



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 7.2.2007
KOM(2007) 22 lõplik

KOMISJONI TEATISEUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik

Komisjoni seisukoht seoses CARS 21 kõrgetasemelise töörühma lõpparuandega

Panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse

{SEK(2007) 77}

{SEK(2007) 78}

COM (2007) 22
KOMISJONI TEATISEUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik

Komisjoni seisukoht seoses CARS 21 kõrgetasemelise tööühma lõpparuandega

Panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse

SISUKORD

	Kommenteeritud kokkuvõte.....	3
1.	SISSEJUHATUS.....	4
2.	ÜLEMINEKUJÄRGUS TÖÖSTUS?.....	6
3.	TÖÖSTUSE REGULEERIVA RAAMISTIKU PARANDAMINE: CARS 21 JÄRELMEETMED	8
	3.1. Siseturg: sõidukite tüübikinnitus.....	8
	3.2. Regulaatiivse keskkonna lihtsustamine ja rahvusvaheliseks muutmine	9
	3.3. Keskkonda säästev maanteevedu: integreeritud lähenemisviis.....	10
	3.4. Liiklusohutuse suurendamine Euroopa maanteedel: ühine jõupingutus.....	15
	3.5. Kaubandus ja ülemereturud: püüdlused ausa ülemaailmse konkurentsi poole...	18
	3.6. Teadus- ja arendustegevus: konkurentsivõime võti	19
	3.7. Maksustamine ja rahalised stiimulid, intellektuaalomand ja konkurents.....	21
4.	EDASISED SAMMUD	22
	1. lisa. Loetelu direktiividest, mille puhul tehakse ettepanek tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete lisamise kohta	
	2. lisa. Loetelu direktiividest, mille puhul tehakse ettepanek need asendada UN/ECE eeskirjadega	

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Käesolevas teatises visandatakse tulevase mootorsõidukipoliitika siht. **Parema õigusliku reguleerimise** vaimus on selle eesmärgiks edendada erinevate poliitikavaldkondade ühtset koostöömist, tagada prognoositavus ja avalike huvide (nt keskkond ja ohutus) kaitse, samal ajal üritades vähendada tööstuse bürokraatlikku koormust.

Selles esitatakse komisjoni seisukoht seoses **CARS 21 kõrgetasemelise tööühmaga**, mille raames kogunesid 2005. aasta peamised sidusrühmad, et vaadata läbi peamised poliitikavaldkonnad, mis mõjutavad Euroopa mootorsõidukitööstust, ning anda soovitusi tulevase riikliku poliitika ja reguleeriva raamistiku kohta.

CARS 21 tööühma alguses väljendas tööstus muret õigusaktidest tulenevate suurte kumulatiivsete kulude üle. CARS 21 tööühma tehtud läbivaatamise käigus jõeldati, et praegune tüübikinnitussüsteem on tõhus ja see tuleks säilitada ning et enamik õigusaktidest on vajalikud ja kasulikud tervisekaitse, ohutuse, tarbijate ja keskkonna kaitsmise huvides. CARS 21 tööühm määratles siiski **38 EÜ direktiivi, mille võib asendada** rahvusvaheliste UNECE (ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni) eeskirjadega. See määratles ka 25 direktiivi ja UNECE eeskirja, **millesse võib lisada sätteid tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete kohta**. Komisjon toetab nimetatud soovitusi, kuid tagab selle, et ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadele tuginedes jääb ühendusele pädevus vajadusel vastu võtta õigusakte ÜRO Euroopa Majanduskomisjonist sõltumatult.

Keskkonnaküsimustes toetab komisjon saasteainete heitkoguste edasist piiramist kooskõlas õhusaastet käsitleva temaatilise strateegiaga. Lisaks kirjeldatakse selles komisjoni tulevase **autode süsinikdioksiidiheidete vähendamise** strateegia põhielemente, mis on sätestatud teatises praeguse ühenduse strateegia läbivaatamise tulemuse kohta. Tulevane strateegia põhineb **integreeritud lähenemisel**, mille abil püütakse ELi ja liikmesriikide meetmeid kombineerides saavutada ELi eesmärk, milleks on heitkoguste tase 120 g/km 2012. aastaks. Komisjon teeb ettepaneku õigusaktide kohta, keskendudes kohustuslikule süsinikdioksiidiheidete vähendamisele, et saavutada eesmärk – uue autopargi keskmine heitkoguste tase 130 g/km sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil ja süsinikdioksiidiheidete vähendamine veel 10 g/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude tehnoloogiliste täiustuste ja biokütuste suurenenud kasutamise abil.

Strateegiat tuleb vaadelda, võttes aluseks hiljuti vastuvõetud komisjoni teatise Euroopa energeetika kohta.¹

Teatises on määratletud rida maanteede ohutuse valdkonnas kaalutavaid meetmeid. On välja pakutud mitmeid sõidukitega seotud meetmeid, millest kõige olulisem on uutes sõidukites kasutatav **elektrooniline stabiilsuskontroll**. Teatises rõhutatakse vajadust võtta maanteeohutuse valdkonnas vastu terviklik lähenemisviis, mis hõlmab sõiduki omadusi, infrastruktuuri ja liiklejaid.

Teatisega viiakse mootorsõidukisektori peamised probleemid kooskõlla kaubanduspoliitikaga. Sellega tehakse ettepanek hinnata **kahepoolsete kaubanduskokkulepete** kasutamise võimalusi (eriti Aasia puhul) turulepääsu parandamiseks ning rõhutatakse vajadust ülemaailmselt jõustada **intellektuaalomandi õigused**.

Teatises määratletakse teadus- ja arendustegevuse valdkonna teadustegevuse põhiprioriteetidenä **puhtad taastuvad kütused** ning **intelligentsed sõidukid ja maanteed**. Selles võetakse vastu tulevikku suunatud lähenemine ja rõhutatakse komisjoni kavatsust panna alus **vesiniku- ja kütuseelementide** alasele tehnoloogia ühisalgatusele ning esitada määrus, milles käsitletakse sõidukeid, mis kasutavad kütusena vesinikku.

Käesolev teatise aluseks on ulatuslikud **konsultatsioonid ja dialoog sidusrühmadega** mootorsõidukite teemadel ning komisjon loodab, et see annab oma panuse poliitikakujundamise kultuuri ja metoodikasse edaspidi.

¹ KOM(2007) 1 (lõplik).

1. SISSEJUHATUS

Maanteevedude abil võimalikuks tehtud **liikuvus** on praeguse eurooplaste eluviisi eeltingimus. Sõidukid on aluseks meie elustiilile, hõlbustades ühiskondlikku läbikäimist ja töökindlat kaupade levitamist kogu mandril.

Mootorsõidukitööstuse kompleksne väärtusahel mängib **Euroopa majanduses väga olulist osa** ning selle tähtsus tuleneb suures osas sidemetest riigisisestes ja rahvusvahelistes majandusstruktuurides.

