1981
περνώντας στα 1.18 εκατομμύρια οχήματα. Οι μεγαλύτερες πτώσεις συνέβησαν
στον τομέα 0-2 τόνων (-26%) και στην ομάδα 4-8 τόνων (-25%). Η καθολική
πτώση στην παραγωγή της Κοινότητας οφείλεται κυρίως στην πτώση κατά 41%
της παραγωγής στη Μ. Βρετανία, που έπεσε στις 230.000. Πτώση της παραγωγής
σημειώθηκε επίσης στη Γερμανία και τη Γαλλία, και μόνον η Ιταλία (+ 5.9%)
αύξησε την παραγωγή της. Η Ιαπωνία είναι ο βασικός παραγωγός εμπορικών οχη-
μάτων σε παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως ελαφρών οχημάτων, και η παραγωγή της αυ-
ξήθηκε κατά 5% το 1981, δηλαδή περισσότερο από 4.2 εκατομμύρια οχήματα (43%
της παγκόσμιας παραγωγής). Αυτό οφείλετο κυρίως στην αύξηση κατά 24% της
παραγωγής "ελαφρών φορτηγών". Αντίθετα, στις ΗΠΑ η χαμηλή εσωτερική αγορά,
και κάτω από την πίεση των ιαπωνικών εισαγωγών, οδήγησε σε πτώση της παρα-
γωγής εμπορικών οχημάτων το 1980, όπου έπεσε στις 1.67 εκατομμύρια μονάδες.
Παρόλη την αύξηση κατά 2% το 1981, το επίπεδο της παραγωγής ήταν χαμηλότερο
κατά το ήμισυ από το επίπεδο του 1977.

Το 1982 δεν σημειώθηκε κάποια άνοδος στην παραγωγή εμπορικών οχημάτων στην Κοινότητα, αντίθετα από τον τομέα επιβατηγών αυτοκινήτων. Ο ρυθμός πτώσεως της παραγωγής ήταν πιο αργός (-2.9%), αλλά το μόνο φωτεινό σημείο ήταν η ανάκαμψη της παραγωγής στη Μ. Βρετανία (μέχρι 17%). Η πτώση της παραγωγής συνεχίστηκε στα άλλα κράτη μέλη.

Αντίθετα, η παραγωγή στις ΗΠΑ φαίνεται να ξεπερνάει τα χαμηλά επίπεδα του 1980/81, και σημείωσε μια αύξηση κατά 12% κατά τη διάρκεια του 1982. Εντούτοις, την ίδια περίοδο, η παραγωγή της Ιαπωνίας έπεσε κατά 8%, αποτέλεσμα της κακής εσωτερικής αγοράς και της πτώσεως των εξαγωγών (βλέπε παρακάτω).

1.2.2 Ζήτηση (βλ. Παράρτημα 5 και 7)

Το 1981 οι νέες εγγραφές εμπορικών οχημάτων σημείωσαν πτώση κατά 8%, περνώντας στις 1.01 εκατομμύρια μονάδες. Η πλειονότητα των κοινοτικών αγορών ήταν σε πτώση το 1981, με εξαίρεση την αγορά της Ιταλίας (όπου οι εγγραφές σημείωσαν άνοδο κατά 17%), της Γαλλίας και της Ελλάδας. Τα άλλα κράτη μέλη υπέστησαν σημαντική πτώση της ζήτησεως, κυρίως η Μ. Βρετανία (-20%) και η Γερμανία (-15%).

Στις ΗΠΑ υπήρξε πτώση της ζήτησεως κατά 12%, ενώ στην Ιαπωνία αύξηση κατά 4.8%. Η συνολική αύξηση της ζήτησεως στην Ιαπωνία οφείλετο στην κατά 27% αύξηση των εγγραφών "πολύ μικρών" οχημάτων, τα οποία υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύουν τώρα σχεδόν το ήμισυ της ιαπωνικής αγοράς. Παρόμοια στην Κοινότητα η μικρότερη πτώση της ζήτησεως συνέβη στην κατηγορία των 0-2 τόνων (-2.7%). Η ζήτηση στην Ιαπωνία αυξήθηκε πολύ πιο γρήγορα για τα εμπορικά οχήματα παρά για τα αυτοκίνητα τα τελευταία χρόνια και τα εμπορικά οχήματα κατέχουν τώρα 38% της αγοράς οχημάτων, έναντι 9% στην Κοινότητα και 22% στις ΗΠΑ.²

Το 1982 υπήρξε μια αύξηση της τάξεως των 2% στην κοινοτική ζήτηση για εμπορικά οχήματα. Τα περισσότερα κράτη μέλη, κυρίως η Γαλλία (+ 8%) και η Μ. Βρετανία (+ 6%) σημείωσαν αύξηση της ζήτησεως, με εξαίρεση τη Γερμανία, όπου η αγορά εξακολουθεί να βρίσκεται σε άσχημη κατάσταση και οι εγγραφές έπεσαν κατά 17% περνώντας στις 124.000 μονάδες και τις χώρες του Benelux.

(2) L' Argus (1982)

Σε αντίθεση προς τον τομέα των επιβατηγών αυτοκινήτων, η ζήτηση εμπορικών οχημάτων στην Ιαπωνία σημείωσε πτώση κατά τη διάρκεια του 1982 (κατά 2%). Πάντως, η ζήτηση στις ΗΠΑ σημείωσε σημαντική άνοδο - οι νέες εγγραφές σημείωσαν αύξηση κατά 11% στην περίοδο αυτή.

2. Εμπόριο προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας (βλ. Παράρτημα 19)

2.1 Η Κοινότητα παραμένει σημαντικός καθαρός εξαγωγέας προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας (εξαγωγές 24 δισεκατομμυρίων δολαρίων και αναλογία εξαγωγών/εισαγωγών της τάξεως του 3:1 το 1981). Πάντως ξεπεράστηκε από την Ιαπωνία, η οποία αναδείχτηκε ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο το 1981, και το εμπορικό πλεόνασμα της Ιαπωνίας είναι σχεδόν διπλάσιο από αυτό της Κοινότητας εξαιτίας του μικρού μεγέθους των εισαγωγών της. Αντίθετα, οι ΗΠΑ παρουσίασαν εμπορικό έλλειμμα στον τομέα αυτό το 1981, της τάξεως των 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

2.2 Η σημασία των προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας στο συνολικό εκτός Κοινότητας εμπόριο

Υπολογίζεται ότι οι εξαγωγές προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας³ αντιπροσώπευαν 8.5% των εκτός της Κοινότητας εξαγωγών το 1981, σε σύγκριση με 8.3% το 1980. Η τάση ανόδου συνεχίστηκε το 1982 (8.7%).

Από την πλευρά των εισαγωγών, οι αντίστοιχοι αριθμοί είναι σημαντικά μικρότεροι, δηλαδή της τάξεως του 2.5%.

Συγκρινόμενη με τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία, η Κοινότητα βρίσκεται στο μέσον. Το 1981 το μέρος που κατείχαν οι ΗΠΑ στις εξαγωγές ήταν 6.8% και στις εισαγωγές 10.1%. Οι εξαγωγές αυτοκινήτων της Ιαπωνίας υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύουν 19% των συνολικών εξαγωγών έναντι 0.3% των εισαγωγών.

3) Για το σκοπό αυτής της παραγράφου ορίζονται σαν SITC 781-4 ή NIMEXE 87.02-87.06 (δεν περιλαμβάνονται συνέπως οι μηχανές).

2.3 Η σημασία της Εσωτερικής Αγοράς (Παράρτημα 18)

Η σχετική σημασία του Ενδοκοινοτικού (δηλ. εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών) και του Εξωτερικού εμπορίου (με χώρες μη μέλη της Κοινότητας) συνιστά μια άλλη πλευρά του κοινοτικού εμπορίου αυτοκινήτων.

Η εξέλιξη του εμπορίου κατά την περίοδο 1979 - 82 (Παράρτημα 18) επιτρέπει τη συναγωγή των ακόλουθων συμπερασμάτων:

- (i) Η Κοινότητα στο σύνολό της διατήρησε ένα υψηλό μέρος της εσωτερικής της αγοράς. Το 1982, περισσότερο από 77% των εισαγωγών των κρατών μελών της Κοινότητας προήρχετο από τα άλλα κράτη μέλη.
- (ii) Η Κοινότητα αύξησε σημαντικά τις εξαγωγές της προς τρίτες χώρες. Μεταξύ 1979 - 82, οι εξαγωγές "εκτός Κοινότητας" αυξήθηκαν κατά 48%. Πάντως, οι εξαγωγές "εντός Κοινότητας" εξακολουθούσαν να αντιπροσωπεύουν το 52% των συνολικών εξαγωγών (σε ΕΟΥ).

