



Brüssel, 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

CARS 2020: Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava

SISUKORD

1.	oluline tööstusharu teelahkmed	3
2.	CARS 21: ühtne strateegiline nägemus tööstusest 2020. aastal	4
3.	keeruline majandusolukord	6
4.	konkurentsivõime suurendamise tegevuskava	7
4.1.	Investeerimine kõrgtehnoloogiasse ja innovatsiooni rahastamine	7
	Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon.....	7
	Juurdepäas rahastamisele	9
	Väiksemad CO2 heited	10
	Saasteained ja müra.....	11
	Liiklusohutus.....	12
	Alternatiivkütused ja taristu	13
4.2.	Turutingimuste parandamine	15
	Tugevam siseturg	15
	Arukas reguleerimine	16
4.3.	Konkurentsivõime tõhustamine ülemaailmsel turgudel	17
	Kaubanduspoliitika	17
	Rahvusvaheline ühtlustamine.....	18
4.4.	Kohanemise ennetamine ja restruktureerimise juhtimine	19
	Inimkapital ja oskused.....	20
	Tööstuse muudatustega toimetulek	21
5.	järelevalve ja haldus	22

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

CARS 2020: Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava

Viimastel kuudel on Euroopa autotööstus pidanud võitlema järjest suuremate raskustega, kuna ELi uute autode turg kahaneb viiendat aastat järjest. Tekkinud olukord avaldab tugevat survet mitmele äriühingule, kes peavad oma tegevuse ümber korraldama ja mitmed autotootjad on hiljuti teatanud koostetehaste sulgemistest ja sellega kaasnevast töökohtade kadumisest. Samas seisab Euroopa tööstus jätkuvalt silmitsi keskpika ja pikaajalise ülesandega püsida juhtpositsioonil tuleviku liikuvusega seotud lahenduste pakkumisel väga tiheda konkurentsiga ülemaailmses majanduskeskkonnas. Seetõttu arvab komisjon, et on vaja väga kiiresti esitada tegevuskava, mille eesmärk on toetada autotööstust nende ülesannete täitmisel.

1. OLULINE TÖÖSTUSHARU TEELAHKMEL

Autotööstusel¹ on Euroopa majanduses väga oluline roll ning selle tooted ja teenused mõjutavad Euroopa elanike elu iga päev. See tööstusharu pakub umbes 12 miljonit otsest või kaudset töökohta ja annab märkimisväärse panuse ELi kaubandusbilanssi. Autotööstuse osakaal on viimastel aastatel kasvanud, ulatudes 2011. aastal 90 miljardi euron. Autotööstus on suurim teadusuuringute ja innovatsiooni rahastaja erasektoris (2009. aastal 28 miljardit eurot) ja tehnoloogiliste uuenduste tähtis käivitaja. Kuna paljude tööstussektorite vahel on tihedad majanduslikud sidemed, aitab autotööstus oluliselt kaasa majanduskasvu suurenemisele. Need sidemed ulatuvad nii tootmisahela algusesse, näiteks terase-, keemia- ja tekstiilitööstusesse kui ka selle lõppu – info- ja kommunikatsioonitehnoloogia, remondi- ja liikuvusteenusteni. Autotööstuses toodetakse suurim osa sõidukitest, mida inimesed kasutavad isiklikuks otstarbeks või kaupade veoks. Seetõttu on autotööstusel määrava tähtsusega roll uues tööstusrevolutsioonis, mille eesmärk on muu hulgas loobuda järk-järgult süsivesinike kasutamisest peamise energiaallikana ja kasutada loodusvarasid senisest tõhusamalt ja jätkusuutlikumalt.

Autotööstus on jõudnud ajaloolise pöördepunktini. Arvatakse, et lähima kümne aasta jooksul toimuvad mitmes valdkonnas olulised muutused, mis kujundavad ümber autotööstuse ja sellega seotud turud kogu maailmas. Eelkõige on muutumas tootmise ja kaubanduse struktuur. Euroopa on väljakujunenud turg, kuid mitme väljaspool Euroopat asuva riigi turgudel toimub kiire areng ja seal leiavad aset muutused nii kaubavoogudes kui ka autotööstuse väärtusahelas. Konkurentsiturve kasvab veelgi ja ELi ettevõtetal on järjest raskem püsida konkurentsivõimelistena siseriiklikel turgudel ja otsida samaaegselt võimalusi kolmandate riikide turgudel. Peale selle muutub üha pakilisemaks kliimamuutuse teema ja selles valdkonnas loodetakse tehnika arengust veelgi enam abi. Et oleks võimalik täita kasvuhoonegaaside heidete ja õhukvaliteediga seotud pikaajalisi eesmärke, täiustatakse jätkuvalt sise põlemismootoreid ning samaaegselt arendatakse ja võetakse järk-järgult

¹ Autotööstuse mõiste hõlmab kogu tootmisahelat, sealhulgas sõidukitootjaid, tarnijaid, turustamis- ja järelturu teenuseid. Toodete alla kuuluvad sõiduautod, kerged ja rasked tarbesõidukid, kahe-, kolme- ja neljarattalised mootorsõidukid.

kasutusele murrangulisi tehnoloogiaid, näiteks auto elektriajamid. Samuti on vaja teha suuri jõupingutusi keskkonnasäästlike kütuste täiustamiseks ja laiaulatuslikumaks kasutamiseks, kuna nendega võiks asendada tavapäraseid kütuseid - diiselmootorit ja bensiini. Samas on jätkuvalt valupunktiks **liiklusohutus**.

Autotööstus kuulub prioriteetsete valdkondade hulka, mille puhul peab **hõlbustama investeeringute tegemist uutesse tehnoloogiatesse ja innovatsiooni**. Seda kinnitatakse ka komisjoni teatistes, millega **hiljuti ajakohastati ELi tööstuspoliitikat**². Andes uut hoogu Euroopa 2020. aasta strateegias esitatud aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu eesmärkidele, innustatakse nimetatud teatistes looma tugevamat Euroopa tööstust majanduse kasvu ja taastumise nimel. Kõnealuse tööstussektori olulist rolli majanduskasvu ja töökohtade ja nendega seotud teenuste loomisel on selgelt tunnustatud. Seetõttu tuleb siin rakendada ennetavat lähenemisviisi.

Käesolevas teatistes esitatakse **autotööstuse tegevuskava** ja tõstetakse esile komisjoni kohustust toetada kõnealuse valdkonna konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust. See on esimene näide meie ajakohastatud tööstuspoliitika nägemuse rakendamisest valdkondlikul tasandil, st autotööstuses. Teatistes on määratletud konkreetset poliitilist meetmeid, mis põhinevad valdkondlikul analüüsil, mille tegi 2010. aastal taaskäivitatud kõrgetasemeline töörühm CARS 21. See tegevuskava tugineb järgmisele neljale sambale:

- **Investeeringute suurendamine ja innovatsiooni rahastamise** rea seadusandlike algatuste kaudu ning teadusuuringute ja innovatsiooni toetamise teel
- **Turutingimuste parandamine** tugevama siseturu toetamise teel ja aruka regulatsiooni järjekindla rakendamise abil
- **Konkurentsivõime suurendamine ülemaailmsel turgudel** tõhusa kaubanduspoliitika ja sõidukeid käsitlevate eeskirjade rahvusvahelise harmoneerimise abil
- **Kohanemise ennetamine** inimkapitali ja oskustesse investeerimise teel ja restruktureerimisest tingitud sotsiaalsete mõjude pehmendamise kaudu

Komisjon kavatses nimetatud strateegia abil toetada autotööstust, püüdes aktiivselt suurendada tööstuse vähenenud osakaalu, mis moodustab hetkel umbes 16 % Euroopa SKP-st, 20 %-ni 2020. aastaks. Selle tööstuse konkurentsivõime tugevdamine ELis, majanduskasvu võimaluste leidmise toetamine ülemaailmsel turgudel ning samuti puhaste, turvaliste ja tõhusate sõidukite edendamine tervikliku poliitilise lähenemise kaudu on kõnealuse eesmärgi saavutamisel määrava tähtsusega.

2. CARS 21: ÜHTNE STRATEEGILINE NÄGEMUS TÖÖSTUSEST 2020. AASTAL

2010. aasta lõpus otsustas komisjon **taaskäivitada** algselt 2005. aastal moodustatud **kõrgetasemelise töörühma CARS 21** jätkumeetmena komisjoni teatisele „Keskkonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlev Euroopa strateegia”,³ mis võeti

² COM(2012) 582 final, vastu võetud 10. oktoobril 2012.

³ KOM(2010) 186 (lõplik), 28.4.2010

vastu 28. aprillil 2010. See rühm taaskäivitati eesmärgiga anda poliitilisi soovitusi Euroopa autotööstuse konkurentsivõime ja jätkusuutliku majanduskasvu toetamiseks.

Rühma kuulusid seitse volinikku, üheksa liikmesriikide esindajat ja huvide paljusust tasakaalustatult esindavad sidusrühmad (sealhulgas tööstussektori esindajad ja vabaihendused) ning rühm võttis oma lõpparuande⁴ vastu 6. juunil 2012. Selles aruandes tutvustatakse rühma üksmeelset arvamust autotööstuse strateegilisest nägemusest 2020. aastaks ja esitatakse soovitusid mitme asjaomase poliitikavaldkonna kohta.

