

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui ir Tarybai dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje. Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės galutinės ataskaitos. Indėlis į ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategiją**

COM(2007) 22 galutinis

(2008/C 10/04)

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2007 m. lapkričio 7 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Komisijos komunikato Europos Parlamentui ir Tarybai dėl konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje. Komisijos pozicija dėl CARS 21 aukšto lygio grupės galutinės ataskaitos. Indėlis į ES ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategiją*.

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. liepos 18 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas **Francis Davoust**.

438-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. rugsėjo 26-27 d. (rugsėjo 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 144 nariams balsavus už ir 2 susilaikius.

## 1. Santrauka ir svarbiausios rekomendacijos

1.1 EESRK palankiai vertina Europos Komisijos „geresnio reglamentavimo“ siekį, kuriuo norima „skatinti glaudesnę skirtingų politikos sričių sąveiką, suteikti apibrėžtumą ir užtikrinti viešojo intereso apsaugą (pvz., aplinkos apsaugą ir saugumą), kartu bandant mažinti pramonei tenkančią reguliavimo naštą“. Jis pritaria Komisijos siekiui laikytis visuotinio požiūrio ir vienu metu apimti skirtingus pramonės vystymosi ir jos konkurencingumo aspektus bei įvairius suinteresuotus subjektus.

1.2 Apskritai bendras iniciatyvoje CARS 21 išdėstytas požiūris atitinka tikslą derinti už politinius sprendimus atsakingų asmenų ir įvairių suinteresuotų pramonės subjektų, kuriems, EESRK nuomone, būtina visiška parama, veiksmus. Komisijos komunikate, kuris yra jau atlikto teisėkūros darbo dalis ir kuriame apibrėžiamos priemonės, kurias reikės ateityje įgyvendinti, parodoma šio požiūrio svarba ir sunkumai, su kuriais susiduriama.

1.3 Šio požiūrio laikymasis naudingas tuo, kad visiems suinteresuotiems subjektams taps aiškesni Europos politikos principai automobilių pramonės srityje. Visose svarbiose srityse gerinamas ES politikos nuspėjamumas ir palapsniui mažinama pramonei tenkanti reguliavimo našta.

1.4 Administracinės naštos mažinimą 38 EB direktyvas pakeičiant atitinkamomis JT EEK taisyklėmis galima laikyti tiesiogine šio požiūrio laikymosi nauda. Be to, darbas, atliktas sprendžiant klausimus aplinkos ir kelių eismo saugumo srityse aiškiai rodo, kad integruotas požiūris gali būti taikomas praktikoje ir reglamentavimo aplinkai jis suteikia daugiau teisėtumo visų suinteresuotų subjektų aktyse, o pramonės grupėms reglamentavimo aplinka tampa labiau nuspėjama. Taigi, toks požiūris padeda siekti konsensuso, kuriuo gali būti grindžiami visų suinteresuotų subjektų veiksmai.

1.5 Vis dėlto reikia atkreipti dėmesį į problemas, kylančias laikantis šio požiūrio. Esama trejopo pobūdžio problemų:

- i) konsensuso ieškojimas gali užvilkti sprendimų priėmimą;
- ii) analizių ir rekomendacijų turinys labai priklauso nuo dalyvaujančių suinteresuotų subjektų;
- iii) sprendimas taikyti integruotą požiūrį gali lemti, kad kylantys klausimai bus nagrinėjami neatsakingai.

1.6 Komisijos komunikate pateiktas 39 priemonių arba iniciatyvų sąrašas yra labai ilgas; vertinant kiekvieną priemonę atskirai, visos jos atrodo priimtinos. Tačiau visų 39 punktų įgyvendinimas bus sudėtingesnis ir kils problemų dėl suderinamumo ir tvarkaraščio. Nors aplinkos ir saugumo klausimai nagrinėjami remiantis integruotu požiūriu, šių klausimų nagrinėjimo pobūdis — neintegruotas. Produktų, atitinkančių visus nustatytus reikalavimus, kainos klausimo — tokį klausimą savo ataskaitoje kėlė aukšto lygio grupė — kėlimas, be abejonės, užtikrintų integraciją, tačiau taip pat aiškiai parodytų, kad būtina pasirinkti. Aukšto lygio grupė siekė, kad jos išvados būtų derinamos su visiems priimantiems politinius sprendimus skirtu veiksmų planu. Šiame dokumente išdėstomas integruotas požiūris, kurį Komisija siekė skatinti CARS 21 iniciatyva. EESRK gali tik apgailestauti, kad Komisija savo komunikate nepasiūlė tokio veiksmų plano, netgi pakeista forma.

