EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 7.2.2007
KOM(2007) 22 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje

Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės galutinės ataskaitos

Indėlis į ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategiją

{SEK(2007) 77}
{SEK(2007) 78}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS
EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje

Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės galutinės ataskaitos

Indėlis į ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategiją

TURINYS

SANTRAUKA 3

1. ĮVADAS 4

2. PRAMONEI – PEREINAMASIS LAIKOTARPIS? ……..6

3. TOBULINANT PRAMONĖS REGULIAVIMO SISTEMĄ: CARS 21 TĘSINYS 7

3.1. Vidaus rinka: transporto priemonių tipo patvirtinimas 7

3.2. Reglamentavimo supaprastinimas ir internacionalizavimas 8

3.3. Aplinkos požiūriu tvarus kelių transportas: integruotas požiūris..... 9

3.4. Saugumo Europos keliuose didinimas: bendros pastangos..... 13

3.5. Prekyba ir užjūrio rinkos: sąžiningos globalios konkurencijos skatinimas 15

3.6. Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra: būsimo konkurencingumo pagrindas 16

3.7. **Mokesčių ir fiskalinės paskatos, intelektinė nuosavybė ir konkurencija**..... 17

4. TOLESNI VEIKSMAI 18

1 priedas: Direktyvų, teiktinų savikontrolės ir virtualių bandymų srityje, sąrašas

2 priedas: Direktyvų, teiktinų siekiant pakeisti JT/EEK taisykles, sąrašas

SANTRAUKA

Šis komunikatas nustato tolesnę automobilių pramonės politikos kryptį. Siekiant **geresnio reglamentavimo** juo norima skatinti glaudesnę skirtingų politikos sričių sąveiką, suteikti apibrėžtumą ir užtikrinti viešojo intereso apsaugą (pvz., aplinkos apsaugą ir saugumą) tuo pačiu bandant mažinti pramonei tenkančią reguliavimo naštą.

Jame pateikiama **Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės**, kuri buvo sudaryta iš pagrindinių suinteresuotų šalių (valstybės narės, gamintojai, NVO ir Europos Parlamento nariai) 2005 m. siekiant išnagrinėti pagrindines politikos sritis, kurios įtakoja Europos automobilių pramonę, ir parengti rekomendacijas ateities viešosios politikos ir reglamentavimo sistemos formavimui, atlikto darbo.

Nuo pat grupės CARS 21 darbo pradžios gamintojai išreiškė susirūpinimą dėl didelės bendros teisinio reglamentavimo naštos. CARS 21 atliktoje apžvalgoje padaryta išvada, kad galiojanti tipo patvirtinimo sistema buvo veiksminga, turėtų būti išsaugota, o dauguma teisės aktų buvo būtini ir naudingi sveikatos, saugumo, vartotojų interesų ir aplinkos apsaugai. Tačiau CARS 21 grupė nustatė **38 EB direktyvas, kurios gali būti pakeistos** tarptautinėmis JTEEK (Jungtinių Tautų ekonominė Europos komisija) taisyklėmis. Ji taip pat nustatė **25 direktyvas ir JTEEK taisykles**, kuriose **gali būti numatyti savikontrolės ar virtualieji bandymai**. Komisija remia šias rekomendacijas, bet užtikrins, kad darant nuorodą į JT/EEK taisykles, Komisija išsaugotų galimybę prireikus priimti teisės aktus nepriklausomai nuo JT/EEK sistemos.

Aplinkos apsaugos srityje Komisija siekia toliau riboti išmetamų teršalų kiekius vadovaudamasi temine oro taršos strategija. Be to, ji aprašo pagrindines būsimos Komisijos strategijos **mažinti automobilių išmetamą CO_2**, kuri nustatyta komunikate apie dabartinės Bendrijos strategijos persvarstymo rezultatus, aspektus. Būsimoji strategija grindžiama **integruotu požiūriu** iki 2012 m. pasiekti ES tikslą – 120 g/km CO_2 – derinant ES ir valstybių narių veiksmus. Komisija siūlys teisės aktus sutelkdama dėmesį į privalomą CO_2 išmetalų mažinimą, kad taikant automobilių variklių technologijų tobulinimo priemones būtų pasiektas 130 g/km tikslas vidutiniam naujų automobilių parkui, o likusius 10 g/km CO2 (arba lygiaverčio kiekio, jei techniškai įmanoma) sumažinti kitais technologiniais patobulinimais ir skatinant didesnį biodegalų vartojimą. Tai skatins papildomas valstybių narių ir vartotojų pastangas. Strategija turi būti nagrinėjama atsižvelgiant į neseniai priimtą Komisijos komunikatą dėl Europos energetikos[1].

Komunikate nurodyta daug priemonių kelių eismo saugumo srityje, kurios turėtų būti apsvarstytos. Pasiūlyta daug su transporto priemonėmis susijusių priemonių, įskaitant svarbiausią iš jų – **elektroninę stabilumo kontrolę** naujose transporto priemonėse. Komunikate akcentuojama holistinio požiūrio į kelių eismo saugumą, įskaitant transporto priemonių savybes, infrastruktūrą ir besinaudojančius keliais, būtinybė.

Komunikate atsižvelgiama į pagrindines automobilių pramonės sektoriaus iškeltas prekybos politikos problemas. Jame siūloma įvertinti **dvišalių prekybos susitarimų** (ypač su Azijos regiono šalimis) teikiamas galimybes palengvinti patekimą į rinkas ir akcentuojamas **intelektinės nuosavybės teisių** įtvirtinimo globaliu mastu būtinumas.

[1] COM (2007) 1 galutinis

Mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityje komunikate **švarių atsinaujinančių degalų rūšys ir pažangios transporto priemonės bei keliai** pripažįstami pagrindiniais mokslinių tyrimų prioritetais. Jame laikomasi perspektyvinio požiūrio ir pabrėžiami Komisijos ketinimai inicijuoti bendrą technologijų iniciatyvą dėl **vandenilio ir kuro elementų** bei parengti reglamentą dėl transporto priemonių, naudojančių vandenilį kaip degalus.

Šiame komunikate atsižvelgta į plataus pobūdžio **konsultacijas bei dialogą su suinteresuotomis šalimis** dėl automobilių pramonės problemų, ir Komisija tikisi, kad tai padės gerinti politikos formavimo kultūrą ir metodologiją ateityje.

1. ĮVADAS

Mobilumas *naudojantis kelių transportu yra būtinas dabartinio europiečių gyvenimo atributas. Transporto priemonės nulemia* mūsų gyvenseną palengvindamos socialinę sąveiką ir sudarydamos galimybes prekių platinimui visame žemyne.

Automobilių pramonės šakos kompleksinės vertės grandinė yra **labai reikšminga Europos ekonomikai**, o jos svarba yra nulemta ryšių su nacionalinėmis ir tarptautinėmis ekonomikos struktūromis.