Aruandes esitatud analüüsist selgub, et Euroopa autotööstus ei saa enam endist viisi jätkata: on vaja kohandada praegust tootmisvõimsust, töötada välja uued tootmismeetodid, võtta kasutusele uusi tooraineallikaid ja neid tõhusamalt kasutada ning luua uusi kobar- ja ärimudeleid. Vähemalt sama tähtis on luua uusi kutseoskusi ja tegeleda võimalike muudatustega tööhõivevajadustes. Eeltoodut arvestades on eriti oluline tagada sujuv ja tasakaalustatud majanduslik ja sotsiaalne üleminek oskus- ja koolitusvajaduste ettenägemise teel ning samuti restruktureerimise hästikorraldatud juhtimise kaudu, millega toetatakse ettevõtete kohanemist ja muutusi tööturul.

Eeltoodut arvestades on rühm töötanud välja **ühise nägemuse tugeva ja konkurentsivõimelise autotööstuse põhijoontest ja ELi ühiskonna edusammudest jätkusuutliku liikuvuse suunas 2020. aastal:**

- **Autotööstus jääb strateegilise tähtsusega** valdkonnaks ning **ELi tööstuse ja majanduse nurgakiviks**, pakkudes kvaliteetset tööhõivet miljonitele töötajatele kogu ELis;
- Valdikond, millel on oluline tähtsus paljude muude majandustegevuse valdkondade jaoks ja mis pakub taskukohaseid ja soovitud tooteid, vastab tarbijate nõudmistele, lähtuvalt autotööstuse toodete ja teenuste konkurentsivõimelisest turust, sealhulgas järelturust;
- Märkimisväärne osa ELi turul müüdavatest sõidukitest ja nende osadest valmistatakse **ELi maantesõidukite ja nende varuosade tugeva tootmisbaasiga tööstuses**;
- **Tugeval tööstusvõrgul** on paindlik ja koostöövõimeline tarne- ja turustamisahel;
- Autotööstusest **eksporditakse** kolmandate riikide turgudele **üha rohkem kvaliteetseid ja kõrgtehnoloogilisi sõidukeid**;
- **Ülemaailmsed turud** pakuvad kõikidele kõnealuses valdkonnas tegutsevatele võrdseid konkurentsitingimusi ja võrdseid võimalusi kõikidele tehnoloogiatele;
- Autotööstus on **juhtiv tehnikavaldikond**, mis toimib kooskõlas kütusetööstusega ja toodab sõidukeid, mis on ELi tarbijatele **atraktiivsed, keskkonnahoidlikud** reguleeritud saasteainete osas, **kütusesäästlikumad, ohutumad, vaiksemad ja paremini ühendatud**;
- **Tõuketehnoloogiate** laias valikus on juhtival kohal **täiustatud sisepõlemismootorite tehnoloogia**, mis on üha enam elektriline. Peale selle võetakse üha rohkem kasutusele **alternatiivse jõuallikaga** (näiteks elektri jõul⁵ ja kütuseelemendiga töötavad sõidukid) sõidukeid;
- Asjakohaste täite- ja laadimisjaamade taristu väljaehitamine alternatiivse jõuallikaga sõidukite jaoks vastavalt nende turupotentsiaalile;

⁴ Aruandega saab tutvuda aadressil http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

⁵ Sealhulgas elektriikuga töötavad sõidukid, laetavad hübriidsõidukid ja lai valik elektrisõidukeid.

- | |
|---|
| – Töötajaid, kes on saanud ettevalmistuse mitmesuguste tehnoloogiate alal, saab rakendada tootmises, uurimis- ja arendustegevuses ning teeninduses. |
|---|

On vaja järjekindlalt rakendada **ühtset tegutsemisviisi**. Selline tegutsemisviis peab hõlmama järgmisi elemente:

- erasektori ja avaliku sektori poliitilised meetmed, mis täiendavad üksteist ELi, liikmesriigi ja piirkondlikul tasandil;
- sõidukitega seotud meetmeid kasutatakse vastavalt vajadusele tõhusalt koos teiste taristule ja kasutajatele suunatud meetmetega;
- kulutõhusad reguleerivad ja alternatiivsed poliitilisi meetmeid rakendatakse ja jõustatakse tõhusalt, et jõuda pikaajaliste ühiskondlike eesmärkide saavutamiseni ja edendada innovatsiooni;
- kõigi autotööstust mõjutavate tegevusalade sealhulgas kaubandus, tööstus, keskkonnatehnika, energeetika, info- ja kommunikatsioonitehnoloogia, liiklusohutus ja rahvatervis, veondus ja konkurentsipoliitika, innovatsioon ja siseturg – täpne kooskõlastamine asjaomaste vastutavate ametkondadega – et tagada poliitiliste eesmärkide kulutõhus saavutamine.

Komisjon on täiel määral teadlik nimetatud ülesannetest ja **vajadusest rakendada autotööstuses edasipüüdlikku tööstuspoliitilist strateegiat**. Komisjon suunab oma tegevuse nimetatud eesmärgi täitmiseks ja innustab teisi institutsioone, riigiasutusi ja sidusrühmi tegema sama oma vastutusallas.

3. KEERULINE MAJANDUSOLUKORD

CARS 21 lõpparuandes esitatakse põhjalik analüüs ELi autotööstuse praeguse majandusolukorra kohta. 2012. aasta esimesel poolel olukord **halvenes ja see suundumus jätkub tõenäoliselt aasta lõpuni**. Võrreldes 2011. aasta tasemega, mis oli juba siis madal, on müük ELi turgudel **järjest vähenenud** (2012. aasta esimesel poolel vähenes sõiduautode müük 6,8 % ja tarbesõidukite müük 10,8 %). Praegused prognoosid näitavad ELi turgudel langust 7,9 %-list aastas sõiduautode puhul, sellal kui müük ulatub 12,1 miljoni ühikuni. Käesoleval aastal prognoositakse ELi tarbesõidukite turu 8 %-list langust, ent see turg jääb oma madalaimale tasemele ka pärast ajavahemikul 2010–2011 toimunud taastumist. Kaherattaliste mootorsõidukite puhul avaldab uute registreerimiste arvule mõju võlakriis. See arv ulatus 2011. aastal 1,6 miljonini, mis on 40 % vähem kui 2007. aastal.

2012. aasta esimesel viiel kuul oli sõidukite tootmine ekspordist tingituna veidi paremas seisus (kergeveokeid koostati 16 miljonit, st miljon kergeveokit rohkem kui 2009. aastal), mis kajastus 45 miljardi euro suuruse positiivse kaubandusbilansina (tingituna peamiselt ekspordist Ameerika Ühendriikidesse ja tekkivatele turgudele). Areneva majandusega turgudel toimuvast kasvu aeglustumisest tuleneb märkimisväärne oht tootmismahutude kahanemiseks. Mitu tootjat on teatanud **rahalistest kaotustest ELi turul**, mille on peamiselt tinginud vähenenud müük koos struktuurist põhjustatud pikaajalise **ületootmisega**⁶. Mõni

⁶ Täpsemad andmed ületootmise kohta on alles arutamisel, kuna see sõltub muu hulgas vastavas tehases rakendatud vahetuste arvust. Analüüsi koostajad nõustuvad sellega, et mõningane ületootmine on

tootja on teatanud märkimisväärsetest ümberkorraldusmeetmetest, mis hakkavad mõjutama nende tarneahelat ning tööhõive ja taastumise väljavaateid mitmes Euroopa piirkonnas.

Ümberkorraldamisega seotud vastutus langeb peamiselt tööstusele, ent samas on tööstus väljendanud soovi, et Euroopa tasandil toimuks parem kooskõlastamine ja pakutaks suuremat toetust.

CARS 21 soovitudele tuginevas tegevuskavas püstitatakse pikaajalised eesmärgid tootmisbaasi alleshoidmiseks Euroopas, konkurentsivõime ja jätkusuutlikkuse tagamiseks ja 2020. aasta autotööstust käsitleva tervikliku tööstuspoliitilise arengukava koostamiseks.

4. KONKURENTSIVÕIME SUURENDAMISE TEGEVUSKAVA

Komisjon kavandab järgmiste oluliste meetmete rakendamist mitmes ELi poliitikavaldkonnas:

4.1. Investeeringud kõrgetehnoloogiasse ja innovatsiooni rahastamine

Autotööstuses, nagu ka muudes valdkondades, töötatakse välja uusi, keskkonnasõbralikke ja ohutuid tehnoloogiaid, mille puhul eeldatakse, et need saavutavad lähiaastatel märkimisväärse koha liidu turul. Tänapäeva tehnikas juhtpositsiooni saavutamise eest võitleva Euroopa jaoks on oluline püsida esirinnas ka homsete lahenduste väljatöötamises, pakkudes jätkusuutlikku liikuvust. Seda peaks soodustama sihipärase ja kooskõlastatud avaliku toetusega teadusuuringutele ja innovatsioonile, mis vastavad tööstuse ja ühiskonna vajadustele ja on suunatud pikemaajaliste tehnoloogiate väljatöötamisele. Et innustada tulevastel aastatel tehtavaid investeeringuid, on vaja rakendada terviklikku poliitilist lähenemisviisi, mis täiendab ELi, riiklikul ja kohalikul tasandil tehtavaid seadusandlikke algatusi koos taristu ja nõudlusega seotud meetmetega.

Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon

Konkurentsivõime tagab investeeringud uurimis- ja arendustegevusesse ja innovatsiooni. Peale selle rõhutati aruandes CARS 21, et teadusuuringute seitsmenda raamprogrammi alusel antav Euroopa Liidu rahaline toetus ja Euroopa Investeeringupanga laenud ja laenu tagatised, millega toetatakse keskkonnasõbralike transporditehnoloogiate väljatöötamist, on määrava tähtsusega vahendid ajavahemikul 2008-2009 toimunud kriisist taastumiseks ja tehnoloogilise juhtpositsiooniga seotud konkurentsivõime toimetulekuks. Euroopa rahalise toetusega on tähtis anda oluline tõuge ELi autotööstusele ning samaaegselt rahastada uute jõuallikate tehnoloogiaid (sisepõlemismootorite jätkuvaks täiustamiseks ning elektri- ja hübriidmootorite, kütuseelementide ja hübriidseadmete arendamiseks) kooskõlas 2020. aasta väljavaatega kliimamuutusega seotud eesmärkide täitmiseks vajalike kütusevalikute kohta. Liiklusohutuse arendamises on samuti veel arenguruumi sõiduki ohutuse tõenduspõhiseks tõhustamiseks. CARS 21 lõpparuandes antakse väga hea hinnang avaliku ja erasektori koostöös sündinud Euroopa keskkonnahoidlike autode algatusele (2009-2013) ning Euroopa keskkonnasõbraliku transpordi vahendi raames antavatele Euroopa Investeeringupanga laenudele. Valitseb suur üksmeel selles osas, et mõlemat nimetatud vahendit peaks kasutama ka tulevikus.

ettevõtlike paindlikkuse seisukohast tegelikult vajalik, ent liigne ületootmine võib siiski põhjustada probleeme.

Komisjon on:

- teinud ettepaneku rakendada ajavahemikul 2014-2020 teadusuuringute ja innovatsiooni rahastamiseks raamprogrammi „**Horisont 2020**,”⁷ mille 80 miljardi euro suurune kogueelarve on märkimisväärselt suurem kui seitsmendal raamprogrammil. Selles dokumendis võetakse samuti kohustus tagada Euroopas ressursitõhus ja keskkonnahoidlik transpordisüsteem. Tõdetakse, et järgmise mitmeaastase finantsraamistikuga seotud lõplikke otsuseid oodates peaks autotööstuses tehtavate uuringute ja innovatsiooni rahastamine olema kooskõlas selle majandusliku ja sotsiaalse tähtsusega.
- teinud ettepaneku rakendada ajavahemikul 2014-2020 2,5 miljardi suuruse eelarvega programmi **COSME** (ettevõtete konkurentsivõime ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate programm)⁸.
- teinud ettepaneku, et mõlema nimetatud programmiga toetataks ELi rahastamisvahendeid, mis võimaldaksid autotööstuses tegutsevatel VKEdel ja suurematel ettevõtetel saada parem juurdepääs laenudele ja omakapitali kaudu rahastamisele. Programmi COSME abil peaksid autotööstuses tegutsevad VKEd saama kasu turulepääsu hõlbustavatest meetmetest ja programm Horisont 2020 peaks aitama neil suurendada investorite huvi.
- võtnud vastu teatise teadusuuringute ja innovatsiooni kohta Euroopa tulevase liikuvuse huvides,⁹ milles tehakse ettepanek **Euroopa transporditehnoloogia strateegia** väljatöötamiseks. Selle strateegiaga nähakse ette, et ajavahemikul 2013-2014 koostatakse koostöös tehnika valdkonna sidusrühmadega tegevuskavad, milles keskendutakse tehnika ja innovatsiooni kasutuselevõtmisele kümnes kõige olulisemas transpordi valdkonnas, sealhulgas keskkonnahoidlikud, tõhusad, turvalised, vaiksed ja arukad maanteesõidukid. Strateegia aitab optimeerida teadusuuringute ja innovatsiooni panust Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava käsitlevas valges raamatus¹⁰ püstitatud tähtsate eesmärkide täitmisel ja toetada programmi „Horisont 2020” rakendamist.
- alustanud **energiatehnoloogia strateegilise kava** (SET-kava)¹¹ elluviimist. Selles kavas käsitletakse mitme transpordisektori jaoks strateegilise tähtsusega valdkonna - eelkõige elektri tarkvõrkude, alternatiivkütuste, nagu näiteks bioenergia, vesinikitehnoloogia ja kütuseelementide, ning energiasalvestamise teadusuuringute ja innovatsiooni kava. Sellega seoses tagatakse asjakohased seosed transporditehnoloogia strateegiaga.

Sellal kui programm „Horisont 2020” kujutab endast transpordialaste uuringute ja innovatsiooni üldraamistikku, on määrava tähtsusega määrata üksikasjalikumalt kindlaks autotööstuses tehtavate uuringute ja innovatsiooni rahastamise prioriteedid ja käik. Komisjon on lähtuvalt töörühma CARS 21 aruandest veendunud, et rahastamine peaks hõlmama ka turuga lähemalt seotud toiminguid, nagu näiteks riigihanked, standardiseerimine ja

⁷ KOM (2011) 808 (lõplik), 30.11.2011, KOM (2011) 809 (lõplik), 30.11.2011

⁸ KOM(2011) 834 (lõplik), 30.11.2011

⁹ COM (2012) 501

¹⁰ KOM (2011) 144 (lõplik)

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu>

tutvustamistegevus. Peaks pooldama avaliku ja erasektori partnerlust kui kõige sujuvamat ja kiiremat vahendit ja riikliku rahastamise osas tuleks püüda leida ühtset lähenemisviisi.

Peale selle peaks lähemalt uurima kõnealuse valdkonna ja Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituudi¹² vahelist võimalikku koostööd, eelkõige kavandatud tulevastes teadmiskogukondades¹³ lisaväärtust loovates tootmises ja linnaliikluses valdkondades.

Komisjon kavatses:

- koos tööstussektoriga koostada programmi „Horisont 2020” raames **Euroopa keskkonnahoidlike autode algatuse** ettepaneku (sanimelise avaliku ja erasektori partnerluse jätkumeetmena) ja rajada aluse keskkonnasõbralike ja energiatõhusate tehnoloogiate loomiseks vastavalt 2010. aasta tööstuspoliitikat käsitlevale teatisele¹⁴. Nimetatud algatuse kaudu õhutatatakse erasektori vahenditest rahastamist, et paremini lahendada programmis „Horisont 2020” esitatud põhiprobleeme.

Juurdepäas rahastamisele

Euroopa Investeerimispanka (edaspidi „EIP”) antud rahaline toetus (laenud ja laenu tagatised) andis Euroopa teadusuuringute programmi kõrval olulise panuse autotööstuse taastamismeetmetesse ajavahemikul 2008–2009 aset leidnud kriisi ajal. EIP aitab tagada kõnealuse tööstuse konkurentsivõimet tulevastel aastatel, toetades suuremaid investeeringuid keskkonnahoidlikesse tehnoloogiatesse. Eelmise kriisi ajal suurendas EIP oma autotööstusele antava laenu mahtu keskmiselt 2 miljardi euro suuruselt summalt aastas ligikaudu 14 miljardi euronit ajavahemikul 2009–2010. Olemasolevad laenumahud vähenesid 2011. aastal, mis annab muu hulgas tunnistust sellest, et tol ajal oli parem juurdepäas kommertsbankadelt saadavale rahastusele. Kuna ettevõtted on lõpule viimas oma teadusuuringute ja innovatsiooniga seotud projekte, mida praegu rahastab EIP, ja 2020. aasta kütusesäästlikkuse eesmärkide täitmiseks on vaja uusi projekte, võib öelda, et EIP on uute rahastusnõudlusele vastamiseks hästi varustatud. Euroopa Nõukogu hiljuti heaks kiidetud 10 miljardi euro suurune EIP kapitali suurendamine võib tähendada uusi võimalusi ka autotööstusele (eelkõige innovatsiooni ja ressursitõhususe osas):

Komisjon kavatses:

- jätkata koostööd EIP-ga, et **tagada autotööstuses tehtavate uuringute ja innovatsiooniprojektide rahastamine** eelkõige 2020. aasta kütusesäästlikkuse eesmärkide täitmiseks. Sealjuures peab taotluste läbivaatamine toimuma endise rangusega, et tagada investeeringute elujõulisus pikaajalises perspektiivis.
- toetada EIP-d jõupingutustes, mis on suunatud **rahastamisele juurdepääsu hõlbustamiseks VKE-dele ja keskmise suurusega ettevõtetele**. Ehkki tulevast halduskoormust peetakse väikeseks, uurib komisjon lähemalt, milliste vahendite abil saaks parandada VKE-de juurdepääsu rahastamisele, eelkõige siis, kui **VKE-del on taas raske saada kommertsbankadest laenu**. Näiteks võiks lähemalt uurida

¹² Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituut

¹³ Teadmiskogukondades (Knowledge and Innovation Communities)

¹⁴ KOM (2010) 614

võimalust kaubanduse rahastamiseks või ülemaailmse krediidiini pakkumist ühe riigi tarnijatele ja teisi võimalikke mooduseid.

- uurida koos EIP-ga võimalust **rahastada elektritranspordiga seotud projekte** ja anda rahalist toetust eriotstarbelise tehnilise abi kaudu koos Euroopa kohaliku energia abivahendiga (ELENA)¹⁵.

Väiksemad CO₂ heited

Uute, väiksema energiakuluga tehnoloogiate ja vähem süsihappegaasi heidet tekitavate sõidukite väljatöötamise edendamiseks, tehes seda kulutõhusal viisil, toetatakse lisaväärtuse ja uute töökohtade loomist autotööstuses ning ühtlasi vähendatakse ELi energiasõltuvust nafta impordi ohjeldamise teel.