2.4 Εξαγωγές και εισαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων⁴

Εξαγωγές (βλ. Παράρτημα 9)

Οι εξαγωγές της Κοινότητας, ύστερα από την πτώση της παραγωγής της, σημείωσαν πτώση κατά 3% το 1981, συνολικά 1.79 εκατομμύρια, και αντιπροσώπευαν το 20.8% της παραγωγής. Το μέρος που κατείχε η Κοινότητα στις αγορές τρίτων χωρών συνολικά παρέμεινε στο επίπεδο του μόλις περισσότερο του 10%.

Η Γερμανία είναι ο κύριος εξαγωγέας επιβατηγών αυτοκινήτων μεταξύ των κρατών μελών. Το 1981, οι εξαγωγές της υπολογίζοντο σε 809.000 οχήματα, αλλά και πάλι αυτό αντιπροσωπεύει μια πτώση της τάξεως του 5% σε σχέση με το 1980. Οι εκτός Κοινότητας εξαγωγές της Ιταλίας έπεσαν κατά 24%, ενώ οι εξαγωγές της Γαλλίας και της Μ. Βρετανίας αυξήθηκαν, κατά 2% και 8% αντίστοιχα. Θα έπρεπε να σημειωθεί ότι η διάρθρωση των εξαγωγών αυτοκινήτων της Μ. Βρετανίας είναι μοναδική μεταξύ των κρατών μελών διότι 60% περίπου προορίζονται για χώρες εκτός Κοινότητας.

4) Στην περίπτωση της Κοινότητας, όταν γίνεται αναφορά σε "εισαγωγές" ή "εξαγωγές" εννοείται πάντοτε "εκτός" Κοινότητας εισαγωγές ή εξαγωγές (δηλαδή σε χώρες που δεν ανήκουν στην Κοινότητα).

Το 1982, οι εξαγωγές της Κοινότητας παρέμειναν στο επίπεδο του 1981. Οι γερμανικές εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 5% και ανέκτησαν το επίπεδο του 1980, και οι γαλλικές εξακολούθησαν να αυξάνουν (κατά 8%), βοηθούμενες από τις εξαγωγές της προς τις ΗΠΑ. Αντίθετα, οι ιταλικές εξαγωγές συνέχισαν την πτώση τους και οι βρετανικές εξαγωγές έπεσαν σχεδόν κατά 20%.

Οι εξαγωγές της Ιαπωνίας παρέμειναν στα 3.95 εκατομμύρια το 1981, και εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο (47% συνολικά ως προς τις μονάδες). Το μέρος που κατέχει στις αγορές τρίτων χωρών από 18.2% το 1980 πέρασε στο 19.3%, διότι διατήρησε τις εξαγωγές σε μια φθίνουσα αγορά.

Πάντως το 1982 οι εξαγωγές της Ιαπωνίας έπεσαν κατά 5%, περνώντας στις 3.77 εκατομμύρια μονάδες.

Οι ΗΠΑ είναι μικρότερης σημασίας εξαγωγέας αυτοκινήτων από την Κοινότητα ή την Ιαπωνία. Οι αποστολές στο εξωτερικό (περιλαμβανομένων των αποστολών στον Καναδά) έπεσαν κατά 12% το 1981 και κατά 34% το 1982, συνολικά 360.000 μονάδες.

Εισαγωγές (βλ. Παράρτημα 10)

Οι κοινοτικές εισαγωγές έπεσαν μόλις λίγο περισσότερο από 5% το 1981, κυρίως λόγω της χαμηλής εσωτερικής ζήτησεως και της μείωσης των αποστολών από την Ιαπωνία. Η Κοινότητα απορρόφησε περίπου το 16% των παγκοσμίων εισαγωγών. Η Γερμανία, η Γαλλία και η Μ. Βρετανία είναι οι βασικοί κοινοτικοί εισαγωγείς - η Γερμανία και η Μ. Βρετανία λόγω του υψηλού επιπέδου των εισαγωγών τους από την Ιαπωνία και η Γαλλία λόγω του μεγάλου αριθμού των επανεισαγομένων από την Ισπανία αυτοκινήτων.

Οι πωλήσεις των εισαγομένων αυτοκινήτων στις ΗΠΑ έπεσαν κατά 2% το 1981, ενώ οι εισαγωγές της Ιαπωνίας έπεσαν κατά 33% περνώντας στις 32.000 μόνον.

Το επίπεδο της διεισδύσεως των εισαγωγών το 1981 ήταν: Κοινότητα - 15.4%, ΗΠΑ - 28.8% και Ιαπωνία - 0.9%.

Το 1982, οι κοινοτικές εισαγωγές εξακολούθησαν να πέφτουν κατά 1.5% εξαιτίας της πτώσεως των γερμανικών εισαγωγών κατά 26%. Οι εισαγωγές άλλων κρατών μελών (ειδικότερα Γαλλία + 32%) αυξήθηκαν. Πάντως, υπήρξε μια ελαφρά πτώση της διεισδύσεως στις εισαγωγές για την Κοινότητα στο σύνολό της.

Οι εισαγωγές των ΗΠΑ έπεσαν επίσης κατά 5.7% το 1982, ενώ στην Ιαπωνία αυξήθηκαν ελαφρά σε περισσότερο από 36.000 αυτοκίνητα.

2.5 Εξαγωγές και εισαγωγές εμπορικών οχημάτων

Εξαγωγές (Παραρτήματα 14 και 16)

Οι κοινοτικές εξαγωγές εμπορικών οχημάτων πέρασαν στις 276.000 το 1981 (αύξηση της τάξεως του 1.3% σε σχέση με το 1980) από τις οποίες η Γερμανία και η Γαλλία υπολογίζονται για 90.000 οχήματα η κάθε μία. Ως προς την αξία, η Γερμανία είναι η πλέον σημαντική, διότι 70% των εξαγωγών της αποτελούνται από βαρύτερα οχήματα.

Η Ιαπωνία εξακολουθεί να είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας εμπορικών οχημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο με 2.02 εκατομμύρια μονάδες το 1981, αύξηση της τάξεως του 3% σε σχέση με το 1980.

Πάντως, η διαφορά μεταξύ κοινοτικών και ιαπωνικών εξαγωγών είναι λιγότερο σημαντική ως προς την αξία (5.2 δισεκατομμύρια δολάρια για την Κοινότητα, 7.2 δισεκατομμύρια δολάρια για την Ιαπωνία το 1981). Αυτό οφείλεται στο υψηλότερο ποσοστό επί τοις εκατό των βαρύτερων οχημάτων στις εξαγωγές της Κοινότητας. Η μέση αξία κατά μονάδα προϊόντος των κοινοτικών εξαγωγών ήταν 19.000 δολάρια σε σύγκριση με 3.500 για την Ιαπωνία και 14.000 για τις ΗΠΑ το 1981.

Εάν χρησιμοποιήσουμε ένα κριτήριο διακρίσεως με βάση την ικανότητα της μηχανής μπορούμε να πούμε ότι μόνο 55% των κοινοτικών εξαγωγών αποτελούνται από ελαφρά οχήματα, την στιγμή που αυτά υπολογίζεται ότι αντιπροσώπευαν το 82% των ιαπωνικών εξαγωγών. Οι κοινοτικές εξαγωγές βαρύτερων οχημάτων έπεσαν κατά 9%. 40% περίπου της παραγωγής βαρέων οχημάτων εξαγονται, έναντι 20% της παραγωγής ελαφρών οχημάτων. Βαρέα οχήματα υπολογίζεται ότι αντιπροσώπευαν το 83% των κοινοτικών εξαγωγών εμπορικών οχημάτων ως προς την αξία.

Πράγματι, η σύγκριση των Παραρτημάτων 6 και 7 επιβεβαιώνει ότι η Κοινότητα είναι καθαρός εξαγωγέας 100.000 οχημάτων παραπάνω από 8 τόνους G.V.W.

Οι εξαγωγές των ΗΠΑ το 1981 παρέμειναν στις 168.000 περίπου (περιλαμβανομένων των εξαγωγών προς τον Καναδά).

Κατά τη διάρκεια του 1982, οι κοινοτικές εξαγωγές έπεσαν κατά 6%. Οι εξαγωγές της Ιταλίας σημείωσαν σημαντική πτώση της τάξεως του 27% και μόνον η Μ. Βρετανία μπόρεσε να αυξήσει τις εξαγωγές της (κατά 11%).

Οι εξαγωγές από την Ιαπωνία έπεσαν κατά 12% κατά τη διάρκεια του 1982.

Εισαγωγές (βλ. Παράρτημα 15 και 17)

Το 1981 οι κοινοτικές εισαγωγές έπεσαν κατά 8% περνώντας στα 135.000 οχήματα, και αντιπροσώπευαν μόλις περισσότερο από 13% της αγοράς ως προς τις μονάδες. Παραπάνω από 90% αποτελούντο από ελαφρά οχήματα, ιαπωνικής κυρίως προελεύσεως. Ο βασικότερος εισαγωγέας το 1981 ήταν η Ελλάδα, με παραπάνω από 31.000 οχήματα, κυρίως ιαπωνικής προελεύσεως, πολλά από τα οποία αποστέλλονται σε τεμάχια για συναρμολόγηση. Οι άλλες δύο σημαντικές αγορές είναι η Γαλλία και η Μεγάλη Βρετανία. Η Γερμανία εισήγαγε 36.000 ελαφρά οχήματα από την Ιαπωνία το 1981, αλλά τα περισσότερα από αυτά υπολογίζονται σαν επιβατηγά αυτοκίνητα.

