



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 7.2.2007
COM(2007) 22 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A
TANÁCSNAK**

A 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keret

A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban

Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához

{SEC(2007) 77}
{SEC(2007) 78}

COM (2007) 22
A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A
TANÁCSNAK

A 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keret

A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban

Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához

TARTALOMJEGYZÉK

ÖSSZEFOGLALÁS	3
1. BEVEZETÉS	4
2. ÁTALAKULÓ IPARÁG?	6
3. AZ IPARÁG SZABÁLYOZÁSI KERETÉNEK TÖKÉLETESÍTÉSE: A CARS 21 NYOMONKÖVETÉSE	7
3.1. Belső piac: gépjárművek típus-jóváhagyása	7
3.2. Egyszerűsítés és a szabályozási környezet nemzetközivé tétele.....	8
3.3. Környezetvédelmi szempontból fenntartható közúti közlekedés: az egységes megközelítés.....	9
3.4. az európai utak biztonságosságának növelése: közös erőfeszítés	13
3.5. Kereskedelem és tengerentúli piacok: törekvés a tisztességes globális versenyre	15
3.6. Kutatás és fejlesztés: a jövőbeni versenyképesség kulcsa	16
3.7. Adózás és pénzügyi ösztönzők, szellemi tulajdon és verseny	17
4. A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK.....	18
1. melléklet: A saját és virtuális vizsgálatra javasolandó irányelvek jegyzéke	
2. melléklet: ENSZ-EGB előírás általi felváltásra javasolandó irányelvek jegyzéke	

ÖSSZEFOGLALÁS

Ez a közlemény felvázolja a jövő autóipari politikájának irányát. A cél a **jobb szabályozás** szellemében előmozdítani a különböző szakpolitikai területek közötti hatékony együttműködést, biztosítani a kiszámíthatóságot és óvni a közérdeket (pl. a környezetet és a biztonságot) az ipar szabályozási terheinek csökkentésére tett erőfeszítések mellett.

E közlemény ismerteti a **Bizottság álláspontját a CARS 21 magas szintű csoporttal kapcsolatban**, amely 2005-ben összehívta a legfőbb érdekelt feleket (tagállamok, iparág, nem kormányzati szervezetek, európai parlamenti képviselők), hogy közösen megvizsgálják az európai autóiparra leginkább hatást gyakorló szakpolitikai területeket, és javaslatokat tegyenek a jövőbeni közpolitikai és szabályozási keretre vonatkozóan.

A CARS 21 csoport felállításakor felmerült a jogszabályi előírások által az autóiparra háruló magas költségek problémája. A CARS 21 keretén belül elvégzett felmérés azt állapította meg, hogy az aktuális típus-jóváhagyási rendszer megfelelő és fenntartandó, a jogszabályok nagy többsége pedig szükséges és hasznos az egészség, a biztonság, a fogyasztók és a környezet védelmének szempontjából. Ugyanakkor a CARS 21 csoport kijelölt **38 olyan EK irányelvet, amelyek helyébe** nemzetközi ENSZ-EGB (Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága) előírások léphetnek. **25 olyan irányelvet és ENSZ-EGB előírást** is megneveztek, amelyek esetében **saját vagy virtuális vizsgálat vezethető be**. A Bizottság támogatja ezeket a javaslatokat, de biztosítani fogja, hogy az ENSZ-EGB előírásokra történő hivatkozásokkal a Közösség adott esetben továbbra is képes lesz önálló, az ENSZ-EGB rendszerétől független jogalkotásra.

A környezetre vonatkozóan a közlemény ösztönzi a szennyezőanyag-kibocsátásoknak a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiával összhangban történő további csökkentését. Továbbá leírja a Bizottság jelenlegi, az **autók által kibocsátott szén-dioxid** csökkentésére irányuló stratégiájának felülvizsgálatán alapuló jövőbeni bizottsági stratégia alapvető elemeit. A jövőbeni stratégia **egységes megközelítésen** alapszik, célja az EU és a tagállamok együttes fellépésével 2012-re elérni a kilométerenkénti széndioxid-kibocsátás 120 g-os szintre való csökkentését. A Bizottság a széndioxid-kibocsátás kötelező csökkentésére összpontosító jogalkotási javaslatot fog tenni, amely magában foglalja az új autók számára kitűzött kilométerenkénti átlagos 130 g-os szén-dioxid értéknek a gépjármű technológia fejlesztése révén való elérését és további 10 g-os, vagy ezzel egyenértékű csökkentésnek – ha műszakilag szükséges – más technológiai újítások és a bioüzemanyagok nagyobb mértékű használata általi megvalósítását. Ez további erőfeszítésekre fogja ösztönözni a tagállamokat és a fogyasztókat. A stratégiát az európai energiapolitikáról szóló nemrég elfogadott bizottsági közlemény¹ tükrében kell megítélni.

A közlemény felhívja a figyelmet számos megfontolandó intézkedésre a közúti közlekedésbiztonság területén. A közleményben számos, gépjárművel kapcsolatos cselekvési javaslat szerepel, melyek közül a legjelentősebb az **elektronikus stabilizáló programnak** (ESP) az új gépjárművekbe való beépítése. A közlemény hangsúlyozza a mindenre kiterjedő megközelítés kialakításának fontosságát a közúti közlekedésbiztonságot illetően, beleértve a gépjármű adatait, az infrastruktúrát és a közúti forgalomban résztvevőket.

A közlemény a kereskedelempolitika segítségével igyekszik orvosolni az autóipar fő gondjait. Javasolja a **kétoldalú kereskedelmi megállapodásokban** (különösen Ázsia vonatkozásában)

¹ COM (2007) 1 végleges

rejlő lehetőségek felbecslését a piaci hozzáférés bővítése érdekében, és hangsúlyozza a **szellemi tulajdonjog** nemzetközi érvényesítésének szükségességét.

A kutatás és fejlesztés területén a közlemény a **tiszta, megújuló üzemanyagok, valamint intelligens gépjárművek és utak** megalkotását tűzte ki legfőbb kutatási feladatként. Előretételező megközelítéssel körvonalazza a Bizottság azon szándékát, hogy közös technológiai kezdeményezést hozzon létre a **hidrogén- és üzemanyagcellák** tekintetében, és rendeletet javasoljon a hidrogént üzemanyagként használó járművekkel kapcsolatban.

Ez a közlemény az **érdekelt felekkel** autóipari kérdésekről **folytatott átfogó egyeztetés és párbeszéd** eredménye, amely a Bizottság reményei szerint hozzá fog járulni a politikai döntéshozatali kultúra és módszertan jövőbeni formálásához.