Sõidukitööstus toimib kogu maailmas ja on üks **üleilmastumise** liikumapanijatest. Seda iseloomustab kiire ülemaailmsete turgude avamine ning sellega seonduv kapitali liikumise suurenemine ja mitmekesisus. Käimasolev **tehnikarevolutsioon** on muutmas mootorsõidukitööstust tavapärasest tootmisel põhinevast sektorist üha enam teadmispõhiseks sektoriks. Omamaisel tasandil võtab sõidukitööstus olulisi ja tihtipeale keerulisi meetmeid **oma maksude kulubaasi ja tootmisprotsesside optimeerimiseks**, mis on tekitanud kartusi seoses **ümberkorraldamise ja ümberpaigutamisega**.

Nimetatud tegurid ja vajadus **kaitsta looduskeskkonda, inimese tervist ja elu** ning tegutseda **kõrge naftahinna tingimustes** on tekitanud olukorra, kus tööstust ootavad ees uued probleemid, vastutusvaldkonnad ja võimalused, mis võivad kaasa tuua muudatusi nii tööstuses kui ka selle toodangus.

Poliitilises koostöös tööstusega tuleks otsida võimalusi parandada sõidukitootmise raamtingimusi ning hoolikalt analüüsida tulevaste reguleerivate meetmete mõju kulutustele ja konkurentsivõimele. Komisjon usub, et riiklik poliitika peaks olema prognoositav, võttes korrektselt arvesse ühiskonna üha komplekssemaid nõudmisi ning aimates ette maailmaturgude suundumusi. Kooskõlas **parema õigusliku reguleerimise** algatusega käivitas komisjon igakülgse mootorsõidukitega seotud reguleerimise ja poliitika läbivaatamise, luues **CARS 21 kõrgetasemelise töörühma**, mille raames kogunesid peamised sidusrühmad, et anda komisjonile nõu edasiste poliitiliste võimaluste asjus.²

²

Lisateavet leiate veebisaidilt:

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

Käesolevas teatises esitatakse **komisjon hinnang ja tema vastus seoses CARS 21 tööühma esitatud aruande riikliku poliitikaga**.³ Selles antakse ülevaade Euroopa Parlamendile ja nõukogule, millises suunas kavatseb komisjon tulevast mootorsõidukipoliitikat kujundades liikuda.

Käesolevas teatises sisalduvate ettepanekute ja algatuste eesmärgiks on:

- jätkuvalt parandada siseturu toimimist
- jätkuvalt lihtsustada mootorsõidukeid käsitlevaid õigusakte ja jätkata mootorsõidukeid regulatiivse keskkonna rahvusvaheliseks muutmist
- jätkuvalt edendada keskkonda säästvaid maanteevedusid
- jätkuvalt parandada liiklusohutust Euroopa teedel
- panustada Euroopa mootorsõidukitööstuse ausa ülemaailmse tegevuskeskkonna tagamisse
- innustada teadus- ja arendustegevuse laiendamist strateegilist huvi pakkuvatesse piirkondadesse

2. ÜLEMINEKUJÄRGUS TÖÖSTUS?

Hiljutised autotootjate katsed parandada tootlikkust ja vähendada kulusid on tõmmanud avalikku tähelepanu ja tõstatanud küsimusi kõrgete tootmiskulude ja vähese või olematu sõidukite nõudluse suurenemisega Lääne-Euroopa majandusruumi mootorsõidukitootmise tuleviku suhtes. Kardetakse, et mootorsõidukitootmine võidaks üle viia kolmandatesse riikidesse, sest tööstuses otsitakse madalat kulubaasi ja tõenäoliselt tulevikus kiiresti kasvavaid turge. ELi liigne tootmisvõimsus ning paindliku tootmise ja tootmistõhususe parandamiseks kasutatava automatiseerimise rolli suurenemine koos investeeringutega lisatootmisvõimsusesse mõnedes liikmesriikides tekitab mootorsõidukitööstusega seonduva tööhõive vähenemise ohu.

³ CARS 21 lõpparuande leiab veebilehelt:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

Mõned praegused ümberkorraldused on reaktsioon struktuuriprobleemidele, mis on tööstuse teatavates osades esinenud juba mõnda aega. Hoolimata üksikute tootjate vahelistest erinevustest, on enamiku tootjate probleemid seotud tootlikkuse tasemetega, kulude ja tööturгу käsitlevate õigusnormide haldamisega. Suured püsikulud, liigne struktuuriline tootmisvõimsus ja hiljuti maailma tootmeturgudel registreeritud hinnad koos tootjatevahelise tiheda hinnakonkurentsiga on kaasa toonud paljude äriühingute keskendumise oma pikaajalisele konkurentsivõimele, pannes rõhku tootlikkuse suurendamisele ja kulustruktuuride optimeerimisele. See omakorda on viinud tootmisprotsesside ümberkorraldamiseni ja suundumuseni vähendada tööjõudu. Üldmõju võib osutada veelgi tõsisemaks, mõjudes kaudselt mootorsõidukite tarneahelale, arvestades tarnijate lahutamatu osa sõidukiehituses.

Keskpikal perioodil näib tõenäoline, et Euroopa turu jaoks sõidukite monteerimine hakkab suures osas toimuma Euroopas. Kuigi nimetatud tööstus on järjest enam muutumas ülemaailmseks, jääb erinevatel turgudel nõudluse iseloom suhteliselt eriomasteks ja enamused autotootjaid hoiab märkimisväärse osa oma toodangust kohapeal. Kõrged pöördumatud kulud praegustesse tootmisrajatistesse, paindliku tootmise suurenemine ja Euroopa töötajate oskuste tase näib seda järeldust toetavat. Tihedama rahvusvahelise konkurentsiga seotud probleemid tõenäoliselt siiski suurenevad pikema aja jooksul. Mis puutub tootmispaika, siis Euroopa sõidukitootjate seas pakuvad märkimisväärset huvi kiiresti arenevad odavad piirkonnad, mis asuvad ELi väljaspool.

Kooskõlas majanduskasvu ja töökohtade loomise komisjoni strateegiaga³ püütakse selle teatisega luua uuendusliku ja toimiva mootorsõidukitööstuse jaoks soodsad raamtingimused ja nõnda vähendada ümberkorraldamisvajadust. Kui äriühing võtab siiski vastu otsuseid oma organisatsiooni ja töökorralduse kohta, siis ei peaks komisjon enda arvates selliste äriotsuste puhul sekkuma. Kõik sellest tulenevad tegevuse üleviimised peaks siiski toimuma kooskõlas ühenduse töötajate teavitamist ja nõustamist, kollektiivseid koondamisi ja Euroopa töönoukogu asutamist käsitlevate direktiividega.⁴ Peale selle võib piirkondlik poliitika mängida pikemas perspektiivis rolli üleviimiskulude minimeerimises, soodustades vajalikke struktuurimuutusi. Üleviimiste lühiajaliste sotsiaalsete kulude leevendamises võivad osaleda Euroopa Sotsiaalfond, Euroopa Regionaalarengufond ja äsja asutatud Euroopa Globaliseerumisega Kohanemise Fond, nt võimaldades töötajatele uute töökohtade leidmiseks

⁴ Komisjoni teatis KOM (2005) 474 (lõplik): Ühenduse Lissaboni programmi rakendamine: raampoliitika ELi tootmise tugevdamiseks – süvendada integreeritumat lähenemisviisi tööstuspoliitikale.