Transporto priemonių pramonė išplėtota visame pasaulyje ir yra vienas iš **globalizacijos** variklių, kuriam būdinga greitas patekimas į pasaulines rinkas ir kapitalo judėjimo augimo bei diversifikavimo užtikrinimas. Vykstanti **technologinė revoliucija** keičia automobilių pramonę: iš tradicinio gamybos sektoriaus ji tampa augančiu žinių ekonomikos sektoriumi. Nacionaliniu mastu transporto priemonių pramonėje imamasi svarbių ir dažnai skausmingų priemonių siekiant ***optimizuoti išlaidas ir gamybos procesus****, kylant* ***restruktūrizacijos*** *ir* ***veiklos perkėlimo*** *grėsmei*.

Šie veiksniai kartu su būtinumu **saugoti natūralią aplinką, žmogaus sveikatą ir gyvybę** ir veikti esant **aukštoms naftos kainoms** lėmė tai, kad pramonė susiduria su naujais iššūkiais, atsakomybe ir galimybėmis, kurie gali padaryti įtaką tiek pramonei, tiek jos produktams.

Politikos ir pramonės bendradarbiavimas turėtų būti nukreiptas į tai, kad būtų siekiama gerinti pagrindines transporto priemonių gamybos sąlygas ir išsamiai analizuoti tolesnių reguliavimo veiksmų poveikį kaštams ir konkurencijai. Komisijos požiūriu, viešoji politika turėtų būti nuspėjama tuo pačiu atsižvelgiant į nuolat augančius kompleksinius visuomenės poreikius ir šiuolaikines pasaulio rinkų tendencijas. Siekdama suderinimo su **geresnio reglamentavimo** iniciatyva Komisija inicijavo visapusišką su automobilių pramone susijusių teisės aktų ir politikos peržiūrą, sudariusi **CARS 21 aukšto lygio grupę** iš visų pagrindinių suinteresuotų asmenų, kuri turėjo patarti Komisijai dėl tolesnių politikos krypčių[2].

Komunikate pateikiamas **Komisijos atliktas CARS 21 grupės pateiktos ataskaitos vertinimas ir viešosios politikos atsakas į joje iškeltas problemas**[3]. Atsakant į iškeltas problemas Europos Parlamentui ir Tarybai pateikiamos kryptys, kaip Komisija numato ateityje formuoti automobilių pramonės politiką.

Komunikate pateiktais pasiūlymais ir iniciatyvomis siekiama :

- toliau gerinti vidaus rinkos veikimą;
- dar labiau supaprastinti automobilių pramonę reglamentuojančius teisės aktus ir siekti automobilių pramonės reguliavimo internacionalizavimo

---

[2] Išsamesnė informacija: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

[3] CARS 21 galutinę ataskaita galima rasti šiuo adresu: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

- toliau plėtoti tvarų aplinkos požiūriu kelių transportą
- toliau stiprinti saugumą Europos keliuose
- prisidėti prie sąžiningų veiklos sąlygų Europos automobilių pramonei pasauliniu mastu formavimo
- skatinti mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą strategiškai svarbiose srityse

2. PRAMONEI – PEREINAMASIS LAIKOTARPIS?

Pastarųjų metų automobilių gamintojų bendrovių pastangos gerinti darbo našumą bei mažinti išlaidas atkreipė visuomenės dėmesį ir sukėlė susirūpinimą dėl automobilių pramonės ateities Europos šalyse, kur aukšti gamybos kaštai ir beveik arba visai nedidėja naujų transporto priemonių paklausa. Yra grėsmė, kad automobilių gamyba gali būti perkelta į trečiąsias šalis, kadangi pramonė siekia mažinti gamybos kaštus ir patekti į greito augimo perspektyvą turinčias rinkas. Dabartiniai pertekliniai automobilių pramonės pajėgumai ES ir didėjantis lanksčios gamybos bei automatizavimo vaidmuo gerinant gamybos efektyvumą kartu su investicijomis į papildomus pajėgumus kai kuriose valstybėse narėse kelia pavojų, kad mažės su automobilių pramone susijęs užimtumas.

Iš dalies dabartinis restruktūrizavimas atliekamas reaguojant į jau kurį laiką egzistuojančias dalies gamintojų struktūrines problemas. Nepaisant skirtumų tarp atskirų gamintojų dauguma jų turi su darbo našumo valdymu, sąnaudomis ir darbo rinkos reguliavimu susijusių problemų. Didelės pastovios sąnaudos, pertekliniai struktūriniai pajėgumai ir dabartinės kainos pasaulinėse prekių rinkose, šiose rinkose vykstanti agresyvi gamintojų konkurencija dėl kainų privertė daugelį bendrovių siekti ilgalaikio konkurencingumo gerinant darbo našumą ir optimizuojant išlaidų struktūrą. Tai savo ruožtu gali sąlygoti gamybos procesų reorganizavimą ir darbo jėgos mažėjimo tendenciją. Bendras poveikis gali būti dar rimtesnis dėl pasekmių automobilių pasiūlos grandinei įvertinant tai, kad tiekėjai yra betarpiškai susiję su transporto priemonių kūrimu.

Tikėtina, kad vidutinės trukmės laikotarpiu Europos rinkai skirtų transporto priemonių surinkimas daugiausiai bus atliekamas Europoje. Nors ši pramonė vis labiau įgauna globalinį pobūdį, paklausos ypatumai skirtingose rinkose skiriasi ir dauguma automobilių pramonės bendrovių reikšmingą savo produkcijos dalį laiko *in situ*. Didelės negrįžtamos išlaidos, susiję su dabartiniais gamybos pajėgumais, vis lankstesnė gamyba ir gerėjantys Europos darbininkų įgūdžiai gali priversti sustiprinti šią išvadą. Tačiau agresyvios tarptautinės konkurencijos nulemti iššūkiai per ilgesnį laikotarpį gali tapti dar svarbesniais. Gamybos išdėstymo požiūriu Europos transporto priemonių gamintojų dėmesį vis labiau patraukia teritorijos, kuriose sparti ekonomikos plėtra ir nedidelės sąnaudos ir kurios yra arti ES, bet už jos ribų.

Atsižvelgiant į Komisijos ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategiją[4] šiuo komunikatu siekiama sudaryti palankias bendras sąlygas novatoriškai ir klestinčiai automobilių pramonei ir tuo pačiu sumažinti restruktūrizavimo poreikį. Kai nepaisydama to bendrovė priima sprendimus dėl savo veiklos organizavimo ir darbo tvarkos, Komisija į

[4] Žr. Komisijos komunikatą COM(2005)474 galutinis: Bendrijos Lisabonos programos įgyvendinimas: politikos nuostatos ES gamybai stiprinti siekiant labiau integruoto požiūrio į pramonės politiką

tokius komercinius sprendimus negali kištis. Tačiau bet kokie tų sprendimų nulemti perkėlimai turėtų būti atliekami pagal Bendrijos direktyvas dėl darbuotojų informavimo ir konsultavimosi su jais, kolektyvinio atleidimo iš darbo ir Europos darbo tarybų[5]. Be to, ilgalaikėje perspektyvoje regioninė politika gali padėti minimalizuoti pertvarkymo kaštus skatinant būtinus struktūrinius pokyčius. Be to, tokios priemonės kaip Europos socialinis fondas, Europos regioninės plėtros fondas ir naujai įsteigtas Globalizacijos padarinių fondas gali padėti sumažinti trumpalaikes perkėlimo socialines pasekmes, .pvz., organizuojant darbuotojų mokymus, kad jie galėtų rasti naują darbą. Šie fondai taip pat yra svarbūs sudarant geresnes struktūrines sąlygas ekonominei veiklai, kas savo ruožtu leidžia kurti naujas darbo vietas. Be to, Komisija turėtų siekti sudaryti palankesnes sąlygas bendrovėms jau pradiniame etape numatyti naujus konkurencinius iššūkius ir reaguoti į juos socialiai priimtinu būdu. Šiuo požiūriu Komisija organizuos automobilių pramonės restruktūrizavimo forumą siekiant apsvarstyti iššūkius ir geriau pasiruošti pokyčiams[6].