1.7 Aukšto lygio grupė didelę savo tyrimų dalį atliko atsižvelgdama į automobilių gamintojų interesus. Tai lėmė, kad problemos, kurias reikia spręsti, dažniausiai susijusios su produktais ir technologijomis. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad toks tyrimas būtų lėmęs kitoki požiūrį, jei būtų labiau atsižvelgta į vairuotojų interesus. Todėl ateityje atliekant vertinimą ir kitus vėlesnius vertinimus būtina keisti suinteresuotų subjektų sąrašą.

1.8 Taikant integruotą ar visuotinį požiūrį kyla pavojus, kad kiekvienas suinteresuotas subjektas teigs, jog prisitaikyti turi kiti. Todėl pramonininkai gali teigti, kad tokiose srityse kaip kelių eismo saugumas arba aplinkosauga už infrastruktūrą atsakingų tarnybų arba vartotojų veiksmai trukdo visiškai įgyvendinti jų planus, visų pirma techninio pobūdžio.

1.9 Visi pateikti pavyzdžiai rodo, kad Komisijos komunikate negalima išsamiai išnagrinėti klausimų, susijusių su viešąja politika automobilių sektoriuje ir būtinybe pasirinkti. Todėl EESRK remia pasirinktą požiūrį: turi būti tęsiama viešos diskusijos apie automobilių pramonės politiką su socialiniais partneriais ir apskritai visomis suinteresuotomis šalimis siekiant nustatyti, kokias galimybes reikia pasirinkti tam tikru metu, o ne sudaryti visų kelių, kuriuos būtų galima pasirinkti siekiant pažangos, sąrašą ir leisti ekspertams bei pramonininkams patiems nuspręsti, kurį iš jų pasirinkti.

1.10 Komunikato pabaigoje Komisija pateikia išvadą, kad tai „unikali galimybė pasiekti kitokią politikos formavimo kultūrą pramonės politikos atžvilgiu. Komisijos nuomone, tokie principai kaip teisės aktų kokybė, supaprastinimas, poveikio vertinimas, konsultacijos su suinteresuotais asmenimis, įgyvendinimo laikas ir priemonių pasirinkimas turėtų būti teisės aktų projektų rengimo pagrindu“.

EESRK pritaria šiai koncepcijai ir šia nuomone norėtų padėti Komisijai ją visiškai įgyvendinti.

Siekdamas šio tikslo, EESRK rekomenduoja:

- duoti pramoninkams laiko įdiegti technologijas, kurios būtinos laikantis griežtesnių reikalavimų, tačiau tokias, dėl kurių smarkiai nepabrangtų produktai ir nesulėtėtų transporto priemonių parko atnaujinimo tempas;
- aplinkos srityje neapsiriboti tik CO<sub>2</sub> klausimais ir domėtis ne vien technologiniais sprendimais, siekiant plėtoti holistinį požiūrį, įvertinantį automobilių ir kelių transporto vietą Europos visuomenėje;
- surengti forumą restruktūrizavimo klausimais, atlikti 2009 m. numatytą įvertinimą ir pateikti poveikio vertinimą, kuriais turėtų būti grindžiamas forumas atsižvelgiant į iniciatyvoje CARS 21 išdėstytą integruotą požiūrį. Reikia siekti didesnio šio forumo teisėtumo tiek parengiamuoju laikotarpiu (sudarant suinteresuotų subjektų sąrašą), tiek ir vėliau (taikant darbo grupių priimtas rekomendacijas);
- tiesiogiai ir kuo anksčiau įtraukti EESRK, nes jis dėl savo pobūdžio ir sudėties gali užtikrinti įvairių veiklos sričių Europos visuomenės atstovų dalyvavimą politikoje, kurią Europos Komisija įgyvendina jų labui.

## 2. Komisijos pasiūlymas

2.1 *Europos Komisijos požiūris: CARS 21 originalumas ir tinkamumas*

2.1.1 Įgyvendindama savo politiką, kuria siekiama gerinti teisės aktų kokybę ir atremti vis didėjančios pasaulinės konkurencijos iššūkius, 2004 m. Komisija paprašė aukšto lygio grupės CARS 21, vienijančios svarbiausius suinteresuotus subjektus (valstybės narės, gamintojai, NVO ir Europos Parlamento nariai) ir trijų Komisijos narių, atsakingų už labiausiai susijusias sritis (įmonės ir pramonė, aplinka, transportas), parengti rekomendacijas dėl būsimos politikos gairių.