⁵ Nt direktiiv 2002/14/EÜ, 98/59/EÜ ja 94/45/EÜ.

koolitust. Neil vahenditel on oluline osa ka majandustegevuse jaoks paremate struktuuringimuste loomises, mis omakorda loob uusi töövõimalusi. Lisaks sellele peaks komisjon püüdlema soodsate raamtingimuste poole, mis võimaldavad äriühingutel prognoosida konkurentsiga seonduvaid probleeme juba varajases järgus ja neile sotsiaalselt vastutustundlikul viisil reageerida. Sellega seoses kutsub komisjon kokku ümberkorraldamisalase arutelu seoses mootorsõidukitööstusega, et lahendada probleeme ning paremini prognoosida muutusi ja kohaneda nendega.⁵

Euroopa mootorsõidukitööstust iseloomustab praegu halastamatu hinnakonkurents, kõrged tooraine- ja energiahinnad, suur tähelepanu kulude haldamisele ja tootmisprotsesside ümberkorraldamine. Poliitika seisukohalt tähendab surve tööhõivele ja keskendumine kulude kontrollile seda, et komisjon analüüsib hoolikalt tulevase reguleeriva tegevuse mõju tööhõivele ja konkurentsivõimele.

3. TÖÖSTUSE REGULEERIVA RAAMISTIKU PARANDAMINE

3.1. Siseturg: sõidukite tüübikinnitus

Mootorsõidukite siseturupoliitikaga reguleeritakse praegu kohustuslikult kolme kategooria sõidukeid (sõiduautod, mootorrattad ja traktorid). See reguleerimine põhineb **EÜ sõidukite tüübikinnitususe süsteemil**,⁶ mis on osutunud väga tõhusaks. Komisjon usub, et see tuleks säilitada ja kasutada selle eeliseid ka muude autotööstuse toodete puhul (nt väikeste tarbesõidukite, busside ja veokite puhul).

Komisjoni arvates **peaks siseturg toimima tõhusamalt, kui sõiduk on juba kord turule jõudnud**. Eelkõige panevad kodanikke ja ettevõtteid muretsema probleemid tehnoseisundi ja registreerimismenetlusega.

Komisjon:⁷

– on vastu võtnud uue mootorsõidukite kinnitamise raamdirektiivi,⁸ et laiendada EÜ sõidukite tüübikinnitususe süsteem kohustuslikult kõigile sõidukikategooriatele, ning

⁶ Vt komisjoni teatist ümberkorralduste ja tööhõive kohta, KOM(2005) 120.

⁷ Nõukogu direktiiv 70/156/EMÜ, EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1–15.

⁸ Olgu märgitud, et meetmed, mille kohta on juba tehtud ettepanek või mida juba rakendatakse, on esitatud taanetena; meetmed, mille kohta komisjon kavatseb ettepaneku teha tulevikus, on kogu teatistes järjestikuliselt nummerdatud.

⁹ KOM(2003) 418 (lõplik).

soovitab Euroopa Parlamendil ja nõukogul nii kiiresti kui võimalik käesolev ettepanek vastu võtta

- on lisanud uue raamdirektiivi ettepanekusse sätte, mis käsitleb lubade andmise skeemi ohutushinnangu ja keskkonnamõju seisukohalt kriitilistele osadele ja seadmetele

Lisaks sellele

komisjon:

1. ajakohastab 2007. aastal komisjoni tõlgendavat teatist eelnevalt teises liikmesriigis registreeritud sõiduki tüübikinnituse ja registreerimise menetluse kohta⁹

3.2. Regulatiivse keskkonna lihtsustamine ja rahvusvaheliseks muutmine

Üks põhjuseid CARS 21 loomiseks oli tööstuse mure, et reguleerimise kumulatiivsed kulud avaldavad negatiivset mõju konkurentsivõimele ja muudavad sõidukid tarbetult kalliks. CARS 21 osana loodi eraldi alltöörühm, et kontrollida reguleerivat raamistikku¹⁰ ja määratleda võimalused kehtivaid õigusakte kehtetuks tunnistada või lihtsustada.

Pärast läbivaatamist tegi CARS 21 töörühm järelduse, et enamik kehtivatest õigusaktidest tuleks säilitada, sest see on vajalik tervisekaitse, ohutuse, tarbijate ja keskkonna kaitsmise huvides. Siiski soovitab CARS 21 töörühm seda silmas pidades, et ühendus on ühinenud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all vastu võetud üle 100 rahvusvahelise sõidukitega seotud eeskirjaga mida kohaldatakse alternatiivsetena vastavatele ühenduse õigusaktidele, asendada **38 direktiivi UN/ECE eeskirjadega**, ilma et see tooks kaasa kaotusi ohutustaseme ja keskkonnakaitse osas. Lisaks sellele määratles CARS 21 töörühm ühe direktiivi, mille võib kehtetuks tunnistada,¹¹ ja **25 direktiivi ja UN/ECE eeskirja**, millesse võib lisada sätteid **tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete kohta**, et vähendada tööstuse jaoks õigusnormidele vastamisele tehtavaid kulusi, muutes haldusmenetlused vähem kulukaks ja aeganõudvaks.

Komisjon toetab neid soovitusi, kuid teadvustab vajadust jätta ELile võimalus ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni süsteemist sõltumatuks õigusloomeks, kui on vaja täita ELi eesmärgi

¹⁰ C 1996/143/04, EÜT C 143, 15.5.1996, lk 4–16.

¹¹ Nimetatud läbivaatamise üksikasjad on esitatud CARS 21 lõpparuande II lisas.

¹² Nõukogu direktiiv 72/306/EMÜ (EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1–23).

seoses tervise ja keskkonnaga või teisi poliitikaeesmärke; ta üritab saavutada selle, et nimetatud vajadusi võetakse arvesse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade suunas liikumisel.

Komisjon:

2. teeb ettepaneku asendada 38 EÜ direktiivi¹² vastavate UN/ECE eeskirjadega niipea, kui on vastu võetud raamdirektiiv tüübikinnituse kohta (eeldatavalt 2007. aastal)
3. teeb 2008-2009. aastal ettepaneku lisada 25 EÜ direktiivi ja UN/ECE eeskirja vajalikud tehnilised sätted tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete kasutamise kohta¹³
4. esitab Euroopa Parlamendile iga-aastase dokumendi edusammude kohta seoses UN/ECE ja komiteemenetlusega
5. kaalutleb 2008–2009. aastal direktiivide 71/127/EMÜ¹⁴, 74/297/EMÜ¹⁵, 76/115/EMÜ¹⁶ ja 78/932/EMÜ¹⁷ ning UN/ECE eeskirja nr 122¹⁸ lihtsustamist

3.3. Keskkonda säästev maanteevedu: integreeritud lähenemisviis

Autodest on tingitud 12% Euroopa **kasvuhoonegaaside heitkogustest** ja märkimisväärne osa **saasteainete heitkogustest**. Seetõttu on kaks peamist sõidukitööstusega seotud keskkonnapoliitika valdkonda õhusaastet käsitlev temaatiline strateegia¹⁹ ja süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitlev ühenduse strateegia²⁰. Ka jäätmeid ja müra käsitlev ELi poliitika on tihedalt seotud mootorsõidukisektoriga. Energia (seoses kulude ja tarbimisega) ja keskkonnaga seotud probleemide suurenemine mängib tõenäoliselt olulist rolli tuleviku sõidukite kuju ja funktsioneerimist käsitlevas mõttevahetuses.