Automobilių pramonė Europoje šiuo metu apibūdinama kaip patirianti stiprią kainų konkurenciją, didelių žaliavų ir energijos kainų, skirianti labai daug dėmesio išlaidų valdymui ir gamybos procesų restruktūrizavimui. Politikos požiūriu, spaudimas dėl užimtumo ir dėmesys kaštų kontrolei sąlygoja tai, kad Komisija įdėmiai išnagrinės būsimo reguliavimo poveikį užimtumui ir konkurencingumui.

3. PRAMONĖS REGULIAVIMO SISTEMOS TOBULINIMAS

3.1. Vidaus rinka: transporto priemonių tipo patvirtinimas

Šiuo metu privalomais teisės aktais reguliuojama trijų transporto priemonių kategorijų (keleiviniai automobiliai, motociklai ir traktoriai) vidaus rinkos politika. Šis reguliavimas grindžiamas **EB sukomplektuotos transporto priemonės tipo patvirtinimo sistema**[7], kuri pasitvirtino kaip labai veiksminga. Komisijos požiūriu, šią sistemą reikėtų išlaikyti ir **siekiant teigiamo poveikio ją taikyti ir kitiems automobilių pramonės produktams** (pvz., lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, autobusams ir sunkvežimiams).

Komisijos nuomone, **vidaus rinka turėtų funkcionuoti veiksmingiau iš karto, kai tik transporto priemonė į ją pateikiama**. Visų pirma, piliečiams ir įmonėms vis dar susirūpinimą kelia techninės apžiūros ir registravimo tvarkos problemos.

Komisija[8]:
– priėmė pasiūlymą dėl naujos pagrindų direktyvos dėl motorinių transporto priemonių patvirtinimo[9] siekdama EB sukomplektuotos transporto priemonės tipo patvirtinimo tvarką taikyti visoms transporto priemonėms privaloma tvarka ir ragina Europos Parlamentą ir Tarybą priimti šį projektą kaip galima greičiau

---

5 Pvz., Direktyva 2002/14/EB, Direktyva 98/59/EB ir Direktyva 94/45/EB.

6 Žr. Komisijos komunikatą dėl restruktūrizavimo ir užimtumo COM (2005) 120

7 Tarybos direktyva 70/156/EEB, OL L 42, 1970 2 23, p. 1–15

8 Reikėtų pažymėti, kad veiksmai, kurie jau buvo pasiūlyti arba įgyvendinti, yra pateikti su įtraukomis, kuriose Komisijos numatomi ateityje pasiūlyti veiksmai yra nuosekliai sunumeruoti visame komunikate.

9 COM (2003) 418 galutinis

–	įtraukė į naujos pagrindinės direktyvos projektą nuostatą dėl detalių ir įrangos, kurios yra ypač svarbios saugumo ir aplinkosaugos požiūriu, registravimo sistemos

Be to,

Komisija:

1. 2007 m. atnaujins Komisijos aiškinamąjį komunikatą dėl transporto priemonių, anksčiau registruotų kitoje valstybėje narėje, tipo patvirtinimo ir registracijos tvarkos[10].

3.2. Reglamentavimo supaprastinimas ir internacionalizavimas

Viena iš CARS 21 sudarymo priežasčių buvo pramonės pareikštas susirūpinimas, kad bendra reguliavimo našta turi neigiamą poveikį konkurencingumui ir nepagrįstai brangina transporto priemones. Buvo paskirta speciali grupė CARS 21 grupės sudėtyje siekiant nuodugniai išnagrinėti reglamentavimo sistemą[11] ir nustatyti galiojančių teisės aktų panaikinimo ar supaprastinimo galimybes.

Atlikusi šį darbą CARS 21 grupė padarė išvadą, kad daugumą galiojančių teisės aktų reikėtų palikti norint užtikrinti sveikatos apsaugą, saugumą, vartotojų apsaugą ir aplinkosaugą. Nepaisant to ir atsižvelgiant į faktą, kad Komisija prisijungė prie daugiau kaip 100 tarptautinių su transporto priemonėmis susijusių taisyklių, priimtų remiant JT/EEK, kurios yra taikomos kaip alternatyvos atitinkamiems Bendrijos teisės aktams, CARS 21 grupė rekomendavo, jog **38 direktyvos galėtų būti pakeistos JT/EEK taisyklėmis** ir tai nesumažintų eismo saugumo bei aplinkosaugos lygio. Be to, CARS 21 nustatė vieną direktyvą, kuri galėtų būti panaikinta[12], ir **25 direktyvas bei JT/EEK taisykles, kuriose** galėtų būti įrašytos nuostatos dėl **savikontrolės** ir **virtualių bandymų** siekiant mažinti atitikties reguliavimo sąnaudas pramonei – administracinės procedūros būtų pigesnės ir joms būtų sugaištama mažiau laiko.

Komisija remia šias rekomendacijas, bet yra susirūpinusi dėl būtinumo išsaugoti ES galimybę priimti teisės aktus nepriklausomai nuo JT/EEK sistemos, kai to reikia ES tikslų įgyvendinimui sveikatos, aplinkosaugos ar kitose politikos srityse, ir sieks toliau palaipsniui diegti JT/EEK taisykles atsižvelgdama į šią aplinkybę.

Komisija:

2. siūlys pakeisti 38 EB direktyvas[13] atitinkamomis JT/EEK taisyklėmis, kai tik bus priimta pagrindų direktyva dėl tipo patvirtinimo (tikimasi 2007 m.)

3. 2008–2009 m. pasiūlys įtraukti būtinas technines nuostatas dėl savikontrolės ir virtualių bandymų taikymo 25 EB direktyvose ir JT/EEK taisyklėse[14]

---

10 C 1996/143/04, OL C 143, 1996 5 15, p. 4–16

11 Šios peržiūros rezultatus galima rasti CARS 21 galutinės ataskaitos II priede

12 Tarybos direktyva 72/306/EEB, OL L 190, 1972 8 20, p. 1-23

13 Atitinkamos direktyvos yra išvardytos 2 priede.

14 Atitinkamos direktyvos ir JT/EEK taisyklės yra išvardytos 1 priede

4.	paskelbs metinę ataskaitą Europos Parlamentui dėl pažangos, pasiektos JT/EEK ir komitologijos procese
5.	2008–2009 m. apsvarstys Direktyvų 71/127/EEB[15], 74/297/EEB[16], 76/115/EEB[17] ir 78/932/EEB[18] bei JT/EEK 122 taisyklės[19] supaprastinimą.