2.1.2 Konkrečiau kalbant, tuo metu sudarytai aukšto lygio grupei buvo pavesta parengti rekomendacijas dėl valstybės politikos ir teisės aktų Europos automobilių pramonės srityje trumpalaikės, vidutinės ir ilgalaikės trukmės perspektyvoje. Rekomendacijos turėtų padėti gerinti automobilių sektoriaus konkurencingumą pasauliniu lygiu, išsaugoti darbo vietas, užtikrinti pažangą, kuriant saugesnius ir ekologiškesnius automobilius, kurių kainos būtų prieinamos privatiems vartotojams.

2.1.3 Taip Komisija ketino aiškiai į Lisabonos darbotvarkę orientuotomis pramonės politikos priemonėmis atnaujinti automobilių sektorių. Siekiant užtikrinti tvariai vystyti ekonomiškai priimtina gamybą, kuri kartu būtų atsakinga socialiniu požiūriu ir nedarytų žalos aplinkai, Komisija norėtų prieš įgyvendinant šiuos tikslus pradėti plataus masto visų suinteresuotų subjektų konsultacijų procesą, leidžiantį išanalizuoti automobilių sektoriaus dabartinę padėtį ir ateitį, taip pat pasiekti kuo platesnį konsensusą dėl būtinų priemonių. Šiuo atveju aukšto lygio grupę sudarė suinteresuotų subjektų atstovai: automobilių gamintojai, degalų gamintojai, automobilių platintojai, elektroninės įrangos tiekėjai ir remonto įmonės, automobilių naudotojai, nacionalinės valdžios institucijos ir trys su šia sritimi labiausiai susiję generaliniai direktoratai (Aplinkos, Energetikos ir transporto bei įmonių ir pramonės). Įmonių ir pramonės generalinis direktoratas buvo atsakingas už darbus, vykusius 2005 m., koordinavimą. 2005 m. balandžio mėn. buvo surengtas viešas klausymas. 2005 m. gruodį darbo grupė priėmė ataskaitą. 2006 m. dėl šių išvadų buvo surengtos plataus masto viešos konsultacijos. Komisijos komunikatas remiasi CARS 21 ataskaita ir 2006 m. pateiktomis 34 nuomonėmis.

2.1.4 CARS 21 ataskaitoje atkreipiamas dėmesys į pagirtinas Komisijos pastangas sustabdyti spartų nekoordinuojamų ir dėl to ne visada tarpusavyje suderinamų teisės aktų iniciatyvų atsiradimą.

2.1.5 Todėl, kaip ne kartą minėta ataskaitoje, darbo grupė laikosi požiūrio, kurį ji vadina holistiniu ir kuriuo siekiama išsiaiškinti įvairių sričių tarpusavyje sąveiką. Taigi, aukšto lygio grupės nariai siekia, kad taisyklės būtų suprantamesnės bei labiau nuspėjamos, o įvairūs Komisijos generaliniai direktoratai nesiimtų priemonių, kurių poveikis nežinomas ir negalima patikrinti jų suderinamumo.

2.1.6 Darbo grupė savo baigiamojoje ataskaitoje pateikė 18 rekomendacijų, suskirstytų į 7 dalis: teisės aktų gerinimas, aplinka, kelių eismo saugumas, prekyba, moksliniai tyrimai ir technologijų vystymas, apmokestinimas ir mokesstinės paskatos bei intelektinė nuosavybė. Be to, priimantiesiems politinius sprendimus ir įstatymų leidėjams parengtas veiksmų planas, kuris turės įtakos automobilių pramonei artimiausiu 10 metų laikotarpiu. Veiksmų planu, parengtu visiškai atsižvelgiant į Komisijos nustatytus tikslus, norima suteikti Europos automobilių sektoriaus politikai daugiau nuoseklumo ir užtikrinti didesnę jos nuspėjamumą, kurie svarbūs privatiems investuotojams siekiant užtikrinti sektoriaus konkurencingumą. Nustačius teisės aktų gaires artimiausiu 10 metų laikotarpiui, šis veiksmų planas galėtų užtikrinti minėtą nuspėjamumą.