¹³ Vastavad direktiivid on loetletud 2. lisas.

¹⁴ Vastavad direktiivid ja UN/ECE eeskirjad on loetletud 1. lisas.

¹⁵ Nõukogu direktiiv 71/127/EMÜ, EÜT L 68, 22.3.1971, lk 1–17.

¹⁶ Nõukogu direktiiv 74/297/EMÜ, EÜT L 165, 20.6.1974, lk 16–25.

¹⁷ Nõukogu direktiiv 76/115/EÜ, EÜT L 24, 30.1.1976, lk 6–20.

¹⁸ Direktiiv 78/932/EÜ, EÜT L 325, 20.11.1978, lk 1–15.

¹⁹ ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 122: ühtsed tehnonõuded, mis hõlmavad M-, N- ja O-kategooria sõidukite tüübikinnitust seoses kütteseadmetega, 23. veebruar 2006.

²⁰ KOM(2005) 446.

²¹ KOM(95) 689 (lõplik), sõiduautode süsinikdioksiidiheidete vähendamist ja kütusesäästu suurendamist hõlmav ühenduse strateegia. Vt ka: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

3.3.1. Saasteainete heitkogused

Pärast esimese heite piirväärtuste Euro-standardi vastuvõtmist, on saavutatud **ligikaudu 70-90% suurune NOx ja tahkete osakeste heitkoguste vähenemine**, mõõdetuna tüübikinnitustingimuste kohaselt. Komisjon kavatseb jätkata Euro heite piirväärtuste karmimaks muutmist kerge- ja raskeveokite puhul kooskõlas õhusaastet käsitleva temaatilise strateegiaga ning töötab selles suunas, et heitkoguste katsetamine kajastaks paremini tegelikke heitkoguseid.

Komisjon:

- on vastu võtnud ettepaneku **Euro 5**²¹ heite piirväärtuste kohta, et vähendada sõiduautode ja kergeveokite saasteainete heitkoguseid. Ettepaneku vastuvõtmine toob kaasa diiselsõidukite tahkete osakeste heitkoguste vähendamise veel 80% ning diiselsõidukite ja bensiinimootoriga sõidukite NOx heitkoguste vähendamise vastavalt 20% ja 25%
- on koos Euroopa Parlamendi ja nõukoguga panustanud sõiduautode ja kergeveokite NOx heitkoguste edasisesse vähendamisse (**Euro 6**)
- on vastu võtnud direktiivi ettepaneku riigihangete abil keskkonnasõbralike maanteeveokite edendamise kohta,²² mille eesmärk on õhukvaliteedi parandamine (eelkõige linnades) ning mis peaks toetama keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist
- on vastu võtnud ettepaneku 2007.–2013. aasta strateegiliste suuniste kohta ühtekuuluvuspoliitika valdkonnas, millega edendatakse investeeringuid keskkonnasäästlikesse transpordivõrkudesse ja ühistransporditeenustesse ning tagades alternatiivsete kütuste jaotusvõrgud

²² KOM(2005) 683 (lõplik).

²³ KOM (2005) 634.

Komisjon:

6. esitab 2007. aastal ettepaneku **Euro IV** heite piirväärtuste kohta, selleks et jõuda raskeveokite saasteainete heitkoguste edasise märkimisväärse vähenemiseni
7. töötab selle nimel, et võtta vastu üldised tehnilised normid raskeveokite heidete katsetsükli (nii püsi- kui muutuvtsükli), tsükli mittetöötava osa heidete ja pardadiagnostikasüsteemide kohta, nii et tegelikud heitkogused paremini kajastuksid
8. uurib võimalusi tagada, et ka sõiduautode heidete katsetamise käigus võetaks paremini arvesse tegelikke heitkoguseid

3.3.2. Maanteevedude sektori süsinikdioksiidiheidete vähendamine

Komisjon järgib integreeritud lähenemisviisi, et saavutada ELi **eesmärk: 120 g süsinikdioksiidi kilomeetri kohta 2012. aastaks**. Seda on võimalik saavutada, kombineerides ELi ja liikmesriikide meetmeid. Komisjon teeb võimalusel 2007. aastal, hiljemalt aga 2008. aasta keskpaigaks ettepaneku **õigusraamistiku** kohta, ELi eesmärgi – heitkoguste taseme 120 g/km – saavutamiseks, keskendudes kohustuslikule süsinikdioksiidiheidete vähendamisele, milleks on uue autopargi keskmine heitkogus 130 g/km sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil ja süsinikdioksiidiheidete vähendamine veel 10 g/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude **tehnoloogiliste täiustuste ja biokütuste suurenenud kasutamise** abil, täpsemalt:

- a) kliimaseadmesüsteemidele energiatõhususe miinimumnõuete kehtestamine;
- b) täpsete rehvirõhu seiresüsteemide kohustuslik paigaldamine;
- c) sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite rehvidele maksimaalse veeretakistuse kehtestamine ELis;
- d) käiguvahetuse näidikute kasutamine, võttes arvesse, mil määral kasutavad kliendid selliseid seadmeid tegelikus sõiduolukorras;
- e) väikeste tarbesõidukite (kaubikute) kütusesäästlikkuse suurendamine eesmärgiga saavutada süsinikdioksiidiheidete tase 175 g CO₂/km 2012. aastaks ja 160 g CO₂/km 2015. aastaks;
- f) biokütuste ulatuslikum kasutamine, et viia keskkonnategevuse tulemuslikkus maksimumini.

Eespool nimetatud meetmed peavad olema mõõdetavad, kontrollitavad, põhjendatavad ja CO₂ vähenduste topeltarvestuseta.

Komisjon nõustub sellega, et õigusraamistik, mida rakendatakse **uue autopargi keskmiste heitkoguste suhtes**, tuleb koostada nii, et tagada konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja jätkusuutlikud heitkoguste vähendamise eesmärgid, mis on õiglasel Euroopa erinevate mootorsõidukitootjate suhtes ja millega välditakse põhjendamatuid konkurentsimoontonutusi mootorsõidukitootjate vahel.

Õiguslik raamistik peab olema **kooskõlas üldise sihiga saavutada ELi Kyoto eesmärgid** ja peab tuginema **põhjalikule mõju hindamisele**. Mõju hindamises keskendutakse erinevate võimaluste tuludele ja kuludele, võrrelduna praeguse olukorraga süsinikdioksiidiheidete keskmiste heitkoguste osas, võttes autotehnoloogia keskkonnaalaste täienduste puhul arvesse viimast tehnoloogiat.