3.3. Aplinkos požiūriu tvarus kelių transportas: integruotas požiūris

Kelių transportas lemia 12% Europos **šiltnamio efektą lemiančių išmetamų dujų** kiekio ir reikšmingą **išmetamų teršalų** kiekio dalį. Todėl dvi pagrindinės aplinkosaugos politikos sritys, susijusios su transporto priemonių industrija, yra Teminė oro taršos strategija[20] ir Bendrijos išmetamo CO_2 kiekio mažinimo strategija[21]. ES politika triukšmo ir atliekų srityse taip pat yra susijusi su automobilių pramone. Vis didesnį susirūpinimą keliančios energetikos (kaštų ir energijos tiekimo) ir aplinkosaugos problemos gali turėti svarbią reikšmę diskutuojant dėl ateities transporto priemonių konstrukcijos ir funkcionavimo.

3.3.1. Išmetamų teršalų kiekiai

Nuo pirmo Euro išmetamų medžiagų kiekių ribinių verčių standarto priėmimo **išmetamus NOx ir kietųjų dalelių kiekius pavyko sumažinti apytiksliai 70–90 %**, kaip nustatyta pagal tipo patvirtinimo reikalavimus. Komisija planuoja toliau griežtinti Euro nustatytas išmetamų medžiagų kiekių ribines vertes lengvasvorėms ir sunkiasvorėms transporto priemonėms vadovaudamasi Temine oro taršos strategija ir sieks, kad į realius išmetamų medžiagų kiekius būtų labiau atsižvelgiama medžiagų išmetimo bandymų proceso metu.

Komisija:
– priėmė pasiūlymą dėl **Euro 5**[22] išmetamų medžiagų kiekių ribinių verčių siekiant sumažinti keleivinių automobilių ir lengvasvorių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekius. Šio pasiūlymo priėmimas leis dar 80 % sumažinti dyzelinių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių kiekius ir nuo 20 iki 25 % sumažinti atitinkamai dyzelinių ir benzininių transporto priemonių išmetamus NOx kiekius

– kartu su Europos Parlamentu ir Taryba prisidėjo (**Euro 6**) toliau mažinant keleivinių automobilių ir lengvasvorių transporto priemonių išmetamus NOx kiekius

---

15 Tarybos direktyva 71/127/EEB, OL L 68, 1971 3 22, p. 1-17
16 Tarybos direktyva 74/297/EEB, OL L 165, 1974 6 20, p. 16-25
17 Tarybos direktyva 76/115/EEB, OL L 24, 1976 1 30, p. 6-20
18 Tarybos direktyva 78/932/, OL L 325, 1978 11 20, p. 1-15
19 JT/EEK taisyklė Nr. 122: Vieningi techniniai reikalavimai dėl M, N ir O kategorijų transporto priemonių patvirtinimo atsižvelgiant į jų šildymo sistemas, 2006 m. vasario 23 d.
20 COM (2005) 446
21 Bendrijos lengvųjų automobilių išmetamo CO2 kiekio mažinimo ir degalų taupymo strategija, KOM(95)689 galutinis. Papildomos informacijos rasite šiuo adresu: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm
22 COM (2005) 683 galutinis

–	priėmė pasiūlymą dėl Direktyvos dėl skatinimo naudoti ekologiškas kelių transporto priemones viešųjų pirkimų metu[23], kuriuo siekiama gerinti oro kokybę (ypač miestuose) ir remti ekologiškų transporto priemonių pateikimą į rinką
–	priėmė komunikato dėl strateginių sanglaudos gairių 2007–2013 m. pasiūlymą, kuriuo skatinamos investicijos į tvarius transporto tinklus ir bendras visuomeninio transporto paslaugas nustatant alternatyvių transporto priemonių degalų rūšių platinimo tinklus

[23] COM (2005) 634

Komisija:

6. 2007 m. pateiks pasiūlymą dėl **Euro VI** išmetamų medžiagų kiekių ribinių verčių siekiant toliau reikšmingai mažinti sunkiasvorių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekius

7. dirba rengiant tarptautinius teisės aktus, reglamentuojančius sunkiasvorių transporto priemonių išmetamų medžiagų išmetimo bandymų ciklus (nekintamojo ir pereinamojo režimo ciklus), medžiagų išmetimą ne ciklo metu ir transporto priemonių diagnostikos sistemas, kad bandymų sąlygos geriau atitiktų realias medžiagų išmetimo sąlygas

8. nagrinėja galimybes užtikrinti, kad keleivinių automobilių išmetamų medžiagų išmetimo bandymų proceso metu būtų geriau atsižvelgiama į realiai vykstantį medžiagų išmetimą

3.3.2. Kelių transporto sektoriuje išmetamų CO_2 kiekių mažinimas

Komisija sieks vadovautis integruotu požiūriu, kad būtų pasiektas ES tikslas – **120 g CO2/km iki 2012 m.** Tai gali būti pasiekta tik suderintais ES ir valstybių narių veiksmais. Jei įmanoma, 2007 m. ir vėliausiai iki 2008 m. vidurio Komisija pasiūlys **teisės aktų sistemą**, skirtą pasiekti ES tikslą CO_2 išmetimą sumažinti iki 120 g/km, sutelkdama dėmesį į privalomą CO_2 išmetalų mažinimą, kad taikant automobilių variklių technologijų tobulinimo priemones būtų pasiektas 130 g/km tikslas vidutiniam naujų automobilių parkui, o likusius 10 g/km CO_2 (arba lygiavertį kiekį, jei techniškai įmanoma) sumažinti kitais **technologiniais patobulinimais ir skatinant didesnį biodegalų vartojimą**, būtent:

a) nustatydama minimalius oro kondicionavimo sistemų veiksmingumo reikalavimus;

b) įvesdama privalomą tikslių padangų slėgio stebėsenos sistemų montavimą;

c) nustatydama maksimalias padangų trinties pasipriešinimo ribas ES padangoms, montuojamoms ant keleivinių automobilių ir lengvųjų krovininių automobilių;

d) skatindama pavarų perjungimo indikatorius, atsižvelgiant į tai, kiek tokius įrenginius naudoja vartotojai realiomis vairavimo sąlygomis;

e) kuro taupymo lengvuosiuose komerciniuose automobiliuose (furgonuose) pažanga nustatant tikslą iki 2012 m. pasiekti 175 g/km, o iki 2015 m. – 160 g/km;

f) skatindama aplinkai nekenkiančių biodegalų vartojimą.

Pirmiau išvardyti rodikliai bus matuojami, stebimi, skaičiuojami, o CO_2 mažinimui nebus taikomas dvigubas apskaičiavimas.

Komisija pripažįsta, kad teisės aktų sistema, kuria įgyvendinamas **vidutinio naujų automobilių parko tikslas**, bus sukurta taip, kad užtikrintų konkurencijos atžvilgiu neutralų, socialiai teisingą ir tvarų mažinimo tikslą, kuris yra teisingas Europos automobilių gamintojų įvairovės atžvilgiu ir kad būtų išvengta nepagrįsto automobilių gamintojų konkurencijos iškraipymo.