Οι κοινοτικές εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 15% το 1982, και η Γαλλία (+ 38%) σημείωσε μια ιδιαίτερα αξιοσημείωτη αύξηση.

Ως προς τις μονάδες, η αναλογία κοινοτικών εξαγωγών/εισαγωγών είναι μόνον 2:1. Πάντως αν ληφθεί υπόψη η αξία, οι σημαντικές εξαγωγές βαρέων οχημάτων της Κοινότητας αυξάνουν την αναλογία σε 6:1.

Όπως και στην περίπτωση των επιβατηγών αυτοκινήτων, η αγορά της Ιαπωνίας είναι ουσιαστικά κλειστή στις εισαγωγές - δεν έφθασαν καν τις 1.000 μονάδες το 1981, και σημείωσαν πτώση της τάξεως του 45% κατά τη διάρκεια του 1982. Κατά συνέπεια, η Ιαπωνία είναι ένας εξαιρετικά μεγάλος καθαρός εξαγωγέας εμπορικών οχημάτων.

Στις Η.Π.Α. οι πωλήσεις εισαγομένων αυτοκινήτων αυξήθηκαν κατά 2.6% το 1981 και κατά 7% το 1982. Οι Η.Π.Α. έγιναν για πρώτη φορά καθαρός εισαγωγέας εμπορικών οχημάτων (τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τις μονάδες) το 1981.

2.6. Η αυξανόμενη σημασία των συστατικών (βλ. Παράρτημα 19)

Τα λίγα τελευταία χρόνια, η διάρθρωση του κοινοτικού εμπορίου αυτοκινήτων ανά προϊόν άλλαξε. Ο τομέας των συστατικών απέκτησε μεγάλη σημασία και το 1980 αποτέλεσε την κύρια πηγή των κερδών από τις κοινοτικές εξαγωγές του τομέα. Παρόλη την πτώση (σε δολάρια) το 1981, οι εξαγωγές συστατικών εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν το 37% του εμπορικού πλεονάσματος της Κοινότητας στον τομέα αυτό και το 32% των συνολικών εξαγωγών του τομέα σε σύγκριση με το 27% το 1975.⁵ Η γενική αύξηση των εξαγωγών συστατικών μπορεί να αποδοθεί στην αυξανόμενη διεθνή συνεργασία μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων και στην αύξηση της παραγωγής και των επιχειρήσεων συναρμολογήσεως που αναλαμβάνουν οι κοινοτικοί κατασκευαστές σε τρίτες χώρες. Αυτό καταδεικνύεται από το γεγονός ότι οι κύριες αγορές εξαγωγών για τις κοινοτικές εταιρείες είναι οι Η.Π.Α. (16% το 1981), η Ισπανία (9.4%, βλ. σημείο 10.3.3 παραπάνω) και η Σουηδία (8%). Το 61% του συνόλου των εξαγωγών δισχετεύθηκαν στις εκβιομηχανισμένες χώρες.

Σε αντίθεση προς τις προαναφερθείσες εξελίξεις των εξαγωγών, οι κοινοτικές εισαγωγές συστατικών δείχνουν λιγότερο σημαντικές. Το 1975 τα ανταλλακτικά υπολογίζεται ότι αντιπροσώπευαν 28% των κοινοτικών εισαγωγών αυτοκινήτων, το 1981 μόνο 24%. Οι εισαγωγές συναρμολογημένων αυτοκινήτων (επιβατηγών και εμπορικών) της Κοινότητας είχαν ταχύτερο ρυθμό προόδου από τις εισαγωγές των συστατικών.

Οι τάσεις αυτές επιβεβαιώθηκαν κατά κάποιο τρόπο το 1982, όταν οι κοινοτικές εξαγωγές συστατικών αυξήθηκαν κατά 38%, σε σύγκριση με μια αύξηση της τάξεως του 30% στις εξαγωγές του συνόλου των προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας.

(5) Εξαιρείται SITC 783

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- 1) Παραγωγή επιβατηγών αυτοκινήτων - 1981 - 82.
- 2) Νέες εγγραφές επιβατηγών αυτοκινήτων - 1981 - 82.
- 3) Διείσδυση της Ιαπωνίας στην αγορά επιβατηγών αυτοκινήτων της Κοινότητας - 1970 - 82.
- 4) Παραγωγή εμπορικών οχημάτων - 1981 - 82.
- 5) Νέες εγγραφές εμπορικών οχημάτων - 1981-82.
- 6) Παραγωγή εμπορικών οχημάτων κατά μικτό βάρος οχήματος - Κοινότητα, ΗΠΑ, Ιαπωνία - 1977-81.
- 7) Νέες εγγραφές εμπορικών οχημάτων κατά μικτό βάρος οχήματος - Κοινότητα, ΗΠΑ, Ιαπωνία - 1977-81.
- 8) Διείσδυση της Ιαπωνίας στις αγορές ελαφρών εμπορικών οχημάτων της Κοινότητας - 1980 - 82.
- 9) Εξαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων - 1981 - 82.
- 10) Εισαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων - 1981 - 82.
- 11) Εισαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων από την Ιαπωνία σαν ποσοστό των συνολικών εκτός Κοινότητας εισαγωγών, 1980-82.
- 12) Γεωγραφική κατανομή των ιαπωνικών εξαγωγών αυτοκινήτων - 1982.

- 13) Μέρη αγοράς της Κοινότητας και της Ιαπωνίας στις τρίτες χώρες - 1970 - 81 - Επιβατηγά αυτοκίνητα.
- 14) Εξαγωγή εμπορικών οχημάτων - 1981 - 82.
- 15) Εισαγωγές εμπορικών οχημάτων - 1981- 82.
- 16) Κοινοτικές εξαγωγές και εισαγωγές ελαφρών και βαρέων εμπορικών οχημάτων - 1980 - 81.
- 17) Εμπορικό ισοζύγιο της Κοινότητας σε ελαφρά και βαρέα εμπορικά οχήματα - 1980 - 81.
- 18) Κοινοτικές εξαγωγές/εισαγωγές αυτοκινήτων Εκτός/Εντός Κοινότητας, 1979 - 82.
- 19) Εμπόριο αυτοκινήτων ως προς την αξία - Κοινότητα, Ιαπωνία, ΗΠΑ - 1975-81.
- 20) Εμπόριο αυτοκινήτων των κρατών μελών σε αξία - 1982
- 21) Αναδρομικός πίνακας της παγκόσμιας παραγωγής επιβατηγών αυτοκινήτων, ζήτησεως και εμπορίου 1970 - 81.
- 22) Αναδρομικός πίνακας κατανομής των εξαγωγών αυτοκινήτων - Κοινότητα, ΗΠΑ και Ιαπωνία - 1971 -80.
- 23) Οι 25 μεγαλύτεροι παραγωγοί οχημάτων ανά τον κόσμο - κατά μό-
νάδες παραγωγής το 1981
- 24) Απασχόληση στη βιομηχανία αυτοκινήτων - 1975-81.

- 25) Απασχόληση στην κοινοτική βιομηχανία αυτοκινήτων σε σχέση με τη συνολική απασχόληση στη βιομηχανία - 1975- 81.
- 26) Δείκτες απασχόλησης στη βιομηχανία αυτοκινήτων σε σύγκριση με την μεταποιητική βιομηχανία στο σύνολό της - 1980- 81.
- 27) Χορηγήσεις από τα κοινοτικά χρηματοδοτικά όργανα στον Τομέα του Αυτοκινήτου, 1981/82.
- 28) Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο - ευνοούμενοι στον Τομέα του Αυτοκινήτου, 1980/82.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Παραγωγή επιβατηγών αυτοκινήτων 1981-1982

Χώρα	1981	% Μεταβολή 81/80	1982	% Μεταβολή 82/81
<u>Κοινότητα</u>	8.695	- 5,1	9.056	+ 4,1
<u>εκ των οποίων:</u> Γερμανία	3.577	+ 1,6	3.761	+ 5,1
Γαλλία	2.612	- 11,1	2.777	+ 6,3
Ιταλία	1.257	- 13,0	1.297	- 3,2
Ηνωμένο Βασίλειο	955	- 3,6	888	- 7,0
<u>Ιαπωνία</u>	6.974	- 0,9	6.887	- 1
<u>Ηνωμένες Πολιτείες</u>	6.280	- 2,1	5.097	-19

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Εγγραφές επιβατηγών αυτοκινήτων 1981-1982