2007. aasta ELi strateegias kiideti heaks kergeveokite süsihappegaasi heite vähendamise laiaulatuslik tegevuskava¹⁶. Lisaks nõudluse ja pakkumisega seotud meetmetele oli seal strateegias ette nähtud töötada välja tõhusamaid ajameid ja võtta kasutusele teisi meetmeid, mis on seotud alternatiivkütuste kasutamise, sõidukijuhtide käitumise ja tehnoloogiliste täiustustega. Nagu komisjon on välja pakkunud oma hiljuti avaldatud valges raamatus transpordipoliitika kohta, on äärmiselt oluline määratleda asjakohased meetmed maanteetranspordi CO₂ heidete igakülgseks vähendamiseks. Selle aluseks on tulude ja kulude hoolikas hindamine, mille puhul võetakse asjakohaselt arvesse sõidukite tõhusust, nende kasutamist ja taristut.

Kütuse tarbimist ja tekkivat heidet on samuti võimalik oluliselt vähendada aerodünaamilisemate sõidukite laiaulatusliku kasutuselevõtmise teel. Komisjon teeb hetkel ettevalmistusi direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) läbivaatamiseks, mis võimaldaks muu hulgas kuni 10 %-list kütusesäästu olemasolevate veokite moderniseerimise ja uute veokite ümberkujundamise teel aerodünaamilisuse parandamise eesmärgil.

Kergeveokite CO₂ heitkoguseid käsitlevates määrustes on 2020. aastaks kehtestatud eesmärgiks saavutada 95 g CO₂/km autode ja 147 g CO₂/km veoautode puhul. Komisjon on nimetatud määruste läbivaatamise tulemusena pakkunud välja viisid, kuidas oleks 2020. aastaks võimalik kõnealuseid eesmärgid kulutõhusalt täita.

Et autotööstus saaks teha pikaajalisi investeeringuid ja panustada innovatsiooni, on samuti soovitatav anda õigeaegselt viiteid pärast 2020. aastat kavandatava CO₂ heitkoguste vähendamise tõenäolise viisi ja ulatuse kohta, võttes arvesse liidu pikaajalisi eesmärgid seoses kliimamuutusega.

Komisjon:

- võttis hiljuti vastu ettepanekud **sõiduautode ja kaubikute CO₂-heidete vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamise**¹⁷ kohta. Nendes ettepanekutes nähakse

¹⁵ ELENA (Euroopa kohaliku energia abivahend) on tehnilise abi vahend linnades ja piirkondades rakendatavatele säästva energia projektidele.

¹⁶ KOM(2007) 19 (lõplik)

¹⁷ COM(2012)393 ja COM(2012)394

meetoditena ette ökoinnovatsiooni sätete jätkamine, erisoodustused vähese CO₂ heitega sõidukitele ja erandi tegemine kõige väiksematele tootjatele.

- alustab laiaulatuslikku konsultatsiooni **sõiduautode ja kaubikute süsihappegaasi heidet reguleeriva poliitika kohta pärast 2020. aastat**, milles esitatakse mitmeid seisukohti, mille üle käiv arutelu hakkab mõjutama tulevasi meetmeid ja nende ulatust, pidades silmas kavandavat läbivaatamist¹⁸. Komisjon võtab arvesse selliseid tegureid nagu kulutõhusus, süsihappegaasi heidet vähendavate tehnoloogiate edasine areng ja teisi asjakohaseid mõjureid.
- **kaasab nimetatud poliitilisi meetmeid laiemasse ja integreeritud poliitikasse maanteetranspordi süsihappegaasi heite vähendamiseks kavandatud ühendmeetmetesse**, transpordipoliitikat, sõidukite tehnoloogiat, taristut, juhtide käitumist ja muid meetmeid käsitleva valge raamatu rakendamise teel.
- *teeb ettepaneku vaadata 2013. aasta alguses läbi direktiiv 96/53/EÜ veoautode aerodünaamilisema projekteerimise eesmärgil.*

Saasteained ja müra

Viimastel aastatel on saanud selgeks, et hetkel kasutatavad meetodid kergeveokite (sõiduautode ja veoautode) saasteainete, CO₂ heite ja kütusetarbimise mõõtmiseks ei iseloomusta piisavalt täielikult tegelikke sõidutingimusi. Seetõttu on kavandamisel sõidutsükli ja katsetamise korra läbivaatamine, mida valmistatakse ette rahvusvahelisel tasandil, tuginedes juhi käitumise kohta tegelikes tingimustes kogutud andmetele. On oluline parandada katsetsükli ja kehtestada selged katsetingimused võrreldavate ja representatiivsete väärtuste saamiseks, et reguleerivate meetmete ja rahastamisstiimulite abil oleks võimalik jõuda soovitud vähenemiseni ja anda tarbijatele usaldusväärset teavet.

Peale selle ei täida paljud liikmesriigid õhu kvaliteeti käsitlevates õigusaktides sätestatud nõudeid ja seisavad silmitsi märkimisväärsete probleemidega seoses NO₂ kontsentratsiooniga välisõhus. Direktiivis 2008/50/EÜ määratletud õhukvaliteedi nõudeid on raske täita linnapiirkondades, eelkõige tahkete osakeste, lämmastikoksiidide ja osooni osas. Osaliselt on selline olukord põhjustatud kohalike maanteesõidukite tekitatud NO_x (NO + NO₂) heitest, mis on eelkõige diiselmootoriga sõidukite puhul tõenäoliselt märkimisväärselt suurem tegelikes sõidutingimustes kui katsetsükli mõõdetud heite piirmäärast.

Võttes arvesse pakilisi õhukvaliteedi probleeme, on vaja nõuetekohaselt rakendada Euro 6 standardis kehtestatud nõudeid ja leida võimalikult kiiresti meetmed, mille abil tõhustada maanteesõidukite tekitatud heite vähendamist.

Komisjon mõistab Nox-i heite tõhusa vähendamise tagamise tähtsust, et täita õhukvaliteeti käsitlevates õigusaktides sätestatud praegusi ja tulevasi eesmärgi. Selle tõttu ja määruses (EÜ) 715/2007 kehtestatud nõuete rakendamiseks alustas komisjon 2011. aasta jaanuaris tulevase katsetamise korra väljatöötamist selle lisamiseks tüübikinnituse raamistikku, et selle abil otseselt hinnata kergeveokite tekitavaid Nox-i heiteid tegelikes sõidutingimustes.

Sellise tegelikele sõidutingimustele vastava menetlusega (edaspidi „RDE menetlus”) mõõdetud tegelikes sõidutingimustes tekkiva heite andmed peab salvestama ja sellest

¹⁸ COM (2012) 393 final

teavitama Euro 6 standardis kehtestatud kohustuslikest tähtaegadest alates (2014. aastal). Hiljemalt kolme aasta jooksul pärast nimetatud tähtaegu peab RDE menetlust kohaldama koos heite selgelt määratletud piirmääradega (NTE), mis tagavad Nox-i heite olulise vähenemise tegelikes sõidutingimustes võrreldes heite tasemega, mis tekiks siis, kui nimetatud menetlust ei kohaldataks. Neid kolme lisa-aastat, mis antakse siduvate piirmäärade kasutuselevõtmiseks, peetakse vajalikuks, kuna komisjoni arvates on paljudel juhtudel tavapäraste sõidutingimuste puhul Euro 6 standardis kehtestatud Nox-i heite piirmäärade järgimiseks vaja diiselmootoriga sõidukid märkimisväärses ulatuses ümber projekteerida.

Peale selle vaadatakse mõju hinnangu põhjal läbi sõidukite tekitatud müra taset käsitlevad õigusaktid. Müra kahjulikku mõju tervisele vähendatakse rangemate piirmäärade kehtestamise teel. Viimastel aastatel on välja töötatud uus katsemenetlus ja seda on katsetatud. Menetlus paremini tegelikele sõidutingimustele ja praegu on seda võimalik rakendada. Nimetatud sätted aitavad vähendada maanteeliiklusest põhjustatud müra taset.

Komisjon:

- toetab aktiivselt **uue sõidukijuhtimise katsesükli ja katsemenetluse väljatöötamist** ja rakendamist, et mõõta autode ja kaubikute kütusetarbimist ja nende tekitatud heided ning selline menetlus vastab paremini tegelikele sõidutingimustele, võttes arvesse ELi turu eripärasid. Enne 2014. aastat tuleb määratleda uue tsükli ja katsemenetluse ELi õigusraamistikku kaasamise meetodid, sealhulgas vana tsükli ja menetluse alusel kehtestatud CO₂ heitega seotud eesmärkide uue menetlusega vastavusse viimise meetodid. Heite katsetamise puhul peaks uue tsükli ja menetluse rakendamine tagama vastavuse Euro 6 standardis kehtestatud piirmääradele tegelikes sõidutingimustes koos nõuetekohase üleminekuajaga ajavahemikul 2014–2017. CO₂ heitmete testimise puhul peaks uue tsükli ja menetluse puhul võtma arvesse ja järgima juba määratletud keskkonnanäesmärke ja vältima asjatu koormuse tekitamist sidusrühmadele. Ühtlasi võetakse arvesse elektrisõidukite ühe laadimisega läbitavat vahemaad.
- pakub enne 2014. aastat välja täiendavad **meetmed**, mille abil saab põhjaliku analüüsi alusel **kontrollida sõidukite poolt praegu tekitatavate saasteainete heidet**. Nende meetmete eesmärk on saasteainete heidete õigeaegne vähendamine tegelikes tingimustes ja seega õhu kvaliteedi parandamisele kaasa aitamine.
- on 2011. aasta detsembris teinud ettepaneku **uue määruse koostamiseks sõidukite mürataseme kohta**¹⁹ osana välisõhus tekkiva müra vähendamiseks rakendatavast ühtsest käsitlusest, mis hõlmab ka uut mürataseme mõõtmise katse käiku ja sõidukite mürataseme täiendavat vähendamist. Tööstusele peab andma piisavalt ettevalmistusaega vastavalt nõutavate tehniliste muudatuste ulatusele.