Teisės aktų sistema bus **suderinama su** bendruoju tikslu pasiekti ES Kioto tikslus ir bus grindžiama **nuodugniu poveikio vertinimu.** Šiuo tyrimu vertinama atskirų galimybių nauda ir išlaidos palyginus su dabartine vidutine CO_2 išmetalų padėtimi, atsižvelgiant į naujausias turimas technologijas aplinkosaugai gerinti automobilių technologijoje. Be teisės aktų sistemos, Komisijos strategija mažinti CO_2 turėtų skatinti kitų kelių transporto priemonių srities (sunkiųjų transporto priemonių ir pan.), **valstybių narių** (su CO_2 susiję mokesčiai ir kitos finansinės paskatos, viešųjų pirkimų taikymas, kelių eismo valdymas, infrastruktūra ir pan.) **ir vartotojų** (informuotas pirkėjų pasirinkimas, atsakingas elgesys vairuojant) **papildomas pastangas**.

Komisija:

9. Komunikate Europos Parlamentui ir Tarybai apie Bendrijos strategijos mažinti automobilių išmetamą CO_2 persvarstymo rezultatus[24] pristato būsimą strategiją mažinti automobilių išmetamą CO_2 pateikdama integruotą požiūrį, kaip aprašyta pirmiau, kartu su šiuo komunikatu.

10. Tirs galimybę kelių transporto sektorių įtraukti į ES Perkybos išmetalais sistemą nuo trečiojo kvotų skirstymo laikotarpio pradžios 2013 m.

11. atsižvelgdama į neseniai priimtą Biokuro pažangos ataskaitą[25] kaip dalį komunikato dėl Europos energetikos, kuriame pasiūlyta nustatyti privalomą minimalų tikslą dėl 10 % biodegalų 2020 m., pateiks pasiūlymą peržiūrėti Direktyvą 2003/30/EB[26] dėl biokuro ar kitų atsinaujinančių transporto degalų rūšių naudojimo 2007 m.

12. įvertins politikos skatinti biokuro naudojimą labiau mažinant išmetamus šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekius formavimo galimybes ir toliau rems MTTP pastangas dėl 2-os kartos biokuro

13. 2007 m. pateiks Reglamento dėl variklinių transporto priemonių, naudojančių vandenilį kaip kurą siekiant užtikrinti saugų šios technologijos taikymą pasiūlymą

14. Remdamasi i2010 pažangių automobilių iniciatyva[27], sieks plėtoti informacijos ir komunikacijų technologijomis (ICT) pagrįstas technologijas bei priemones, kurios prisidės prie švaresnio ir energiją taupančio judėjimo priemonių, įskaitant aplinkai palankias vairavimo priemones, ir šios srities mokslinius tyrimus

15. pažangias transporto sistemas, įskaitant Galileo, laikys kertinėmis būsimo logistikos veiksmų plano ir miesto transporto žaliosios knygos nuostatomis atsižvelgiant į transporto veiklos optimizavimą ir siekiant saugaus bei tvaraus judėjimo Europoje

16. skatina Europos investicijų banką remti Bendrijos išmetamo CO2 kiekio mažinimo politiką prisidedant prie ekonomiškai pagrįstų projektų kuro naudojimo efektyvumo ir atsinaujinančių degalų rūšių srityse finansavimo

---

24 COM (2007) 19 galutinis
25 COM (2006) 845 galutinis
26 Direktyva 2003/30/EB, OL L 123, 2003 5 17, p. 42-46.
27 COM (2006) 59 galutinis

3.3.3. Kitos aplinkosaugos politikos sritys

Be pirmiau minėtų sričių ES politika dėl transporto priemonių perdirbimo, triukšmo ir mobilių oro kondicionierių yra svarbi automobilių pramonei.

Komisija:
– pasiūlė pašalinti tam tikras fluoro turinčias šiltnamio efektą sukeliančias dujas iš mobilių oro kondicionavimo sistemų (MAC)[28]; pasiūlymą priėmė Europos Parlamentas ir Taryba.

Žvelgiant į ateitį:

Komisija:
17. kito Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių direktyvos[29] persvarstymo metu išnagrinės šios direktyvos nesuderinto įgyvendinimo valstybėse narėse problemą (2009 m.)
18. 2007-2009 m. sieks taikyti holistinį požiūrį nagrinėjant triukšmo problemas, kas leistų įtraukti visus reikalingus suinteresuotus asmenis ir sistemas (pvz., eismo valdymas, vairuotojų elgsena, transporto priemonių ir padangų technologija, kelių paviršiai)

3.4. Saugumo Europos keliuose didinimas: bendros pastangos

Didinant saugumą Europos keliuose buvo padaryta reikšminga pažanga: per pastaruosius 30 metų transporto priemonių Europos keliuose patrigubėjo, o eismo nelaimių sumažėjo per pusę. Europiečių mėgstamas mobilumas, kuris yra didesnis negu kada nors buvęs, pasiekiamas vis dar didele kaina: naujausių apskaičiavimų duomenimis, 2005 m. Europos keliuose žuvo apie 41 600 žmonių[30]. *Komisijos nustatytas tikslas* iki 2010 m. *50 % sumažinti mirčių*[31] Europos keliuose skaičių.

Komisijos nuomone, veiksminga kelių eismo saugumo strategija turėtų būti grindžiama **bendradarbiavimu tobulinant transporto priemonių technologiją, kelių infrastruktūrą, vairuotojų elgseną ir priverstinio vykdymo priemones**.

Komisija:
– priėmė Rekomendaciją 2004/345/EB[32] dėl gerosios patirties atsižvelgiant į vairavimo išgėrus, greičio viršijimo ir saugos diržų naudojimo taisyklių taikymo stebėseną
– prisijungė prie JT/EEK 104 taisyklės[33] ir iš dalies pakeistos JT/EEK 48 taisyklės[34] siekdama gerinti sunkiasvorių transporto priemonių matomumą

---

28 Direktyva 2006/40/EB, OL L 161, 2006 6 14, p. 12-18.

29 Direktyva 2000/53/EB, OL L 269, 2000 10 21, p. 34-43.

30 Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos vidurio laikotarpio ataskaita: COM (2006) 74 galutinis

31 COM (2001) 370 galutinis. Europos Komisijos 2001 m. transporto politikos baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalga buvo baigta 2006 m., COM (2006) 314 galutinis.