2.1.7 Komisijos komunikatas yra atsakas į CARS 21 grupės ataskaitą. Dokumente pateikiamas Komisijos atliktas rekomendacijų vertinimas bei 2006 m. surengtų konsultacijų metu apie CARS 21 ataskaitą išsakyta nuomonė. Komunikate nurodoma kryptis, kuria ateityje Komisija siūlo plėtoti automobilių sektoriaus politiką. Toliau pateikiamos svarbiausios veiksmų sritys:

— **Administracinės naštos mažinimas.** Komisija rekomenduos 38 EB direktyvas pakeisti atitinkamomis JT EEK<sup>(1)</sup> taisyklėmis, taikomomis, pvz., padangoms, beskeveldriui stiklui, priekiniams ruko žibintams ir saugos diržams. Taigi, pramonė galės remtis visame pasaulyje taikomomis vieningomis taisyklėmis. Be to, CARS 21 grupė nustatė 25 direktyvas bei JT/EEK taisykles, kuriose galėtų būti įrašytos nuostatos dėl savikontrolės ir virtualių bandymų siekiant mažinti atitikties reguliavimo sąnaudas pramonei — administracinės procedūros būtų pigesnės ir joms būtų sugaišama mažiau laiko.

— **CO<sub>2</sub> išmetimo mažinimas.** Komisijos strategija grindžiama integruotu požiūriu, kuris apima ne tik variklių technologijas, bet ir technologinius patobulinimus (pavyzdžiui, nustatomi būtinausi kondicionierių energijos efektyvumo reikalavimai, maksimalios padangų trinties pasipriešinimo ribos, pavarų perjungimo indikatorių naudojimas), kartu skatina naudoti biokurą. Kitas prioritetas — papildomos valstybių narių priemonės, pavyzdžiui, gerinti kelių eismo valdymą, vairavimo kultūrą ir infrastruktūrą bei toliau mažinti CO<sub>2</sub> išmetimą.

— **Kelių eismo saugumas.** Komisijos nuomone, veiksminga kelių eismo saugumo strategija turėtų būti grindžiama geresnėmis transporto priemonių technologijomis, kelių infrastruktūra, vairavimo kultūra ir bausmėmis už netinkamą elgesį. Iš viso siūloma 11 naujų priemonių, pavyzdžiui, privaloma elektroninė stabilumo kontrolės sistema, saugos diržų primumo sistema ir reikalavimas dienos metu važinėti naujomis transporto priemonėmis įjungtais žibintais.

— **Prekybos politika.** Komisija siūlo ištirti galimybę sudaryti dvišalius prekybos susitarimus (pirmiausiai su Azijos šalimis)

(<sup>1</sup>) Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija.

ir tuo padėti Europos įmonėms patekti į rinką. Be to, ji primygtinai ragina visame pasaulyje laikytis intelektinės nuosavybės teisių.

— **Moksliniai tyrimai ir technologijų vystymas.** Pagrindiniais prioritetais pripažįstami švarūs degalai iš atsinaujinančių šaltinių, aplinkos neteršiančios transporto priemonės, modernūs keliai ir pažangios transporto priemonės. Moksliniams tyrimams ir produktų kūrimui skirdama apie 20 mlrd. eurų (apie 5 proc. šio sektoriaus apyvartos), automobilių pramonė absoliučiais skaičiais yra didžiausias Europos investuotojas į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą.

### 3. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pastabos

Prieš aptariant naują, automobilių sektoriaus politikoje ir apskritai sektorių politikoje taikomą požiūrį, jo tikslumą ir mastą, šioje nuomonėje būtina apsvaistyti penkis svarbias sritis ir dėl jų pateiktus Komisijos pasiūlymus.

#### 3.1 Vidaus rinka, reglamentavimo supaprastinimas ir internacionalizavimas

3.1.1 Komitetas pritaria pasiūlymui pagrindų direktyvą dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ateityje taikyti visoms transporto priemonių rūšims. Jis atkreipia ypatingą dėmesį į šios tvarkos svarbą atsarginių dalių ženklimumui.

3.1.2 EESRK pritaria siekiui supaprastinti ir internacionalizuoti reglamentavimą, tačiau mano, kad jo derinimas neturi būti laikomas absoliučiu prioritetu pamirštant kitus aspektus.

3.1.3 Šiuo požiūriu EESRK visiškai pritaria Komisijos nuostatomis, kad būtina „išsaugoti ES galimybę priimti teisės aktus nepriklausomai nuo JT/EEK sistemos, kai to reikia ES tikslų įgyvendinimui sveikatos, aplinkosaugos ar kitose politikos srityse, ir sieks toliau palaipsniui diegti JT/EEK taisykles atsižvelgdama į šią aplinką“. Kadangi tokios taisyklės gali turėti neigiamos įtakos tarptautinei prekybai ir patekimui į rinką, ši išlyga turėtų būti išsaugota, kad Europos pramonininkams būtų užtikrinta galimybė reaguoti, jei kituose pasaulio kraštuose galiojant nuostatos, galinčios apriboti jų konkurencingumą.