Liiklusohutus

Liiklusohutus on olnud palju aastaid ELi ja riikliku poliitika tasandi prioriteet ja on seda ka edaspidi. See on hea näide ühendatud poliitilise käsitluse tõhusa rakendamise kohta. Liiklusohutuse valdkonnas on Euroopa Liit maailmas juhtpositsioonil ja meie sõidukipark on suhteliselt uus ja turvaline. Autode konstruktsioonil on oluline roll nii õnnetuste vältimisel kui

¹⁹ KOM/2011/856 (lõplik)

ka nende eest kaitsmisel ja siin on oma osa ka ELi tüübikinnitusraamistikus ettenähtud turvaseadmetel.

Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu vähendamises on saavutatud märkimisväärset edu tänu ELi, riikide ja kohalikul tasandil võetud sõidukite, juhtide ja taristuga seotud meetmete ühendamisele. Nendest julgustavate tulemustega ei tohiks siiski rahule jääda ja 2020. aastaks on püstitatud eesmärk vähendada surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi ELis 50 % võrra võrreldes 2010. aastaga²⁰.

Komisjon:

- jätkab liiklusohutuse alast tööd kooskõlas **aastateks 2011–2020 kehtestatud poliitikasuunistes**²¹ esitatud peatähelepanu nõudvate valdkondade ja eesmärkidega, mis hõlmavad sõidukite, taristu ja juhi käitumisega seotud meetmeid. On vaja leida õige meetmete kogum, mis ühendab seadusandlikud ja muud meetmed ja mis määratakse kindlaks põhjaliku mõjuhinna alusel. Prioriteetide hulka kuuluvad mootorrattad, uute sõidukitehnoloogiate (elektriautode) turvalisus ja juhi käitumist ja liikluseeskirjade jõustamist toetavad tehnoloogiad (intelligentsed kiiruse haldamise seadmed, turvavöö kinnitamise meenutamine, arukad transpordisüsteemid, keskkonnasäästlik sõidustiil).
- toetab **arukate transpordisüsteemide**, sealhulgas koostöösüsteemide, eelkõige kogu ELi hõlmava sõidukisisese automaatsete hädaabikõnede süsteemi eCall kasutuselevõtmist. Praegu valmistatakse ette asjakohaseid õigusmeetmeid, mille abil tagada kõikide süsteemiga eCall seotud elementide kooskõlastatud toimimine ja nende õigeaegne ja täielik kasutuselevõtmine, et see elusid päästev süsteem hakkaks tõhusalt toimima 2015. aastast alates.
- innustab liikmesriike, kohalikke omavalitsusi ja sidusrühmi tegema konstruktiivset ja kooskõlastatud koostööd, et luua parimad meetmed liiklusohutuse parandamiseks ja võtta kasutusele arukad transpordisüsteemid. Komisjon annab samuti põhjaliku hinnangu kõige asjakohasematele sõidukisisestele turvasüsteemidele, et veelgi parandada liiklusohutust ja sõidukiohutust ELis, valmistades ette 2013. aasta lõpuks kavandatud kasutuselevõtu kava.

Alternatiivkütused ja taristu

Transpordis kasutatavate energiaallikate asjakohane mitmekesisus aitab kaasa ELi kliimamuutusega seotud eesmärkide saavutamisele ja parandab ELi energiapuudust. Ehkki süsivesinike reservid on ikka veel korralikud, on tõenäoline, et hinnad muutuvad järjest ebastabiilsemateks ja samas väheneb üleliigne tootmisvõimsus. Selles olukorras on energiatõhususe parandamise kõrval vaja turustada alternatiivkütuseid, näiteks elektrit, vesinikku, keskkonnasäästlikke biokütuseid, metaani (maagaasi ja biometaanit), vedelgaasi (LPG). Üldist poliitilist raamistikku silmas pidades tuleks kõikide kütuste ja jõuallikate kombinatsioonide tugevaid külgi hinnata tootmisahela²² alusel, võttes samuti arvesse olulistsüklit. Paljude kütuste uudsuse tõttu peaks nende tulemuslikkust pidevalt kontrollima.

²⁰ KOM (2010) 389 (lõplik)

²¹ Idem.

²² Ühendatakse kütuse kogu olulistsükli jooksul tekkinud heited, sealhulgas kaevandamine, tootmine ja tegelik kasutus

Alternatiivkütuste turulepääsuks on vaja rajada asjakohane taristu, mis aitaks arendada asjaomaste sõidukite turgu ja toetaks seeläbi majanduskasvu ja uute töökohtade loomist. Alternatiivkütuste taristu rajamine peaks toimuma kooskõlas tehnika arengu ja alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite turuosa kasvamisega, pidades silmas nende kulutõhusust. Taristut saab avalikult toetada mitmel erineval viisil, näiteks katseprojektide, standardimise, investeringute toetamise ja õigusaktide abil. Turulepääsu võib toetada poliitiliste meetmetega, ent seejärel peavad turud ise leidma neile kõige paremini sobiva lahenduse vastavas poliitikaraamistikus, võttes arvesse kõiki majanduslikke ja sotsiaalseid mõjusid.

Komisjon koostab praegu paketti „Puhas energia transpordiks”, mis peaks pakkuma raamistikku investeringute juhtimiseks ja tehnoloogia arendamiseks kõnealuses valdkonnas. Selle paketi eesmärk on hõlbustada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite ja veesõidukite siseturu ja nende jaoks vajaliku taristu arengut, kogu ELis tehniliste ja õiguslike tõkete eemaldamisega.

2010. aastal andis komisjon seoses elektrisõidukitega Euroopa standardiorganitele volitused võtta vastu uued standardid eesmärgiga tagada laadimispunkti ja sõiduki laadimisseadme vaheline koostalitlusvõime ja ühenduvus. Standardimisprotsess ei ole veel taristu osas andnud rahuldavat tulemust. Töörühma CARS 21 aruandes kutsutakse üles võtma vastu kogu ELis kehtivat ühtset standardit. Komisjon uurib sõiduki ja võrgu vahelist ühendust ja kontrollib lisaks uusi tekkivaid ärimudeleid, millega edendatakse elektriautode poolt toodetava elektri salvestamise ja elektrisüsteemi jaoks vajaliku paindlikkuse sünergiat. See tähendab ka ühtsete standardite ja protokollide kehtestamist elektrisõidukite ja võrkude vahelise ühenduse kohta ning samuti teavitamise ja maksmise koostoimevõimet.

Suuremat tähelepanu peab pöörama tarbijatele selge teabe pakkumisele kütuste ja nende sõidukitega sobivuse, näiteks märgistuse kohta. Komisjon jälgib tähelepanelikult hetkel toimuvat tarbijaturu uuringut, mis käsitleb sõidukikütuste turu toimimist tarbija vaatenurgast²³.

Komisjon kavatses:

- teha lähikuudel ettepaneku koostada **alternatiivkütuste strateegia** osana paketist „Puhas energia transpordiks”. Selle strateegia abil aidatakse täita vajadust erinevate alternatiivkütuste järele, pidades silmas ELi kliimamuutuse ja keskkonnaga seotud eesmärkide täitmist ja ELi energiavarustuse kindlust.
- esitada osana paketist „Puhas energia transpordiks” **seadusandliku ettepaneku alternatiivkütuste taristu** kohta, mis käsitleb esmavajaliku tankimise / taaslaadimise taristu kasutusevõtmist ja ühtsete standardite kehtestamist teatavatele kütustele, sealhulgas elektriautode puhul.
- pakkuda hiljemalt 2013. aastaks välja õiguslik vahend, millega tagada **elektrisõidukite laadimisjaamade taristuga** seotud praktiliste ja toimivate lahenduste rakendamine kogu ELis, kui standardimisprotsessis osalevad sidusrühmad

²³ Selle uuringu eesmärk on välja selgitada, kas tarbijad on võimelised tegema teadlikke otsuseid ostmise kohta, sealhulgas teabest arusaamise ja selle läbipaistvusega seotud küsimustes, näiteks kas nad saavad aru märgistusel olevast teabest või kütuste vahelistest erinevustest ja kütuste sobivusest autodele. Uuringu tulemused avaldatakse 2013. aasta lõpus.

ei jõua omavahelisele kokkuleppele. Nimetatud vahendi puhul võetakse arvesse elektrisüsteemi ja elektrisõidukite vahelist koostalitlust.

- jätkata asjaomaste sidusrühmadega dialoogi **kütuse märgistamise kava** üle vastavalt asjaomastele Euroopa standarditele, et tagada kergesti mõistetava teabe pakkumine tarbijale tema sõiduki sobivuse kohta tankimisjaamades pakutavate kütustega.
- **kontrollida** riiklike taastuenergia tegevuskavade rakendamist, eelkõige eri liikmesriikides kasutatavate **biokütuste tõhusate segude** ja kütuste ja sõidukitehnoloogiate **omavahelise sobivuse** osas.