32 2004 m. balandžio 6 d. Komisijos rekomendacija, OL L 111, 2004 4 17, p. 75-82

–	priėmė komunikatą „eCall piliečiams“[35] siekdama paspartinti eCall sistemų, kurios buvo pripažintos prioritetu pagal e. saugumo iniciatyvą, diegimą
–	priėmė komunikatą dėl Pažangių automobilių iniciatyvos[36] siekdama **paspartinti pažangių sustiprinto saugumo technologijų diegimą** ir prisidėti mažinant kelių eismo nelaimių skaičių ES
–	priėmė pasiūlymą dėl Direktyvos dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo[37]
–	priėmė pasiūlymą dėl direktyvos dėl Bendrijoje įregistruotose sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse įrengtų veidrodėlių modifikavimo siekdama, kad nebūtų aklųjų dėmių galinio vaizdo veidrodėlių matymo lauke[38]
–	priėmė pasiūlymą dėl Bendrijos strateginių sanglaudos gairių 2007–2013 m., kuriame, be rekomenduojamų veiksmų krypčių, įtraukta nuostata dėl investicijų į tinkamą kelių eismo valdymą ypatingą dėmesį skiriant saugumui

Atsižvelgdama į CARS 21 grupės rekomendacijas Komisija priėmė perspektyvinius pasiūlymus dėl kelių eismo saugumo ir įvertino galimas ateities iniciatyvas šioje srityje. Todėl:

2007-2009 m. Komisija apsvarstys galimybes pateikti pasiūlymus:	
19.	dėl privalomo Isofix vaikų fiksavimo sistemų montavimo visose M1 transporto priemonėse
20.	dėl privalomo šviesų įjungimo dienos metu (vieša konsultacija dėl šio pasiūlymo buvo pradėta 2006 m. rugpjūčio 1 d.)
21.	kai tik bus parengtas bandymo metodas, padaryti privalomu elektroninės stabilumo kontrolės sistemos montavimą transporto priemonėse pradedant sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ir vėliau – keleiviniuose automobiliuose bei lengvasvorėse transporto priemonėse
22.	padaryti privaloma priminimo dėl saugos diržų užsisegimo sistemą visose naujose transporto priemonėse
23.	iš dalies pakeisti pėsčiųjų apsaugos direktyvos II etapo reikalavimus siekiant patobulinti Direktyvos 2003/102/EB nuostatas[39]

33 JT/EEK taisyklė Nr. 104: Vieningos nuostatos dėl sunkiasvorių ir ilgų transporto priemonių ir jų priekabų atšvaitų ženklų patvirtinimo, 1998 m. sausio 22 d.

34 JT/EEK taisyklė Nr. 48: Apšvietimo ir šviesos signalų įtaisų montavimas

35 COM (2005) 431 galutinis

36 COM (2006) 59 galutinis

37 COM (2006) 569 galutinis

38 COM (2006) 570 galutinis

39 Direktyva 2003/102/EB, OL L 321, 2003 12 6, p. 15-25.

24.	tobulinti tarptautinę baudų, paskirtų už kelių eismo taisyklių pažeidimus kitoje ES valstybėje narėje, išieškojimo sistemą (vieša konsultacija šiuo klausimu buvo pradėta 2006 m. lapkričio 6 d.)
Be to, Komisija:	
25.	išnagrinės staigaus stabdymo sistemų įvedimo transporto priemonėse (ypač sunkiasvorėse transporto priemonėse) kaštus, privalumus ir galimybes. Komisija atlieka tokių sistemų studiją ir sudarė darbo grupę iš suinteresuotų asmenų padėti atlikti šį darbą.
26.	remdamasi i2010 pažangių automobilių iniciatyva toliau dės pastangas skatinti transporto priemonėse įdiegtų aktyvių saugos sistemų ir transporto priemonių infrastruktūros pagalbinių sistemų kūrimą, diegimą ir naudojimą
27.	2006 m. priims 3-ą e. saugumo komunikatą, kuriuo atkreips Europos Parlamento ir Tarybos dėmesį į tolesnes priemones siekiant visiškai įdiegti eCall sistemą nuo 2010 m.
28.	skatins ir rems Bendrijos finansavimą tiems kelių sektoriaus projektams, kurie atitiks gerąją kelių eismo saugumo praktiką
29.	ragins valstybes nares toliau siekti, kad būtų vykdomi draudimo vairuoti išgėrus, greičio apribojimų laikymosi, privalomo šalmų dėvėjimo motociklininkams reikalavimai, ir skatinti bei užtikrinti, kad būtų naudojami saugos diržai

3.5. Prekyba ir užjūrio rinkos: sąžiningos globalios konkurencijos skatinimas[40]

Artimiausią dešimtmetį pramonės produkcijos paklausos pasauliniu mastu augimą daugiausia lems sparčiai augančios besivystančių šalių ekonomikos (pvz., Kinijos, Indijos, Rusijos ir t. t), o tarptautinė dimensija yra labai svarbi Europos automobilių pramonės konkurencingumui.

Komisijos nuomone, **daugiašalės derybos** sudarys geresnes galimybes Europos pramonei patekti į rinkas, tačiau taip pat būtina pasinaudoti **dvišalėmis ar regioninėmis prekybos** santykių su trečiosiomis šalimis **galimybėmis** (taikant laisvos prekybos ar kitas panašias sutartis), jei tai tikslinga.

Kai gamyba yra globalaus pobūdžio, sąlygos, susijusios su **tiesioginėmis užsienio investicijomis** ir **vietos gamybos padalinių** steigimu trečiosiose šalyse, yra ne mažiau svarbios negu tradiciniai eksporto-importo srautai. Europos politika turėtų būti siekiama užtikrinti, kad Europos bendrovės veikdamos užjūrio rinkose nebūtų nesąžiningai diskriminuojamos.

Komisija siekia stiprinti ir išplėsti reguliavimą tarptautiniu lygiu, visų pirma panaudojant JT/EEK sistemą (kaip aprašyta 3.2 skirsnyje)[41], sumažinti **netarifinius barjerus prekybai** ir

---

40 Komisijos požiūris į prekybos politiką išdėstytas neseniai išleistame komunikate "Globalioji Europa: konkuravimas pasaulyje" COM(2006) 567 galutinis

41 Kaip pabrėžta 3.2 skirsnyje Komisija sieks tarptautinio suderinimo taip, kad ES išsaugotų galimybę savarankiškai priimti teisės aktus su saugumu ir aplinkosauga susijusiose srityse, kiek tai bus būtina ateityje.

toliau plėsti reguliuojamos veiklos sritį pasauliniu mastu. Automobilių pramonė taip pat išreiškė rimtą susirūpinimą dėl **intelektinės nuosavybės apsaugos taisyklių** (IPR) vykdymo problemų kai kuriose pasaulio dalyse.

Komisija mato problemų dėl patekimo į **Kinijos** rinką ir veiklos sąlygų šioje rinkoje. Šios problemos yra reikšmingos ne tik dėl Kinijos rinkos potencialo, bet ir todėl, kad panašių problemų gali kilti kitose didelėse sparčiai besivystančiose rinkose.

Komisija:

– *priėmė sprendimus dėl politikos, kuria siekiama didesniu mastu suderinti tarptautinius techninio pobūdžio reikalavimus* transporto priemonėms remiantis tiek 1958 m., tiek 1998 m. JT/EEK susitarimais.

– oficialiai pareikalavo įsteigti PPO ginčų sprendimo kolegiją siekiant išspręsti iškilusias problemas, susijusias su importuotų transporto priemonių dalių įforminimu Kinijoje. Jungtinės Valstijos ir Kanada turi panašių nusiskundimų.

Dėl tolesnės politikos krypčių:

Komisija:

30. *nagrinėdama kiekvieną atvejį įvertins* derybų dėl dvišalių laisvos prekybos sutarčių su trečiosiomis šalimis sudarymo *galimybes* (ypač Pietryčių Azijoje) ir pradės tokias derybas, jeigu jos bus ir kada bus tikslingos

31. tęs Kinijos verslo ir reguliavimo pokyčių stebėseną siekdama užtikrinti, kad geresnis Kinijos rinkos prieinamumas dėl jos įstojimo į PPO būtų įgyvendintas praktikoje

32. sieks oficialaus dialogo su Kinija dėl problemų, susijusių su Kinijos reglamentavimo sistema, užtikrinant, kad būtų atitinkamos veiklos galimybės ir teisinis tikrumas verslo bendruomenei šioje rinkoje. Šiuo aspektu Komisija toliau stebės Kinijos antimonopolinio įstatymo projekto rengimo eigą.