Χώρα	1981	% Μεταβολή 81/80	1982	% Μεταβολή 82/81
<u>Κοινότητα</u>	8.378	- 2,3	8.452	+ 1,1
<u>εκ των οποίων:</u> Γερμανία	2.330	- 3,9	2.156	- 7,5
Γαλλία	1.835	- 2,0	2.058	+ 12,2
Ιταλία	1.735	+ 1,5	1.685	- 3,0
Ολλανδία	387	- 14	407	+ 4,5
Βέλγ./Λουξ.	382	- 6,1	370	- 0,9
Ηνωμ. Βασ.	1.485	- 1,9	1.555	+ 4,7
Ιρλανδία	106	+ 13,3	73	- 30,8
Δανία	72	- 2,6	85	+ 18,8
Ελλάδα	47	+ 31,4	64 (1)	+ 67,6
<u>Ιαπωνία</u>	2.866	+ 0,4	3.038	+ 6
<u>Ηνωμένες Πολιτείες</u>	8.444	- 3,5	7.754	- 8,2

Μονάδες: χιλιάδες οχήματα

Πηγές: Συστήματα μάρκετινγκ/CLCA/
MVMA/JAMA

(1) στοιχεία 10 μηνών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Ιαπωνική διείσδυση στην κοινοτική αγορά αυτοκινήτου

1) Επιβατηγά αυτοκίνητα

	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Γερμανία	0.1	1.7	1.9	2.4	3.7	5.6	10.4	10.0	9.8
Γαλλία	0.2	1.5	2.7	2.6	1.8	2.2	3.1	2.7	2.9
Ιταλία	0.02	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Ολλανδία	3.2	15.6	16.8	19.8	18.8	19.5	26.4	24.5	22.4
Βέλγιο/Λουξεμβούργο	5.0	16.5	18.0	19.3	17.8	17.7	25.8	24.8	21.0
Ηνωμένο Βασίλειο	0.4	9.0	9.4	10.6	10.9	10.8	11.9	10.9	11.0
Ιρλανδία	-	11.6	12.7	19.7	23.9	26.7	30.5	29.7	26.9
Δανία	0.4	16.1	19.0	17.4	18.0	14.4	30.9	24.2	25.3
Ελλάδα	14.6	10.8	15.1	19.1	13.8	16.4	49.4	48.3	45.0
Κοινότητα των 10	0.6	4.8	5.4	7.0	6.3	6.9	9.0	8.3	8.1

Πηγή: Marketing Systems /Εθνικές ενώσεις

Μονάδες: % της συνολικής αγοράς (με βάση την κατά μονάδα αξία)

Παραγωγή εμπορικών οχημάτων 1981-82

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

	1981	% Μεταβολή 81/80	1982	% Μεταβολή 82/81
<u>Κοινότητα</u>	1.177	- 16,2	1.143	- 2,9
<u>ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ:</u> Γερμανία	319	- 10,3	301	- 5,6
Γαλλία	408	- 7,4	372	- 8,8
Ιταλία	176	+ 5,9	156	- 11,4
Ηνωμ. Βασ.	230	- 41,0	269	+ 17,0
<u>Ιαπωνία</u>	4.206	+ 5,0	3.783	- 8
<u>Ηνωμένες Πολιτείες</u>	1.701	+ 2,0	1.909	+ 12

Πηγές: Συστήματα μάρκετινγκ/CLCA/JAMA/MVMA

Εγγραφές εμπορικών οχημάτων

Παράρτημα 5

	1981	% Μεταβολή 81/80	1982	% Μεταβολή 82/81
<u>Κοινότητα</u>	1.009	- 6,0	1.027	+ 1,8
<u>ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ:</u> Γερμανία	149	- 15,3	124	- 16,8
Γαλλία	335	+ 3,5	363	+ 8,4
Ιταλία	143	+ 16,6	151	+ 7,9
Ολλανδία	44	- 7,4	39	- 8,6
Βέλγ/Λουξ.	29	- 12,6	28	- 5,9
Ηνωμ. Βασίλ.	225	- 19,7	231	+ 6,0
Ιρλανδία	12	- 7,7	13	+ 5,7
Δανία	17	- 17,4	18	+ 13,1
Ελλάς	60	+ 12,3	60	+ -
<u>Ιαπωνία</u>	2.261	+ 4,6	2.201	- 2
<u>Ηνωμένες Πολιτείες</u>	2.186	- 11,8	2.430	+ 11,2

Πηγές: Συστήματα μάρκετινγκ, CLCA, JAMA, MVMA

Μονάδες: χιλιάδες οχήματα

Κατανομή της παραγωγής εμπορικών οχημάτων κατά μικό βάρος οχήματος ΕΟΚ, ΗΠΑ και Ιαπωνία Παράρτημα 6

Ευρωπαϊκές Κοινότητες				Ιαπωνία				Ηνωμένες Πολιτείες			
Κατηγορ. G.V.W.	1977	1980	1981	Κατηγορ. G.V.W.	1977	1980	1981	Κατηγορ. G.V.W.	1977	1980	1981
0-2	456	500	370	Ελαφρά Φορτηγά	523,2	668,0	828,6	0-2.73	1.325,7	592,3	629,0
2-4	581	444	416	0-4	1.899,7	2.360,0	2.345,5	2.73-4.55	1.723,1	794,2	816,4
4-8	112	125	94	4-8	499,6	745,3	794,2	4.55-8.86	29,3	9,0	3,6
8-16	154	127	103	8-16	58,1	68,5	69,8	8.86-15.00	204,9	150,0	136,8
16+	91	104	101	16+	44,3	55,2	51,5	15.01+	157,3	121,8	114,6
Τρακτέρ	56	54	53	Τρακτέρ	7,2	10,4	8,1	.			
Λεωφορεία	57	53	42	Λεωφορεία	48,5	91,6	102,8				
Σύνολο CV	1.306	1.404	1.177	Σύνολο CV	3.083,5	4.004,8	4.205,8	Σύνολο CV	3.440,3	1.667,3	1.700,5

G.V.W. : Οχήματα Μικτού Βάρους
CV : Εμπορικά Οχήματα

Πηγές: Κοινότητες - Συστήματα μάρκετινγκ
Ιαπωνία - JAMA
ΗΠΑ - NAMA

Μονάδες: ΜΙΚΤΟ ΒΑΡΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ Μετρικοί Τόννοι

Αριθμοί σε χιλιάδες οχημάτων

- Στην περίπτωση της Ιαπωνίας, το Μικό Βάρος Οχήματος υπολογίζεται διπλασιάζοντας το Οφέλιμο Φορτίο

Κατανομή νέων εγγράφων εμπορικών οχημάτων κατά μικτό βάρος οχήματος

ΕΟΚ, ΗΠΑ και Ιαπωνία

Παράρτημα 7

Ευρωπαϊκή Κοινότητα				Ιαπωνία				Ηνωμένες Πολιτείες			
Κατηγορ. G.V.W.	1977	1980	1981	Κατηγορ. G.V.W.	1977	1980	1981	Κατηγορ. G.V.W.	1977	1980	1981
<u>0-2</u>	346	374	395	<u>Πολύ μικρά</u>	507,4	839,3	1.064,3	<u>0-2.73</u>	1.193,5	1.130,1	1.094,0
<u>2-4</u>	287	340	332	<u>Μικρά</u>	1.031,8	1.144,2	1.046,4	<u>2.73-4.55</u>	1.887,4	1.078,1	863,6
<u>4-8</u>	84	90	90	<u>4-8</u>	68,6	74,0	61,0	<u>4.55-8.86</u>	78,3	10,6	14,3
<u>8-16</u>	66	65	58	<u>8-16</u>	7,2	8,5	5,9	<u>8.86-15.00</u>	178,5	143,5	118,1
<u>16+</u>	42	47	42	<u>16+</u>	40,6	47,3	36,6	<u>15.01+</u>	127,5	113,7	95,5
<u>Τρακτέρ</u>	28	32	32	<u>Τρακτέρ: Τζιπ</u>	15,6	24,7	23,3				
<u>Λεωφορεία</u>	28	29	21	<u>Λεωφορεία</u>	22,9	23,4	22,9				
<u>Σύνολο CV</u>	909	1.019	1.009	<u>Σύνολο CV</u>	1.694,1	2.161,2	2.260,9	<u>Σύνολο CV</u>	3.465,2	2.476,8	2.185,5

GVW: Μικτό βάρος Όχημα

CV: Εμπορικό Όχημα

Πηγές: Κοινότητα-Συστήματα Μάρκετινγκ

ΗΠΑ- M/MA

Ιαπωνία-JAMA

Μονάδες: G.V.W. Μετρικοί Τόννοι

Αριθμός σε χιλιάδες οχήματα

Στην περίπτωση της Ιαπωνίας, το Μικτό Βάρος Οχήματος
υπολογίζεται διπλασιάζοντας το ωφέλιμο φορτίο.