1. BEVEZETÉS

*A közúti közlekedés nyújtotta **mobilitás** elengedhetetlen a mai európai élethez. A gépjárművek életmódunk alapvető kellékei a társadalmi érintkezés megkönnyítése és az áruknak a kontinensen való megbízható elosztása által.*

*Az autóipar összetett értéklánca **alapvetően meghatározó szerepet játszik az európai gazdaságban**, és jelentősége nagyrészt a belföldi és a nemzetközi gazdasági struktúrákon belüli kapcsolatokról ered.*

A **globalizáció** egyik fő motorjaként az autóipar világszerte tevékenykedik, és a globális piacok felé való gyors nyitás és ebből következően a tőkemozgás növekedése és változatossága jellemzi. Az aktuális **technológiai forradalom** átalakítja az autóipart; a hagyományos gyártási alapú ágazatból egyre inkább tudásalapú ágazat lesz. Belföldön az autóipar jelentős és gyakran nehéz lépéseket tesz **költségalapjának és gyártási folyamatainak optimalizálására, felerősítve a szerkezetváltással és a gyártás áthelyezésével kapcsolatos aggódmakat.**

Ezen tényezők és a **természetvédelem**, valamint az **emberi egészség és élet védelmének követelménye** révén a **magas olajárak** által teremtett gazdasági környezetben az iparág olyan új kihívásokkal, felelősséggel és lehetőségekkel szembesül, amelyek meghatározó hatással lehetnek az iparágra és termékeire is.

A politika iparral történő kölcsönhatásának feladata, hogy tökéletesítse az autógyártás keretfeltételeit és gondosan elemezze a jövőbeni szabályozó tevékenység által várhatóan a költségekre és a versenyképességre gyakorolt hatásokat. A Bizottság úgy véli, hogy az állami politikának kiszámíthatónak kell lennie, amellet, hogy megfelelően tükrözi a társadalom egyre összetettebb igényeit, és felkészül a világpiac várható változásaira. A Bizottság a **jobb szabályozásra** irányuló kezdeményezéssel összhangban átfogó autóipari szabályozási és politikai felülvizsgálatot indított útjára a **CARS 21 magas szintű csoport** létrehozásával, amely egybegyűjtött minden fő érdekelt felet, hogy tanácsokkal szolgáljanak a Bizottság jövőbeni politikáját² illetően.

Ez a közlemény a **CARS 21 csoport jelentésének³ a Bizottság általi értékelését és az állami politikára vonatkozó válaszát** tartalmazza. Ezért a közlemény felvázolja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak azt az irányvonalat, amelyet a Bizottság autóipari politikájában követni kíván a jövőben.

Az ebben a közleményben leírt javaslatok és kezdeményezések céljai a következők:

- a belső piac működésének további erősítése

² További részletek:

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

³ A CARS 21 végleges jelentés az alábbi honlapon érhető el:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

- az autóipari jogszabályok további egyszerűsítése és az autóipari szabályozási környezet nemzetközivé tétele
- a környezetvédelmi szempontból fenntartható közúti közlekedés további ösztönzése
- az európai utak biztonságosságának növelése
- az európai autóipar számára tisztességes feltételeket kínáló globális működési környezet megteremtéséhez való hozzájárulás
- fokozott kutatás és fejlesztés támogatása a stratégiai területeken

2. ÁTALAKULÓ IPARÁG?

A gépjárműipari vállalatok közelmúltbeli törekvései, melyek a termelékenység növelésének és a költségek csökkentésének lehetőségeire irányultak, felkeltették a nyilvánosság figyelmét, és aggodalomra adtak okot a gépjárműgyártás jövőjével kapcsolatban az európai gazdaságokban, ahol a magas termelési költségek a gépjárművek iránti elenyésző vagy stagnáló keresletnövekedéssel társulnak. Sokan attól tartanak, hogy az autóipar, alacsonyabb költségekre törekedve és a jövőben várhatóan gyorsan növekvő piacokat keresve, harmadik országokba települ át. Az Európai Unióban már meglévő kapacitásfeleslegek, a rugalmas termelés és a termelékenység javítása terén megvalósuló automatizálás növekvő szerepe, valamint egyes tagállamokban a kiegészítő kapacitásba történő beruházások fokozzák annak kockázatát, hogy csökken az autóiparban, illetve az azzal összefüggő ágazatokban foglalkoztatottak száma.

A jelenlegi szerkezetátalakítás egy része azokra a szerkezeti problémákra ad választ, amelyek egy ideje már léteztek az iparág egyes területein. Az egyes gyártók közötti eltérések ellenére a legtöbb gyártó számára a fő kihívást a termelési szintek, költségek és munkaerő-piaci szabályozások kezelése jelenti. A magas rögzített árak, a strukturális túlkínálat, az árucikkek világpiacának a közelmúltban rekordmagasságot elérő árai és a gyártók közötti agresszív árverseny hatására számos vállalat úgy kívánja megőrizni hosszú távú versenyképességét, hogy a termelékenység javítására és a költségstruktúra optimalizálására törekszik. Ez viszont a termelési folyamatok újraszervezéséhez és a munkaerő csökkentéséhez vezethet. A helyzetet tovább súlyosbítja, hogy mindez kihat a gépjárműipar ellátási láncára is, hiszen a beszállítók központi szerepet töltenek be a gépjárműgyártásban.

Középtávon valószínűnek tűnik, hogy az európai piacra irányuló gépjármű-összeszerelést nagyrészt Európában végzik majd. Jóllehet ez az iparág egyre inkább globalizálódik, a kínálat jellege a különböző piacokon viszonylag eltérő marad, a legtöbb autóipari vállalat pedig termelése jelentős hányadát helyben tartja. A meglévő termelési létesítményekbe befektetett meg nem térülő költségek magas szintje, a rugalmas termelés térhódítása és az európai munkavállalók szakértelme mind alátámasztják ezt a következtetést. A kiélesedő nemzetközi verseny azonban hosszú távon valószínűleg egyre nagyobb kihívást jelent majd. A termelés helyszíne tekintetében az EU-n kívüli, de ahhoz közel elhelyezkedő, gyorsan növekvő, alacsony költségű területek egyre inkább vonzzák az európai gépjárműgyártókat.

Ez a közlemény, összhangban a Bizottság növekedési és foglalkoztatási stratégiájával⁴, innovatív és prosperáló gépjárműipar számára próbál kedvező keretfeltételeket teremteni, így csökkentve a lehető legkisebbre a szerkezetátalakítás szükségességét. Ha egy vállalat ennek ellenére másként határoz szerkezetével és munkaszervezésével kapcsolatban, a Bizottság nem avatkozhat bele ilyen üzleti döntésekbe. Az ebből eredő szerkezetátalakítást azonban a munkavállalók tájékoztatásáról, a velük folytatott konzultációról, a csoportos létszámcsoökkentésről és az Európai Üzemi Tanácsokról szóló közösségi irányelvekkel⁵ összhangban kell végrehajtani. Emellett hosszú távon a regionális politika is szerephez juthat az átmenet költségeinek csökkentésében azáltal, hogy elősegíti a szükséges strukturális változásokat. Az olyan eszközök, mint az Európai Szociális Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap és a nemrég létrehozott Európai Globalizációs Kiigazítási Alap szerepet játszhatnak a szerkezetátalakítás rövid távú szociális következményeinek enyhítésében, például azáltal, hogy a munkavállalóknak képzést nyújtanak új munkahely keresése érdekében. Ezek az alapok a gazdasági tevékenység számára kedvezőbb strukturális feltételek kialakításában is jelentős szerepet játszanak, így járulva hozzá új munkalehetőségekhez. A Bizottságnak továbbá törekednie kell olyan kedvező keretfeltételek kialakítására, amelyek lehetővé teszik a vállalatok számára, hogy korán felismerjék a versenyből fakadó kihívásokat, és a szociális felelősséget szem előtt tartva reagáljanak azokra. E tekintetben a Bizottság az autóipar szerkezetátalakításával foglalkozó fórumot hív össze, hogy foglalkozzon a kihívásokkal és előre jelezhesse a változásokat, illetve könnyebben alkalmazkodjon azokhoz⁶.