33. remdamasi ES–Rusijos susitarimais dėl bendros ekonominės erdvės toliau sieks plėtoti glaudesnius automobilių pramonės ryšius su Rusija

34. tęs politiką, kuria siekiama užtikrinti, kad intelektinės nuosavybės apsaugos taisyklių būtų laikomasi ir jos būtų vykdomos pasauliniu mastu panaudojant galiojančias tarptautines sutartis, o visapusiškos nuostatos dėl intelektinės nuosavybės būtų įtrauktos į būsimas dvišales sutartis

3.6. Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra: būsimo konkurencingumo pagrindas

Investavusi apytiksliai 20 mlrd. EUR (apie 5 % šio sektoriaus apyvartos) į mokslinius tyrimus ir produktų kūrimą automobilių pramonė yra ***didžiausias pramoninis investuotojas į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą Europoje absoliučiais skaičiais****.*

Nustatant pramonei tinkamų mokslinių tyrimų poreikį svarbų vaidmenį atlieka technologijų platformos. „**Kelių transporto vizija 2020 m.**“, **Europos kelių transporto mokslinių tyrimų patariamosios tarybos** (ERTRAC) parengta strateginė mokslinių tyrimų darbotvarkė

ir kiti pagal atitinkamas technologijų platformas parengti dokumentai[42] buvo pagrindiniai, kuriais remtasi nustatant būsimų visos automobilių pramonės vertės grandinės mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros kryptis ES, nacionaliniu ir regioniniu lygiais.

Komisija:

– 7-ojoje bendrojoje mokslinių tyrimų programoje (7-oji BMTP) pasiūlė prioritetine nustatyti temą "Transportas (įskaitant aeronautiką)", kurios pasiūlytas biudžetas (apie 4180 mln. EUR dabartinėmis kainomis) atspindi reikšmingą Bendrijos fondų skiriamų lėšų automobilių pramonės sektoriaus naujovėms skatinti augimą

– 7-ojoje bendrojoje mokslinių tyrimų programoje informacijos ir komunikacijų technologijų temoje pasiūlė tęsti mobilumo, tvarumo aplinkos požiūriu ir energijos efektyvumo mokslinius tyrimus ICT srityje, kurių pagrindas būtų tyrimai, atlikti pagal 5-ąją ir 6-ąją bendrąsias mokslinių tyrimų programas

Komisijos nuomone, yra būtina Europos mokslinius tyrimus pagal 7-ąją BMTP koncentruoti tiek plėtrai svarbių mokslinių tyrimų (pvz., **švarių ir tausojančių energiją terminių variklių, integruotų saugos sistemų technologijos**) ir iš esmės naujų technologijų (pvz., **vandenilio ir kuro elementai, perkraunamų hibridinių transporto priemonių kūrimas, 2-osios kartos biodegalai**) kryptimis. Be to, Komisija mano, kad pirmaujančių rinkų kūrimas srityse, kurios tinkamos šiam sektoriui, yra svarbus (pvz., vandenilio ir kuro elementai, biodegalai ir t. t. galėtų būti potencialūs kandidatai).

Vertinant platesniu mastu, naujų, saugesnių, efektyvesnių ir mažiau teršiančių automobilių technologija yra pažangių transporto sistemų (ITS) koncepcijos dalis. Automobilių pramonė aktyviai dalyvauja keliose technologijų platformose[43], kurios tiesiogiai ar netiesiogiai prisideda prie automobilių pramonės konkurencingumo ir geresnių transporto sistemų plėtros.

Komisija:

35. *toliau* plėtos bendradarbiavimą mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityje tarp ES ir pramonės (pirmiausia per 7-ąją bendrąją programą)

36. sieks atnaujinti suderintą bendradarbiavimą mokslinių tyrimų srityje tarp ES, valstybių narių ir automobilių pramonės vadovaujantis sisteminiu požiūriu ir naudojant įvairias paramos MTTP priemonių rūšis automobilių pramonės srityje, įskaitant bendradarbiavimo projektus ir kompetencijos tinklus

37. mokslinių tyrimų programas nukreips veiksmingesnės kelių transporto sistemos kūrimo kryptimi tuo pačiu stiprinant jos suderinamumą su aplinka ir saugumą. Ypatingas dėmesys bus skiriamas švarioms atsinaujinančioms degalų rūšims bei pažangioms transporto priemonėms ir keliams (pvz., "pažangaus automobilio" projektas remiantis bendrąja i2010 iniciatyva)

38. Sieks plėtoti viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės ryšius kaip naują pramoninių mokslinių tyrimų, technologijų plėtros ir demonstravimo priemonę. Šiuo metu kartu

[42] Pavyzdžiui, vandenilio ir kuro elementų platforma, pažangių konstrukcinių medžiagų ir technologijų platforma, pažangaus sistemų integravimo platforma ir kt.

[43] Pavyzdžiui, NESSI, programinės įrangos ir ARTEMIS platforma, įterptinių IT sistemų platforma

	su automobilių pramone (ir kitomis suinteresuotomis šalimis) Komisija rengia bendrą technologijų iniciatyvą vandenilio ir kuro elementų srityje
39.	skatins Europos finansines institucijas, pvz., Europos investicijų banką, toliau remti automobilių pramonės sektoriaus mokslinius tyrimus ir didžiausią dėmesį skirti projektams, kuriais siekiama efektyviau naudoti energiją, mažinti išmetamų medžiagų kiekius ir stiprinti saugumą, būtent per naują rizikos pasidalijimo finansinę instituciją

3.7. Mokesčių ir fiskalinės paskatos ir konkurencija po pardavimo

3.7.1. Mokesčių ir fiskalinės paskatos

Grupėje CARS 21 vykusios diskusijos parodė, kad skirtinga su transporto priemonėmis susijusi **apmokestinimo tvarka** valstybėse narėse yra laikoma **viena iš pagrindinių kliūčių veiksmingam vidaus rinkos funkcionavimui**, o fiskalinių paskatų taikymas turėtų būti koordinuojamas tarp valstybių narių ir turėtų aiškiai prisidėti prie ES politikos tikslų aplinkosaugos ir eismo saugumo srityse įgyvendinimo. Šiomis aplinkybėmis svarstydami į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentas ir Taryba pritarė straipsniui dėl fiskalinių paskatų suteikimo ribojimų Euro 5 ir Euro 6 reglamentuose[44].

Komisija:	
–	pasiūlė direktyvą dėl su keleiviniais automobiliais susijusių mokesčių[45], kuri dabar pateikta Europos Sąjungos Tarybai ir Europos Parlamentui. Komisija ragina Parlamentą ir Tarybą priimti pasiūlytą direktyvą kaip įmanoma greičiau

3.7.2. Konkurencija po pardavimo

Automobilių platinimo srityje Komisija toliau dės pastangas užtikrinti, kad Reglamentas 1400/2002 dėl **motorinių transporto priemonių platinimo**[46] būtų taikomas visoje Bendrijoje, o atsižvelgiant į vis didesnį transporto priemonių sudėtingumą reikia, kad visi transporto priemonių remontininkai Bendrijoje galėtų naudotis atitinkama technine su **remontu susijusia informacija**. Pastariesiems veiksmams Europos Parlamentas yra suteikęs aiškų mandatą, kaip nustatyta Direktyvos 98/69/EB[47] 4 straipsnyje.