Παράρτημα 8

Ιαπωνική Διεξόδυση στην Κοινωτική Αγορά Αυτοκινήτου

(2) Ελαφρά Εμπορικά Οχήματα

Χώρα	1980	1981	1982
Γερμανία	4,7	8,0	7,2
Γαλλία	3,4	2,9	2,9
Ιταλία		0,4	0,9
Ολλανδία	13,6	24,1	24,5
Βέλγιο:Λουξ.	17,8	20,5	29,8
Μ. Βρετανία	11,8	18,8	11,6
Ιρλανδία	34,2	54,1	59,5
Δανία	33,3	36,3	37,6
Ελλάδα	61,3	67,1	77,0
Κοινότητα των 10	10,5	11,6	10,6

Πηγή: ΟΛCA/ΕΘΝΙΚΕΣ Ενώσεις

Μονάδες: % της συνολικής αγοράς

(με βάση την κατά μονάδα αξία)

Παράρτημα 9

Εξαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων 1981-82

	1981	% 81/80	1982	% 82/81
Κοινότητα	1.790	- 3,3	1.790	-
εκ των οποίων: Γερμαν.	809	- 4,9	849	+ 5,0
Γαλλία	595	+ 2,1	640	+ 7,6
Ιταλία	158	- 24,4	114	- 28,8
Ην.Βασ.	168	+ 8,4	135	- 19,6
Ιαπωνία	3.947	-	3.770	- 4,5
ΗΠΑ	545	- 11,7	360	- 34

Μονάδες: χιλιάδες οχήματα

Πηγή: Συστήματα Μάρκετινγκ/JAMA/MVMA

Σημείωμα: Τα στοιχεία για τις χώρες της Κοινότητας έχουν ληφθεί από βιομηχανικές πηγές και όχι από στατιστικές των Τελωνείων.

Παράρτημα 10

Εισαγωγές επιβατηγών αυτοκινήτων 1981-82

	1981	% 81/82	1982	% 82/81
Κοινότητα	1.481,6	- 5,3	1.459,8	- 1,5
εκ των οποίων: Γερμανία	326,9	- 1,1	242	- 25,9
Γαλλία	276,3	+ 9,3	364	+ 31,6
Ιταλία	164,8	- 24,1	180	+ 9,2
Ην.Βασ.	281,4	- 10,6	288	+ 2,4
Ιαπωνία	32	- 31	36	+ 15
ΗΠΑ	2.432	- 1,5	2.293	- 5,7

Μονάδες: χιλιάδες οχήματα

Πηγές: Eurostat/JAMA/Νέα του Αυτοκινήτου

Σημείωμα: Στατιστικές τελωνείων χρησιμοποιήθηκαν για τις χώρες της Κοινότητας

Παράρτημα 11

Έτος	Σύνολο εισαγωγών εκτός Κοινότητας	Μείον: εισα- γωγές από την Ιαπωνία	Εισαγωγές από την Ιαπωνία	(3) σαν% του (4)	(2) χώρες εκτός ΕΟΚ
1980	1.547,6	1.131,6	847,1	74,9	
1981	1.481,6	1.121,9	805,5	71,8	
1982	1.459,8	1.062,2	725,5	68,3	

Πηγή: Eurostat

Μονάδες: χιλιάδες οχήματα

Παράρτημα 12

Γεωγραφική κατανομή των Ιαπωνικών εξαγωγών οχημάτων 1982

Προορισμός των εξα- γωγών	Επιβατηγά αυτοκίνητα				Ελαφρά Εμπορ. Οχήματα			
	1982	x 82/81	% μέρος		1982	x 82/81	% μέρος	
			82	81			82	81
<u>Κοινότητες των 10</u>	641,4	- 9,1	17,0	17,9	118,6	- 9,5	0,5	7,9
Γερμανία	171,6	- 27,0	4,6	6,0	24,7	- 32,2	1,7	2,2
Γαλλία	58,0	+ 33,3	1,5	1,1	10,6	+ 26,2	0,7	0,5
Ιταλία	0,5	- 16,7	-	-	0,7	+ 125,0	0,1	-
Κάτω Χώρες	77,5	- 24,8	2,1	2,6	7,4	- 34,2	0,5	0,7
Βέλγιο/Λουξεμβούργο	35,8	- 14,9	2,3	2,6	9,6	+ 11,1	0,7	0,6
Ηνωμένο Βασίλειο	159,6	+ 7,4	4,2	3,8	22,6	- 26,4	1,6	1,8
Ιρλανδία	18,2	- 41,7	0,5	0,8	5,6	-	0,4	0,3
Δανία	26,4	+ 34,7	0,7	0,5	3,7	- 7,5	0,3	0,2
Ελλάδα	44,0	+ 90,5	1,2	0,6	33,0	+ 33,1	2,3	1,5
<u>Λοιπή Δ. Ευρώπη</u>	262,1	+ 10,6	6,9	6,2	73,6	- 11,8	5,1	5,1
<u>Ανατ. Ευρώπη</u>	0,5	- 92,9	-	0,2	-	-	-	-
<u>Βόρειος Αμερική</u>	1844,7	- 6,0	48,9	49,7	415,0	- 21,3	28,9	32,1
ΗΠΑ	1691,8	- 4,0	44,9	44,6	387,2	- 21,4	26,5	29,7
Καναδάς	152,9	- 23,5	4,0	5,1	33,8	- 14,6	2,3	2,4
<u>Λατινική Αμερική</u>	139,4	- 31,8	3,7	5,2	63,9	- 41,2	4,4	6,6
<u>Αφρική</u>	85,5	- 41,1	2,3	3,7	139,3	- 33,6	9,7	12,7
<u>Μέση Ανατολή</u>	341,9	+ 50,7	9,1	5,7	255,4	+ 44,5	17,8	10,7
<u>Ανατ. Ασία</u>	222,8	- 0,2	5,9	5,9	238,0	- 16,8	16,7	17,
<u>Ωκεανία</u>	222,5	+ 1,1	5,9	5,6	131,8	+ 3,8	9,2	-
<u>Κόσμος</u>	3770,0	- 4,5	100	100	1437,0	- 13,1	100	100

Μονάδες: χιλιάδες οχήματα/ %

Πηγή: JAMA

(1) Ελαφρά Εμπορικά Οχήματα= Μικρά + πολύ μικρά οχήματα

Παράρτημα 13 Μέρη αγοράς της Κοινότητας και της Ιαπωνίας στις τρίτες χώρες (επιβατηγά αυτοκίνητα) 1970-81

Προορισμός	Ιαπωνικές εξαγωγές			Εξαγωγές ΕΟΚ			Μέρος αγοράς της Ιαπων.		Μέρος αγοράς της Κοινότητας	
	1970	1981	% 81/70 ²⁾	1970	1981	% 81/70 ²⁾	1970	1981	1970	1981
Αυστρία	3,2	46,2	+ 27,4	131,5	131,7	-	2,2	23,3	90,7	66,3
Φινλανδία	18,0	28,1	+ 4,1	63,8	43,5	- 3,4	17,1	26,8	60,5	41,4
Νορβηγία	7,0	38,4	+ 16,7	50,1	58,8	+ 1,5	10,5	36,7	75,2	56,2
Πορτογαλία	6,9	7,0	+ 0,1	57,7	41,2	- 3,0	10,6	8,8	88,8	52,0
Ιαπωνία	-	6,7	-	13,4	166,0	+ 25,7	-	-	2,7	32,8
Σουηδία	1,1	27,5	+ 34,0	111,5	88,5	- 2,1	0,5	14,6	43,5	46,9
Ελβετία	16,1	79,9	+ 15,7	198,5	186,2	- 0,6	7,1	27,4	87,8	63,8
<u>Δ. Ευρώπη εκτός της Κοινότητας</u>	52,7	239,4	+ 14,8	641,3	722,4	+ 1,1	4,2	16,0	51,3	48,1
<u>Ανατολική Ευρώπη</u>	0,4	6,9	+ 29,5	79,2	49,4	- 4,2	-	0,3	8,8	2,1
<u>Βόρειας Αμερικής</u>	404,5	2.013,8	+ 15,7	993,9	354,9	- 8,1	4,5	21,9	11,0	3,9
- ΗΠΑ	339,5	1.813,8	+ 16,4	909,5	323,6	- 9,0	4,0	21,5	10,8	3,8
- Καναδάς	65,0	200,0	+ 10,8	84,4	31,6	- 8,6	10,2	24,9	13,3	3,9
<u>Λατινική Αμερική</u>	29,8	152,0	+ 16,0	108,1	122,0	+ 1,1	3,7	11,7	13,5	9,4
<u>Ασία (εκτός Ιαπωνίας)</u>	63,9	462,6	+ 19,7	144,6	178,6	+ 1,9	19,9	37,5	45,0	14,5
<u>Αφρική</u>	39,6	138,5	+ 12,0	269,3	275,2	+ 0,2	9,9	23,1	67,3	45,9
<u>Ωκεανία</u>	86,3	220,1	+ 8,8	123,3	28,8	- 12,4	17,3	36,7	24,5	4,8
<u>Κόσμος¹⁾</u>	677,2	3.240,4	+ 15,3	2.414,7	1.726,7	- 3,0	5,2	18,9	18,7	10,1
(Ευρωπαϊκή Κοινότητα)	44,6	706,1	+ 28,5	-	-	-	0,7	8,4	97,8	84,6
(Ιαπωνία)	-	-	-	13	21	+ 4,4	99,2	99,1	0,6	0,7

1) Εκτός Κοινότητας και Ιαπωνίας 2) Ετήσια επιβάρυνση

Πηγή: Συστήματα μάρκετινγκ

Επεξηγηματικό σημείωμα

1. Υπολογισμός του "μέρους αγοράς". Γίνεται με τη διαίρεση των εξαγωγών της Κοινότητας και της Ιαπωνίας δια του συνόλου είτε των νέων εγγραφών είτε των εισαγωγών της σχετικής χώρας ή περιοχής, ο,τιδήποτε είναι προσφορότερο.