Az európai gépjárműipart jelenleg rendkívül éles árverseny, magas nyersanyag- és energiaárak jellemzik, melyekhez a költséggazdálkodásra helyezett erőteljes hangsúly és a termelési folyamatok szerkezetátalakítása társul. Politikai perspektívából szemlélve a foglalkoztatásra nehezedő nyomás és a költség szabályozásra való koncentráció azt jelzi, hogy a Bizottság gondosan meg fogja vizsgálni a jövőbeni szabályozó tevékenység hatását a foglalkoztatásra és a versenyképességre.

3. AZ IPARÁG SZABÁLYOZÁSI KERETÉNEK TÖKÉLETESÍTÉSE:

3.1. Belső piac: gépjárművek típus-jóváhagyása

A gépjárművekre vonatkozó belső piaci politika jelenleg három gépjármű-kategóriát (személygépkocsi, motorkerékpár és traktor) szabályoz kötelező jelleggel. A rendszer a rendkívül hatékony **EK teljes jármű típus-jóváhagyási rendszeren**⁷ alapul. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezt a rendszert fenn kell tartani és **kedvezményeit ki kell terjeszteni más autóipari termékekre** is (pl. könnyű haszongépjárművek, buszok és tehergépkocsik).

A Bizottság úgy véli, hogy **a gépjármű piacra kerülésétől kezdve a belső piacnak hatékonyabban kellene működnie**. A polgárok és a vállalkozások körében a közlekedésre való alkalmasság kérdése és a bejegyzési eljárások különös aggodalomra adnak okot.

⁴ Lásd a Bizottság COM(2005)474 végleges közleményét: A Közösség lisszaboni programjának végrehajtásáról: Politikai keretek az EU gyáriparának megerősítésére – egy integráltabb iparpolitikai megközelítés felé

⁵ Pl. a 2002/14/EK, 98/59/EK és 94/45/EK irányelv

⁶ Lásd a Szerkezetátalakítások és foglalkoztatás című bizottsági közleményt COM(2005) 120

⁷ A Tanács 70/156/EGK irányelve (HL L 42., 1970.2.23., 1-15. o.)

A Bizottság⁸:

- elfogadott egy új, a gépjárművek típusjóváahagyásáról szóló keretirányelv-javaslatot⁹ az EK teljes jármű típus-jóváahagyási eljárás minden gépkocsi kategóriára való kötelező kiterjesztéséről, és felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot a javaslat mielőbbi elfogadására
- belefoglalt az új keretirányelv-javaslatba egy rendelkezést a biztonsági és környezetvédelmi szempontból döntő fontosságú alkatrészek és berendezések engedélyezési rendszeréről

Továbbá,

a Bizottság:

1. 2007-ben naprakésszé teszi a más tagállamban már bejegyzett járművek típus-jóváahagyási és bejegyzési eljárásáról szóló bizottsági értelmező közleményt¹⁰

3.2. Egyszerűsítés és a szabályozási környezet nemzetközivé tétele

A CARS 21 létrehozásának egyik oka az iparág azon aggodalma volt, hogy a jogszabályi előírások által az autóiparra háruló magas költségek károsan hatnak a versenyképességre és szükségtelenül megdrágítják a gépjárműveket. A CARS 21 keretében létrehoztak egy különleges alcsoportot a szabályozási keret vizsgálatára¹¹, valamint egyes aktuális jogszabályok hatályon kívül helyezése és egyszerűsítése lehetőségének megállapítására.

A vizsgálatot követően a CARS 21 csoport megállapította, hogy a hatályos jogszabályok döntő többségét változatlanul kell hagyni az egészség, a biztonság, a fogyasztók és a környezet védelme érdekében. Ugyanakkor figyelembe véve azt, hogy a Közösség több mint száz, az ENSZ-EGB égisze alatt elfogadott, a vonatkozó közösségi szabályozás alternatívájaként alkalmazandó nemzetközi autóipari előíráshoz csatlakozott, a CARS 21 csoport azt állapította meg, hogy **38 irányelv helyébe ENSZ-EGB előírás léphet** a biztonság és a környezetvédelem sérelme nélkül. Ezenkívül a CARS 21 csoport megjelölt egy olyan irányelvet, amely hatályon kívül helyezhető¹² és **25 olyan irányelvet és ENSZ-EGB előírást**, amelyek esetében **saját és virtuális vizsgálat** vezethető be, így az adminisztratív eljárások kevésbé költségessé és időigényessé tétele által csökkennek az ipar jogszabályi megfelelési költségei.

A Bizottság támogatja ezeket a javaslatokat, de tudatában van annak, hogy az EU-nak meg kell őriznie az ENSZ-EGB rendszertől független jogalkotás lehetőségét, ha erre van szükség az egészség, környezet és más szakpolitikai célkitűzések tekintetében az uniós célkitűzések eléréséhez, és törekedni fog arra, hogy ezzel az igénnyel összeegyeztethető módon valósuljon meg az ENSZ-EGB előírásokhoz történő közeledés a jövőben.

⁸ Indokolt megjegyezni, hogy míg a már javasolt vagy végrehajtott cselekvések francia bekezdésként szerepelnek, addig a Bizottság által a jövőben előterjesztendő javaslatok sorrendben számozva szerepelnek a közleményben.

⁹ COM (2003) 418 végleges

¹⁰ C 1996/143/04, HL C 143., 1996.5.15., 4-16. o.

¹¹ A vizsgálat részletei a CARS 21 végleges jelentés II. mellékletében találhatók.

¹² A Tanács 72/306/EGK irányelve (HL L 190., 1972.8.20., 1-23. o.)