Lisaks õiguslikule raamistikule peaks komisjoni süsinikdioksiidiheidete vähendamise strateegia julgustama teiste transpordivahendite (raskeveokid jne) osas **täiendavaid jõupingutusi** tegema nii **liikmesriike** (süsinikdioksiidiheidetega seonduv maksustamine jm fiskaalmeetmed, riigihanked, liikluse korraldamine, infrastruktuur jne) kui ka **kliente** (põhjendatud valiku tegemine ostjana, vastutustundlik sõidustiil).

Komisjon:

9. esitleb paralleelselt käesoleva teatisega oma teatistes Euroopa Parlamendile ja nõukogule (autode süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemuste kohta)²² oma tulevast autode süsinikdioksiidiheidete vähendamise strateegiat integreeritud lähenemise teel, nagu kirjeldatud eespool
10. uurib võimalust maanteetranspordi sektori kaasamiseks 2013. aastal algavaks kolmandaks jaotusperioodiks ELi heitkogustega kauplemise süsteemi
11. teeb 2007. aastal jätkuna biokütuste valdkonnas saavutatud edu aruande²⁵ hiljutisele vastuvõtmisele ja osana teatisest Euroopa energeetika kohta, millega tehti ettepanek minimaalse siduva eesmärgi kohta – 10% biokütuseid 2020. aastaks –, ettepaneku

²⁴ KOM(2007) 19 (lõplik).

²⁵ KOM(2006) 845 (lõplik).

- direktiivi 2003/30/EÜ²⁶ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) läbivaatamiseks.
12. hindab olemasolevaid võimalusi poliitilise raamistiku arendamiseks, millega ärgitada kasvuhoonegaaside ulatuslikumat vähendamist võimaldavate biokütuste kasutamist, ning jätkab teise põlvkonna biokütuste alaste teadus- ja arendustegevuses tehtavate jõupingutuste toetamist
 13. esitab 2007. aastal määruse ettepaneku mootorsõidukite kohta, mis kasutavad kütusena vesinikku, et tagada selle tehnoloogia ohutu kasutamine
 14. järgib i2020-algatuse „Intelligentne auto“²⁷ raames info- ja sidetehnoloogial põhinevate tehnoloogiate ja rakenduste uurimist ning arengut, mis aitavad kaasakeskkonnasõbralikumale ja energiatõhusamale liikuvusele, sealhulgas keskkonnasõbraliku sõidukijuhtimise vahendid
 15. annab arukatele transpordisüsteemidele, k.a Galileo, keske koha tulevases tegevuskavas logistika kohta ja rohelises raamatus linnatranspordi kohta eesmärgiga optimeerida vedusid ning saavutada Euroopas turvaline ja säästlik liikuvus
 16. julgustab Euroopa Investeerimispanka toetama ühenduse süsinikdioksiidiheidete vähendamise poliitikat, aidates kaasa tõhusa kütusekasutuse ja taastuvkütuste valdkonna majanduslikult elujõuliste projektide rahastamisele

3.3.3. Muu keskkonnapoliitika

Lisaks eespool esitatule on mootorsõidukitööstuse puhul oluline ka ELi poliitika, mis käsitleb sõidukite ringlussevõtmist, müra ja sõidukitele paigutatavaid kliimaseadmeid.

Komisjon:

- on teinud ettepaneku sõidukitesse paigaldatavates kliimaseadmetes (liikuvad kliimaseadmed – MACid) kasutatavate teatavate fluoritud kasvuhoonegaaside

²⁶ Direktiiv 2003/30/EÜ, ELT L 123, 17.5.2003, lk 42–46.

²⁷ KOM(2006) 59 (lõplik).

järkjärguline kaotamise kohta,²⁸ mille on vastu võtnud Euroopa Parlament ja nõukogu

Tulevikku vaadates

Komisjon:

17. võtab järgmise vanade autode direktiivi²⁹ läbivaatamise käigus vaatluse alla küsimuse nimetatud direktiivi ebaühtlase rakendamise kohta liikmesriikides (2009)
18. üritab 2007–2009. aastal müra vähendamise püüdlustes järgida terviklikku lähenemisviisi, mis hõlmaks kõiki sidusrühmi ja süsteeme (nt liikluskorraldus, sõidukijuhi käitumine, sõiduki- ja rehvide tehnoloogia, teepinnad)

3.4. Liiklusohutuse suurendamine Euroopa maanteedel: ühised püüdlused

On tehtud märkimisväärseid edusamme liiklusohutuse parandamises Euroopa maanteedel: viimase 30 aasta jooksul on Euroopa maanteedel liiklus kolmekordistunud, samal ajal kui õnnetusjuhtumite arv on poole võrra vähenenud. Siiski tuleb eurooplaste üha suureneva liikuvuse eest maksta kõrget hinda: viimased hinnangud näitavad, et 2005. aastal sai Euroopa maanteedel surma umbes 41 600 inimest.³⁰ *Komisjoni eesmärgiks on vähendada 2010. aastaks surmajuhtumite arvu Euroopa maanteedel 50% võrra.*³¹

Komisjon usub, et tõhus maanteeohutusstrateegia peaks põhinema **sõidukitehnoloogia parandamise, teede infrastruktuuri, sõidukijuhtide käitumise ja õigusaktide kohaldamise vastastikmõjul.**

Komisjon:

- on vastu võtnud soovitusel 2004/345/EÜ³² joobes juhtimist, kiirust ja turvavöö kinnitamist käsitlevate eeskirjade järgimise kontrolli alaste parimate tavade kohta

²⁸ Direktiiv 2006/40/EÜ, ELT L 161, 14.6.2006, lk 12–18.

²⁹ Direktiiv 2000/53/EÜ, EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34–43.

³⁰ Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi vahearuanne: KOM(2006) 74 (lõplik).

³¹ KOM(2001) 370 (lõplik). Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte valmis 2006. aastal, KOM (2006) 314 (lõplik).

³² Komisjoni 6. aprilli 2004. aasta soovitus, ELT L 111, 17.4.2004, lk 75–82.