4.2. Turutingimuste parandamine

Autotööstuse tootmisbaasi säilimine Euroopa Liidus on tagatud ainult siis, kui selleks on olemas soodsad ettevõtlustingimused. Mitmete nimetatud tingimuste, näiteks tööõiguse puhul, sõltub see suures osas riiklikust poliitikast. Euroopa Liidu poliitika avaldab selget mõju raamtingimustele, eelkõige õiguspoliitika kaudu. Komisjoni jaoks on nüüd ja ka edaspidi prioriteediks parandada tööstuse ettevõtlustingimusi Euroopas, pakkudes selleks usaldusväärset, prognoositavat ja toetavat raamistikku, ja rakendada aruka reguleerimise põhimõtteid, näiteks kulutõhusust, ettevalmistusaega, pikaajalisi eesmärgi ja konsulteerimist sidusrühmadega.

Tugevam siseturg

Hästitoimiv siseturg, mis pakub kõigile võrdseid tingimusi, on pikemas perspektiivis otsustava tähtsusega element tugeva ja jätkusuutliku Euroopa autotööstuse jaoks. See kehtib eelkõige praeguses keerulises majandusolukorras, mis survestab tootjaid tootmisvõimsust kohandama.

Euroopa autotööstus koosneb enamjaolt väikestest ja suurtest ettevõtetest, kes tegutsevad turustamis-, tarne- ja teenusteahela erinevates osades. Sellist suurt mitmekesisust võib tuleviku seisukohast pidada väärtuslikuks, kuna praegused väikeettevõtted võivad tulevikus pakkuda innovaatilisi lahendusi ja neist võivad saada turuliidrid. Seetõttu on oluline toetada konstruktiivseid, läbipaistvaid ja austusväärseid suhteid autotööstuse erinevate valdkondade vahel, sealhulgas remondi, hoolduse ja klienditeeninduse valdkonnad.

Mootorsõidukite turustamist käsitleva konkurentsioiguse muudatused (mootorsõidukite grupierandi määruse 1400/2002 aegumise tõttu) võivad avaldada mõju sõidukitootjate ja turustajate vaheliste vertikaalsete suhete korraldusele. Et selle üleminekuga sujuvalt toime tulla, julgustab komisjon tegema eneseregulatsiooni algatust. Peale selle kannab komisjon ka tulevikus hoolt selle eest, et ELi konkurentsieskirjadest peetakse kinni mootorsõidukite turustamise, remondi- ja hooldusteenuste ning samuti varuosade turustamisega seotud turgudel.

Sõidukeid käsitlevate õigusaktide teine oluline eesmärk on tugevdada mootorsõidukite siseturgu Euroopa Liidus. Peab teadvustama asjaolu, et sellal kui õigusaktidest tulenevad nõuded on kogu Euroopa Liidus ühesugused, on eri liikmesriikides väga erinevad turutingimused. Keskkonnahoidlike ja energiatõhusate sõidukite edendamiseks kehtestatud nõudluse mõjutamise meetmed, näiteks finantsstiimulid, ei järgi alati ühesugust lähenemisviisi. Selline killustumine võib vähendada arengupotentsiaali ja nende sõidukite turulepääsu. Seetõttu on nimetatud meetmeid vaja paremini kooskõlastada.

Tarbijate jaoks on samuti oluline kasutatud autode turg. On kavas teha tarbijaturu uuring kasutatud autode turu toimimise kohta.

Komisjon kavatses:

- algatada 2013. aastaks dialoogi **sidusrühmade** vahel, et **julgustada neid tegema jõupingutusi ühiste põhimõtete koostamiseks** uute sõidukite turustamist käsitlevate **vertikaalsete kokkulepete** kohta. Sidusrühmi kutsutakse selles tasakaalustatud tulemust taotlevas dialoogis aktiivselt osalema.
- esitada 2012. aastal **suunised finantsstiimulite kohta** liikmesriikide poolt kavandatavate keskkonnahoidlike ja energiatõhusate sõidukite jaoks, et edendada paremat kooskõlastamist, suurendada sõidukite keskkonnatõhusust ja vähendada turu killustatust²⁴. Nimetatud stiimulid ei tohiks keskenduda mitte üksnes tehnoloogiale, vaid pigem objektiivsetele ja üldiselt kättesaadavatele tulemuslikkuse andmetele, näiteks sõidukite tekitatud CO₂ heitele. Liikmesriigid peaksid neid suuniseid nõuetekohaselt arvesse võtma oma toetuskavade koostamisel.

Arukas reguleerimine

Terve ja dünaamiline siseturg vajab ka arukat reguleerimist, mille abil vältida asjatu koormuse asetamist sidusrühmadele ja pakub soodsat investeerimiskliimat. Autotööstuse tooteid reguleeritakse peamiselt tüübikinnitust käsitleva ELi õigusraamistiku abil. Ehkki tundub, et see süsteem toimib üldjoontes rahuldavalt, on tegevuse parandamise võimaluste leidmiseks vaja teha pidevalt hindamisi. Eelkõige on vaja läbi vaadata ELi turule viidavate autotööstuse toodete järelevalve kord sõidukite turvalisuse tagamiseks ja selleks, et kodanikud võiksid täielikult usaldada kehtestatud õigusraamistikku. See loob võrdsed võimalused kõikidele osapooltele ja suurendab tarbijate usaldust tõhusa toodete reguleerimise vastu, vähendades samaaegselt halduskoormust.

Aruka reguleerimise põhimõtted on CARS 21 esimese meetme kõige olulisem tulemus ja need on saanud uut kinnitust taaskäivitatud protsessis. CARS 21 lõpparuandes rõhutatakse veel seda, kui oluline on võtta arvesse praegust konkurentsivõimet kuludele, õigusaktide kumulatiivset mõju ja VKEde olukorda. Tuleb **tagada** terviklik ja järjepidev **aruka reguleerimise põhimõtete kohaldamine**, mis hõlmab põhjalikku hinnangut võimalike mõjude kohta tööstusele, ühiskonnale ja teistele sidusrühmadele ja eelkõige kaasnevatele kuludele ja saadavale kasule. Samuti peab arvesse võtma asjaolu, et võimalus osta ja pidada üleval autot mõistliku hinnaga on üks tugeva turu olulisematest eeldustest. Sellest lähtuvalt peaks autotööstuse jaoks oluliste poliitikameetmete ettepanekute – näiteks käesoleva teatise teistes osades viidatud ettepanekud - mõju hindamine hõlmama süstemaatiliselt ka konkurentsivõime kontrollimist, et teha kindlaks, millist mõju avaldavad uued meetmed autotööstusele. Nende põhimõtete kohaldamisega tagatakse komisjoni ettepanekute **sihipärasus ja kulutõhusus**.

Komisjon kavatses:

- teostada ulatusliku ja põhjaliku hindamise (toimivuskontrolli) sõidukite tüübikinnituse raamistiku kohta. 2013. aastal võtta vastu ettepaneku **tõhustada**

²⁴ Riigiabiga seotud meetmeid hinnatakse ka edaspidi asjaomaste riigiabi eeskirjade alusel.

tüübikinnituse raamistikku turujärelevalvet käsitlevate sätete lisamise teel valdkondades, kus on tehtud kindlaks vastav vajadus.

- **teostada** oma mõjuhindamise süsteemi raames **range konkurentsivõime kontroll asjaomaste tulevaste algatuste kohta, sealhulgas nende algatuste puhul, millel on märkimisväärne mõju autotööstusele.** Konkurentsivõime kontrolli puhul võetakse arvesse majanduse olukorda ja seda, millist mõju võib uus algatus avaldada tööstuse konkurentsipositsioonile, eelkõige ülemaailmsel turgudel. Konkurentsivõime kontroll hõlmab tulevasi vabakaubanduslepinguid, ohutust ja heiteid ja teisi algatusi, mis avaldavad sõidukitele olulist mõju. Kontroll teostatakse kooskõlas komisjoni mõjuhindamissüsteemi raames kehtestatud tegevusjuhistega valdkondliku konkurentsivõime mõju hindamise kohta,²⁵ võttes samuti arvesse ulatuslikumaid ja üldisemaid ühiskondlikke ja majanduslikke mõjusid. Nimetatud põhimõtteid korrati üsna hiljuti ajakohastatud tööstuspoliitikat käsitlevas teatises.
- uurida **proportsionaalse majandusanalüüsi** tegemise võimalust ja lisaväärtust. **See analüüs keskenduks rakendusaktidele, mis põhinevad kehtivatel sõidukeid käsitlevatel õigusaktidel,** näiteks ettepanekud Euro 6 standardis kehtestatud kütuseaurude heidet käsitlevate nõuete ja L-kategooria sõidukite (kahe-, kolme- ja neljarattalised mootorsõidukid) ümberehitamist takistavate meetmete läbivaatamise kohta. Kui aga eeldatakse, et nendel aktidel on märkimisväärne mõju, siis lisatakse neile mõjuhinnangud kooskõlas komisjoni mõju hindamise suunistega.