A Bizottság:

2. javasolni fogja 38 EK irányelv¹³ vonatkozó ENSZ-EGB előírásokkal való helyettesítését, amint a típusjóváahagyásról szóló keretirányelvet elfogadták (várhatóan 2007-ben)
3. 2008-2009 folyamán javasolni fogja a saját és virtuális vizsgálatnak a 25 EK irányelvben és ENSZ-EGB előírásban¹⁴ való használatához szükséges műszaki rendelkezések bevezetését
4. ki fog adni egy éves jelentést az Európai Parlamentnek az ENSZ-EGB-nél zajló folyamatról és a komitológiai helyzetről
5. 2008-2009 folyamán tervezi egyszerűsíteni a 71/127/EGK¹⁵, a 74/297/EGK¹⁶, a 76/115/EGK¹⁷ és a 78/932/EGK¹⁸ irányelveket, valamint a 122. számú ENSZ-EGB előírást¹⁹

3.3. Környezetvédelmi szempontból fenntartható közúti közlekedés: az egységes megközelítés

A személyautók felelősek Európa **üvegházhatást okozó gázkibocsátásának** 12%-ért és a **szennyező kibocsátások** jelentős részéért. Ennek következtében az autóiparhoz kapcsolódó két fő környezetpolitikai terület a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia²⁰ és a széndioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló közösségi stratégia²¹. Az EU hulladékkal és zajjal kapcsolatos politikái szintén érintik az autóipart. Az energiára (költség és ellátás) és a környezetre vonatkozó fokozott aggodalmak valószínűleg fontos szerepet fognak játszani a jövő járműveinek alakjáról és működéséről folytatott vitákban.

3.3.1. Szennyező kibocsátások

Az első Euro kibocsátási határértékek elfogadása óta a típus-jóváahagyási feltételek szerint mérték alapján **hozzávetőleg 70-90%-kal csökkent a nitrogén-oxid- és a részecske-kibocsátás**. A Bizottság szándéka a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiával összhangban tovább csökkenteni az Euro kibocsátási határértékeket a könnyű és nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan és valósabb kibocsátási értékeket használni a kibocsátási tesztfolyamat során.

A Bizottság:

¹³ A vonatkozó irányelvek jegyzéke a 2. mellékletben szerepel.

¹⁴ A vonatkozó irányelvek és ENSZ-EGB előírások jegyzéke az 1. mellékletben szerepel.

¹⁵ A Tanács 71/127/EGK irányelve (HL L 68., 1971.3.22., 1-17. o.)

¹⁶ A Tanács 74/297/EGK irányelve (HL L 165., 1974.6.20., 16-25. o.)

¹⁷ A Tanács 76/115/EGK irányelve (HL L 24., 1976.1.30., 6-20. o.)

¹⁸ A Tanács 78/932/EGK irányelve (HL L 325., 1978.11.20., 1-15. o.)

¹⁹ 122. számú ENSZ-EGB előírás: Egységes feltételek M, N és O kategóriás járművek jóváahagyásához figyelemmel fűtési rendszerükre, 2006. február 23.

²⁰ COM (2005) 446

²¹ COM (95) 689 végleges, A személygépkocsik széndioxid-kibocsátásának csökkentésére és az üzemanyag-takarékosság javítására irányuló közösségi stratégia. További információk az alábbi honlapon érhetők el: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

– elfogadott egy javaslatot az **Euro-5**²² kibocsátási határértékeit illetően a személygépkocsikból és könnyű tehergépjárművekből származó szennyező kibocsátások csökkentésére. A javaslat elfogadása további 80 %-os részecskékibocsátás-csökkenést fog eredményezni a dízelüzemű járművek esetében, valamint a nitrogénoxid-kibocsátás 20, illetve 25 %-os csökkenését dízelüzemű, illetve benzinüzemű járművek esetében

– az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal együtt hozzájárult a személygépkocsik és a könnyű tehergépjárművek nitrogénoxid-kibocsátása további csökkentéséhez (**Euro-6**)

– elfogadott egy irányelvtervezetet a tiszta közúti járművek használatának közbeszerzés általi előmozdításáról²³, amelynek célja, hogy javítsa a levegőminőséget (különösen a városokban) és támogassa a tiszta közúti járművek piacra való bevezetését

– elfogadta a 2007 és 2013 közötti időszakra szóló közösségi kohéziós stratégiai iránymutatásokra vonatkozó javaslatot; az iránymutatások ösztönzik a fenntartható közlekedési hálózatokba és az általános tömegközlekedési szolgáltatásokba történő beruházásokat, alternatív üzemanyagok elosztóhálózatairól gondoskodva.

²² COM (2005) 683 végleges

²³ COM (2005) 634

A Bizottság:

6. 2007-ben javaslatot fog tenni az **Euro-6** kibocsátási határértékeit illetően a nehéz tehergépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának további jelentős csökkentése érdekében
7. a nehéz tehergépjárművek kibocsátási tesztciklusaira (állandó fordulatszám mellett és hidegindítási, azaz tranziens ciklusban is), cikluson kívüli kibocsátásokra és fedélzeti diagnosztikai rendszerekre vonatkozó globális műszaki szabályozás elfogadásán dolgozik annak érdekében, hogy a valós kibocsátási értékek jobban tükröződjenek
8. megvizsgálja azokat a lehetőségeket, amelyek jobban lehetővé tennék, hogy a személygépkocsik kibocsátási tesztfolyamata is jobban tükrözze a valós kibocsátási értékeket

3.3.2. *A széndioxid- kibocsátások csökkentése a közúti közlekedésben*

A Bizottság egységes megközelítést fog alkalmazni annak érdekében, hogy **2012-re elérje a kilométerenkénti 120 g széndioxid-kibocsátás uniós célkitűzését**. Ez az EU és a tagállamok együttes fellépésével valósítható meg. A Bizottság lehetőség szerint még 2007-ben, legkésőbb 2008 közepéig a széndioxid-kibocsátás kötelező csökkentésére összpontosító **jogszabályi keretet** fog javasolni a kilométerenkénti 120g-os uniós célkitűzés elérésére, az új autók számára kitűzött átlagos 130 g-os értéket a gépjármű technológia fejlesztése által tervezi elérni, további 10 g-os csökkentést, vagy ezzel egyenértékűt pedig – ha műszakilag szükséges – **más technológiai újítások és a bioüzemanyagok nagyobb mértékű használata által**, konkrétan:

- a) minimális energiahatékonysági követelmények előírása légkondicionáló rendszerek tekintetében;
- b) pontos gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek kötelező beszerelése;
- c) a gumiabroncsok gördülési ellenállása maximális határértékének előírása az EU-ban használt személygépkocsikra és könnyű haszongépjárművekre szerelt gumiabroncsok vonatkozásában;
- d) sebességváltó-visszajelző használata, figyelembe véve, hogy a fogyasztók milyen mértékben használnak ilyen eszközöket valós vezetési körülmények között;
- e) előrelépés a könnyű haszongépjárművek (kisteherautók) üzemanyag-hatékonyságában: 2012-re kilométerenkénti 175 g-os, 2015-re pedig 160 g-os széndioxid kibocsátási szint kitűzése;
- f) a környezetet leginkább kímélő bioüzemanyagok nagyobb mértékű használata

A fenti intézkedések hatásai mérhetőek, folyamatosan ellenőrizhetőek és számszerűsíthetőek lesznek valamint a széndioxid-kibocsátás csökkentésének kettős számítása is elkerülhető.

A Bizottság úgy véli, hogy az **új autók számára kitűzött átlagos határértéket** megvalósító jogszabályi keretet úgy fogják megalkotni, hogy a verseny szempontjából semleges, társadalmilag méltányos és az európai autóipar sokféleségét figyelembe vevő fenntartható csökkentési célértékeket tűzzön ki és az autóipari verseny semmiképpen se sérüljön.