- on ühinenud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 104³³ ja on muutnud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 48³⁴ raskeveokite nähtavamaks tegemise eesmärgil
- on vastu võtnud teatise „Kodanikele hädaabikõnede lähemale toomine“,³⁵ mille eesmärgiks on kiirendada automaatsete hädaabikõnede (*eCalls*) kasutuselevõtmist, mis on määratletud algatuse „eSafety“ (e-ohutus) prioriteedina
- on vastu võtnud „Intelligentse auto“ algatuse teatise,³⁶ mille eesmärk on **edendada kõrgetasemelise ohutustehnoloogia kasutuselevõttu**, et aidata kaasa õnnetusjuhtumite arvu vähenemisele ELi maanteedel
- on vastu võtnud direktiivi ettepaneku maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta³⁷
- on vastu võtnud direktiivi ettepaneku ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise kohta, mille eesmärk on vältida vaatevälja takistusi tagumises vaateväljas³⁸
- on vastu võtnud ettepaneku 2007.–2013. aasta ühenduse strateegiliste suuniste kohta ühtekuuluvuspoliitika valdkonnas, mis koos soovitatud tegevussuunistega hõlmab investeringuid keskkonnasäästlikku transporti, mille puhul pööratakse erilist tähelepanu ohutusele

Võttes arvesse CARS 21 tööühma soovitusi, on komisjon vastu võtnud maanteede ohutust käsitleva tulevikku suunatud lähenemisviisi ja hinnanud võimalikke edaspidiseid algatusi vastavas valdkonnas. Seetõttu:

2007–2009 aasta vahel hindab komisjon võimalust esitada järgmised ettepanekud:

³³ ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 104: ühtsed sätted, millega käsitletakse rasketele ja pikkadele veokitele ja nende haagistele ettenähtud valgustpeegeldava märgistuse tüübikinnitust, 22. jaanuar 1998.

³⁴ ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskiri nr 48: valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamine.

³⁵ KOM(2005) 431 (lõplik).

³⁶ KOM(2006) 59 (lõplik)

³⁷ KOM(2006) 569 (lõplik).

³⁸ KOM(2006) 570 (lõplik).

19. teha kohustuslikuks Isofix lapse turvasüsteemide paigaldamine uutele M1-kategooria sõidukitele
20. muuta kohustuslikuks päevaste sõidutulede kasutamine (1. augustil 2006 algatati sellel teemal avalik arutelu)
21. muuta elektroonilise stabiilsuskontrolli paigaldamine kohustuslikuks esmalt raskeveokite puhul ning seejärel, pärast katsemeetodi väljaarendamist, sõiduautode ja kergeveokite puhul
22. muuta turvavöö kinnitamise meeldetuletus kohustuslikuks kõigi uute sõidukite puhul
23. muuta jalakäijate kaitse direktiivi II etapi nõudeid, et parendada direktiivi 2003/102/EÜ³⁹ sätteid
24. parandada teises ELi liikmesriigis liikluseeskirjade rikkumise eest määratud karistuste piiriülest jõustamist (6. novembril 2006 algatati sellel teemal avalik arutelu)

Lisaks sellele komisjon:

25. uurib sõidukitele (eelkõige raskeveokitele) hädapidurdussüsteemide paigaldamise kulusid, tulusid ja teostatavust. Komisjon uurib nimetatud süsteeme ja on selles abistamiseks moodustanud sidusrühmade töörühma
26. jätkab i2020-algatuse „Intelligentne auto“ raames tööd autosiseste ohutussüsteemide ning veoki ja infrastruktuuri omavahelise kooskõlastamise süsteemide edendamiseks, kasutuselevõtmiseks ja kasutamiseks
27. võtab 2006. aastal vastu kolmanda teatise eSafety kohta, milles juhitakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu tähelepanu edasistele meetmetele, mille eesmärk on automaatsete hädaabikõnede (*eCalls*) täielik kasutuselevõtmine alates 2010. aastast
28. julgustab ja toetab ühenduse rahalise toetuse andmist maanteeveosektoris üksnes neile projektidele, mis järgivad liiklusohutuse parimaid tavaid

³⁹ Direktiiv 2003/102/EÜ, EÜT L 321, 6.12.2003, lk 5–15.

29. kutsub liikmesriike üles veelgi parandama joobes juhtimise keelu järgimist, kiiruspiirangutest kinnipidamist, mootorratturi kiivri kandmise kohustuse täitmist ning edendama turvavööde kasutamist ja tagama nende kasutamise nõude täitmist

3.5. Kaubandus ja ülemereturud: püüdlused ausa ülemaailmse konkurentsi poole⁴⁰

Tööstustoodete ülemaailmse nõudluse kasv järgneva kümnendi vältel tuleneb suures osas kiiresti areneva majandusega riikidest (nt Hiina, India, Venemaa jne) ja rahvusvaheline mõõde on Euroopa mootorsõidukiturul konkurentsivõime seisukohast äärmiselt oluline.

Komisjon usub, et **mitmepoolsed läbirääkimised** kujutavad endast võimalust parandada Euroopa tööstuse turulepääsu ning et samal ajal tuleb kaubandussuhetes kolmandate riikidega vastavalt vajadusele järgida **kahepoolseid või piirkondlikke lähenemisviise** (vabakaubanduslepingute või muude sarnaste kokkulepete abil).

Ülemaailmses tööstuses on **välismaiste otseinvesteeringute** ja kolmandates riikides oma **kohaliku tootmise** rajamisega seonduvad tingimused sama tähtsad kui tavapärasemad ekspordi-impordivood. Euroopa poliitikas tuleks leida võimalus tagada, et Euroopa äriühingute tegutsemist ülemeremaades ei diskrimineeritaks.

Komisjon on võtnud ülesandeks tõhustada ja laiendada regulatiivset juhtimist rahvusvahelisel tasandil, eelkõige ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni raames (nagu kirjeldatud punktis 3.2),⁴¹ et vähendada **mittetariifseid kaubandustõkkeid** ja edasi arendada ühtset reguleerimise taset kogu maailmas. Mootorsõidukitööstus on samuti avaldanud tõsist muret **intellektuaalomandi õiguste** jõustamise üle mõnedes maailma piirkondades.

Komisjon tunneb muret turulepääsu pärast **Hiinas** ja sealsete tegutsemistingimuste pärast. Nimetatud küsimused ei ole olulised üksnes Hiina turupotentsiaali tõttu, vaid ka probleemide tõttu, mis võivad tekkida teiste suurte uute turgude puhul.

Komisjon:

⁴⁰ Komisjoni kaubanduspoliitiline lähenemine on esitatud hiljutises teatises „Globaalne Euroopa: konkurentsivõime maailmas“, KOM(2006) 567 (lõplik).

⁴¹ Nagu rõhutatud punktis 3.2, otsib komisjon võimalust suunata rahvusvahelist ühtlustamist viisil, mis võimaldaks ELil võtta sõltumatult vastu õigusakte, kui on vaja täita ELi eesmäärke seoses tervise ja keskkonnaga, kui see peaks tulevikus vajalikuks osutuma.