#### 3.2 Aplinkos neteršiantis, tausius kelių transportas

3.2.1 EESRK palankiai vertina priimtų ir numatytų priemonių kokybę aplinkos neteršiančiam, tausiam kelių transportui skatinti. Atsižvelgiant į Komisijos, kuri pabrėžia siekį išnagrinti „būsimo reguliavimo poveikį užimtumui ir konkurencingumui“, išpareigojimus, EESRK nori atkreipti Komisijos dėmesį į tai, kad verslininkams turi būti numatyta laiko įdiegti technologijas, kurios yra būtinos norint laikytis šių griežtesnių taisyklių ir

užtikrinti, kad produktai labai nepabrangs ir galiausiai nesulėtės transporto priemonių parko atnaujinimas. Šio klausimo svarba buvo pabrėžta CARS 21 ataskaitoje, tačiau Komisijos komunikate į ją nepakankamai atsižvelgiama.

3.2.2 Šiuo požiūriu EESRK atkreipia dėmesį į Komisijos ketinimą ateityje labiau atsižvelgti į transporto priemonių realiai išmetamus teršalus (8 punktas), tačiau apgailestauja, kad Komisija iš to nedaro reikiamų išvadų dėl transporto priemonių kontrolės, priežiūros ir remonto.

3.2.3 EESRK pabrėžia, kad Komisijos siūlomo integruoto požiūrio esmė yra tai, kad jo laikantis daugiausia dėmesio skiriama teršalų išmetimui, visų pirma kalbant apie naujų automobilių, kurie bus parduoti per artimiausius metus Europoje, CO<sub>2</sub> išmetimą. Komisija atsižvelgia tik į technologinius (biokuras, vandenilis, pažangios transporto priemonės ir sistemos) arba ekonominius (galimas kelių transporto sektorius įtraukimas) sprendimus, kuriuos ji ketina skatinti. EESRK apgailestauja, kad Komisija nepakankamai išnagrinėjo kitas galimybes, teikiamas holistinio požiūrio, kurio laikantis pabrėžiama automobilių ir kelių transporto svarba Europos visuomenei.

3.2.4 Šiuo požiūriu EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad, pavyzdžiui, CARS 21 ataskaitoje nuogaustaujama dėl transporto priemonių parko atnaujinimo tempo, kuris laikomas svarbiausiu veiksniu. Be to, pabrėžiama eismo spūsčių problema. EESRK pageidauja, kad aplinką mažiau teršiančių automobilių naudojimo skatinimas būtų derinamas su kitomis priemonėmis, pavyzdžiui, remiant naujas naudojimosi automobiliu formas, kurias ateityje reikės apsvaistyti kartu su technologiniais sprendimais.

3.2.5 EESRK norėtų pabrėžti, kad saugesnių transporto priemonių pasiūla ir paklausa turėtų būti skatinama. Todėl Komisija turėtų dėti pastangas ir taikyti koordinuotas, techniškai neutralias ir kiek įmanoma labiau suderintas mokesčių paskatas kai kurioms transporto priemonėms ir degalams, pavyzdžiui, atsižvelgiant į išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį, kadangi tai padėtų mažinti šių dujų kiekį ir darytų tiesioginę įtaką vartotojams ir paklausai.

### 3.3 Saugumo didinimas Europos keliuose

3.3.1 EESRK remia visuotinę Komisijos siūlomą požiūrį, kuriuo siekiama veiksmingos kelių eismo saugumo strategijos, kuri „turėtų būti grindžiama bendradarbiavimu tobulinant transporto priemonių technologiją, kelių infrastruktūrą, vairuotojų elgseną ir priverstinio vykdymo priemones“.

3.3.2 Šioje srityje susiduriama su tais pačiais klausimais kaip ir nagrinėjant aplinkos apsaugos temą. „Naudotojui priimtina kaina“ — tai viena svarbiausių CARS 21 ataskaitos formuluočių,

aiškiai parodančių, kad kartais būtina atsižvelgti ir į kitus aspektus, deja, aplinkos apsaugos ir saugumo nenaudai. Komunikate ši formuluotė neminima.