A jogszabályi keret **átfogó hatásvizsgálaton** fog alapulni és **összhangban lesz az Uniónak a kiotói célkitűzések megvalósítására irányuló szándékával**. Ez a hatásvizsgálat figyelmet fordít a különböző megoldások előnyeire és költségeire, összehasonlítva a jelenlegi átlagos szén-dioxid kibocsátási mutatókkal, figyelembe véve a legújabb környezetkímélő gépjármű-technológiai fejlesztéseket. A jogszabályi kereten túl a Bizottság szén-dioxid csökkentő stratégiájának **további erőfeszítésekre** kellene ösztönöznie a közúti közlekedés más szereplőit (nehéz tehergépjárművek, stb.), a **tagállamokat** (szén-dioxiddal kapcsolatos adózás és egyéb pénzügyi ösztönzők, közbeszerzés felhasználása, forgalomirányítás, infrastruktúra, stb.) és a **fogyasztókat** (tudatos vásárlás, felelősségteljes járművezetési magatartás).

A Bizottság:

9. ezzel a közleménnyel párhuzamosan az Európai Parlamentnek és Tanácsnak címzett, a gépkocsik szén-dioxid kibocsátásának csökkentését célzó közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló közleményében²⁴ bemutatja a fent leírt, egységes megközelítésre épülő, a gépkocsik szén-dioxid kibocsátásának csökkentésére irányuló jövőbeni stratégiáját.
10. megvizsgálja a közúti közlekedésnek az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerébe való bevonásának lehetőségét a 2013-ban kezdődő harmadik felosztási időszak tekintetében
11. az uniós bioüzemanyag terén elért haladásról szóló jelentés²⁵ – amely az európai energiapolitikáról szóló, a 2020-ra 10% bioüzemanyag minimális kötelező célkitűzést javasló közlemény része – nemrégiben történt elfogadását követően 2007-ben javasolni fogja a közlekedési ágazatban a bio-üzemanyagok, illetve más megújuló üzemanyagok használatának előmozdításáról szóló 2003/30/EK irányelv²⁶ felülvizsgálatát.
12. értékelni fogja a kevesebb üvegházhatású gáz kibocsátásával járó bioüzemanyagok használatát ösztönző politikai keret kialakításához adott lehetőségeket, és továbbra is támogatja majd a második generációs bioüzemanyagok kifejlesztésén dolgozó kutatási-fejlesztési központokat
13. 2007 során egy **hidrogénüzemű gépjárművekről szóló rendelettervezetet fog előterjeszteni a technológia biztonságos használata érdekében**
14. **az i2010 elnevezésű intelligens gépjárművekre irányuló kezdeményezés²⁷ keretében támogatni fogja a információs és kommunikációs technológiákra**

²⁴ COM (2007) 19 végleges

²⁵ COM (2006) 845 végleges

²⁶ 2003/30/EK irányelv, HL L 123., 2003.5.17., 42-46. o.

²⁷ COM (2006) 59 végleges

(IKT) építő, a tisztább és energiahatékonyabb mobilitást – beleértve a környezetbarát vezetési stílus eszközeit – szolgáló technológiák és alkalmazások kutatását és fejlesztését

15. az intelligens közlekedési rendszereket – mint például a Galileo – a logisztikára vonatkozó elkövetkező cselekvési terve, valamint a városi közlekedésről szóló zöld könyv középpontjába állítja annak érdekében, hogy optimalizálja a közlekedési tevékenységeket és Európa számára biztonságos és fenntartható mobilitást tegyen lehetővé

16. arra ösztönzi az Európai Beruházási Bankot, hogy az üzemanyag-hatékonyság és a megújuló üzemanyag előállítás terén a gazdaságilag életképes projektek finanszírozásához való hozzájárulás által támogassa a Közösség széndioxid-csökkentő politikáját

3.3.3. Más környezetpolitikák

A fentiek mellett az gépjárművek újrahasznosítására, a zajra és a mobil légkondicionáló berendezésekre vonatkozó uniós politikák is hatással vannak az autóiparra.

A Bizottság:

– egyes fluortartalmú üvegházhatású gázoknak mobil légkondicionáló rendszerekben (MACs) való használatának fokozatos megszüntetését javasolta²⁸, a javaslatot az Európai Parlament és a Tanács is elfogadta

A jövőbe tekintve:

A Bizottság:

17. az elhasználódott járművekről szóló irányelv²⁹ következő felülvizsgálata során foglalkozni fog az irányelv tagállamokban nem harmonizált módon való végrehajtásának kérdésével (2009)

18. 2007-2009 során minden fő érdekelt felet és rendszert (pl. forgalomirányítás, jármű- és gumiabroncs-technológiák, útburkolat) bevonva mindenre kiterjedő megközelítést igyekszik kialakítani a zajártalom problémájának megoldására

3.4. Az európai utak biztonságosságának növelése: közös erőfeszítés

Jelentős előrelépés történt az európai utak biztonságosságának növelésében: az elmúlt 30 évben megháromszorozódott az európai utak forgalma, míg a halálos áldozatok száma felére csökkent ugyanezen időszakban. Az európaiak által élvezett egyre nagyobb mobilitásért azonban magas árat kell fizetni: a legfrissebb becslések szerint 2005-ben hozzávetőlegesen 41

²⁸ 2006/40/EK irányelv (HL L 161., 1996.6.14., 12-18. o.)

²⁹ 2000/53/EK irányelv (HL L 269., 2000.10.21., 34-43. o.)

600-an veszítették életüket Európa útjain³⁰. A Bizottság kitűzött célja a közúti balesetek áldozatai számának felére csökkentése³¹ az Európai Unióban 2010-ig.

A Bizottság úgy véli, hogy a hatékony közlekedésbiztonsági stratégiának **a gépjármű-technológia fejlesztései, az utak infrastruktúrája, a járművezetési magatartás és a végrehajtás közötti kölcsönhatáson kell alapulnia.**

A Bizottság:

- elfogadta a 2004/345/EK ajánlást³² az ittas vezetésre, gyorsraja és a biztonsági öv használatára vonatkozó szabályok alkalmazása ellenőrzése legjobb gyakorlatának tekintetében
- csatlakozott a 104. számú ENSZ-EGB előíráshoz³³ és módosította a 48. számú ENSZ-EGB előírást³⁴ a nehéz tehergépjárművek láthatóságának fokozására
- elfogadta „Az eSegélyhívó megismertetése a polgárokkal” című közleményt³⁵, azzal a szándékkal, hogy az eBiztonsági kezdeményezés által megfogalmazott céllal összhangban elősegítse az eSegélyhívó rendszerek elterjedését
- elfogadta az intelligens gépjárművekre irányuló kezdeményezésről szóló közleményt³⁶, amelynek célja, hogy a **fejlett biztonsági technológiák elterjedésének elősegítése** által csökkentse az uniós közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát
- elfogadta a közúti infrastruktúra biztonságkezeléséről szóló irányelvtervezet³⁷
- elfogadta a Közösségben bejegyzett nehéz tehergépjárművek visszapiillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló irányelvtervezet a hátsó látótér holttereinek megszüntetésére³⁸
- elfogadta a 2007 és 2013 közötti időszakra szóló közösségi kohéziós stratégiai iránymutatásokra vonatkozó tervezetet, amely a fellépések ajánlott iránymutatásai mellett tényleges közlekedésirányításba való befektetést is tartalmaz, különös hangsúllyal a biztonságra