2. Προβλήματα ορισμού

(α) Ιαπωνία

Σε καμία περίπτωση το σύνολο των αυτοκινήτων που εξάγονται από την Ιαπωνία δεν είναι πλήρη αυτοκίνητα. Πολλά απ' αυτά εξάγονται σε τεμάχια προς συναρμολόγηση και όταν η αξία τους δεν υπερβαίνει το 60% της συνολικής αξίας του οχήματος, δεν υπολογίζονται πλέον σαν "αυτοκίνητα" στις στατιστικές JAMA, αλλά δίνονται χωριστά σαν τεμάχια προς συναρμολόγηση και δεν περιλαμβάνονται στα στοιχεία αυτά.

Το "πραγματικό" μέρος αγοράς της Ιαπωνίας στην Ωκεανία και την Αφρική (ως προς τις μονάδες) θα ήταν σημαντικά υψηλότερο εάν ελαμβάνοντο υπόψη αυτά τα "CKD".

(β) Κοινότητα

Οι κοινοτικές εξαγωγές στην Ιαπωνία (166.000 το 1981) αντανakλούν κατά μέγα μέρος εξαγόμενα σε τεμάχια γαλλικά αυτοκίνητα προς συναρμολόγηση στην Ιαπωνία. Πολλά από αυτά επανεξάγονται.

Το υψηλό αυτό επίπεδο των εξαγωγών στην Ιαπωνία (συμπεριλαμβανομένων των CKD) σημαίνει ότι το μέρος που κατέχει η Κοινότητα στις αγορές της Δ. Ευρώπης εκτός Κοινότητας είναι δυνατόν να αυξήθηκε μάλλον το 1981 σε σύγκριση με το μέρος της Ιαπωνίας.

Εξαγωγές Εμπορικών ΟχημάτωνΠαράρτημα 14

Χώρα	1981	%Μεταβολή 81/80	1982	%Μεταβολή 82/81
<u>Κοινότητα</u>	276	+ 1,3	260,1	- 5,8
εκ των οποίων: Γερμανία	91,1	+ 20,2	86,8	- 4,7
Γαλλία	93,6	- 3,7	84,6	- 9,6
Ιταλία	23,1	+ 2,2	16,9	- 26,8
Ηνωμ. Βασίλ.	55,1	- 15,6	61,3	+ 11,3
<u>Ιαπωνία</u>	2.018	+ 3,3	1.774	- 12
<u>ΗΠΑ</u>	168,8	- 10,8	139	- 18

Εισαγωγές Εμπορικών ΟχημάτωνΠαράρτημα 15

Χώρα	1981	%Μεταβολή = 81/80	1982	% Μεταβολή 82/81
<u>Κοινότητα</u>	135	- 7,7	155	+ 14,8
εκ των οποίων: Γερμανία	8,0	+ 27,0	18,6	+ 7,5
Γαλλία	29,8	- 19,9	41,0	+ 37,6
Ιταλία	14,0	+ 1,4	18,6	+ 32,9
Ην. Βασίλ.	25,7	- 15,2	30,4	+ 18,3
<u>Ιαπωνία</u>	0,8		0,4	- 45
<u>ΗΠΑ (πωλήσεις εισαγομένων αυτοκινήτων)</u>	320,0	+ 2,6	342	+ 6,9

Μονάδες: χιλιάδες οχήματαΠηγές: Eurostat/JAMA/MVMA

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 16

Εξαγωγές και Εισαγωγές ΕΟΚ Ελαφρών και Βαρέων Εμπορικών Οχημάτων 1980-81(α) Εξαγωγές

<u>Κράτη μέλη</u>	<u>Ελαφρά CV'S 1) +</u>		<u>Βαρέα CV'S 2) +</u>		<u>% Βαρέα CV'S +</u>	
	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>1980</u>
Γερμανία	28,2	- 13,5	62,9	+ 45,8	69	57
Γαλλία	78,7	- 5,4	14,9	+ 7,0	16	14
Ιταλία	8,7	- 25,0	14,3	+ 31,2	62	48
Μ. Βρετανία	31,3	- 7,8	23,8	- 24,2	43	48
<u>Κοινότητα</u> <u>Σύνολο</u>	152,8	- 8,9	123,1	+ 17,5	45	38

(b) Εισαγωγές

<u>Κράτη μέλη</u>	<u>Ελαφρά CV'S 1) +</u>		<u>Βαρέα CV'S 2) +</u>		<u>% Βαρέα CV'S +</u>	
	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>% 80</u>	<u>1981</u>	<u>1980</u>
Γερμανία	6,6	+ 31,9	1,3	+ 6,8	16	19
Γαλλία	29,1	- 17,9	0,7	- 59,3	2	5
Ιταλία	9,6	- 7,6	4,4	+ 28,4	31	25
Μ. Βρετανία	24,2	- 12,5	1,5	- 44,1	6	9
Κάτω χώρες	7,2	+ 14,3	1,2	- 16,0	14	18
Βέλγιο/Λουξ.	7,0	+ 7,7	1,4	- 29,1	17	24
Ιρλανδία	4,3	+ 16,5	-	-	-	5
Δανία	4,8	- 6,7	1,0	- 28,6	17	21
Ελλάδα	29,6	n/a	1,5	n/a	5	-
<u>Κοινότητα</u> <u>Συνολικά</u>	122,4	- 5,6	13,0	- 16,4	10	12

Μονάδες : Χιλιάδες οχήματα %

Πηγή : Eurostat

1) Ελαφρά CV : αντιστοιχούν σε NIMEXE 87.02.86 δηλαδή εμπορικό όχημα με μηχανή πετρελαίου μικρότερη από 2860 κ.ε. ή εμπορικό όχημα με μηχανή ντίζελ μικρότερη από 250 κ.ε.

Βαρύτερα CV αντιστοιχούν σε NIMEXE 87.02.86, δηλαδή με μηχανή μεγαλύτερη από 2800κ.ε ή 2500κ.ε.

+) CV'S : ελαφρά εμπορικά οχήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 17

Εμπορικό Ισοζύγιο της Κοινότητας σε Ελαφρά και Βαρέα Εμπορικά Οχήματα

	Ελαφρά ΟΝ ¹⁾ +		Βαρέα ΟΝ ²⁾ +	
	1980	1981	1980	1981
Εξαγωγές	652,6	669,9	2011,6	3166,7
Εισαγωγές	290,5	401,4	259,9	254,5
Ισοζύγιο	+ 362,1	+268,5	+1751,7	+2912,2
Εξ/εσ. Αναλογία	2,3:1	1,7:1	7,7:1	12,4:1

Μονάδες : Εκατ. ECU

Πηγή : EUROSTAT

1) Βλέπε πίνακα 13 για ορισμούς

+) ΟΝ¹⁾: ελαφρά εμπορικά οχήματα

Παράρτημα 18

Κοινοτικές εξαγωγές ¹⁾ αυτοκινήτων Εντός και Εκτός ΕΟΚ

Χρόνος	Εξαγωγές			Αναλογία Εντός/Εκτός
	Εντός Κοινότητας	Εκτός Κοινότητας	Σύνολο	
1979	22.732	18.037	40.769	55,8 : 44,2
1980	22.664	19.796	42.460	53,4 : 46,6
1981	21.947	20.213	42.160	52,1 : 47,9
1982	28.274	26.317	54.591	51,8 : 48,2
Αλλαγή 82/79	+ 24,4	+ 45,9	+ 33,9	

Κοινοτικές εισαγωγές αυτοκινήτων από χώρες Εντός και Εκτός ΕΟΚ

Χρόνος	Εισαγωγές			Αναλογία Εντός/Εκτός
	Εντός ΕΟΚ	Εκτός ΕΟΚ	Σύνολο	
1979	22.333	5.663	27.996	79,8 : 20,2
1980	21.900	6.390	28.290	77,4 : 22,6
1981	23.962	7.415	31.377	76,4 : 23,6
1982	27.827	8.240	36.067	77,2 : 22,8
Αλλαγή 82/79	+ 24,6	+ 45,5	+ 28,8	