3.3.3 Komisijos komunikate siūlomos šios kelių transporto saugumo priemonės<sup>(2)</sup>:

- nustatyti privalomą Isofix vaikų sėdynių tvirtinimo mechanizmo montavimą visose naujose M1 klasės transporto priemonėse;
- nustatyti privalomą žibintų įjungimą dienos metu (viešas klausimas dėl šio pasiūlymo buvo pradėtas 2006 m. rugpjūčio 1 d.);
- kai tik bus sukurtas patikrinimo metodas, nustatyti privalomą elektroninės stabilumo kontrolės sistemos montavimą transporto priemonėse: visų pirma sunkiasvorėse komercinėse transporto priemonėse, o vėliau šią sistemą montuoti mažos keliamosios galios komercinėse transporto priemonėse ir lengvuosiuose automobiliuose;
- nustatyti privalomą priminimo apie saugos diržų užsisėgimą sistemą visose naujose transporto priemonėse;
- iš dalies pakeisti pėsčiųjų apsaugos direktyvos II etapo reikalavimus siekiant patobulinti Direktyvos 2003/102/EB nuostatas<sup>(3)</sup>.

3.3.4 EESRK mano, kad svarbu, jog dėl šių pasiūlymų pernelyg nepadidėtų naujų automobilių kainos, todėl siūlo daugiau dėmesio skirta transporto priemonių įsigijimo kainoms bei jų poveikiui transporto priemonių parko atnaujinimo tempui, taigi, kelių transporto saugumui. Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad vėluoja antrasis direktyvos dėl pėsčiųjų apsaugos projekto etapas, dėl to sutrumpėja laikotarpis, per kurį gamintojai turi ją įgyvendinti ir darosi sudėtingiau planuoti reikalingas priemones. EESRK taip pat pabrėžia, kad reikia skubiai išsiaiškinti, koks būtų direktyvos įgyvendinimo grafikas ir kokių išsamių reikalavimų turėtų laikytis gamintojai. Jis ragina Komisiją atsižvelgti į tai, kad su kelių transporto saugumu taip pat susiję ir vartotojai, kurie privalo prižiūrėti savo senus automobilius. Komitetas mano, kad reikia įvertinti ir suskirstyti numatytas priemones atsižvelgiant į sąnaudas ir kiekvienos iš jų teikiamą naudą, palyginant, kiek jos kainuos vartotojui ir kokią poveikį turės eismo įvykių statistikai, mirtiniams eismo įvykiams bei sužalojimams. Kartu EESRK ragina Komisiją nesutelkti dėmesio tik į technologijas, tačiau numatyti priemones, kurios padėtų formuoti eismo dalyvių elgseną (mokymas, prevencija, kelio ženklai ir pan.). Todėl EESRK pabrėžia, kad ateityje reikėtų atkreipti dėmesį į pasekmes, susijusias su demografiniais pokyčiais, ir į faktą, kad vyresnio ir senyvo amžiaus vairuotojai sudarys nuolat didėjančią automobilių ir kelių naudotojų dalį.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 22 galutinis, 15 p.

<sup>(3)</sup> 2003 m. lapkričio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2003/102/EB dėl kelių pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos prieš ir susidūrus su motorine transporto priemone ir iš dalies keičianti Tarybos Direktyvą 70/156/EEB (OL L 321, 2003 12 6, p. 15); EESRK nuomonė: OL C 234, 2003 9 30, p. 10.

3.3.5 Atsižvelgdamas į minėtas aplinkybes ir CARS 21 ataskaitoje pateiktą nuomonę, EESRK atkreipia dėmesį į mokesčių lengvatų svarbą skatinant saugesnių transporto priemonių paklausą. Reikia skatinti saugesnių ir mažiau aplinką teršiančių automobilių pasiūlą ir paklausą.

### 3.4 Prekyba ir užsienio rinkos

EESRK palankiai vertina Komisijos poziciją dėl tarptautinės prekybos, visų pirma tai, kad ji skiria dėmesį tarptautiniams dvišaliams susitarimams, netarifinėms prekybos kliūtims ir ypač Azijoje aktualiam intelektinės nuosavybės teisių klausimui. Todėl renkantis šalis, su kuriomis numatoma sudaryti laisvosios prekybos susitarimus, reikėtų labiau atsižvelgti į ekonominius kriterijus, visų pirma į galimos rinkos mastą ir teikiamas perspektyvas, abipuses galimybes panaikinti prekybos kliūtis ir t. t. Be jau aptartų klausimų, EESRK taip pat atkreipia Komisijos dėmesį į tai, kad būtina labiau atsižvelgti į atsarginių dalių rinkos klausimą siekiant suvienodinti pavienių Europos valstybių prekybą šioje srityje ir parengti strategiją Kinijos, Indijos arba Rusijos atžvilgiu.