Figyelembe véve a CARS 21 csoport javaslatait, a Bizottság előretékinő megközelítést alakított ki a közlekedésbiztonsággal kapcsolatban és lehetséges jövőbeni kezdeményezéseket elemzett a témában. Következésképpen,

³⁰ Az európai közlekedésbiztonsági cselekvési program félidős értékelése: COM (2006) 74 végleges
³¹ COM (2001) 370 végleges Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidős értékelése 2006-ban készült el, COM (2006) 314 végleges
³² A Bizottság 2004. április 6-i ajánlása, HL L 111., 2004.4.17., 75-82. o.
³³ 104. számú ENSZ-EGB előírás: Egységes feltételek nehéz és hosszú járművek, valamint pótkocsijaik jóváhagyására fényvisszaverő megjelölésük szempontjából, 1998. január 22.
³⁴ 48. számú ENSZ-EGB előírás: Világító és fényjelző készülékek beépítése
³⁵ COM (2005) 431 végleges
³⁶ COM (2006) 59 végleges
³⁷ COM (2006) 569 végleges
³⁸ COM (2006) 570 végleges

2007 és 2009 között a Bizottság megvizsgálja a lehetőségét az alábbi célokat szolgáló javaslatoknak:

19. Isofix gyermekbiztonsági rendszer kötelezővé tétele minden új M1 kategóriájú járműben
20. nappali menetjelző lámpa használatának kötelezővé tétele (2006. augusztus 1-jén nyilvános egyeztetés kezdődött a témában)
21. az elektronikus stabilizáló program beépítésének kötelezővé tétele először a nehéz tehergépjárművek, majd a teszt módszer kifejlesztését követően személygépkocsik és nehéz tehergépjárművek esetében
22. biztonsági öv bekötésére figyelmeztető jelzés kötelezővé tétele minden új gépjárműben
23. a gyalogosvédelmi irányelv II. szakasza követelményeinek módosítása a 2003/102/EK irányelv³⁹ rendelkezéseinek tökéletesítése érdekében
24. a másik tagállamban közlekedési szabálysértés miatt kiszabott büntetés hatékonyabb behajtása (2006. november 6-án nyilvános egyeztetés kezdődött a témában)

A Bizottság ezen kívül:

25. megvizsgálja a vészfékrendszerek járművekbe (elsősorban nehéz tehergépjárművekbe) való beépítésének költségeit, előnyeit és megvalósíthatóságát. A Bizottság vizsgálatot végez ezekkel a rendszerekkel kapcsolatban, és felállított egy érdekelt felekből álló munkacsoportot a munka támogatására
26. az i2010 intelligens gépjárművekre irányuló kezdeményezés keretében továbbra is támogatja a járműbe épített aktív biztonsági rendszerek, valamint a járművek és az infrastruktúra együttműködésére építő rendszerek fejlesztését, elterjedését és használatát
27. 2006-ban el fogja fogadni a harmadik eBiztonsági közleményt, amely az eSegélyhívó 2010-re való teljes körű megismertetése érdekében további intézkedések szükségességére hívja fel az Európai Parlament és a Tanács figyelmét
28. ösztönözni és támogatni fogja a közösségi finanszírozást a közúti közlekedési szektor olyan projektjeit illetően, amelyek a közlekedésbiztonság legjobb gyakorlatát követik
29. felhívja a tagállamokat, hogy akadályozzák meg az ittas vezetés előfordulását, tartassák be a sebességhatárkorlátozásokat, a bukósisak motorkerékpáron való viselésének kötelezettségét, valamint ösztönözzék és érik el a biztonsági öv használatát

³⁹ 2003/102/EK irányelv (HL L 321., 2003.12.6., 15-25. o.)

3.5. Kereskedelem és tengerentúli piacok: törekvés a tisztességes globális versenyre⁴⁰

A következő évtizedben az iparág termékeire irányuló globális keresletnövekedés döntő része a gyorsan fejlődő országokból fog származni (pl. Kína, India, Oroszország, stb.) és a nemzetközi kapcsolatok alapvető szerepet játszanak az európai autóipar versenyképességében.

A Bizottság úgy véli, hogy a **többoldalú tárgyalások** lehetőséget biztosítanak a piaci hozzáférés javítására az európai ipar számára amellet, hogy adott esetben **kétoldalú és regionális megközelítésekre** (szabadkereskedelmi és hasonló megállapodásokon keresztül) is szükség van harmadik országokkal ápolat kereskedelmi kapcsolatok esetében.

Globális iparágban a **közvetlen külföldi befektetések** és a **helyi termelés** harmadik országokban való beindításának feltételei ugyanolyan fontosak, mint a hagyományosabb kivitel-behozatal feltételei. Az európai politikának arra kell törekednie, hogy az európai vállalatokat ne érje hátrányos megkülönböztetés a tengerentúlon.

A Bizottság elkötelezte magát a **nem tarifális kereskedelmi akadályok** megszüntetését és világszerte méltányos szabályozás kialakítását célzó nemzetközi szintű szabályozás megerősítése és kiterjesztése mellett, különösen az ENSZ-EGB égisze alatt (lásd a 3,2 szakaszt)⁴¹. Az autóipar **szellemi tulajdon** védelmére vonatkozó szabályoknak a világ egyes részein tapasztalható elégtelen végrehajtásával kapcsolatos aggodalmainak adott hangot.

A Bizottság aggodalmát fejezte ki a **kínai** piachoz való hozzáférés és a működési feltételek miatt. Ezek jelentős problémák nemcsak Kína piacának tekintélyes fellevevőképesége miatt, hanem azért is, mert hasonló probléma merülhet fel más nagy feltörekvő piacok esetében is.