1) SITC 781-4

Πηγή .: Eurostat
Μονάδες: Εκατομμύρια ΕCU

	1975	1979	1980	1981
ΠΙΝΑΚΑΣ 1 (Α) Επιβατηγά αυτοκίνητα (Β) Εμπορικά οχήματα				
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ				
1) ΕΟΚ	1.246,5	5.004,8	5.846,8	5.352,1
Ιαπωνία	236,9	575,0	452,0	325,7
ΗΠΑ	7.548,4	16.016,0	18.017,3	18.878,7
ΕΞΑΓΩΓΕΣ				
1) ΕΟΚ	6.628,8	11.839,5	12.354	11.173,4
Ιαπωνία	4.030	11.964,0	16.114,6	18.445,4
ΗΠΑ	2.892,2	4.743,3	4.030,9	4.025,6
Ισοζύγιο				
1) ΕΟΚ	+ 5.382,3	+ 6.834,7	+ 6.507,2	+ 5.820,3
Ιαπωνία	+ 3.793,1	+ 11.389,0	+ 15.662,6	+ 18.119,7
ΗΠΑ	- 4.656,2	- 11.272,7	- 13.986,4	- 14.853,1
ΠΙΝΑΚΑΣ 2 (Α) Ανταλλακτικά (Β) Όλες οι βιομηχανίες αυτοκινήτων				
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ				
1) ΕΟΚ	571,6	1.594,3	1.910,5	1.946,0
Ιαπωνία	45,5	93,7	101,5	106,6
ΗΠΑ	2.507,2	5.920,8	5.510,3	4.419,8
ΕΞΑΓΩΓΕΣ				
1) ΕΟΚ	3.806,3	7.284,2	9.187,3	7.910,3
Ιαπωνία	637,6	1.737,4	2.168,4	2.760,8
ΗΠΑ	4.384,3	7.367,4	7.572,2	8.925,1
Ισοζύγιο				
1) ΕΟΚ	+ 3.234,7	+ 5.690	+ 7.276,8	+ 5.964,3
Ιαπωνία	+ 592,1	+ 1.643,7	+ 2.066,9	+ 2.654,2
ΗΠΑ	+ 1.877,1	+ 1.446,6	+ 2.061,9	+ 4.505,3

	1975	1979	1980	1981
Εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ ΠΙΝΑΚΑΣ (Β)				
	204,7	798,7	941,0	865,9
	7,0	24,0	29,2	22,2
	596,5	1.769,3	2.092,5	3.999,2
	3.703,7	4.091,3	4.832,3	5.225,8
	5.019,4	4.563,6	6.434,4	7.163,2
	2.628,5	2.231,5	2.135,2	2.417,2
	+ 3.499,0	+ 3.292,6	+ 3.891,3	+ 4.359,9
	+ 5.012,4	+ 4.539,6	+ 6.405,2	+ 7.141
	+ 2.032, *	+ 462,2	42,7	- 1.582,0
	2.022,8	7.397,8	8.698,3	8.164,0
	289,4	697,7	582,7	454,5
	10.652,1	23.706,1	25.620,1	27.297,7
	14.132,8	23.215,0	26.373,6	24.308,5
	6.707,2	18.265,0	24.717,4	28.369,4
	9.905,0	14.342,2	13.738,3	15.367,9
	+ 12.116,0	+ 15.817,2	+ 17.675,3	+ 16.144,5
	+ 6.417,8	+ 17.567,3	+ 24.134,7	+ 27.914,2
	- 747,1	- 9.363,9	- 11.881,8	- 11.929,8

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 20

Εμπόριο Αυτοκινήτων ως προς την αξία ανά Κράτος μέλος

	ΕΟΚ 10	ΓΕΡ	Γ	Ι	Κ.Χ.	Β/ΛΟΥΞ.	Η.Β.	ΙΡΛ.	ΔΑΝΙΑ	ΕΛΛ.
Εισαγωγές	8.240	1.603	1.705	842	533	1.045	1.825	125	237	325
Εξαγωγές	26.317	15.225	4.606	1.892	295	811	3.352	1	105	32
Ισοζύγιο	+18.077	+13.622	+2.901	+1.050	-238	-234	+1.527	-124	-132	-293

Πηγή: EUROSTAT

Μονάδες: Εκατ. ECU

SITC 781-4

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ-Ζήτηση και Συναλλαγές 1970 - 1981

ΜΕΤΑΒΛΗΤΗ	Χρόνος	Ποσότητα σε χιλιάδες οχήματα					% μέρος της παγκόσμιας				
		ΕΟΚ	ΗΠΑ	ΙΑΠΩΝ.	ΑΛΛΕΣ	ΚΟΣΜΟΣ	ΕΟΚ	ΗΠΑ	ΙΑΠΩΝ.	ΑΛΛΕΣ	ΚΟΣΜΟΣ
ΠΑΡΑΓΩΓΗ	1970	9.423	6.550	3.179	3.653	22.805	41,3	28,8	14,0	16,0	100
	1975	8.328	6.741	4.568	6.085	25.723	32,4	26,5	18,0	23,7	100
	1980	9.167	6.417	7.038	7.269	29.890	30,7	21,5	23,5	24,3	100
	1981	8.695	6.280	6.974	6.731	28.680	30,3	21,9	24,3	23,5	100
	Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 1970-81	- 0,7	- 0,4	+ 7,4	+ 5,7	+ 2,1					
ΝΕΕΣ ΕΓΓΡΑΦΕΣ	1970	6.832	8.388	2.379	4.531	22.130	30,9	38,0	10,8	20,5	100
	1975	7.067	8.262	2.738	7.607	25.674	27,5	32,1	10,6	29,6	100
	1980	8.603	8.748	2.854	8.791	28.996	29,7	30,2	9,8	30,3	100
	1981	8.402	8.444	2.866	8.317	28.029	30,0	30,1	10,2	29,7	100
	Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 1970-81	+ 1,9	+ 0,1	+ 1,7	+ 5,7	+ 2,2					
ΕΞΑΓΩΓΕΣ	1970	2.253	285	726	1.307	4.776	47,2	6,0	15,2	27,4	100
	1975	1.932	640	1.827	1.808	6.325	30,5	10,1	28,9	28,6	100
	1980	1.831	617	3.947	2.034	8.447	21,7	7,3	46,7	24,1	100
	1981	1.704	545	3.947	2.243	8.439	20,1	6,5	46,8	26,6	100
	Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης Rate 1970-81	- 2,5	+ 6,1	+16,6	+ 5,0	+ 5,3					
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ	1970	153	2.007	18	2.275	4.449	3,4	45,1	0,4	51,1	100
	1975	630	2.077	43	3.414	6.132	10,3	33,9	0,7	55,7	100
	1980	1.445	2.960	38	4.203	8.442	17,1	35,1	0,5	49,8	100
	1981	1.297	2.731	25	4.300	8.353	15,5	32,7	0,3	51,5	100
	Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 1970-81	+21,4	+ 2,8	+ 3,0	+ 6,0	+ 5,9					

Αναδρομικοί πίνακες κατανομής των εξαγωγών αυτοκινήτου

(α) Επιβατηγά αυτοκίνητα (SITC 781)

Χώρα/Περιοχή	% των παγκοσμίων εξαγωγών		
	1971	1976	1980
ΕΟΚ +	57,7	54,4	52,5
Ιαπωνία	13,3	19,1	27,4
ΗΠΑ	8,8	10,4	7,2
ΗΠΑ και Καναδάς	24,4	22,1	13,9

(β) Εμπορικά οχήματα (SITC 782)

Χώρα/Περιοχή	% των παγκοσμίων εξαγωγών		
	1971	1976	1980
ΕΟΚ +	40,9	39,7	39,8
Ιαπωνία	12,8	19,9	29,5
ΗΠΑ	19,8	19,2	9,8
ΗΠΑ και Καναδάς	38,7	31,0	20,6

(γ) Ανταλλακτικά (SITC 784)

Χώρα/Περιοχή	% των παγκοσμίων εξαγωγών		
	1971	1976	1980
ΕΟΚ +	45,8	46,3	52,4
Ιαπωνία	2,8	4,9	6,6
ΗΠΑ	31,3	28,3	23,1
ΗΠΑ και Καναδάς	45,7	41,1	31,4

*συμπεριλαμβανομένου του ενδοκοινοτικού εμπορίου Μονάδες: % με βάση την αξία σε δολάρια