### 3.5 Moksliniai tyrimai ir technologijų vystymas

EESRK visiškai palaiko mokslinių tyrimų ir technologijų vystymo skatinimą ir Komisijos įsitikinimą, kad trys tvarus vystymosi ramsčiai tik tada bus tvirti, jei ir ateityje privatus ir viešasis sektorius kartu dėsi ir stiprins pastangas mokslinių tyrimų srityje. Kaip ir 3.4 punkte, EESRK pabrėžia būtinybę įtraukti visą sektorių, įskaitant ir negamybinę grandį. Reikia nedelsiant spręsti tokius klausimus kaip technologinės pažangos sąnaudos, galimybė remontuoti transporto priemones, pagamintas naudojant šias pažangias technologijas, taip pat tolesnio mokymo, būtino, kad remonto paslaugos ir infrastruktūra galėtų prisitaikyti prie pažangos; Komisija, padėdama visa tai įgyvendinti, turi imtis tikslingų politinių priemonių. Ji turėtų atitinkamą Septintosios pagrindų programos dalį nukreipti į kitą veiklą, visų pirma skirtą integruotam požiūriui į kelių saugumą, kuris apima ir infrastruktūrą, pavyzdžiui, elektroninių ryšių ir kitas sistemas.

### 3.6 Apmokestinimas ir mokesčių lengvatos

EESRK remia Komisiją, kuri „ragina Parlamentą ir Tarybą priimti pasiūlytą direktyvą<sup>(4)</sup> kaip įmanoma greičiau“. Parlamentui priėmus šią pasiūlytą direktyvą, kuri turi paspartinti mokesčių politikos suderinimą, beliks įtikinti Tarybą, kad tikslinga suvienodinti nuostatas, šiuo metu ES lemiančias iškraipymus tarp transporto priemonių rinkos ir transporto priemonių remonto paslaugų Europos Sąjungoje.

<sup>(4)</sup> Pasiūlymas priimti Tarybos direktyvą dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių (COM(2005) 261 galutinis); EESRK nuomonė: OL C 195, 2006 8 18, p. 80.

### 3.7 Atsarginių dalių rinka

EESRK apgailestauja, kad šiems klausimams Komisijos svarstymuose nebuvo skirta daug dėmesio, vis dėlto pritaria Reglamentas (EB) Nr. 1400/2002<sup>(5)</sup> išsaugojimui ir Komisijos ketinimui užtikrinti, kad šis reglamentas būtų vienodai taikomas visoje Europos Sąjungoje. Komitetas pritaria Komisijos siekiui užtikrinti, kad būtų taikomos nuostatos, įpareigojančios sudaryti galimybes laisvai naudotis technine informacija. Šiuo požiūriu EESRK pabrėžia, kad ypač svarbu atidžiai įgyvendinti nuostatas, įpareigojančias taikyti OASIS formatą.

### 3.8 CARS 21 pateiktas Komisijos požiūris ir jo laikymasis

3.8.1 EESRK palankiai vertina Europos Komisijos „geresnio reglamentavimo“ siekį, kuriuo norima „skatinti glaudesnę skirtingų politikos sričių sąveiką, suteikti apibrėžtumą ir užtikrinti viešojo intereso apsaugą (pvz., aplinkos apsaugą ir saugumą) tuo pačiu bandant mažinti pramonei tenkančią reguliavimo našta“. Jis pritaria pareikštam norui laikytis visuotinio požiūrio ir apimti įvairius pramonės vystymosi ir jos konkurencingumo aspektus bei įvairius suinteresuotus subjektus.

3.8.2 Kalbant apie socialinius ir pramonės klausimus, kurie buvo aptarti pirmuose ataskaitos puslapiuose, EESRK pritaria Komisijos norui juos susieti, kadangi, pirma, užimtumas yra tiesiogiai susijęs su Europos pramonės konkurencingumu, antra, su vietomis, kuriose įsikūrusios pramonės įmonės. Šiuo požiūriu Komitetas iš esmės pritaria pasiūlymui išnagrinėti pramonės padėtį Europoje.

3.8.3 EESRK pritaria Komisijos vertinimui, kad „Europos rinkai skirtų transporto priemonių surinkimas daugiausiai bus atliekamas Europoje“, tačiau, kaip ir Komisija, mano, jog tai dar neužtikrina stabilaus užimtumo.