A Bizottság:

- az 1958. és 1998. számú ENSZ-EGB megállapodások keretében *törekedett a gépjármű-szabályozás egyre inkább nemzetközi szintű műszaki harmonizációjára*
- hivatalosan kérte a Kína által behozott autóalkatrészekkel kapcsolatos függő kérdések megoldásával megbízandó WTO vizsgálóbizottság felállítását. Az Egyesült Államok és Kanada is hasonló panasszal élt

Kitekintés a jövő politikájára:

A Bizottság:

30. minden esetben *egyesével megvizsgálja* a harmadik országokkal (különösen Délkelet-Ázsiával) kötött kétoldalú szabadkereskedelmi megállapodásban rejlő *lehetőségeket* és adott esetben megkezdí a tárgyalásokat

⁴⁰ A Bizottság kereskedelempolitikai álláspontját a nemrégiben kiadott Globális Európa: Nemzetközi versenyképesség című közlemény vázolja fel. COM (2006) 567 végleges

⁴¹ A 3,2. szakaszban vázoltaknak megfelelően a Bizottság törekedni fog arra, hogy olyan módon foglalkozzon a nemzetközi harmonizációval, amely lehetővé teszi az EU számára az önálló jogalkotást a biztonsággal és környezettel kapcsolatos területeken, amennyiben ez a jövőben szükségessé válik. Például:

31. továbbra is ellenőrzi a kínai üzleti és szabályozási változásokat annak biztosítására, hogy Kína WTO-hoz való csatlakozásából eredő fokozott hozzáférés a gyakorlatban is érvényesüljön
32. folytatja a hivatalos párbeszédet Kínával a Kína szabályozási környezetével kapcsolatos kérdések terén, hogy biztosítsa a vállalkozások számára az egyenlő feltételeket és a jogbiztonságot ezen a piacon. E tekintetben a Bizottság továbbra is figyelemmel kíséri a kínai monopóliumellenes törvény alakulását.
33. *folytatja a szorosabb autóiipari együttműködés kialakítását Oroszországgal az EU-Oroszország közös gazdasági térség keretében*
34. *továbbra is igyekszik biztosítani a szellemi tulajdon védelmére vonatkozó szabályok nemzetközi megállapodásokon keresztüli megismertetését és végrehajtását, valamint átfogó szellemi tulajdonra vonatkozó rendelkezéseket épít be a jövőbeni kétoldalú megállapodásokba*

3.6. Kutatás és fejlesztés: a jövőbeni versenyképesség kulcsa

A kutatásba és termékfejlesztésbe fektetett hozzávetőleg 20 milliárd euróval (az iparág forgalmának kb. 5 %-a) az autóiipar abszolút mértékben a legnagyobb ipari kutatás-fejlesztési beruházó Európában.

A technológiai platformok fontos szerepet játszanak az iparág számára fontos kutatási célok kiválasztásában. Az **Európai Közúti Közlekedési Kutatási Tanácsadó Tanács (ERTRAC)** által kidolgozott, „**A közúti közlekedés 2020-ban**” című dokumentum és stratégiai kutatási menetrend, valamint más vonatkozó technológiai platformokon⁴² kialakított dokumentumok képezték az alapját a jövő teljes autóiipari értékláncához kapcsolódó kutatás-fejlesztési projektjeinek uniós, nemzeti és regionális szinten egyaránt.

A Bizottság:

- a hetedik kutatási keretprogram javasolta a közlekedés (beleértve a repüléstechnikát is) elsőbbségi téma létrehozását, amelynek javasolt költségvetése (jelenlegi árakon 4180 milliárd euro) a Közösség által autóiipari innovációra szánt összeg jelentős növekedését mutat
- a hetedik kutatási keretprogramban, az Információs és kommunikációs technológiák témában javasolta az ötödik és a hatodik keretprogram kutatásaira építő további kutatást a mobilitás, a környezeti szempontú fenntarthatóság és az energiahatékonyság tekintetében

*A Bizottság úgy véli, hogy a hetedik keretprogramban szükség van kiegészítő kutatásra (pl. **tiszta és energiahatékony belső égésű motorok, integrált biztonsági rendszerek**) és áttörő új technológiák kifejlesztésére is (pl. **hidrogén és üzemanyagcellák, újratölthető hibridek kifejlesztése, második generációs bioüzemanyagok**). Továbbá a Bizottság úgy véli, hogy az*

⁴² Például hidrogén- és üzemanyagcella-platformok, fejlett mérnöki megoldások és technológiák platformja, intelligens rendszerek integrációjának platformja stb.

ezen iparághoz kapcsolódó területek vezető piacainak létrehozása is lényeges (pl. a hidrogén és üzemanyagcellák, valamint a bioüzemanyagok stb. esélyesek lehetnek erre).

Tágabb kitekintéssel, az új, biztonságosabb, hatékonyabb és kevésbé szennyező gépjármű-technológia az intelligens közlekedési rendszerek koncepciójának része. Az autóipar aktívan részt vesz számos technológiai platform⁴³ munkájában, melyek közvetlenül vagy közvetve hozzájárulnak az autóipar versenyképességéhez és a megfelelőbb közlekedési rendszerek kialakításához.

A Bizottság:	
35.	<i>továbbfejleszti</i> az EU és az iparág közötti kutatás-fejlesztési együttműködést (elsősorban a hetedik keretprogram révén)
36.	rendszereszméletűen igyekszik fokozni az EU, a tagállamok és az autóipar közötti egységes kutatási együttműködést és változatos eszközöket – többek között együttműködési projekteket és kiválósági hálózatokat – használni az autóipar kutatás-fejlesztésének támogatására
37.	a kutatási programok legfőbb céljaként a közúti közlekedési rendszer hatékonyabbá tételét jelöli meg a környezeti kompatibilitás és biztonság szem előtt tartása mellett. Figyelmet fognak kapni a tiszta, megújuló üzemanyagok, valamint az intelligens gépjárművek és utak is (pl. az „intelligens autó” projektje az i2010 kezdeményezés keretében)
38.	igyekszik a köz- és magánszféra közötti partnerségeket az ipari kutatás, technológiai fejlesztés és demonstráció új eszközeként használni. Jelenleg az autóiparral (és más érdekelt felekkel) együtt közös technológiai kezdeményezések megvalósítását készíti elő a hidrogén és üzemanyagcellák terén
39.	ösztönzi az európai pénzügyi intézményeket, mint például az Európai Beruházási Bankot, hogy továbbra is támogassák az autóipar kutatásait és elsősorban olyan projektekre összpontosítsanak, amelyek a nagyobb energiahatékonyságra, a kibocsátások csökkentésére és a biztonság fokozására irányulnak, elsősorban az új kozkázatmegosztási pénzügyi mechanizmuson keresztül

3.7. Adózás és pénzügyi ösztönzők, verseny a forgalomba hozatalt követően

3.7.1. Adózás és pénzügyi ösztönzők

A CARS 21 csoport megbeszélései arra mutattak rá, hogy a tagállamok eltérő gépjárműadó-rendszere az egyik legfőbb akadálya a belső piac hatékony működésének, ezenkívül a pénzügyi ösztönzőket uniószerre össze kellene hangolni és bizonyíthatóan hozzá kellene járulniuk az EU környezetvédelmi és a biztonságra vonatkozó politikai céljainak megvalósításához. E tekintetben a Bizottság javaslata nyomán az Európai Parlament és a

⁴³ Például NESSI (szoftverekkel foglalkozó platform), ARTEMIS (beépített informatikai rendszerek platformja)

Tanács az Euro-5-re és Euro-6-ra vonatkozó rendeletben⁴⁴ olyan cikket fogadott el, amely meghatározza a pénzügyi ösztönzők nyújtásának feltételeit.