- on vastu võtnud poliitika, millega edendada mootorsõidukite valdkonna eeskirjade suuremat rahvusvahelist tehnilist ühtlustamist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni nii 1958. aasta kui ka 1998. aasta kokkulepete raames
- On ametlikult nõudnud WTO vaidlusi lahendava erirühma loomist, et tegelda lahendamata küsimustega seoses imporditud sõidukiosade käitlemisega Hiinas. Ameerika Ühendriigid ja Kanada on esitanud samasugused kaebused

Seoses edasise poliitilise suunaga

Komisjon:

30. hindab iga üksikjuhtumi põhjal eraldi võimalust sõlmida vabakaubanduslepinguid kolmandate riikidega (eelkõige Kagu-Aasias) ja alustab vajaduse korral vastavaid läbirääkimisi
31. jätkab Hiina äri ja õigusnormide arengu jälgimist, et olla kindel selles, et Hiina WTOga ühinemisest tulenev paranenud turulepääs on reaalne
32. jätkab ametlikku dialoogi Hiinaga teemadel, mis seonduvad Hiina regulatiivse keskkonnaga, et tagada ettevõtjate võrdsed võimalused ja õiguskindlus sealsel turul. Sellega seoses jätkab komisjon Hiina monopolidevastase seaduse eelnõu arengu jälgimist
33. jätkab ELi-Venemaa ühise majandusruumi raames mootorsõidukialaste sidemete tihendamist Venemaaga
34. jätkab oma poliitikat, millega tagatakse, et kogu maailmas edendataks ja jõustataks kehtivate rahvusvaheliste lepingute abil intellektuaalomandi õigusi, ja lisab intellektuaalomandi õigusi käsitlevad üldsätted kahepoolsetesse lepingutesse tulevikus

3.6. Teadus- ja arendustegevus: tulevase konkurentsivõime võti

Mootorsõidukitööstus investeerib teadustegevusse ning tootearendusse ligikaudu 20 miljardit eurot (umbes 5% tööstusharu käibest), olles absoluutnäitajais seega **suurim teadus- ja arendustegevusse investeeriv tööstusharu Euroopas.**

Tehnoloogiaplatvormidel on tähtis roll tööstuse jaoks oluliste teadusvajaduste määratlemises. **Euroopa maanteetranspordi alaste uuringute nõuandekomisjoni** (ERTRAC) väljatöötatud „*Vision of road transport in 2020*” (nägemus maanteetranspordist aastal 2020), strateegiliste teadusuuringute programm (*Strategic Research Agenda*) ja teiste asjaomaste tehnoloogiaplatvormide⁴² raames välja töötatud programmid on olnud kesksel kohal maanteetranspordialase teadus- ja arendustegevuse suuna kindlaksmääramises.

Komisjon:

- on 7. teadusuuringute raamprogrammis teinud ettepaneku luua eraldi prioriteetne teema „Transport (sh lennundus)”, mille kavandatud eelarve (4180 miljonit eurot jooksevhindades) suurendaks olulisel määral mootorsõidukitööstuse uuendustegevusse suunatavaid ühenduse rahalisi vahendeid
- on 7. teadusuuringute raamprogrammis info- ja sidetehnoloogia teema raames teinud ettepaneku jätkata uuringuid liikuvuse, keskkonnasäästlikkuse ja energiatõhususega seotud info- ja sidetehnoloogia valdkonnas, toetudes 5. ja 6. raamprogrammis tehtud uuringutele.

Komisjon usub, et 7. teadusuuringute raamprogrammis peab Euroopa teadustegevus keskenduma nii täiendavatele tehnoloogiatele (nt **keskkonnasõbralike ja energiatõhusate soojusmootorite tehnoloogia, integreeritud turvasüsteemid**) kui ka läbimurdetehnoloogiatele (nt **vesiniku- ja kütuseelemendid, laaditavate hübriidide arendus, teise põlvkonna biokütus**). Peale selle peab komisjon tähtsaks juhtivate turgude loomist kõnealuse tööstusharu jaoks olulistes valdkondades (võimalikud valdkonnad on vesiniku- ja kütuseelemendid, biokütused jne).

Laiemast perspektiivist moodustab uus, turvalisem, tõhusam ja vähem saastavam mootorsõidukitehnoloogia osa arukate transpordisüsteemide kontseptsioonist. Mootorsõidukitööstus on aktiivselt seotud mitme tehnoloogiaplatvormiga,⁴³ mis aitavad otseselt või kaudselt kaasa mootorsõidukitööstuse konkurentsivõimele ja paremate transpordisüsteemide arendamisele.

⁴² Näiteks vesiniku- ja kütuseelementide platvorm, edasiarenenud ehitusmaterjalide ja tehnoloogia platvorm, arukate süsteemide integratsiooni platvorm, jne.

⁴³ Nt tarkvaraplatvorm NESSI ja integreeritud infotehnoloogiasüsteemide platvorm ARTEMIS.

Komisjon:

35. jätkab teadus- ja arendustegevuse alase koostöö tugevdamist ELi ja tööstusharu vahel (peamiselt 7. teadusuuringute raamprogrammi kaudu)
36. püüab süsteemi lähenemisviisi raames tugevdada ELi, liikmesriikide ja mootorsõidukitööstuse vahelist ühtset teaduskoostööd ning kasutada mootorsõidukitööstuse teadus- ja arendustegevuse toetamiseks erinevaid vahendeid, sh koostööprojekte ja pädevusvõrgustikke
37. keskendub teadusprogrammides maanteetranspordisüsteemi tõhusamaks muutmisele, rõhutades samal ajal keskkonnasõbralikkust ja turvalisust. Erilist tähelepanu pööratakse puhastele taastuvkütustele, intelligentsetele sõidukitele ning teedele (nt i2010-algatuse „Intelligentne auto” raames)
38. seab eesmärgiks kasutada avaliku ja erasektori partnerlust kui tööstusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja -esitluse uut vahendit. Ta valmistab koos mootorsõidukitööstusega (ja muude sidusrühmadega) ette tehnoloogiaalaste ühisalgatuste loomist vesiniku- ja kütuseelementide valdkonnas
39. julgustab Euroopa finantsasutusi, nt Euroopa Investeerimispanka, jätkama toetuse andmist mootorsõidukitööstuse teadusuuringutele ning keskendama tegevust projektidele, millega parandatakse energiatõhusust, vähendatakse heitgaase ja suurendatakse turvalisust, seda eelkõige uue riskijagamisrahastu abil

3.7. Maksustamine, fiskaalstiimulid ja konkurents järelturul

3.7.1. Maksustamine ja rahalised stiimulid

CARS 21 tööühmas peetud arutelude käigus selgus, et liikmesriikides kehtivate sõidukitega seotud **maksusüsteemide** erinevust peeti **siseturu tõhusa toimimise suurimaks takistuseks** ning et liikmesriigid peaksid kooskõlastama fiskaalstiimulite kasutamise, mille abil toetada ELi poliitikaeesmärke näiteks keskkonna ja turvalisuse valdkonnas. Euroopa Parlament ja nõukogu kiitsid komisjoni ettepanekut järgides seetõttu heaks Euro 5 ja 6 määruse⁴⁴ artikli, milles reguleeritakse fiskaalstiimulite andmise tingimusi.

⁴⁴ KOM(2005) 683 (lõplik).