Komisija:	
–	Į Euro 5 pasiūlymą[48] įtraukė nuostatą, pagal kurią transporto priemonių gamintojai yra įpareigojami sudaryti galimybes nepriklausomiems remontininkams naudotis neribotai ir standartizuotu būdu prieinama su transporto priemonių remontu ir eksploatavimu susijusia informacija, pateikiama interneto svetainėse iš suinteresuotų asmenų sudaryto techninio komiteto nustatyta forma (OASIS formatas)

44 COM (2005) 683 galutinis.
45 COM (2005) 261 galutinis.
46 2002 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje
47 Direktyva 98/69/EB, OL L 350, 1998 12 28, p. 1–57.
48 COM (2005) 683 galutinis

4. TOLESNI VEIKSMAI

Komisija siekia įgyvendinti geresnio reguliavimo politiką ir tiki, kad yra unikali galimybė pasiekti **kitokią politikos formavimo kultūrą pramonės politikos atžvilgiu**. Komisijos nuomone, tokie principai kaip teisės aktų kokybė, supaprastinimas, poveikio vertinimas, konsultacijos su suinteresuotais asmenimis, įgyvendinimo laikas ir priemonių pasirinkimas turėtų būti teisės aktų projektų rengimo pagrindu.

Didžiausias tokio politikos proceso iššūkis yra **ryšys tarp nuspėjamumo iš vienos pusės ir kokybės bei lankstumo, iš kitos**. Numatant būsimo reglamentavimo kryptį ilgalaikiu laikotarpiu neišvengiamai kils klausimų, susijusių su duomenų, naudojamų prielaidoms dėl vidutinės trukmės ir ilgesnio ateities laikotarpio pagrįsti, kokybe ir prieinamumu. Todėl turi būti nustatytas **reguliarios peržiūros ir persvarstymo** mechanizmas.

Siekiant užtikrinti, kad Europos Parlamentas ir Taryba būtų reguliariai informuojami apie JT/EEK procesą, Komisija planuoja pateikti metinį pranešimą Europos Parlamentui, kuriame bus atnaujinta informacija apie JT/EEK atliekamą darbą ir komitologijos procesą.

Komisija:	
40.	kartu su visomis atitinkamomis suinteresuotomis šalimis atliks šiame komunikate pasiūlytų veiksmų vidutinės trukmės laikotarpio persvarstymą 2009 m. siekiant stebėti padarytą pažangą ir prireikus koreguoti automobilių pramonės politikos reglamentavimo sistemą remiantis šio persvarstymo rezultatais
41.	reguliariai informuos kitas bendro sprendimo būdu teisės aktus priimančias institucijas apie automobilių pramonės reglamentavimo pasikeitimus pateikdama metinį darbo dokumentą apie JT/EEK padarytą pažangą

PRIEDAI

1. Direktyvų, teiktinų savikontrolės ir virtualių bandymų srityje, sąrašas

2. Direktyvų, teiktinų siekiant pakeisti JT/EEK taisykles, sąrašas

1 priedas: Direktyvų, teiktinų savikontrolės ir virtualių bandymų srityje, sąrašas

Būsimi pasiūlymai dėl savikontrolės bandymų:

EB direktyvos:
70/222/EEB (galinis valstybinio numerio ženklas)
77/389/EEB (vilkimo kabliai)
78/316/EEB (valdiklių tapatumo nustatymas)
78/317/EEB (šildymas ir (arba) apipūtimas)
78/318/EEB (stiklo apliejimas ir (arba) valymas)
78/549/EEB (ratų apsaugos priemonės)
92/21/EEB (masė ir matmenys, automobiliai)

97/27/EB (masė ir matmenys)
92/114/EB (kabinų išorinės iškyšos)

JT/EEK taisyklės:

28 (garso signalas)
48 (apšvietimo montavimas)
121 (valdiklių tapatumo nustatymas)
122 (šildymo sistemos)
43 (apsauginio stiklo sumontavimo dalis)
55 (sukabintuvai; tik dėl geometrijos reikalavimų)

Būsimi pasiūlymai dėl virtualių bandymų:

EB direktyvos:

77/389/EEB (vilkimo kabliai)
77/649/EEB (priekinis matomumas)
78/318/EEB (stiklo apliejimas ir (arba) valymas, dėl geometrijos reikalavimų)
78/549/EEB (ratų apsaugos priemonės)
92/114/EB (kabinų išorinės iškyšos)

JT/EEK taisyklės:

46 (dėl galinio matomumo regėjimo lauko)
21 (dėl geometrijos reikalavimų vidaus įrangai)
26 (išorinės iškyšos)
48 (apšvietimo montavimas)
55 (sukabintuvai; tik dėl geometrijos reikalavimų)

2 priedas: Direktyvų, teiktinų siekiant pakeisti JT/EEK taisykles, sąrašas

70/157/EEB (garso lygiai)
70/221/EEB (degalų bakai)
70/311/EEB (vairo stiprintuvas)
70/387/EEB (durų spynos ir vyriai)
70/388/EEB (garso signalas)
71/127/EEB (galinis matomumas)
71/320/EEB (stabdžiai)
72/245/EEB (radijo bangų slopinimas)
74/60/EEB (vidaus įranga)
74/61/EEB (apsauga nuo vagystės ir prietaisas, užkertantis kelią neteisėtai eksploatuoti transporto priemonę)
74/297/EEB (apsauga vairuojant)
74/408/EEB (sėdynių tvirtumas)
74/483/EEB (išorinės iškyšos)
75/443/EEB (greičio matuoklis ir (arba) atbulinės eigos pavara)
76/756/EEB (apšvietimo sumontavimas)
76/757/EEB (atšvaitai)
76/758/EEB (žibintai)
76/759/EEB (posūkio rodikliai)
76/760/EEB (galinio valstybinio numerio ženklo žibintai)
76/761/EEB (priekiniai žibintai)
76/762/EEB (priekiniai rūko žibintai)
77/538/EEB (galiniai rūko žibintai)
77/539/EEB (atbulinės eigos žibintai)
77/540/EEB (stovėjimo šviesos žibintai)
77/541/EEB (saugos diržai)
78/316/EEB (valdiklių tapatumo nustatymas)
2001/56/EB (šildymo sistemos)
80/1269/EEB (variklio galia)
89/297/EEB (šoninė apsauga)
92/22/EB (apsauginis stiklas)
92/23/EB (padangos)
94/20/EB (sukabintuvai)
95/28/EB (degumas)
2001/85/EB (autobusai ir tolimojo susisiekimo autobusai)
96/79/EB (priekinis smūgis)
96/27/EB (šoninis smūgis)
98/91/EB (pavojingų prekių vežimas)
2000/40/EB (apsauginis priekio užkardas)