Πηγή: ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

Αρ.	Παραγωγός/Τάξη 1981	1975	1979	1980	1981
1	<u>General Motors (USA)</u>	4.650	6.445	4.753	4.628
2	<u>Toyota</u>	2.336	2.996	3.293	3.220
3	<u>Nissan</u>	2.281	2.705	3.118	3.101
4	<u>Volkswagen-Audi</u>	1.940	2.530	2.529	2.210
5	<u>Ford Motor (USA)</u>	2.500	3.075	1.888	1.937
6	<u>Renault</u>	1.427	1.945	2.132	1.810
7	<u>PSA</u>	1.379	2.126	2.051	1.594
8	<u>Ford Europe</u>	1.099	1.664	1.395	1.435
9	<u>Fiat Group</u>	1.232	1.534	1.554	1.210
10	<u>Toyo Kogyo</u>	643	971	1.121	1.177
11	<u>Mitsubishi</u>	520	939	1.105	1.095
12	<u>Honda</u>	414	802	957	1.009
13	<u>Chrysler Co.</u>	1.509	1.429	883	1.002
14	<u>Opel</u>	675	1.014	834	855
15	<u>Lada</u>	690	830	825	830
16	<u>General Motors (Canada)</u>	599	845	764	757
17	<u>Daimler-Benz</u>	556	693	717	712
18	<u>Suzuki</u>	184	345	469	579
19	<u>Isuzi</u>	245	425	472	457
20	<u>British Leyland</u>	738	504	396	427
21	<u>Ford Canada</u>	481	491	434	357
22	<u>B.M.W.</u>	221	337	341	352
23	<u>Volvo</u>	331	336	286	302
24	<u>Polksi-Fiat</u>	135	305	330	286
25	<u>Moskvitch</u>	300	325	230	235
	<u>Παγκόσμια Παραγωγή</u>	33.332	41.885	38.673	37.603
	% αντιπροσωπεύ-1	14,0	15,4	12,3	12,3
	όμενο από τους: 5	41,0	42,4	40,9	40,1
	10	61,1	63,1	61,6	59,4
	25	81,9	85,0	85,0	84,0

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 1975-81

Παράρτημα 24

Μονάδες: Χιλιάδες άτομα

ΧΩΡΑ	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	% Change 1975/81
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	591,5	589,7	619,5	646,9	672,8	692,0	657,7	+ 11,2
ΓΑΛΛΙΑ	446,7	463,7	486,8	488,7	489,5	479,7	453,4	+ 1,5
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	478,3	448,3	464,2	473,9	458,5	440,6	366,0	- 23,5
ΙΤΑΛΙΑ	242,5	240,6	230,6	234,4	241,5	260,4	240,4	- 0,9
ΒΕΛΓΙΟ	46,4	50,5	52,5	54,6	56,0	57,5	55,9	+ 20,5
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	21,8	21,4	22,4	22,7	24,1	24,4	24,3	+ 11,5
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	6,3	6,0	6,4	6,4	6,3	6,2	6,1	- 3,2
ΔΑΝΙΑ	4,0	3,9	5,1	5,2	6,0	6,4	6,1	+ 52,5
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	+ 14,3
ΕΥΡΩΠ. ΚΟΙΝ. (9)	1.838,2	1.825,0	1.888,4	1.933,6	1.955,4	1.968,0	1.810,7	- 1,5
ΕΛΛΑΣ							12,0	
ΕΥΡΩΠ. ΚΟΙΝ. (10)							1.823,7	
ΗΠΑ	792	851	891	997	990	763	723	- 8,7
ΙΑΠΩΝΙΑ	601	622	629	638	651	671	(690)	+ 14,8
ΙΣΠΑΝΙΑ			120	126	123	121	119	- 0,8
ΚΑΝΑΔΑΣ			113	119	109	102	108	- 4,6
ΣΟΥΗΔΙΑ			61	62	66	68		+ 11,5

Πηγές: ΕΥΡΩΠ. ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ : ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤ. / ΗΠΑ : ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ / ΙΑΠΩΝΙΑ : Μ.Ι.Τ.Ι.
 ΆΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ : Ε.Ε.Μ.

**ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

Κράτος μέλος	Απασχόληση 1981		% αλλαγή 75-81		Αυτοκινητοβιομηχ. σαν ποσοστό της συνολικ. απασχολ. στη βιομηχανία	
	Αυτοκίνητο	Βιομηχανία	Αυτοκίνητο	Βιομηχανία	1975	1981
<u>Γερμανία</u>	657,7	10.537,3	+ 11,8	- 1,0	5,6	6,2
<u>Γαλλία</u>	453,4	6.784,4	+ 1,4	- 8,8	6,0	6,7
<u>Ιταλία</u>	240,4	6.598,2	- 0,9	- 0,2	3,7	3,6
<u>Η.Βασ.</u>	366,0	8.010,5	- 23,5	- 16,9	5,0	4,6
<u>Βέλγιο/Λουξ.</u>	56,7	1.147,6	+ 20,4	- 16,2	3,3	4,9
<u>Κάτω Χώρες</u>	24,3	1.454,8	+ 11,5	- 8,0	1,4	1,7
<u>Ιρλανδία</u>	6,1	302,6 ¹⁾	- 3,2	+ 6,3	2,2	2,0
<u>Δανία</u>	6,1	600,0 ²⁾	+ 52,5	+ 5,3	0,7	1,0
<u>Κοινότητ. των</u>	1810,4	35.435,4	- 1,5	- 7,3	4,8	5,1
<u>Θ</u>						

1) στοιχεία 1980

2) προσωρινά στοιχεία

Μονάδες: Χιλιάδες άτομα

Πηγή : Eurostat (Απασχολούμενοι στην

Αυτοκινητοβιομηχανία: NACE 35

*Όλες οι βιομηχανίες NACE 1-5

Δείκτες απασχόλησης στην αυτοκινητοβιομηχανία σε σύγκριση με την μεταποιητική βιομηχανία
στο σύνολο της
Ολόκληρη (1975 = 100)

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>% '81/80</u>
<u>Σύνολο της</u>			
<u>μεταποιητικής</u>			
<u>βιομηχανίας</u>			
(NACE 1-4)	93,7	89,4	-4,6
<u>Αυτοκινητοβιο-</u>			
<u>μηχανία</u>			
(NACE 35)	106,1	98,6	-7,1

Πηγή: Συγκυριακοί Δείκτες (αριθ. Απασχολουμένων , Δεκ. 1982)

Πίνακας 27α

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΟ 1981/1982 (1)

	P	R.Σ.	I	D	ΙΙΔ	ΔΚ	ΝΔ	ΓΚΔ	ΣΥΝΟΛΟ
Επιχορηγήσεις ΕΚΑΧ 1981	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Επιδότησεις επιτο- 1982	247 500	495 000	-	306 000	130 000	-	-	-	1 238 500
κρίου χορηγουμένων δανείων)									
Επιχορηγήσεις ΕΤΠΑ 1981	8 865 093	-	1 316 815	3 607 551	-	-	-	777 261	14 506 720
1982	730 347	1 100 040	11 099 921	932 791	-	40 583	800 493	316 150	15 020 325
Επιχορηγήσεις 1981	-	-	375 445	-	-	50 655	-	347 890	773 990
"ΕΝΕΡΓΕΙΑ" 1982	959 110	36 910	-	-	-	-	-	-	996 020
	10 802 050	1 631 950	12 792 181	4 846 342	130 000	91 238	800 493	1 441 301	32 595 555

(1) Τα ποσά που αναφέρονται αφορούν αναληφθείσες υποχρεώσεις.

Πίνακας 27β

ΔΑΝΕΙΑ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΟ
1981 ΚΑΙ 1982

	F	R.U.	I	D	LUX	ΣΥΝΟΛΟ
Χορηγούμενα δάνεια 1981	-	1 059 091	-	-	-	1 059 091
μετατροπής ΕΚΑΧ 1982	3 066 426	3 600 000	-	2 178 374	1 874 484	10 719 284
Χορηγούμενα δάνεια ΕΤΕ ⁽¹⁾ 1981	-	-	11 600 000	-	-	11 600 000
1982	-	-	69 000 000	-	-	69 000 000
Χορηγούμενα δάνεια 1981	-	-	-	-	-	-
ΝΚΜ ⁽²⁾ 1982	-	-	5 400 000	-	-	5 400 000
ΣΥΝΟΛΟ	3 066 426	4 659 091	86 000 000	2 178 374	1 874 484	97 778 375

- Τα ποσά αναφέρονται στις υπογεγραμμένες συμβάσεις

- Στα ποσά δεν περιλαμβάνονται τα μερικά δάνεια που χορηγούνται στον τομέα του αυτοκινήτου από τα συνολικά δάνεια που χορηγούν η ΕΤΕ και το ΝΚΜ.

- Για τα δάνεια που χορηγούν ΕΤΕ και το ΝΚΜ, ως τιμή της ΕΟΔ λαμβάνεται η τιμή της τελευταίας εργάσιμης ημέρας του τριμήνου που προηγείται της υπογραφής
Παρατηρήσεις:

(1) Πρόκειται για δάνεια που χορηγούνται για εξοικονόμηση ενέργειας ή για περιφερειακή ανάπτυξη

(2) Πρόκειται για δάνεια που χορηγούνται για εξοικονόμηση ενέργειας.

Παράρτημα 28

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Ευνοούμενοι στον τομέα του αυτοκινήτου και των συστατικών

<u>ΕΤΟΣ</u>	<u>ΑΤΟΜΑ</u>	<u>ΕΛΜ/ ECU</u>
1980	6000	7 403 000
1981	3980	3 931 000
1982	4419	9 554 000