4.3. Konkurentsivõime tõhustamine ülemaailmsel turgudel

Autotööstus on vaieldamatult ülemaailmse tähtsusega valdkond. Autotööstuse toodetega kauplemine kasvab pidevalt ja kolmandate riikide turud muutuvad ELi jaoks üha olulisemaks. Euroopa autotööstusel on rahvusvahelises kaubanduses väga tugev positsioon ja ta saab selgelt kasu nii arenenud kui ka tekkivatel turgudel avanevatest võimalustest, mis tasakaalustab osaliselt Euroopa turul tekkinud rasket olukorda. Praegust olukorda ei tohi siiski iseenesestmõistetavalt võtta. Rahvusvaheline konkurents kasvab kiiresti uute tulijate ja tehnika pideva arengu tõttu. Samal ajal kujutab avatud ülemaailmsel turul edu saavutamine endast jätkuvalt keerukat ülesannet, eelkõige kehtivate ja uute mittetariifsete tõkete tõttu. Sellal kui tööstus võitleb oma konkurentsipositsiooni säilitamise eest, peab poliitiliste meetmete abil tagama võrdsed tingimused turulepääsuks. Nimetatud eesmärgi täitmiseks nõutakse CARS 21 aruandes laiaulatuslike meetmete rakendamist kaubanduspoliitikas, sealhulgas turulepääsu ja õigusaktide ühtlustamise osas.

Kaubanduspoliitika

Kaubandus- ja tööstuspoliitika peavad toimima käsikäes.

Kaubandusalaste õigusaktide hulgas peetakse vabakaubanduslepinguid tähtsaks vahendiks, mille abil saab parandada turulepääsu kolmandates riikides. 1958. aasta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppes²⁶ kehtestatud rahvusvaheliste eeskirjade heakskiitmine on parim viis mittetariifsete tõkete kõrvaldamiseks kaubanduses. Pidades silmas mittetariifsete tõkete kõrvaldamist autotööstuses, on samuti vaja tugevdada kahepoolset õigusloome alast

²⁵ Komisjoni talituste töödokument SEC(2012)91 final, 27.1.2012

²⁶ ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni 1958. aasta kokkulepe mootorsõidukite valdkonna rahvusvahelise tehnilise ühtlustamise kohta

koostööd näiteks nende kolmandate riikidega, kes ei ole eespool nimetatud kokkuleppe osapooled.

Komisjon kavatseb:

- võtta oma kaubanduspoliitikas täielikult arvesse, kui oluline on säilitada Euroopas tugev ja konkurentsivõimeline autotööstuse tootmisbaas, ja rakendada nii mitme- kui ka kahepoolseid vahendeid. Neid vahendeid peaks kasutama **tariifsete ja mittetariifsete tõkete kõrvaldamisega** seotud põhiprobleemide lahendamiseks. **Vabakaubanduslepingute eesmärk peaks olema tollitariifide täielik kaotamine** ja mittetariifsete tõkete kõrvaldamine. Kõikide kaubandusalaste läbirääkimiste üldist mõju hinnatakse põhjalikult ja igakülselt.
- hinnata kaubanduslepingute mõjusid ja nende kumulatiivset mõju kõnealuse tööstusharu konkurentsivõimele, algatades uuringu juba sõlmitud vabakaubanduslepingute ja tulevikus tõenäoliselt sõlmitavate lepingute kohta. Komisjon algatab selle uuringu peagi ja see lõpetatakse 2013. aasta lõpuks. Uuringu tulemusi arutatakse asjaomaste sidusrühmadega.
- täiendada ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni õigusaktide raames tehtavat mitmepoolset õigusloome alast koostööd **kahepoolse õigusloome alase koostööga** eelkõige uute olulisemate osapooltega, ent samuti näiteks Ameerika Ühendriikide - Transatlantilise Majandusnõukogu kaudu - ja Jaapaniga.

Rahvusvaheline ühtlustamine

Sõidukeid käsitlevate õigusaktide rahvusvaheline ühtlustamine on olnud üks komisjoni prioriteetidest paljude aastate jooksul. Ühtsete eeskirjade kokkuleppimine teiste suurte ülemaailmsete turgudega annab võimaluse vähendada õigusaktide täitmisega seotud kulusid, luua mastaabisäästu ja kõrvaldada tehnilisi tõkkeid kaubanduses. Üldine eesmärk peab olema põhimõtte „kord katsetatud, kõikjal vastuvõetav” kehtestamine, tagades samaaegselt rangeimate ohutusnõuete ja keskkonnastandardite toetamise ja järgimise. CARS21 lõpparuandes jõutakse järeldusele, et rahvusvahelise õigusaktide ühtlustamise puhul on kõige tõhusam õigusakt 1958. aasta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkulepe. Nimetatud dokumendi peab ajakohastama, nii et see vastaks tekkiva majandusega riikide vajadustele sellises ulatuses, mis võimaldab sõidukite rahvusvahelise tüübikinnituse (*international whole vehicle type approvals - IWVTA*) vastastikust tunnustamist sõiduautode kategooriast alates. Komisjon kohustub lähiaastatel rakendama mitmesuguseid meetmeid.

Komisjon kavatseb:

- edendada ja aktiivselt toetada sõidukeid käsitlevate õigusaktide täiendavat rahvusvahelist ühtlustamist vastavalt allpool esitatud juhiste kohaselt. Selle strateegia puhul on määrava tähtsusega **1958. aasta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppe reformimine**, mille eesmärk on rahvusvaheliste eeskirjade vastuvõtmine ja rakendamine kolmandate riikide jaoks huvipakkumaks. Liikmesriikide ja sidusrühmi kutsutakse üles neid jõupingutusi toetama. Komisjon hakkab juhtima esimese ettepaneku koostamist läbi vaadatud 1958. aasta kokkuleppe kohta 2013. aasta märtsis.

- osaleda **esimese ettepaneku koostamises sõidukite rahvusvahelist tüübikinnitust (IWTA) käsitleva uue määruse²⁷** kohta 2013. aasta novembriks. IWVTA määrusega vähendatakse oluliselt halduskoormust, mis on seotud sama tüüpi sõidukite kasutuselevõtmisega kõnealuse 1958. aasta kokkuleppe osapoolteks olevates riikides.

1958. aasta kokkuleppe alase töö kõrval töötab komisjon ka konkreetsete tulemuste saavutamiseks 1998. aasta kokkuleppe²⁸ abil. Tänu ELi ja USA kõrgetasemelise töökohtade loomise ja majanduskasvu töörühma poolt hiljuti antud poliitilisele touele ja Los Cabose avaldusele,²⁹ milles tuuakse välja ELi ja USA vahelise kõikehõlmava vabakaubanduslepingu võimalikke hüvesid, on rohkem võimalusi USA suuremaks osaluseks ja edukamaks tööks seoses 1998. aasta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega. Suurimat edu loodetakse saavutada sellistes valdkondades nagu läbimurdetehnoloogiad, eelkõige seoses vesiniku ja elektrit kasutavate jõuallikatega. Komisjon on koos USA ametiasutustega asunud 2011. aastal juhtima Transatlantilise Majandusnõukogus tehtavat elektrisõidukite alast tööd. On loodud kaks mitteametlikku töörühma, millest esimene tegeleb õigusaktides esitatud elektrisõidukite ohutusnõuete ja teine keskkonnatoimega. Nende rühmade vastu hakkasid kiiresti huvi tundma mitmed teised osapooled ja neist on 1998. aasta kokkuleppe alusel moodustunud mitmepoolsed foorumid. Konkreetsed tulemused avaldatakse lähiaastatel.

Komisjon kavatseb:

- **juhtida kahe mitteametliku töörühma elektrisõidukite 1) ohutuse ja 2) keskkonnatoime alast tööd** eesmärgiga jõuda kokkuleppele elektrisõidukite ohutust käsitleva üldise tehnilise normi kohta 2014. aastal ja ühtse lähenemisviisi kohta elektrisõidukite keskkonnatoime alasele poliitikale. Mõlemad mitteametlikud töörühmad moodustati ELi ja USA ühisel algatusel, ent nendega on juba liitunud suur hulk huvilisi, näiteks Jaapanist, Hiinast ja Kanadast. On äärmiselt oluline jõuda kokkuleppele elektrisõidukite ohutust käsitleva üldise tehnilise normi kohta, et tagada tootjatele mastaabisääst ja veenda tarbijaid elektrisõidukite piisavas ohutuses.
- edendada sidusrühmadelt saadud teabe põhjal tõhusamat rahvusvahelist koostööd standardijate vahel, et koostada ühtsed või kokkusobivad standardid elektrisõidukite ohutuse, taristu ja koostalitluse kohta.

4.4. Kohanemise ennetamine ja restruktureermise juhtimine

Majanduslikud ja ühiskondlikud parameetrid arenevad aja jooksul ja muudavad tootmiskohtade konkurentsipositsiooni. Need ettevõtted, töötajad ja majandused, kes suudavad kõige kiiremini uue olukorra kohaneda, on ülemaailmsel turul eelisseisus. Euroopa majanduse tugevus põhineb kõrgetasemelistel teadmistel ja oskustel. See tähendab, et Euroopa peab investeerima oma inimkapitali ja kohandama oma tootmisvõimsuse uutele oludele vastavaks, võttes seejuures arvesse uusi tehnoloogiaid ja arenevaid turge. Avalike meetmete abil tuleks aidata töötajatel ja ettevõtetel nimetatud kohanemisega toime tulla, toetada siseturgu ja tagada kõigile võrdsed võimalused ning tagada, et restruktureerimisega seotud negatiivsed ühiskondlikud tagajärjed oleksid minimaalsed.

²⁷ Vastavalt nimetatud kokkuleppes kehtestatud põhimõtetele ei pea IWVTA määruse kõige rangemat versiooni kohaldavad osapooled kiitma heaks vähem range versiooni alusel väljastatud tüübikinnitusi.

²⁸ 1998. aasta kokkuleppe alusel koostatakse ülemaailmseid tehnilisi norme.