A Bizottság:

- benyújtott egy irányelvtervezetet a személygépkocsi-adókról⁴⁵, amely jelenleg az Európai Tanács és a Parlament előtt van. A Bizottság sürgeti a Parlamentet és a Tanácsot, hogy mielőbb fogadják el az irányelvtervezetet

3.7.2. *Verseny a forgalomba hozatalt követően*

A gépjármű-forgalmazásra tekintettel a Bizottság továbbra is erőfeszítéseket tesz a **gépjármű-forgalmazásról** szóló 1400/2002/EK rendelet⁴⁶ uniószerre való alkalmazásáért, míg a gépjárművek egyre összetettebb voltát figyelembe véve mind fontosabbá válik biztosítani azt, hogy minden gépjárműjavító hozzáférjen a megfelelő **műszaki javítási információkhoz**. Az utóbbi terén történő cselekvés a 98/69/EK irányelv⁴⁷ 4. cikkében előírt egyértelmű európai parlamenti megbízás következménye.

A Bizottság:

- beépített az Euro-5 javaslatba⁴⁸ egy olyan rendelkezést, amelynek értelmében a gépjárműgyártók az érdekelt felek technikai bizottsága által kialakított (OASIS) formátumú honlapon keresztül kötelesek független gépjárműjavítók számára korlátlan, szabványos hozzáférést biztosítani gépjármű-javítási és -karbantartási információkhoz

4. TOVÁBBI TEENDŐK

A Bizottság elkötelezte magát a jobb szabályozási politika végrehajtása mellett és úgy véli, hogy egyedülálló lehetőség adódik **az ipari politikát figyelembe vevő, egyértelmű politikai döntéshozatali kultúra** kialakítására. A Bizottság úgy véli, hogy az olyan elveknek, mint a jogalkotás minőségének, az egyszerűsítésnek, a hatásvizsgálatoknak, az érdekelt felekkel való egyeztetésnek, a határidőknek és az eszközök megválasztásának alapvető szerepet kell játszaniuk a jogszabálytervezetek elkészítésekor.

Az ilyen politikai folyamat legnagyobb kihívása egyrészt a **kiszámíthatóság, másrészt a minőség és rugalmasság kölcsönhatásában** rejlik. A jövőbeni szabályozás hosszú távú irányának meghatározása elkerülhetetlenül felveti a közép- és hosszú távú előrejelzésekhez használt adatok minőségének és elérhetőségének kérdését. Így egy **rendszeres felülvizsgálati és felmérési** rendszert kell felállítani.

⁴⁴ COM (2005) 683 végleges

⁴⁵ COM (2005) 261 végleges

⁴⁶ A Bizottság 2002. július 31-i, 1400/2002/EK rendelete a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról

⁴⁷ 98/69/EK irányelv (HL L 350., 1998.12.28., 1-57. o.)

⁴⁸ COM (2005) 683 végleges

Az Európai Parlament és a Tanács ENSZ-EGB folyamatáról való rendszeres tájékoztatása érdekében a Bizottság éves jelentést tervez kiadni az Európai Parlamentnek az ENSZ-EGB-nél zajló munkáról és a komitológiai helyzetről.

A Bizottság:

- 40. 2009 során az érdekelt felekkel együtt félidős értékelést készít a az e közleményben javasolt intézkedésekről, megvizsgálja az elért haladást és adott esetben a felülvizsgálat alapján módosítja az autóipari szabályozási politikai keretet
- 41. az ENSZ-EGB terén elért haladást leíró éves munkadokumentumban rendszeresen tájékoztatja a többi jogalkotót az autóipari szabályozás változásairól

MELLÉKLETEK

1. A saját és virtuális vizsgálatra javasolandó irányelvek jegyzéke
2. ENSZ-EGB előírás általi felváltásra javasolandó irányelvek jegyzéke

1. melléklet: A saját és virtuális vizsgálatra javasolandó irányelvek jegyzéke

Saját vizsgálatra javasolandó:

EK-irányelvek:

70/222/EGK (hátsó rendszámtábla)

77/389/EGK (vonóhorog)

78/316/EGK (kezelőszervek)

78/317/EGK (jégmentesítés/páramentesítés)

78/318/EGK (ablakmosó/ ablaktörlő)

78/549/EGK (kerékdobok)

92/21/EGK (tömeg és méret, gépjárművek)

97/27/EK (tömeg és méret)

92/114/EK (N kategóriájú gépjárművek kiálló részei)

ENSZ-EGB előírások:

28 (hangjelzés)

48 (világító készülékek beépítése)

121 (kezelőszervek)

122 (fűtésrendszerek)

43 (biztonsági üveg beszerelésére vonatkozó rész)

55 (tengelykapcsoló, kizárólag geometriai követelmények miatt)

Virtuális vizsgálatra javasolandó:

EK-irányelvek:

77/389/EGK (vonóhorog)

77/649/EGK (menetirányú látótér)

78/318/EGK (ablakmosó/ ablaktörlő, geometriai követelmények miatt)

78/549/EGK (kerékdobok)

92/114/EK (N kategóriájú gépjárművek kiálló részei)

ENSZ-EGB előírások:

46 (hátsó látótér vonatkozásában)

21 (belső berendezések geometriai követelményei miatt)

26 (kiálló részek)

2. melléklet: ENSZ-EGB előírások általi felváltásra javasolandó irányelvek jegyzéke

70/157/EGK (zajsztint)

70/221/EGK (folyékonytüzelőanyag-tartályok)

70/311/EGK (kormányberendezés)

70/387/EGK (zárok és csuklópántok)

70/388/EGK (hangjelzés)

71/127/EGK (hátralátás)

71/320/EGK (fék)

72/245/EGK (rádiózavarok szűrése)

74/60/EGK (belső berendezések)

74/61/EGK (gépjárművek jogosulatlan használata elleni védelemre szolgáló eszközök)

74/297/EGK (védelmet nyújtó kormányberendezés)

74/408/EGK (ülések szilárdsága)

74/483/EGK (kiálló részek)

75/443/EGK (sebességmérő/ hátrameneti fokozat)

76/756/EGK (világító készülékek beépítése)

76/757/EGK (fényvisszaverők)

76/758/EGK (lámpák)

76/759/EGK (irányjelzők)

76/760/EGK (hátsó rendszám tábla lámpák)

76/761/EGK (fényoszórók)

76/762/EGK (első ködfényszórók)

77/538/EGK (hátsó ködfényszórók)

77/539/EGK (hátrameneti lámpák)

77/540/EGK (várakozást jelző lámpák)

77/541/EGK (biztonsági övek)

78/316/EGK (kezelőszervek)

2001/56/EK (fűtésrendszerek)
80/1269/EGK (motorteljesítmény)
89/297/EGK (oldalsó védelem)
92/22/EK (biztonsági üveg)
92/23/EK (gumiabroncsok)
94/20/EK (tengelykapcsoló)
95/28/EK (égési tulajdonságok)
2001/85/EK (buszok és távolsági buszok)
96/79/EK (frontális ütközés)
96/27/EK (oldalsó ütközés)
98/91/EK (veszélyes áruk szállítása)
2000/40/EK (elülső aláfutásgátlás)