Komisjon:

- on esitanud sõiduautodega seotud makse käsitleva direktiivi eelnõu,⁴⁵ mis on praegu arutlusel nõukogus ja Euroopa Parlamendis. Komisjon soovib parlamendil ja nõukogul kavandatud direktiiv võimalikult kiiresti vastu võtta

3.7.2. Konkurents järelturul

Sõidukite turustamise osas jätkab komisjon jõupingutusi tagamaks, et määrust nr 1400/2002 **mootorsõidukite turustamise** kohta⁴⁶ kohaldataks kogu ühenduse territooriumil, sest sõidukite üha suuremat kompleksust arvestades on vältimatult vajalik, et kõigil ühenduse autoremonditöökodadel oleks juurdepääs asjakohasele **remondialasele tehnilisele teabele**. Meetmete võtmisel viimati nimetatu osas järgitakse Euroopa Parlamendilt saadud volitusi, mis on sätestatud direktiivi 98/69/EÜ⁴⁷ artiklis 4

Komisjon:

- on lisanud Euro 5 ettepanekusse⁴⁸ sätte, mille kohaselt peavad sõidukitootjad veebisaitidel võimaldama sõltumatutele remonditöökodadele piiramatut ja ühtlustatud juurdepääsu sõidukite remonti ja hooldust käsitlevale teabele, mis on esitatud sidusrühmade tehnilise komitee väljatöötatud vormis (OASIS vorming).

4. JÄRGMISED SAMMUD

Komisjoni eesmärk on parandada õiguslikku reguleerimist ning ta on veendunud, et see on ainulaadne võimalus luua **selge tööstuspoliitikat arvesse võttev poliitiliste otsuste tegemise kultuur**. Komisjon on arvamisel, et õigusaktide eelnõusid koostades tuleks esikohale seada õigusaktide kvaliteedi parandamine, lihtsustamine, mõju hindamine, sidusrühmadega peetavad konsultatsioonid, tähtjast kinnipidamine ja õigusakti valik.

Sellise poliitikakujundamise protsessi kõige suuremaks väljakutseks on **prognoositavuse ning kvaliteedi ja paindlikkuse suhe**. Tulevaste õigusnormide pikaajalise suuna märkimine tekitab paratamatult küsimusi selle teabe kvaliteedi ja kättesaadavuse kohta, mille alusel

⁴⁵ KOM(2005) 261 (lõplik).

⁴⁶ Komisjoni määrus (EÜ) nr 1400/2002, 31. juuli 2002, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris.

⁴⁷ Direktiiv 98/69/EÜ, EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1–57.

⁴⁸ KOM(2005) 683 (lõplik).

keskmises ja pikemas perspektiivis järeltusi tehakse. Seega tuleks kasutusele võtta õigusaktide **korrapärase läbivaatamise** mehhanism.

Et Euroopa Parlament ja nõukogu saaksid korrapäraselt teavet ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni töö kohta, on komisjonil kavas esitada Euroopa Parlamendile igal aastal dokument, milles antakse ülevaade UN/ECE ja komiteemenetluse raames tehtavast tööst.

Komisjon:

- 40. teeb 2009. aasta jooksul koostöös kõigi asjaomaste sidusrühmadega vahekokkuvõtte käesolevas teatises esitatud meetmete kohta, et jälgida arengut, ning vajaduse korral nimetatud kokkuvõtte tulemuste põhjal kohandada mootorsõidukitööstust käsitleva poliitika raamistikku
- 41. teavitab kaasseadusandjaid korrapäraselt muudatustest mootorsõidukitööstust käsitlevates õigusaktides, koostades igal aastal töödokumendi UN/ECEs tehtu kohta

LISAD

1. Loetelu direktiividest, mille puhul tehakse ettepanek tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete lisamise kohta
2. Loetelu direktiividest, mille puhul tehakse ettepanek need asendada UN/ECE eeskirjadega

1. lisa. Loetelu direktiividest, mille puhul tehakse ettepanek tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete lisamise kohta

Ettepanek **tootjapoolsete katsete** lisamise kohta:

EÜ direktiivid:

70/222/EMÜ (tagumine registreerimismärk)
77/389/EMÜ (pukseerimiskonksud)
78/316/EMÜ (juhtseadiste identifitseerimine)
78/317/EMÜ (jääde/niiskus)
78/318/EMÜ (pesemine/puhastamine)
78/549/EMÜ (porikaitset)
92/21/EMÜ (massid ja mootmed, sõidua autod)
97/27/EÜ (massid ja mootmed)
92/114/EÜ (kabiinist väljaulatuvad osad)

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad:

28 (helisignaali)
48 (valgusseadmete paigaldamine)
121 (juhtseadiste identifitseerimine)
122 (küttesüsteemid)
43 (turvaklaasi paigaldamist käsitlev osa)
55 (haakeseadised; üksnes geomeetriliste nõuete puhul)

Ettepanek **virtuaalsete katsete** lisamise kohta:

EÜ direktiivid:

77/389/EMÜ (pukseerimiskonksud)
77/649/EMÜ (ettepoole suunatud vaateväli)
78/318/EMÜ (pesemine/puhastamine, geomeetriliste nõuete puhul)
78/549/EMÜ (porikaitset)
92/114/EÜ (kabiinist väljaulatuvad osad)

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad:

- 46 (tahapoole suunatud vaatevälja puhul)
- 21 (sisustuse geomeetriliste nõuete puhul)
- 26 (välispinnast väljaulatuvad osad)
- 48 (valgusseadmete paigaldamine)
- 55 (haakeseadised; üksnes geomeetriliste nõuete puhul)

2. lisa. Loetelu direktiividest, mille puhul tehakse ettepanek need asendada UN/ECE eeskirjadega

70/157/EMÜ (müratase)
70/221/EMÜ (kütusepaagid)
70/311/EMÜ (roolimisjõud)
70/387/ EMÜ (uksesulgurid ja -hinged)
70/388/EMÜ (helisignaal)
71/127/EEC (nähtavus taha)
71/320/EMÜ (pidurdamine)
72/245/EMÜ (raadiohäirete summutamine)
74/60/EMÜ (sisustus)
74/61/EMÜ (kasutamistõkis ja käivitustakistussüsteem)
74/297/EMÜ (kaitsemehhanismiga rooliseade)
74/408/EMÜ (istmete tugevus)
74/483/EMÜ (välispinnast väljaulatuvad osad)
75/443/EMÜ (kiirusemõõdik/tagasikäiguseade)
76/756/EMÜ (valgusseadmete paigaldamine)
76/757/EMÜ (helkurid)
76/758/EMÜ (laternad)
76/759/EMÜ (suunatulelaternad)
76/760/EEC (tagumine numbritulelaternad)
76/761/EMÜ (esilaternad)
76/762/EMÜ (laternad)
77/538/EMÜ (tagumised udulaternad)
77/539/EMÜ (tagurdustulelaternad)
77/540/EMÜ (seisutulelaternad)
77/541/EMÜ (turvavööd)
78/316/EMÜ (juhtseadiste identifitseerimine)
2001/56/EÜ (kütteseadmed)
80/1269/EMÜ (mootori võimsus)
89/297/EMÜ (külgmised allasõidutõkked)
92/22/EMÜ (turvaklaasid)
92/23/EÜ (rehvid)

94/20/EÜ (haakeseadised)

95/28/EÜ (süttivus)

2001/85/EÜ (bussid)

96/79/EÜ (laupkokkupõrge)

96/27/EÜ (kõlgkokkupõrge)

98/91/EÜ (ohtlike kaupade vedu)

2000/40/EÜ (eesmised allasõidutõkked)