²⁹ Märgekiri MEMO/12/462, 19.6.2012

Inimkapital ja oskused

Et säilitada tootmisbaasi Euroopas, on väga oluline investeerida inimkapitali oskuste arendamise ja koolituste korraldamise teel. Kvalifitseeritud tööjõu olemasolu on määrava tähtsusega, kui pidada silmas majanduskasvu ja autotööstuse konkurentsivõimet, ja see on asendamatu, kui tahetakse jõuda juhtpositsioonile läbimurdetehnoloogiates. Teisest küljest seisab tööstus juba silmitsi kvalifitseeritud tööjõu nappusega ja vajadusega teha nõuetekohaselt kindlaks tulevikus vajaminevad töösused. Tuleb tagada töötajate nõuetekohane kvalifikatsioon ning samuti asjakohane kutseõpe ja elukestev õpe.

Oskuste puudumine on tõsine probleem. Riikidel on vaja kiiresti rakendada meetmeid, pidades silmas pikaajalisi eesmärke, et põhjalikult ajakohastada haridus- ja koolitussüsteemid ja uuendada pakutavaid oskusi. Selle eesmärgini jõudmiseks saab kasutada uusi õppekavasid, muuta haridus ja koolitus avatumaks info- ja sidetehnoloogiate abil ja sõlmida tööandjatega uued partnerlussuhted. Euroopas esineb kõnealune probleem mitte ainult autotööstuses, vaid ka teistes valdkondades. Peagi avaldatavas teatises „Hariduse ümberhindamine: investeerimine oskustesse paremate sotsiaalmajanduslike tulemuste nimel” esitab komisjon rea strateegilisi prioriteete kõnealuste probleemide lahendamiseks. Horisontaalse küsimusena on seda teemat käsitletud ka Euroopa tööhõivepoliitikas, eelkõige hiljuti avaldatud tööhõive paketi³⁰. Lisaks on määrava tähtsusega järgmised valdkondlikud algatused. Võttes arvesse ELi tööturul tekkinud muutusi oskustega seotud vajadustes, on üheks võimalikuks lahenduseks otsida vajaliku kvalifikatsiooniga oskustööjõudu Euroopa Liidu piiridest väljastpoolt.

Komisjon kavatseb:

- hiljuti valminud teostatavuse ja lisaväärtuse hindamistest lähtuvalt toetada 2013. aastal **Euroopa autotööstuse oskuste nõukogu**³¹ loomist ja viia seeläbi kokku riiklikud organisatsioonid, kes teevad uuringuid oskuste arendamise ja tööhõive kohta autotööstuses. Oskuste nõukogusse on kavas kaasata ka tööandjate ja töötajate esindajad Euroopa ja riikide tasandil ja haridust ja koolitust pakkuvad organisatsioonid. Oskuste nõukogu toetab vastastikust õppimist, mis põhineb teabe ja heade tavade vahetamisel ja pakub samuti alust dialoogiks. Nõukogu töö algab **autotööstuse tööhõives ja oskustes valitsevate suundumuste** analüüsiga, mis annab aluse soovitude esitamiseks poliitikaloojatele, hariduse ja koolituse pakkujatele ja teistele sidusrühmadele.
- toetada **Euroopa Sotsiaalfondi vahendite kasutamist töötajate ümberõppeks ja koolituseks**. Ilma et see mõjutaks mitmeaastases finantsraamistikus Euroopa Sotsiaalfondi kohta tehtavaid otsusi, õhutatakse liikmesriike kasutama paremini ära projekte, mis käsitlevad oskustega seotud vajadusi, oskuste vastavust tööturu nõudmistele ja muutuste ennetamist, ja pakkuma elukestva õppe võimalusi.

³⁰ COM(2012) 173 final, 18.4.2012.

³¹ Seda projekti juhivad tööturu osapooled ja toetavad Euroopa Komisjon / tööhõive, sotsiaalküsimuste ja võrdsete võimaluste peadirektoraat

Tööstuse muudatustega toimetulek

Sellal kui autotööstus seisab silmitsi kvalifitseeritud tööjõu nappuse probleemiga, on vaja tegeleda restruktureerimise ühiskondlike tagajärgedega, kui töökohtade kaotust ei ole võimalik vältida. Kuna Euroopa turul väheneb automüük, on juba tehtud mõned otsused restruktureerimise kohta, ja on vaja teha täiendavaid muudatusi. On äärmiselt oluline vältida olukorda, kus tehaste sulgemine või tootmistegevuse vähendamine tekitavad koondamiste tõttu piirkondlikus majanduses nn järellainetuse. Ettevõtted peavad järgima kollektiivset koondamist ja töötajate teavitamist ja nendega konsulteerimist käsitlevaid ELi direktiive ja samuti muutuste ennetamise häid tavasid³². Kõikidel tasanditel (ettevõtted, kohalik, riiklik ja ELi tasand) peetaval tulemuslikul sotsiaalsel dialoogil on määrav tähtsus restruktureerimisprotsesside ennetamises ja tõhusas juhtimises. Restruktureerimine on suures osas tööstuse kohustus, ent komisjonil, liikmesriikidel ja kohalikel omavalitsustel on siin oma osa.

2012. aasta alguses võttis komisjon vastu restruktureerimist käsitleva rohelise raamatu, mille eesmärk on teha kindlaks on teha kindlaks tavad ja poliitika, mis on olnud edukad restruktureerimise ja muutustega kohanemise valdkonnas³³.

Komisjon on teinud samuti ettepaneku jätkata Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi vahendite kasutamist ajavahemikul 2014–2020, parandada fondi toimimist ja laiendada selle kohaldamisala, eelkõige uutele töötajate kategooriatele (näit ajutise lepinguga töötajad). Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fond on pakkunud abi 16 autotööstusega seotud juhtumi korral ja ligikaudu 21 000 autotööstuse töötajat on saanud fondist toetust summas 113 miljonit eurot.

Komisjon kavatseb:

- jätkata **restruktureerimistegevuse järelevalvet/läbivaatamist, et tagada restruktureerimise vastavus ELi õigusaktidele**, eelkõige riigiabi ja siseturu eeskirjade osas.
- **teha kindlaks head tavad ja toetada ennetavat lähenemisviisi restruktureerimisele**, konsulteerides rohkelt autotööstusettevõtteid sisaldavate piirkondade esindajate, tööhõiveasutuste ja kõnealuse valdkonna sidusrühmadega, sealhulgas tööturu osapooltega.
- taaskäivitada **talitustevahelise erirühma, et uurida kõige olulisemaid autotööstuses toimunud tehaste sulgemisi või märkimisväärseid tootmistegevuse vähendamisi ja rakendada vastavaid jätkumeetmeid**. See erirühm on aktiivselt ja tõhusalt tegutsenud eelmistel sarnastel autotööstusega seotud juhtudel³⁴. Erirühm aitaks tõhusalt kasutada asjakohaste ELi fondide vahendeid (pakkudes tehnilist tuge, vähendades ooteaega, andes nõu kõige tõhusama ressurside kasutamise kohta, teostades järelevalvet ja aruandlust).

³² Nende heade tavade alla kuulub eelkõige 2003. aastast pärinev muutuste ja nende ühiskondlike tagajärgedega toimetuleku juhiseid käsitlev tekst, mida Euroopa Ametiühingute Keskliit ei ole siiski ametlikult heaks kiitnud.

³³ COM (2012) 7 final

³⁴ Näiteks VW Forest ja MG Rover juhtumid West Midlandsis.

- tehaste sulgemise ja tootmistegevuse märkimisväärse vähendamise korral **kutsuda liikmesriike üles kaaluma Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi vahendite kasutamist.**
- innustada liikmesriike saama kasu **tööjõu paindlikkuse kavadest ja nende kaasrahastamisest Euroopa Sotsiaalfondi vahenditest**, et toetada tarnijaid, kes vajavad lisaega uute klientide leidmiseks pärast autotehase sulgemist/tootmistegevuse vähendamist.

5. JÄRELEVALVE JA HALDUS

CARS 21 kõrgetasemelises töörühmas peetud aruteludel on tõstetud esile vajadust jätkata dialoogi kõige olulisemate (nii era- kui avaliku sektori ja kodanikuühiskonna) sidusrühmadega kõnealuse strateegilise tähtsusega valdkonna üle. Peale selle kutsutakse ajakohastatud tööstuspoliitikat käsitlevas teatises üles keskkonnahoidlike sõidukitega tegeleva erirühma loomisele.

Komisjon teeb ettepaneku käivitada protsess CARS 2020, et jälgida ja regulaarselt kontrollida CARS 21 soovitude ja tegevuskava rakendamist. Selle protsessi alla kuulub ka iga-aastane mitteametlik kõrgetasemeline koosolek, mille valmistab ette Sherpa rühm. Et tagada sidusus ja jätkusuutlikkus, jääb selle rühma koosseis sarnaseks CARS 21 töörühma koosseisuga, ilma et see mõjutaks võimalikke kohandusi.

Samuti võidakse korraldada ekspertide tasandil sihtotstarbelisi koosolekuid, et tõhustada komisjoni teadmiste baasi ja laiendada sidusrühmadega konsulteerimist.

Komisjon kavatseb:

- käivitada 2013. aastal **kõrgetasemelise protsessi CARS 2020**, et kontrollida CARS 21 soovitude ja käesolevas tegevuskavad esitatud meetmete rakendamist.
- korraldada **sihtotstarbelisi ekspertide koosolekuid autotööstusega seotud majanduslikel ja konkurentsivõimet käsitlevatel teemadel.**

Uus kolleegium otsustab, kas seda protsessi jätkatakse välja pakutud vormis või on vaja teha kohandusi või ümberkorraldusi.