3.8.4 EESRK prašo Komisijos vėl pradėti dialogą su socialiniais partneriais siekiant numatyti ir valdyti darbo vietų perkėlimą ES teritorijoje ir už jos ribų, kaip nurodoma CARS 21 ataskaitoje. Komitetas taip pat prašo Komisijos pradėti svarstymus dėl sektoriuje vykstančios raidos poveikio antro ir aukštesnio lygių subrangovams, kurie yra ypač pažeidžiami dėl šiuo metu vykstančių pokyčių.

3.8.5 Komitetas visiškai pritaria komunikate numatytooms pagalbos priemonėms ir pasiūlymui surengti Restruktūrizavimo forumą apie automobilių pramonę, kad būtų galima atremti kylančius iššūkius, geriau nuspėti pokyčius ir prie jų prisitaikyti. EESRK ragina Komisiją šiame darbe ir nustatant pagalbos priemones atsižvelgti į visą automobilių sektorių, visų pirma negamybinės grandies dalyvius. Iš esmės, tokio pobūdžio iniciatyvos

<sup>(5)</sup> 2002 m. liepos 31 d. Europos Komisijos Reglamentas (EB) Nr. 1400/2002 Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalinių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje (OL L 203, 2002 8 1, p. 30).

turi būti priimamos tariantis ar numatant bendrą sektoriaus strategiją, kuri tenkintų įvairius jos dalyvius. EESRK pabrėžia, kad šiame darbe ir diskusijoje jam turi būti skiriamas svarbus vaidmuo, kad jis galėtų užtikrinti visų socialinių partnerių, ir bendrąją prasmę, suinteresuotų subjektų atstovavimą.

3.8.6 Pavyzdžiui, MVĮ arba mikroįmonėse mokymo poreikis yra didesnis ir dažnai ne taip gerai patenkinamas, todėl ir šio sektoriaus dalyviai privalo turėti galimybę pasinaudoti struktūriniais fondais ir kitomis restruktūrizavimui skirtomis paramos priemonėmis.

3.8.7 Komisija baigia savo komunikatą teigdama, kad tai

*„unikali galimybė pasiekti **kitokią politikos formavimo kultūrą pramonės politikos atžvilgiu**. Komisijos nuomone, tokie principai kaip teisės aktų kokybė, supaprastinimas, poveikio vertinimas, konsultacijos su suinteresuotais asmenimis, įgyvendinimo laikas ir priemonių pasirinkimas turėtų būti teisės aktų projektų rengimo pagrindu“.*

3.8.8 EESRK pritaria šiai koncepcijai ir tikisi šia nuomone padėti Komisijai ją visiškai įgyvendinti. Todėl Komitetas atkreipia Komisijos dėmesį į vietomis fragmentišką siūlomo požiūrio pobūdį. Tiksliau tariant, nors 21 ataskaitoje atlikti tyrimai ir išvados, kurias jais besiremdama padarė Komisija, ir nebuvo

pamiršti, diskusijoje buvo menkai atsižvelgta į vartotojus ir negamybinę grandį. Todėl bendras automobilių temos ir aplinkos apsaugos bei saugumo klausimų nagrinėjimas EESRK atrodo nepakankamai holistinis: susidaro įspūdis, kad pramonė pernelyg sutelkusi dėmesį į produktą ir technologijas ir nepakankamai atsižvelgiama į tokius klausimus kaip transporto priemonių parkai ir automobilių naudojimas.

3.8.9 Todėl EESRK pritaria nuomonei, kad 2009 m. susumuojant rezultatus turėtų būti labiau atsižvelgta į šią nuomonę ir į su šia sritimi susijusių negamybinių grandžių ir transporto priemonių naudotojų požiūrį. Šiuo tikslu „konsultacijos su suinteresuotais asmenimis“ turi būti atviros ir geriau organizuojamos, kad nagrinėjamoje automobilių srityje būtų atsižvelgta ne tik į automobilių gamintojus ir kad „nuodugnų poveikio vertinimą“ būtų galima parengti atsižvelgiant į naujas sąlygas. Kadangi kalbama apie poveikio tyrimus, reikėtų pagerinti jų kokybę. Tyrimai turėtų būti objektyvūs, nešališki, grindžiami bendru požiūriu, remtis faktine ir patikrinta informacija. Negerai, kai vienai Komisijos tarnybai pavedama pateikti politinę nuomonę apie tam tikrą problemą ir ji pati šiuo klausimu atlieka poveikio analizę. EESRK pritaria pasiūlymui įsteigti Poveikio analizių komitetą ir ragina Komisiją įtraukti tuos suinteresuotus subjektus, kuriuos greitai pamiršta privatus subjektai, „kuriantys“ automobilių sektorių, kurį reikia reguliuoti.

2007 m. rugsėjo 27 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS