



Briuselis, 2012 11 08
COM(2012) 636 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

CARS 2020: konkurencingos ir tvarios Europos automobilių pramonės veiksmų planas

TURINYS

1.	SVARBIAUSIAS SEKTORIUS – KRYŽKELĖJE	3
2.	CARS 21: 2020 M. BENDRA STRATEGINĖ PRAMONĖS VIZIJA	4
3.	SUDĖTINGA EKONOMINĖ PADĖTIS.....	6
4.	VEIKSMŲ PLANAS KONKURENCINGUMUI SKATINTI.....	7
4.1.	Investavimas į pažangias technologijas ir inovacijų finansavimas.....	7
	Moksliniai tyrimai, technologinė plėtra ir inovacijos	7
	Galimybė gauti finansavimą	9
	Išmetamo CO2 kiekio mažinimas	10
	Teršalai ir keliamo triukšmo lygis.....	11
	Kelių eismo sauga	13
	Alternatyvusis kuras ir infrastruktūra.....	13
4.2.	Rinkos sąlygų gerinimas	15
	Vidaus rinkos stiprinimas.....	15
	Pažangus reglamentavimas	16
4.3.	Konkurencingumo pasaulinėse rinkose didinimas	17
	Prekybos politika.....	17
	Tarptautinis derinimas.....	18
4.4.	Greitesnis prisitaikymas ir restruktūrizavimo valdymas.....	19
	Žmogiškasis kapitalas ir įgūdžiai	20
	Prisitaikymas prie pramoninių pokyčių	20
5.	STEBĖSENA IR VALDYMAS.....	22

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

CARS 2020: konkurencingos ir tvarios Europos automobilių pramonės veiksmų planas

Pastarieji mėnesiai **Europos automobilių pramonei buvo itin sunkūs**, o ES naujų automobilių pramonė rinkos dalis mažėjo penktus metus paeiliui. Dėl tokios situacijos kyla **didžiulis spaudimas** tam tikroms bendrovėms restruktūrizuoti savo veiklą; keletas gamyklų neseniai pranešė uždarančios savo surinkimo gamyklas ir atleidžiančios darbuotojus. Vis dėlto, tuo pat metu Europos pramonė toliau susiduria su **vidutinės trukmės ir ilgalaikiais uždaviniais** išlaikyti lyderės poziciją siūlant būsimus judumo sprendimus pasaulinėje aplinkoje, kurioje konkurencija yra ypač didelė. Todėl Komisija mano, kad būtina skubiai pateikti veiksmų planą, skirtą padėti automobilių pramonei spręsti šiuos uždavinius.

1. SVARBIAUSIAS SEKTORIUS – KRYŽKELĖJE

Automobilių pramonė¹ Europos ekonomikai yra **strategiškai svarbi**, o jos produktai ir paslaugos kasdien daro įtaką Europos piliečių gyvenimui. Šiame sektoriuje **tiesiogiai ir netiesiogiai dirba apie 12 mln. žmonių** ir jis **reikšmingai prisideda** prie didesnės ES prekybos pusiausvyros (prekybos balansas pastaraisiais metais didėjo ir 2011 m. siekė 90 mlrd. EUR). Šiame pramonės sektoriuje **moksliniams tyrimams ir inovacijoms skirta daugiausia privačiojo sektoriaus lėšų** (28 mlrd. EUR 2009 m.) ir jis yra pagrindinė technologinių inovacijų varomoji jėga. Automobilių pramonė **reikšmingai prisideda prie ekonomikos augimo**, nes ji glaudžiai susijusi su daugeliu kitų pramonės sektorių. Ryšių esama tiek su gamintojų grandimi, pavyzdžiui, su plieno, chemijos ir tekstilės pramonės šakomis, tiek su vartotojų grandimi – su IRT, remonto ir judumo paslaugų teikėjais. Daugumą automobilių pramonės pagaminamų transporto priemonių žmonės naudoja asmeninio judumo tikslais ir prekėms pervežti. Todėl, **vykstant naujam pramonės revoliucijai**, kuria, *inter alia*, siekiama laipsniškai pakeisti angliavandenilius kaip pagrindinį energijos šaltinį ir veiksmingiau bei tausiai naudoti turimus išteklius, **svarbiausias vaidmuo** teks automobilių pramonei.

Šiuo metu automobilių pramonėje vyksta **istoriniai pokyčiai** – numatoma, kad artimiausią dešimtmetį keliose srityse įvyks svarbių pokyčių, kurie gali iš esmės pakeisti pramonę ir jos rinkas visame pasaulyje. Pirmiausia, **persiskirsto gamybos ir prekybos srautai**. Nors Europos rinka laikoma brandžia, keletas trečiųjų šalių rinkų sparčiai auga, keisdamos prekybos srautus ir automobilių pramonės vertės grandinę. Didžiulis konkurencinis spaudimas toliau didėja, ES bendrovėms vis sunkiau konkuruoti vidaus rinkoje, todėl ieškoma galimybių trečiųjų šalių rinkose. Antra, **klimato tema tampa vis svarbesnė** ir vis daugiau tikimasi iš technologijų pažangos. Kad būtų įgyvendinti ilgalaikiai išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio bei oro kokybės tikslai, svarbu tobulinti vidaus degimo variklius, toliau plėtoti ir pažangiai įgyvendinti iš esmės naujas technologijas, pavyzdžiui, elektrinę

¹ Terminas „automobilių pramonė“ apima visą tiekimo grandinę, įskaitant transporto priemonių gamintojus, tiekėjus, platintojus ir antrinės rinkos paslaugas. Produktai apima lengvuosius automobilius, lengvąsias ir sunkiąsias komercinės paskirties transporto priemones ir dvirates, trirates ir keturrates variklines transporto priemones.

varymo sistemą. Taip pat reikės daug pastangų toliau kuriant tvaraus kuro rūšis ir skatinant jo naudojimą, nes tvarus kuras gali būti tradicinio dyzelinio kuro ir benzino alternatyva. Tuo pat metu **svarbi tema išlieka kelių eismo sauga.**

Kaip nurodyta Komisijos komunikate, **kuriuo neseniai atnaujinta ES pramonės politika²**, automobilių pramonė yra viena iš prioritetinių veiklos sričių, kuriose **turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos investicijoms į naujas technologijas ir inovacijas.** Suteikiant papildomą postūmį pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategijos „Europa 2020“ tikslams, komunikate raginama stiprinti Europos pramonę ekonomikos augimui ir atsigavimui skatinti. Svarbus šio pramonės sektoriaus vaidmuo skatinant ekonomikos augimą ir kuriant naujas darbo vietas – taigi ir šio sektoriaus vaidmuo kitoms sritims – buvo aiškiai pripažintas. Todėl privalome aktyviai imtis veiksmų.

Šiame komunikate pateikiamas **automobilių pramonės veiksmų planas**, kuriuo pabrėžiamas Komisijos įsipareigojimas remti sektoriaus konkurencingumą ir tvarumą. Tai yra pirmasis konkretus pramonės politikos naujos vizijos taikymo pavyzdys šiame sektoriuje, t. y. automobilių pramonėje. Komunikate apibrėžiami konkretūs politikos veiksmai, pagrįsti aukšto lygio grupės CARS 21, atnaujinusios savo veiklą 2010 m., atlikta sektoriaus analize. Šiame veiksmų plane skiriamos keturios svarbios temos:

- **investavimas į pažangias technologijas ir inovacijų finansavimas**, imantis reglamentavimo iniciatyvų ir remiant mokslinius tyrimus ir inovacijas;
- **rinkos sąlygų gerinimas** stiprinant vidaus rinką ir nuosekliai įgyvendinant pažangų reglamentavimą;
- **konkurencingumo pasaulinėse rinkose didinimas** įgyvendinant veiksmingą prekybos politiką ir tarptautiniu mastu derinant transporto priemonių srities teisės aktus;
- **greitesnis prisitaikymas** investuojant į žmogiškąjį kapitalą ir įgūdžius ir švelninant restruktūrizavimo socialinį poveikį.

Pagal šią strategiją Komisija ketina remti aktyvų automobilių pramonės vaidmenį, kurį ši atliks siekiant iki 2020 m. didinti šiuo metu mažėjančią Europos pramonės dalį nuo apie 16 proc. BVP šiuo metu iki 20 proc. Siekiant minėtojo tikslo, bus svarbu didinti ES pramonės konkurencingumą, išnaudoti galimybes įsitvirtinti pasaulinėse rinkose, skatinti netaršių, saugių ir veiksmingų transporto priemonių naudojimą ir taikyti integruotos politikos metodą.

2. CARS 21: 2020 M. BENDRA STRATEGINĖ PRAMONĖS VIZIJA

2010 m. pabaigoje Komisija nusprendė **atnaujinti** 2005 m. įsteigtos **aukšto lygio grupės CARS 21 veiklą.** Tai padaryta atsižvelgiant į 2010 m. balandžio 28 d. Komisijos komunikatą „Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategija“³. Grupės tikslas – parengti politines rekomendacijas Europos automobilių pramonės konkurencingumui ir tvariam augimui remti.

² COM(2012) 582 final, priimtas 2012 m. spalio 10 d.

³ COM(2010) 186 galutinis, 2012 4 28.

CARS 21 grupę sudarė septyni Europos Komisijos nariai, devyni valstybių narių atstovai ir įvairių suinteresuotųjų šalių grupė (įskaitant pramonės ir NVO atstovus); 2012 m. birželio 6 d. ši grupė patvirtino savo galutinę ataskaitą⁴. Ataskaitoje pristatomas grupės bendras požiūris į strateginę automobilių pramonės 2020 m. viziją ir pateikiamos konkrečios rekomendacijos kelioms svarbioms politikos sritims.

Iš ataskaitoje pateiktos analizės aiškiai matyti, kad negalima toliau išlaikyti Europos automobilių pramonės *status quo*: dabartinius gamybos pajėgumus būtina pritaikyti, reikia rasti naujų gamybos metodų, apsaugoti kitus žaliavų šaltinius ir juos veiksmingiau naudoti bei kurti naujas grupes ir verslo modelius. Taip pat labai svarbu kurti naujų įgūdžių profilius ir reaguoti į galimus darbo rinkos poreikių pokyčius. Šiomis aplinkybėmis itin svarbu užtikrinti sklandų subalansuotą ekonominį ir socialinį perėjimą prisitaikant prie naujų įgūdžių ir mokymo poreikių, taip pat tinkamai valdyti restruktūrizavimą ir gerai jam pasirengti, nes tai padės verslui ir darbo rinkai prisitaikyti prie pokyčių.

Atsižvelgdama į tai, grupė pateikė **bendrą požiūrį į pagrindinius stiprios ir konkurencingos automobilių pramonės ir pažangos, siekiant tvaraus ES visuomenės judumo 2020 m., rodiklius**, kaip antai:

- **automobilių sektorius** išlieka **strateginės svarbos** ir tebėra **kertinis ES pramonės ir ekonomikos akmuo**, sukuriantis aukštos kokybės darbo vietų milijonams ES darbuotojų;
- sektorius, kuris yra įvairios kitos ekonominės veiklos centras, tiekiantis įperkamus ir paklausius produktus, atitinkantis vartotojų poreikius, grindžiamas automobilių pramonės produktų ir paslaugų, įskaitant antrinę rinką, konkurencinga rinka;
- **tvirta ES kelių transporto priemonių ir jų sudedamųjų dalių gamybos bazė**, didžiąją dalį ES rinkoje parduodamų transporto priemonių ir jų dalių pagaminantis sektorius;
- **tvirtas pramonės tinklas**, turintis lanksčią ir integruotą tiekimo ir platinimo grandinę;
- sektorius, kuris **eksportuoja daug aukštos kokybės pažangiųjų technologijų transporto priemonių** į trečiųjų šalių rinkas;
- **pasaulinės rinkos**, visiems šio sektoriaus subjektams **užtikrinančios vienodas sąlygas** ir galimybes taikyti visas technologijas;
- automobilių pramonė, **pirmaujanti technologijų srityje**, bendradarbiaujanti su kuro tiekėjų pramone, gaminanti ES vartotojams **patrauklias, netaršias** vertinant pagal reguliuojamų išmetamųjų teršalų kiekį, ir **energiškai tausesnes, saugesnes, tylesnes ir sąveikias** transporto priemones;
- **varymo sistemų įvairovė**, kurioje vis labiau dominuoja **pažangios degimo variklių technologijos**, daugiausia elektrinės varymo sistemos. Be to, svarbios tampa transporto priemonės, kuriose naudojamos **alternatyvios jėgos pavaros koncepcijos** (pavyzdžiui, elektromobiliai⁵ ir kuro elementais varomos transporto priemonės);
- tinkamos **degalų papildymo ir įkrovimo infrastruktūros** įrengimas alternatyviuoju kuru varomoms transporto priemonėms, atsižvelgiant į jų rinkos potencialą;
- **darbuotojai**, dirbantys gamybos, MTTP ir techninės priežiūros srityse, tinkamai

⁴ Galutinę ataskaitą galima rasti http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

⁵ Įskaitant elektrines transporto priemones su baterijomis, prie elektros tinklo jungiamas hibridines transporto priemones ir pailginto nuotolio elektromobilius.

parengti dirbti su įvairiomis technologijomis.

Būtina sistemingai praktiškai taikyti **integruotos politikos metodą**. Todėl šis metodas privalo apimti tokius elementus:

- privačiojo sektoriaus ir viešosios politikos veiksmus ES, valstybių narių ir regionų lygiu, kurie vienas kitą papildo;
- priemonės, susijusias su transporto priemonėmis, kurias prireikus galima veiksmingai derinti su kitomis, daugiausia dėmesio skiriant infrastruktūrai ir naudotojui;
- ekonomiškai efektyvias reglamentavimo ir alternatyvios politikos priemones, kurios yra veiksmingai įgyvendinamos ir vykdomos, siekiant ilgalaikių visuomeninių tikslų ir skatinant inovacijas;
- visas politikos sritis, darančias poveikį automobilių sektoriui, privalo koordinuoti kompetentingos valdžios institucijos, nes tik taip galima užtikrinti ekonomiškai efektyvų politikos tikslų įgyvendinimą. Tai taikoma prekybai, pramonei, aplinkos apsaugos, energetikos sritims, informacinėms ir ryšių technologijoms, taip pat kelių eismo saugos ir visuomenės sveikatos, transporto ir konkurencijos politikos sritims, inovacijoms ir vidaus rinkai.

Komisija puikiai suvokia šių uždavinių svarbą ir būtinybę vykdyti **plataus užmojo pramonės politikos automobilių sektoriaus strategiją**. Komisija savo politinėmis priemonėmis sieks šio tikslo ir ragins kitas institucijas, viešojo sektoriaus institucijas ir suinteresuotąsias šalis taikyti tokį patį metodą atitinkamose kompetencijos srityse.

3. SUDĖTINGA EKONOMINĖ PADĖTIS

CARS 21 galutinėje ataskaitoje pateikiama visapusiška dabartinės ES automobilių pramonės ekonominės padėties analizė. 2012 m. pirmąjį pusmetį padėtis **pablogėjo; tikėtina, kad tokia tendencija išliks iki metų pabaigos**. Pardavimo apimtis ES rinkose, palyginti su jau 2011 m. maža pardavimo apimtimi, toliau mažėjo (2012 m. pirmąjį pusmetį lengvųjų automobilių parduota 6,8 proc. mažiau, komercinės paskirties transporto priemonių – 10,8 proc. mažiau). Remiantis dabartinėmis prognozėmis, ES rinkoje lengvųjų automobilių kasmet parduodama 7,9 proc. mažiau – 12,1 mln. vienetų. Numatoma, kad ES komercinės paskirties transporto priemonių rinka šiais metais sumažės 8 proc. Nors 2010 m. ir 2011 m. padėtis buvo šiek tiek pagerėjusi, skaičiai ir toliau lieka rekordiškai maži. Kalbant apie dvirates variklines transporto priemones – naujų transporto priemonių įregistruojama mažiau dėl skolos krizės: 2011 m. įregistruota 1,6 mln. tokių transporto priemonių, t. y. 40 proc. mažiau nei 2007 m.

Transporto priemonių gamybos padėtis šiek tiek geresnė (16 mln. vienetų lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių, t. y. 1 mln. vienetų daugiau nei 2009 m.) **dėl eksporto**. Tą patvirtina teigiamo prekybos balanso duomenys – 45 mlrd. EUR per 2012 m. pirmuosius penkis mėnesius (daugiausia dėl eksporto į JAV ir besiformuojančias rinkas). Vis dėlto esama didelės rizikos, kad padėtis gali pablogėti dėl prastėjančios besiformuojančios ekonomikos šalių padėties. Keletas gamintojų pranešė apie **finansinius nuostolius ES rinkoje**, daugiausia dėl mažėjančio pardavimo ir ilgalaikės struktūrinės **perteklinio**

pajėgumo⁶ problemos. Kai kurie gamintojai pranešė ėmęsi reikšmingų restruktūrizavimo priemonių, padarysiančių poveikį jų tiekimo grandinėms bei užimtumo ir atsigavimo perspektyvoms keliuose Europos regionuose.

Didžiausia atsakomybė sprendžiant restruktūrizavimo klausimus tenka pramonei, tačiau tuo pat metu pramonei reikia didesnio koordinavimo ir daugiau paramos Europos lygiu.

Šiame CARS 21 rekomendacijomis grindžiamame veiksmų plane nustatomi ilgalaikiai tikslai: išsaugoti gamybos bazę Europoje, užtikrinti konkurencingumą ir tvarumą bei parengti išsamias pramonės politikos automobilių pramonės gaires iki 2020 m.

4. VEIKSMŲ PLANAS KONKURENCINGUMUI SKATINTI

Komisija ketina imtis tokių pagrindinių veiksmų skirtingose ES politikos srityse:

4.1. Investavimas į pažangias technologijas ir inovacijų finansavimas

Automobilių pramonėje, panašiai kaip kituose sektoriuose, rengiamos naujos, netaršios ir saugios technologijos, kurios, tikimasi, artimiausiais metais rinkai padarys reikšmingą poveikį. Europai, šiuo metu užimančiai pirmąją poziciją šiuolaikinių technologijų srityje, gyvybiškai svarbu išlaikyti lyderės poziciją priimant ateities sprendimus ir užtikrinant tvarų judumą. Todėl, siekiant šio tikslo, moksliniams tyrimams ir inovacijoms turėtų būti skiriama tikslinė koordinuota valstybės parama, pritaikyta prie pramonės ir visuomenės, siekiančios kurti ilgalaikes technologijas, poreikių. Siekiant paskatinti investicijas artimiausiais metais, reikia vadovautis visa apimančiu politiniu požiūriu, papildančiu reglamentavimo iniciatyvas ES, nacionaliniu ir vietos lygiu, taip pat taikant infrastruktūros ir paklausos priemones.

Moksliniai tyrimai, technologinė plėtra ir inovacijos

Investicijomis į mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą ir inovacijas užtikrinamas konkurencingumas. Be to, Europos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų finansavimas pagal Europos bendrijos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir demonstracinės veiklos septintąją bendrąją programą bei Europos investicijų banko (EIB) paskolos ir paskolų garantijos, kuriomis siekiama paskatinti netaršaus transporto technologijų kūrimą, CARS 21 ataskaitoje buvo pripažinti svarbiausiomis priemonėmis 2008–2009 m. krizei įveikti ir konkurenciniam technologinės lyderystės spaudimui atlaikyti. Svarbu tai, kad Europos finansinė parama yra reikšminga atsvara ES automobilių pramonei, kuriai reikia vienu metu finansuoti mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą ir inovacijas kelių jėgos pavarų technologijų srityse (nuolatinis degimo variklių tobulinimas, elektrinių, kuro elementais varomų ir hibridinių jėgos pavarų kūrimas) – tai atitinka 2020 m. perspektyvą, pagal kurią siekiama turėti įvairaus kuro rūšių, kad būtų galima įgyvendinti klimato kaitos tikslus. Geresnė kelių eismo sauga – kita svarbi sritis, kurioje dar reikia daug nuveikti didinant įrodymais grįstą transporto priemonių saugą. CARS 21 galutinėje ataskaitoje buvo labai teigiamai įvertinta Europos ekologiškų automobilių iniciatyva vykdant viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystę (2009–2013 m.). Taip pat teigiamai įvertintas EIB paskolų teikimas,

⁶ Tikslūs perteklinio pajėgumo duomenys – diskusijų klausimas, kadangi jie, be kita ko, priklauso nuo to, keliomis pamainomis tam tikroje gamykloje dirbama. Analitikai sutinka, kad tam tikro masto perteklinis pajėgumas verslo lankstumui iš tiesų reikalingas, tačiau apskritai perteklinis pajėgumas kelia problemų.

ypač pagal Europos netaršaus transporto priemonę. Bendrai sutariama, kad abi priemonės turėtų būti tęsiamos.

Komisija ėmėsi tokių priemonių:

- pasiūlė 2014–2020 m. mokslinių tyrimų ir inovacijų finansavimo programą „**Horizontas 2020**“⁷, kurios bendras biudžetas yra 80 mlrd. EUR – tai gerokai daugiau nei Europos bendrijos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir demonstracinės veiklos septintajai bendrajai programai numatyta suma, įskaitant įsipareigojimą siekti efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos ir ekologiškos Europos transporto sistemos. Nepriklausomai nuo galutinių sprendimų, kurie bus priimti pagal kitą daugiametę finansinę programą, į mokslinių tyrimų ir inovacijų finansavimą automobilių pramonės srityje turėtų būti atsižvelgiama dėl šio pramonės srities ekonominės ir socialinės svarbos;
- pasiūlė programą **COSME** (Įmonių konkurencingumo ir MVĮ programa)⁸, kurios biudžetas 2014–2020 m. laikotarpiui – 2,5 mlrd. EUR.;
- pasiūlė, kad abiem programomis turėtų būti remiamos ES finansinės priemonės, kurias taikant MVĮ ir didesnėms įmonėms būtų sudaryta daugiau galimybių gauti skolų finansavimą ar nuosavo kapitalo finansavimą. Pagal programą COSME automobilių pramonės MVĮ taip pat turėtų būti sudaryta galimybė lengviau patekti į rinkas ir, per programą „Horizontas 2020“, naudotis priemonėmis, skirtomis didinti jų investicinių patrauklumą;
- priėmė komunikatą „Būsimo Europos mobilumo moksliniai tyrimai ir inovacijos“⁹, kuriame siūloma parengti **Europos transporto technologijų strategiją**. 2013–2014 m. strategijoje numatoma apibrėžti suinteresuotųjų šalių technologijų planus, kuriuose daugiausia dėmesio bus skiriama technologijų ir inovacijų panaudojimui dešimtyje svarbiausių transporto sričių, įskaitant netaršias, efektyvias, saugas, tylias ir išmanias kelių transporto priemones. Tai pagerins mokslinių tyrimų ir inovacijų srities indėlį siekiant Transporto baltojoje knygoje¹⁰ išdėstytą plataus užmojo tikslų ir remiant programos „Horizontas 2020“ įgyvendinimą;
- pradėjo įgyvendinti **strateginį energetikos technologijų planą** (SET planas)¹¹, kuriame daugiausia dėmesio skiriama mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotarkei keliose transporto sektoriui strateginės svarbos srityse, kaip antai pažangieji elektros tinklai, alternatyvusis kuras – pavyzdžiui, bioenergija, vandenilis ir kuro elementai bei energijos kaupimas. Šiuo atžvilgiu bus užtikrintos tinkamos sąsajos su transporto technologijų strategija.

Programa „Horizontas 2020“ yra bendras mokslinių tyrimų ir inovacijų transporto srityje pagrindas, vis dėlto nepaprastai svarbu tiksliau nustatyti automobilių pramonės mokslinių tyrimų ir inovacijų finansavimo prioritetus ir procedūras. Komisija, taip pat remdamasi grupės CARS 21 ataskaita, yra įsitikinusi, kad finansavimas turėtų apimti su rinka glaudžiau susijusią

⁷ COM(2011) 808 galutinis, 2011 11 30, COM(2011) 809 galutinis, 2011 11 30.

⁸ COM(2011) 834 galutinis, 2011 11 30.

⁹ COM(2012) 501.

¹⁰ COM(2011) 144 galutinis.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>.

veiklą, kaip antai viešieji pirkimai, standartizavimas ir demonstravimo veikla. Pirmenybė turėtų būti teikiama viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystėms, kadangi tai yra taupiausias ir greičiausias būdas tikslui pasiekti, taip pat skatinamos sinergijos su nacionalinėmis finansavimo programomis.

Be to, toliau reikėtų nagrinėti galimą sektoriaus ir EIT¹² sinergiją, ypač atsižvelgiant į ateityje numatomas kurti ŽIB¹³ tokiose srityse kaip gamybos papildoma nauda ir judumas mieste.

Komisija:

- bendradarbiaus su pramone, kad pagal programą „Horizontas 2020“ būtų parengtas **Europos ekologiškų transporto priemonių iniciatyvos** pasiūlymas (kaip Europos ekologiškų automobilių iniciatyvos vykdant viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystę tęsinys). Sudėtinė šios iniciatyvos dalis – netaršių ir energiškai tausių transporto priemonių technologijoms plėtoti skirta platforma, kaip pranešta 2010 m. pramonės politikos komunikate¹⁴. Siekiant padėti išspręsti svarbiausius programoje „Horizontas 2020“ iškeltus uždavinius pagal šią iniciatyvą sutelkiamos privačios lėšos.

Galimybė gauti finansavimą

Be Europos mokslinių tyrimų programos, kita labai svarbi automobilių sektoriaus atgaivinimo priemonė 2008–2009 m. krizės laikotarpiu buvo EIB teikiamas finansavimas (paskolos ir paskolų garantijos). EIB, remdamas svarbiausias investicijas, susijusias su netaršiomis technologijomis, padės užtikrinti pramonės konkurencingumą ateinančiais metais. Per pastarąją krizę EIB padidino savo skolinimo apimtį automobilių pramonei nuo vidutiniškai 2 mlrd. EUR per metus iki beveik 14 mlrd. EUR 2009–2010 m. Skolinimo apimtis sumažėjo 2011 m., iš dalies dėl galimybės tuo metu lengviau gauti finansavimą iš komercinių bankų. Kadangi bendrovės šiuo metu baigia savo mokslinių tyrimų ir inovacijų projektus, šiuo metu finansuojamus EIB, ir reikia imtis naujų projektų, kad būtų galima pasiekti 2020 m. veiksmingo kuro naudojimo tikslus, EIB yra puikiai pasirengęs priimti šį naują iššūkį. Tikimasi, kad dėl Europos Vadovų tarybos priimto sprendimo 10 mlrd. EUR padidinti EIB kapitalą, automobilių sektoriui bus atveriamas dar daugiau galimybių (ypač inovacijų srityje ir veiksmingai naudojant išteklius).

Komisija:

- toliau bendradarbiaus su EIB, kad būtų **užtikrintas automobilių sektoriaus mokslinių tyrimų ir inovacijos projektų finansavimas**, ypač siekiant įgyvendinti 2020 m. veiksmingo kuro naudojimo tikslus. Tuo pat metu taikomos būtinos vertinimo procedūros, kad būtų užtikrintas ilgalaikis investicijų gyvybingumas;
- rems EIB pastangas **didinti MVĮ ir vidutinio dydžio įmonių galimybes gauti finansavimą**. Nors administracinė našta nėra didelė, Komisija toliau nagrinės, kokiomis priemonėmis būtų galima sudaryti dar palankesnes sąlygas MVĮ gauti finansavimą, ypač tais atvejais, kai **MVĮ susiduria su sunkumais norėdamos gauti paskolą iš komercinių bankų**. Reikėtų nagrinėti galimybes suteikti tiekėjams

¹² Europos inovacijos ir technologijos institutas.

¹³ Žinių ir inovacijos bendrijos.

¹⁴ COM(2010) 614.

prekybos finansavimą arba globalią kredito liniją vienoje šalyje, arba kitus sprendimo būdus;

- drauge su EIB nagrinės galimybę **finansuoti projektus, susijusius su elektros energija varomomis transporto priemonėmis**, įskaitant specialios techninės pagalbos teikimo rėmimą, pavyzdžiui, pagal ELENA priemonę¹⁵.

Išmetamo CO₂ kiekio mažinimas

Skatinant naujas, mažiau energijos suvartojančias technologijas transporto priemonėse, ir dėl to išmetant mažesnę CO₂ kiekį bei ekonomiškai veiksmingai naudojant transporto priemones, bus teikiama papildoma automobilių pramonės nauda ir kuriamos naujos darbo vietos bei mažinamas ES energetikos srities priklausomumas pažabojant naftos importą.

2007 m. ES strategija buvo pagrįsta visa apimančiu metodu, skirtu skatinti transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį¹⁶. Tas metodas apėmė tiek paklausos, tiek pasiūlos priemones, kurias taikant su variklių technologijomis susijusios priemonės buvo papildytos kitomis priemonėmis, orientuotomis į alternatyvųjį kūrą, vairuotojų elgesį ir kitus techninius patobulinimus. Ir ateityje – kaip siūloma Komisijos naujojoje Transporto baltojoje knygoje – labai svarbu nustatyti tinkamiausias priemones kelių transporto priemonių išmetamam CO₂ kiekiui mažinti taikant visa apimančią metodą, remiantis išsamiu sąnaudų ir naudos vertinimu ir prireikus atsižvelgiant į transporto priemonės efektyvumą, transporto priemonių naudojimą ir infrastruktūrą.

Kuro suvartojimą ir išmetamą teršalų kiekį galima gerokai sumažinti plačiai taikant geresnės aerodinamikos transporto priemones. Komisija šiuo metu rengiasi peržiūrėti Direktyvą 96/53/EB dėl kelių transporto priemonių didžiausios leistinos masės ir didžiausių leistinų matmenų. Vienas iš šios peržiūros aspektų – galimybė sutaupyti iki 10 proc. kuro modifikavus dabartines krovines transporto priemones ir patobulinus naujas, siekiant pagerinti aerodinamiką.

Atitinkamais CO₂ reglamentais nustatytas 2020 m. tikslas lengvosios transporto priemonėms – keleiviniam automobiliui nuvažius kilometro atstumą turi būti išmetama ne daugiau kaip 95 g CO₂, o lengvajam kroviniam automobiliui nuvažius kilometro atstumą turi būti išmetama ne daugiau kaip 147 g CO₂. Atlikusi šių reglamentų peržiūrą Komisija pasiūlė būdus, kaip ekonomiškai mažiausiomis sąnaudomis pasiekti šiuos tikslus iki 2020 m.

Kad automobilių pramonei būtų sudarytos sąlygos vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti inovacijas, taip pat reikėtų laiku pateikti duomenis apie numatomus CO₂ mažinimo planus ir siekius po 2020 m., atsižvelgiant į ilgalaikius Sąjungos klimato kaitos tikslus.

Komisija:

- neseniai priėmė pasiūlymus įgyvendinti **keleivinių automobilių ir lengvųjų krovinių automobilių 2020 m. tikslus**¹⁷. Kalbant apie tikslo siekimo būdus, pasiūlymais numatoma toliau laikytis ekologinių naujovių nuostatų, teikti

¹⁵ ELENA (Europos pagalbos vietinei energetikai priemonė) – techninės pagalbos priemonė, kuria remiami tvoros energetikos projektai miestuose ir regionuose.

¹⁶ COM(2007) 19 galutinis.

¹⁷ COM(2012) 393 ir COM(2012) 394.

ypatinguosius kreditus už mažai CO₂ išmetančias transporto priemones ir taikyti išimtį mažiausiems gamintojams;

- pradės plataus masto konsultacijas dėl **keleivinių automobilių ir lengvųjų krovininių automobilių CO₂ reglamentavimo politikos po 2020 m.**, bus pristatyti tam tikri aspektai ir prašoma pateikti nuomonę. Į pateiktas nuomones bus atsižvelgiama nustatant būsimos politikos tikslus ir užmojus¹⁸. Komisija atsižvelgs į išlaidų efektyvumą, numatomą CO₂ mažinimo technologijų tendenciją ir į kitus svarbius veiksnius;
- **įtrauks pirmiau minėtas politikos priemones į platesnę integruotos politikos dėl CO₂ mažinimo kelių transporte koncepciją:** bus įgyvendinama transporto politikos baltoji knyga, daug dėmesio skiriant transporto priemonių technologijoms, infrastruktūrai, vairuotojų elgesiui ir kitoms priemonėms;
- 2013 m. pradžioje pasiūlys peržiūrėti Direktyvą 96/53/EB, siekiant, kad **krovininės transporto priemonės būtų aerodinamiškesnės.**

Teršalai ir keliamo triukšmo lygis

Pastaraisiais metais paaiškėjo, kad dabartinės procedūros, skirtos matuoti lengvųjų transporto priemonių (keleivinių automobilių ir lengvųjų krovininių transporto priemonių) išmetamų teršalų, išmetamo CO₂ ir suvartojamo kuro kiekį, nepakankamai atspindi tikrąsias važiavimo sąlygas. Todėl numatyta peržiūrėti važiavimo ciklus ir bandymų procedūrą, šiuo metu tam rengiamasi pasauliniu lygiu ir remiamasi surinktais duomenimis apie tikrąsias važiavimo sąlygas. Svarbu pagerinti bandymo ciklą ir nustatyti aiškias bandymo sąlygas, kad būtų gaunamos palyginamos ir pavyzdinės vertės, nes tik taip galima pasiekti reglamentavimo priemonėmis numatytus mažinimo tikslus, paskatinti finansinių iniciatyvų vykdymą ir teikti vartotojams patikimą informaciją.

Be to, daugelis valstybių narių neatitinka teisės aktais nustatytų oro kokybės reikalavimų ir susiduria su rimtomis problemomis dėl NO₂ koncentracijos aplinkoje. Visų pirma, Direktyvoje 2008/50/EB nustatytų oro kokybės reikalavimų nesilaikoma miesto vietovėse (vad. karštuosiuose taškuose), ypač kietųjų dalelių, azoto oksidų ir ozono sluoksnio atžvilgiu. Tokia padėtis iš dalies susiklostė dėl vietinio eismo kelių transporto priemonių išmetamo NO_x (NO + NO₂) kiekio, kuris tikėtina tikromis važiavimo sąlygomis yra daug didesnis nei bandymo cikle nustatytos išmetamo kiekio ribos, ypač dyzelinėms transporto priemonėms.

Atsižvelgiant į neatidėliotinas oro kokybės problemas, privalu kaip numatyta įgyvendinti „Euro 6“ ir kuo greičiau nustatyti priemones, padėsiančias toliau mažinti kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

Komisija pripažįsta, kad labai svarbu užtikrinti veiksmingą tikromis važiavimo sąlygomis išmetamo NO_x kiekio mažinimą, kadangi tik taip bus galima įgyvendinti dabartinius ir būsimus oro kokybės teisės aktuose nustatytus tikslus. Dėl to ir siekdama įgyvendinti Reglamento (EB) 715/2007 reikalavimus, 2011 m. sausio mėn. Komisija pradėjo rengti naują bandymų procedūrą, kuri turi būti integruota į tipo patvirtinimo sistemą ir pagal kurią tiesiogiai matuojamas lengvųjų transporto priemonių išmetamas NO_x kiekis tikromis važiavimo sąlygomis.

¹⁸ COM(2012) 393 final.

Tikromis važiavimo sąlygomis išmetamas NOx kiekis, nustatytas taikant šią išmetamo kiekio tikromis važiavimo sąlygomis nustatymo procedūrą (angl. RDE), turėtų būti užregistruojamas ir pranešamas nuo tada, kai bus privalu taikyti „Euro 6“ (2014 m.). Praėjus daugiausia trejiems metams nuo tos datos, minėta procedūra turėtų būti taikoma kartu su neviršytinu išmetamųjų teršalų kiekiu; taip būtų užtikrintas reikšmingas NOx išmetamo kiekio tikromis važiavimo sąlygomis sumažėjimas palyginti su išmetamu kiekiu netaikant tokios išmetamo kiekio tikromis važiavimo sąlygomis nustatymo procedūros. Manoma, kad šio trejų papildomų metų laikotarpio, kuris suteikiamas, kad būtų galima nustatyti privalomas neviršijamas ribas, reikia, kadangi Komisijai yra žinoma, kad daugeliu atvejų reikės gerokai modifikuoti dyzelines transporto priemones, kad būtų galima pasiekti „Euro 6“ NOx išmetamo kiekio ribas normaliomis važiavimo sąlygomis.

Be to, remiantis poveikio vertinimu, peržiūrimi teisės aktai dėl transporto priemonių keliamo triukšmo lygio. Su triukšmu susijęs poveikis sveikatai bus mažinamas nustatant griežtesnes ribines vertes. Pastaraisiais metais buvo parengta ir išbandyta nauja bandymo procedūra. Ši procedūra geriau atspindi tikrąsias važiavimo sąlygas ir jau gali būti įgyvendinama. Laikantis visų šių nuostatų bus mažinamas kelių eismo triukšmas.

Komisija:

- aktyviai remis **naujo**, važiavimą tikromis sąlygomis geriau atspindinčio **bandymų ciklo ir bandymų procedūros** rengimą ir įgyvendinimą, kad būtų galima tiksliau įvertinti keleivinių automobilių ir lengvųjų krovinių transporto priemonių kuro suvartojimą ir išmetamųjų teršalų kiekį, atsižvelgiant į ES rinkos ypatumus. Naujojo ciklo ir bandymų procedūrų įtraukimo į ES teisinę sistemą sąlygos ir CO₂ tikslų nustatymo metodika, nustatyta remiantis ankstesniu ciklu ir procedūra, turėtų būti apibrėžtos iki 2014 m. Dėl išmetamųjų teršalų kiekio bandymo, įgyvendinant naująjį ciklą ir procedūrą turėtų būti užtikrinta, kad laikomasi „Euro 6“ ribinių verčių tikromis važiavimo sąlygomis, taikant pereinamojo laikotarpio priemones 2014–2017 m. Dėl CO₂ bandymo, įgyvendinant naująjį ciklą ir procedūrą turėtų būti atsižvelgiama į jau nustatytus aplinkos apsaugos tikslus ir jų laikomasi bei vengiama bet kokių nereikalingų kliūčių suinteresuotosioms šalims. Taip pat bus apsvarstyta elektromobilių ridos apibrėžtis;
- iki 2014 m. pasiūlys papildomų, išsamia analize pagrįstų **priemonių, skirtų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekiui kontroliuoti**; taip siekiama laiku sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir gerinti oro kokybę;
- 2011 m. gruodžio mėn. pasiūlė naują **Reglamentą dėl variklinių transporto priemonių garso lygio**¹⁹, kuris yra integruotos politikos metodo mažinti aplinkos triukšmą dalis, ir taip pat apima naują triukšmo matavimo bandymų procedūrą bei tolesnį transporto priemonių triukšmo lygio mažinimą. Atsižvelgiant į techninių koregavimų apimtį, pramonei turėtų būti suteikiamas tinkamas naujovių diegimo laikotarpis.

¹⁹ COM/2011/856 galutinis.

Kelių eismo sauga

Kelių eismo sauga jau daugelį metų yra ir išliks ES ir nacionalinės politikos prioritetas. Ji yra įdomus veiksmingo integruotos politikos metodo įgyvendinimo pavyzdys. ES yra pasaulinė kelių eismo saugos srities lyderė, o ES transporto priemonių parkas yra palyginti naujas ir saugus. Automobilių dizainas yra svarbus tiek nelaimingų atsitikimų prevencijai, tiek saugai įvykus kelių eismo nelaimei, taip pat dėl saugos įtaisų, kurie yra privalomi pagal ES tipo patvirtinimo procedūrą.

Derinant priemones, kurios ES, nacionaliniu ir vietos lygiu taikomos transporto priemonei, vairuotojui ir infrastruktūrai, padaryta didelė pažanga mažinant eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičių. Nors rezultatai pakankamai geri, reikia veikti toliau. Pasiūlytas naujas tikslas 2020 m. – iki 2020 m. ES sumažinti eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičių 50 proc. palyginti su 2010 m.²⁰

Komisija:

- tęs kelių eismo saugos darbų įgyvendinimą atsižvelgdama į savo **2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptis**²¹ ir tikslus, apimančius su transporto priemonėmis, infrastruktūra ir vairuotojų elgesiu susijusius veiksmus. Svarbu sugebėti tinkamai derinti reglamentavimo ir kitas priemones, kurios bus nustatytos remiantis nuodugniu poveikio vertinimu. Pirmenybė teikiama motociklams, naujų transporto priemonių technologijų saugai (elektromobiliams) ir technologijoms, padedančioms gerinti vairuotojo elgesį ir laikytis kelių eismo taisyklių (išmanieji greičio valdymo įtaisai, priminimo užsisegti saugos diržus priemonės, pažangiosios transporto sistemos, ekologiškas važiavimas);
- toliau skatins **pažangiųjų transporto sistemų** (angl. ITS), įskaitant kooperatyvias sistemas, ypač ES automatinės pagalbos iškvietos sistemą „eCall“, diegimą. Rengiamos tinkamos teisinės priemonės, užtikrinančios griežtą visų su „eCall“ sistema susijusių elementų koordinavimą ir jų įgyvendinimą laiku, kad ši automatinės pagalbos iškvietos sistema galėtų būti veiksmingai taikoma nuo 2015 m.;
- ragina valstybes nares, vietos valdžios institucijas ir suinteresuotąsias šalis konstruktyviai ir darniai bendradarbiauti, kad būtų parengtos perspektyviausios kelių eismo saugos didinimo ir pažangiųjų transporto sistemų taikymo priemonės. Komisija taip pat atlieka išsamų tinkamiausių transporto priemonių saugos sistemų vertinimą, kad būtų galima dar labiau padidinti ES kelių eismo ir transporto priemonių saugą, ir rengia 2013 m. pabaigoje numatyto diegimo etapo planus.

Alternatyvusis kuras ir infrastruktūra

Tinkamai diversifikavus transportui naudojamus energijos šaltinius būtų paprasčiau įgyvendinti ES klimato tikslus ir padidinti jos energijos tiekimo saugumą. Nors vis dar yra nemažai angliavandenilių išteklių, tikėtina, kad jų kainos tiems ištekliams senkant gali pradėti vis labiau svyruoti. Svarbu ne tik didinti energijos vartojimo efektyvumą, bet ir parduoti alternatyvųjį kurą, kaip antai elektros energija, vandenilis, tvarus biokuras, metanas (gamtinės

²⁰ COM(2010) 389 galutinis.

²¹ *Idem.*

dujos ir biometanas), suskystintos naftos dujos (SND). Dėl bendros politinės sistemos kiekvieno kuro rūšies ir jėgos pavaros derinio pranašumai turėtų būti įvertinti remiantis metodu „nuo gręžinio iki transporto priemonės“²², taip pat atsižvelgiant į naudojimo laikotarpio aspektus. Kadangi yra daug naujų kuro rūšių, turėtų būti nuolat peržiūrimos jų eksploatacinės savybės.

Alternatyviojo kuro skverbčiai į rinką reikalinga atitinkama infrastruktūra, o tolesnė susijusių transporto priemonių rinkos plėtra padėtų skatinti ekonomikos augimą ir kurti darbo vietas. Alternatyviojo kuro infrastruktūros diegimas turėtų būti derinamas su technologijų plėtra ir alternatyviuoju kuru varomų transporto priemonių skverbties į rinką rodikliais, atsižvelgiant į jų išlaidų efektyvumą. Šiai infrastruktūrai gali būti teikiama įvairių formų valstybės parama: bandomieji projektai, standartizavimas, parama investicijoms ir teisės aktai. Viešoji politika gali remti alternatyviojo kuro skverbti į rinką, tačiau vėliau rinkos pačios turi priimti tinkamiausius sprendimus, laikydamosi esamos politinės sąrangos ir atsižvelgdamos į ekonominį ir socialinį poveikį.

Komisija šiuo metu rengia transportui skirtos švarios energijos dokumentų rinkinį, kuriuo turėtų būti sukurta gairių sistema šios srities investicijoms ir technologijų plėtrai. Juo siekiama palengvinti alternatyviuoju kuru varomų transporto priemonių ir laivų vidaus rinkos plėtrą, įskaitant reikalingą infrastruktūrą, visoje ES šalinant technines ir reglamentavimo kliūtis.

Dėl elektromobilių 2010 m. Komisija suteikė įgaliojimus Europos standartizacijos organizacijoms (ESO) priimti naujus standartus, siekiant užtikrinti elektros tiekimo stotelės ir elektromobilio įkroviklio sąveiką bei jungtis. Kol kas dar nepasiekta infrastruktūrai naudingų standartizacijos proceso rezultatų. CARS 21 ataskaitoje buvo raginama priimti visai ES bendrą standartą. Komisija nagrinės transporto priemonės ir elektros tinklo jungties sąsają ir stebės naujus verslo modelius, kuriais kuriama elektromobilio sukaupiamos elektros energijos ir elektros energijos sistemai būtino lankstumo sinergija, įskaitant bendrus standartus ir elektromobilių bei elektros tinklo jungties protokolus bei ryšio ir mokėjimo sąveikumą.

Daugiau dėmesio reikia skirti išsamesniam vartotojų informavimui apie kurą ir jo sąveikumą su transporto priemonėmis, kaip antai ženklinimui. Komisija skirs daug dėmesio šiam klausimui pasitelkusi šiuo metu vykdomą vartotojų rinkos tyrimą dėl transporto priemonių kuro rinkos veikimo iš vartotojų perspektyvos²³.

Komisija:

- ateinančiais mėnesiais pateiks **alternatyviojo kuro strategijos** pasiūlymą, kuris yra transportui skirtos švarios energijos dokumentų rinkinio dalis, tuo pripažindama alternatyviojo kuro įvairovės poreikį siekiant ES klimato ir aplinkos tikslų ir ES energijos tiekimo saugumo;
- kaip transportui skirtos švarios energijos dokumentų rinkinio dalį priims **pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl alternatyviojo kuro infrastruktūros**, susijusį su minimalios kuro papildymo arba baterijų įkrovimo

²² Apimant išmetamųjų teršalų kiekį kuro naudojimo laikotarpiu, įskaitant jo gavybą, gamybą ir faktinį naudojimą.

²³ Tyrimo metu bus nagrinėjama, ar vartotojai geba priimti informacija pagrįstus sprendimus pirkti, įskaitant klausimus, susijusius su informacijos supratimu ir skaidrumu, pavyzdžiui, informacijos apie ženklinimą, skirtingas kuro rūšis ir kuro tinkamumą automobiliams supratimą. Tyrimo rezultatai bus paskelbti 2013 m.

infrastruktūros diegimu ir bendrais tam tikrų kuro rūšių, taip pat ir elektromobilių, standartais;

- ne vėliau kaip 2013 m. pasiūlys teisėkūros priemonę, užtikrinsiančią, kad visoje ES būtų įgyvendinami praktiniai ir tinkami sprendimai, skirti **elektromobilių baterijų įkrovimo priemonės infrastruktūrai**, jei standartizacijos procese dalyvaujančios suinteresuotosios šalys nesusitartų dėl savanoriško metodo. Šia priemone bus atsižvelgiama į elektros energijos sistemos ir elektromobilių sinergiją;
- plėtos dialogą su susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis dėl atitinkamus Europos standartus atitinkančios **kuro ženklavimo sistemos**, siekiant užtikrinti, kad vartotojas galėtų lengvai suprasti informaciją apie jo transporto priemonės ir kuro papildymo stotelėse siūlomų skirtingų kuro rūšių suderinamumą;
- **stebės** nacionalinių atsinaujinančių išteklių energijos veiksnių planų įgyvendinimą, visų pirma skirtingose valstybėse narėse taikomas **efektyvias biodegalų įmaišymo normas ir kuro suderinamumą** su transporto priemonių technologijomis.

4.2. Rinkos sąlygų gerinimas

Išsaugoti automobilių gamybos bazę ES galima tik užtikrinus palankias verslo sąlygas. Kai kurios sąlygos, kaip antai darbo teisė, labai priklauso nuo nacionalinės politikos. Tačiau ES politika taip pat daro didelę įtaką pagrindinėms sąlygoms, visų pirma reglamentavimo priemonėmis. Komisija ir toliau sieks gerinti Europos pramonės verslo sąlygas, kurdama patikimą, nuspėjamą ir palankią sistemą, ir įgyvendins pažangiojo reglamentavimo principus, susijusius su, pavyzdžiui, išlaidų veiksmingumu, pasirengimo laikotarpiais, ilgalaikiais tikslais ir suinteresuotųjų šalių konsultacijomis.

Vidaus rinkos stiprinimas

Gera veikianti vidaus rinka, kurioje užtikrinamos vienodos sąlygos – svarbiausias veiksnys, lemiantis stiprią ir klestinčią Europos automobilių rinką ilgalaikiu laikotarpiu. Tai ypač aktualu dėl sudėtingų dabartinių ekonominių aplinkybių, kai gamintojai patiria spaudimą pritaikyti pajėgumus.

Europos automobilių pramonę sudaro daug mažų ir didelių įmonių, kurios vykdo veiklą įvairiose platinimo, tiekimo ir paslaugų grandyse. Ši didžiulė įvairovė laikoma privalumu ir stipriu koziriu ateičiai, nes įmonės, kurios šiandien yra mažos, rytoj gali sukurti strateginių inovacijų ir tapti svarbiomis rinkos dalyvėmis. Todėl svarbu skatinti konstruktyvius, skaidrius ir pagarba grįstus skirtingų automobilių sektoriaus dalyvių ryšius, įskaitant remonto, priežiūros ir klientų aptarnavimo sektorius.

Variklinių transporto priemonių platinimui taikomų konkurencijos teisės aktų pakeitimai (nustojus galioti Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamentui 1400/2002) gali turėti poveikio transporto priemonių gamintojų ir platintojų vertikalų ryšių organizavimui. Siekdama, kad šis pereinamasis procesas vyktų sklandžiai, Komisija skatina savireguliacijos iniciatyvą. Be to, Komisija ir toliau užtikrins ES konkurencijos taisyklių laikymąsi variklinių transporto priemonių platinimo, remonto bei priežiūros paslaugų ir atsarginių dalių platinimo rinkose.

Kitas svarbus transporto priemonių reglamentavimo tikslas – stiprinti ES variklinių transporto priemonių vidaus rinką. Reikia pripažinti, kad nors reglamentavimo reikalavimai visoje ES

yra vienodi, šiuo metu rinkos sąlygos skirtingose valstybėse narėse labai skiriasi. Paklauskos skatinimo priemonės, pavyzdžiui, finansinės paskatos, kuriomis siekiama skatinti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones, ne visuomet taikomos vienodai. Toks susiskaidymas gali sumažinti šių transporto priemonių kūrimo ir pateikimo rinkai potencialą. Todėl tokias priemones būtina derinti glaudžiau.

Vartotojams svarbi ir naudotų automobilių rinka, todėl bus atliktas vartotojų rinkos tyrimas dėl naudotų automobilių rinkos veikimo.

Komisija:

- iki 2013 m. užmegs dialogą su **suinteresuotosiomis šalimis, ragindama jas parengti bendrus principus, taikomus vertikaliems susitarimams** dėl naujų transporto priemonių platinimo. Suinteresuotosios šalys raginamos konstruktyviai dalyvauti šiame dialoge ir siekti tvarių rezultatų;
- 2012 m. pateiks **gaires dėl** netaršioms ir efektyviai energiją vartojančioms transporto priemonėms skirtų **finansinių paskatų**, kurias rengia valstybės narės, siekdamos skatinti glaudesnę koordinavimą, didinti jų aplinkosauginį veiksmingumą ir mažinti rinkos susiskaidymą²⁴. Tokios paskatos neturėtų būti pritaikytos kokiai nors konkrečiai technologijai, bet turėtų būti pagrįstos objektyviais ir bendrai prieinamais veiklos duomenimis, kaip antai transporto priemonės išmetamu CO₂ kiekiu. Valstybės narės bus raginamos rengiant paskatų sistemas tinkamai atsižvelgti į šias gaires.

Pažangus reglamentavimas

Sveikai ir dinamiškai vidaus rinkai būtinas atitinkamas reglamentavimas, kuriuo suinteresuotosioms šalims neužkraunama pernelyg didelė našta ir užtikrinama investicijoms palanki aplinka. Automobilių pramonės produktai iš esmės reglamentuojami ES tipo patvirtinimo teisine sistema. Nors ši sistema iš esmės veikia patenkinamai, būtina atlikti nuolatinius vertinimus ir ją tobulinti. Pirmiausia reikia peržiūrėti ES rinkai pateikiamų automobilių pramonės produktų priežiūros tvarką, siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės būtų saugios, o piliečiai galėtų visiškai pasitikėti esama reglamentavimo sistema. Tai padės kurti vienodas sąlygas visiems veikėjams ir didinti vartotojų pasitikėjimą efektyviu produktų reglamentavimu, drauge nesukuriant pernelyg didelės administracinės naštos.

Pažangiojo reglamentavimo principai buvo pagrindinis prioritetas pirmąkart įgyvendinant CARS 21, jie pakartotinai įtraukti ir atnaujinus grupės veiklą. Be to, galutinėje CARS 21 ataskaitoje pabrėžiama, kaip svarbu atsižvelgti į dabartinį konkurencinį spaudimą dėl sąnaudų, bendrą teisės aktų poveikį ir MVĮ padėtį. Bus užtikrintas išsamus ir nuoseklus **pažangiojo reglamentavimo principų taikymas**, įtraukiant išsamų poveikio pramonei, visuomenei ir suinteresuotosioms šalims vertinimą, ypač susijusių sąnaudų ir naudos tyrimą, drauge atsižvelgiant į tai, kad galimybė nusipirkti arba turėti automobilį yra esminė stiprios rinkos prielaida. Tuo remiantis, į automobilių pramonei skirtų politikos pasiūlymų (pavyzdžiui, nurodytų kitose šio komunikato dalyse) poveikio vertinimus reikėtų sistemingai įtraukti konkurencingumo patikrinimą, kad būtų nustatytas naujų priemonių poveikis

²⁴ Priemonės, teikiamos kaip valstybės pagalba, toliau bus vertinamos pagal atitinkamas valstybės pagalbos taisykles.

automobilių pramonei. Taikant šiuos principus bus užtikrinama, kad Komisijos pasiūlymai būtų **tiksliniai ir ekonomiški**.

Komisija:

- atliks išsamų ir nuodugnų transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos vertinimą (tinkamumo patikra). 2013 m. ji priims pasiūlymą, kuriuo bus patobulinta **tipo patvirtinimo sistema, į ją įtraukus rinkos priežiūros nuostatas** tose srityse, kuriose tai būtina, taip užtikrinant, kad transporto priemonės ir jų dalys būtų saugios ir atitiktų atitinkamus teisinius reikalavimus ir kad pagal šią sistemą būtų veiksmingai pasiekti atitinkami politikos tikslai;
- laikydamosi poveikio vertinimo sistemos taisyklių, **atliks griežtą atitinkamų būsimų plataus užmojo iniciatyvų, įskaitant turinčių reikšmingą poveikį automobilių pramonei, konkurencingumo patikrinimą**. Atliekant šį konkurencingumo patikrinimą, bus įvertinta ekonominė padėtis ir naujos iniciatyvos poveikis šios pramonės konkurencinei pozicijai, ypač pasaulinėse rinkose. Bus atliktas būsimų laisvosios prekybos susitarimų, saugos ir išmetamų teršalų bei reikšmingą poveikį transporto priemonėms turinčių kitų iniciatyvų konkurencingumo tikrinimas, laikantis veiklos gairių, skirtų vertinti poveikį sektorių konkurencingumui pagal Komisijos poveikio vertinimo sistemą²⁵, kurioje taip pat atsižvelgiama į bendrą poveikį visuomenei ir ekonomikai. Šie principai neseniai buvo dar kartą įtraukti į atnaujintą Pramonės politikos komunikatą;
- nagrinės galimybę **atlikti proporcingą kai kurių įgyvendinimo teisės aktų ekonominę analizę, remiantis esamais transporto priemonių teisės aktais**, pavyzdžiui, pasiūlymais peržiūrėti „Euro 6“ skirtus garavimo išlakų reikalavimus ir L-kategorijos transporto priemonėms (dviratėms, triratėms ir keturratėms variklinėms transporto priemonėms) skirtas priemones nuo klastojimo, ir išnagrinėti jos papildomą naudą. Tačiau, jei šie teisės aktai gali turėti reikšmingo poveikio, juos papildys pagal Komisijos poveikio vertinimo gaires atlikti poveikio vertinimai.

4.3. Konkurencingumo pasaulinėse rinkose didinimas

Akivaizdu, kad automobilių pramonė yra pasaulinio pobūdžio. Prekyba automobilių pramonės produktais nuolat auga, o ES vis svarbesnės tampa trečiųjų šalių rinkos. Europos automobilių pramonės pozicija tarptautinės prekybos arenoje yra tvirta, puikiai išnaudojamos rinkos galimybės tiek brandžiose, tiek besiformuojančiose rinkose, todėl tai iš dalies atsveria sudėtingą padėtį Europos rinkoje. Tačiau dabartinė padėtis negali būti laikoma savaime suprantama. Tarptautinė konkurencija sparčiai didėja, atsiranda naujų rinkos dalyvių ir vyksta nuolatinė technologijų plėtra. Tuo pačiu metu pirmiausia dėl esamų ir naujų netarifinių kliūčių sudėtinga ir toliau užtikrinti atvirą pasaulinę rinką. Pramonė siekia išsaugoti savo konkurencinį pranašumą, o viešąją politiką turi būti užtikrinamos vienodos patekimo į rinką sąlygos. Remiantis tuo tikslu, CARS 21 ataskaitoje raginama imtis veiksnių pasitelkus prekybos politiką plačiaja prasme, įskaitant patekimą į rinką ir reglamentavimo derinimą.

Prekybos politika

Prekybos ir pramonės politikos kryptis būtina glaudžiai koordinuoti.

²⁵ Tarnybų darbinis dokumentas SEC(2012)91 final, 2012 1 27.

Kalbant apie įvairias prekybos priemones, laisvosios prekybos susitarimai (LPS) yra svarbi priemonė, suteikianti palankesnes sąlygas trečiosioms šalims patekti į rinką. Geriausias būdas pašalinti netarifines prekybos kliūtis – priimti tarptautines taisykles pagal 1958 m. JT EEK (angl. UNECE) susitarimą²⁶. Siekiant šalinti netarifines kliūtis automobilių sektoriuje, taip pat reikia stiprinti dvišalį bendradarbiavimą reglamentavimo klausimais su trečiosiomis šalimis, pavyzdžiui, su tomis, kurios nėra šio susitarimo šalys.

Komisija:

- vykdydama prekybos politiką visapusiškai atsižvelgs į būtinybę išsaugoti tvirtą ir konkurencingą automobilių gamybos bazę Europoje, pasitelkdama daugiašales ir dvišales priemones. Abi šias priemones reikėtų taikyti siekiant šalinti **tarifines ir netarifines kliūtis. LSP turėtų būti siekiama visiško tarifų panaikinimo** ir netarifinių kliūčių pašalinimo. Išsamiai ir nuodugnai bus įvertintas bendras visų prekybinių derybų poveikis;
- vertins prekybos susitarimų poveikį ir jų bendrą poveikį pramonės konkurencingumui, atlikdama jau sudarytų ir netolimoje ateityje ketinamų sudaryti LSP tyrimą. Komisija pradės tyrimą netrukus ir ketina jį baigti iki 2013 m. pabaigos. Rezultatai bus aptarti su atitinkamomis suinteresuotosiomis šalimis;
- išplės pagal JT EEK sistemą vykdomą daugiašalį bendradarbiavimą reglamentavimo klausimais, įtraukdama **dvišalį bendradarbiavimą reglamentavimo klausimais** pirmiausia su svarbiais naujais veikėjais, tačiau taip pat ir su, pavyzdžiui, Jungtinėmis Valstijomis (Transatlantinėje ekonomikos taryboje) ir Japonija.

Tarptautinis derinimas

Transporto priemonių srities teisės aktų tarptautinis derinimas jau daug metų yra Komisijos prioritetas. Suderinti bendrus teisės aktus su kitomis svarbiomis pasaulio rinkomis yra naudinga – mažėja atitikties išlaidos, kuriamos masto ekonomijos ir šalinamos techninės kliūtys prekybai. Reikia siekti bendro tikslo – įtvirtinti principą „kartą patikrintas galioja visur“, drauge užtikrinant aukščiausių saugos ir aplinkos standartų skatinimą ir laikymąsi. Galutinėje CARS 21 ataskaitoje daroma išvada, kad veiksmingiausia tarptautinio reglamentavimo derinimo priemonė būtų 1958 m. JT EEK susitarimas, jei jis būtų atnaujintas, kad būtų atsižvelgta į besiformuojančios rinkos ekonomikos šalių poreikius, ir jei jame būtų numatytas abipusis tarptautinis visos transporto priemonės tipo patvirtinimo (angl. IWTA) pripažinimas, pirmiausia keleivinių automobilių kategorijoje. Komisija pasiryžusi ateinančiais metais imtis tam tikrų veiksmų.

Komisija:

- skatins ir aktyviai rems tolesnį tarptautinį transporto priemonių srities teisės aktų derinimą pagal toliau pateiktas gaires. Pagrindinis šios strategijos elementas – **1958 m. JT EEK susitarimo reforma**, kuria bus siekiama, kad tarptautinių taisyklių priėmimas ir įgyvendinimas **trečiųjų šalių rinkoms taptų patrauklesnis**. Valstybės narės ir suinteresuotosios šalys raginamos remti šias pastangas. Komisija vadovaus rengiant pirmąjį 1958 m. Susitarimo persvarstymo pasiūlymą (2013 m. kovo mėn.);

²⁶ 1958 m. Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (angl. UNECE) susitarimas dėl tarptautinio techninio suderinimo motorinių transporto priemonių sektoriuje.

- prisidės iki 2013 m. lapkričio mėn. **rengiant pirmąjį pasiūlymą dėl naujo IWVTA reglamento**²⁷. IWVTA reglamentu bus iš esmės sumažinta administracinė našta, susijusi su to paties transporto priemonės modelio pateikimu rinkai tose šalyse, kurios yra 1958 m. Susitarimo Šalys.

Be veiksmų, susijusių su 1958 m. Susitarimu, Komisija taip pat sieks konkrečių rezultatų pagal 1998 m. Susitarimą²⁸. Neseniai politinį postūmį suteikė ES ir JAV darbo vietų kūrimo ir ekonomikos augimo aukšto lygio darbo grupė ir Kaboso deklaracija²⁹, kurioje pripažįstama potenciali nauda, kurią būtų galima gauti ES ir JAV pasirašius visapusišką laisvosios prekybos susitarimą, atsirado daugiau galimybių aktyvesniam JAV dalyvavimui ir sėkmingesniam darbui pagal 1998 m. JT EEK susitarimą. Perspektyviausios veiklos sritys yra pažangiosios technologijos, visų pirma vandenilio ir elektrinių jėgos pavarų srityse. Drauge su JAV agentūromis 2011 m. Komisija užsitikrino lyderės poziciją imdamasi elektromobilių srities veiksmų Transatlantinės ekonomikos taryboje. Todėl buvo įsteigtos dvi darbo grupės – pirmoji dėl saugos reglamentavimo reikalavimų ir antroji dėl elektromobilių aplinkosauginio veiksmingumo. Netrukus šiomis grupėmis susidomėjo daugelis kitų susitarimo šalių, todėl jų veikla pagal 1998 m. Susitarimą išsiplėtė iki daugiašalių forumų. Per ateinančius kelerius metus turėtų būti gauti pirmieji rezultatai.

Komisija:

- **koordinuos dviejų neformalių darbo grupių dėl 1) saugos ir 2) elektromobilių aplinkosauginio veiksmingumo veiklą**, kad 2014 m. būtų susitarta dėl elektromobilių saugos bendrojo techninio reglamento (BTR) ir bendro politikos metodo dėl elektromobilių aplinkosauginio veiksmingumo. Abi neformalios darbo grupės įsteigtos ES ir JAV iniciatyva, tačiau prie jų jau prisijungė daug kitų šalių, įskaitant Japoniją, Kiniją ir Kanadą. Susitarimas dėl elektromobilių saugos BTR bus itin svarbus, siekiant gamintojams užtikrinti masto ekonomijas, o vartotojams – tinkamą elektromobilių saugos lygį;
- remdamasi suinteresuotųjų šalių nuomonėmis, skatins glaudesnę tarptautinį standartų rengėjų bendradarbiavimą, kad būtų parengti bendri arba suderinami elektromobilių saugos, infrastruktūros ir sąveikumo standartai.

4.4. Greitesnis prisitaikymas ir restruktūrizavimo valdymas

Ekonominiai ir socialiniai parametrai ilgainiui kinta, keičiasi ir gamybos vietų konkurencinė padėtis. Įmonės, darbuotojai ir ekonomikos sektoriai, kurie sugeba sparčiausiai prisitaikyti prie naujos padėties, įgyja pranašumą pasaulinėje rinkoje. Europos ekonomikos pranašumai yra pagrįsti žiniomis ir kompetencija. Tai reiškia, kad Europa turi investuoti į žmogiškąjį kapitalą ir pritaikyti savo gamybos pajėgumus prie naujos tikrovės, įskaitant naujas technologijas ir besiformuojančias rinkas. Viešosios intervencijos turėtų būti tikslingai pritaikytos padėti darbuotojams ir įmonėms prisitaikyti, išsaugoti vidaus rinką ir vienodas sąlygas bei užtikrinti, kad bet koks restruktūrizavimo procesas turėtų kuo mažesnę neigiamą poveikį socialiniams aspektams.

²⁷ Pagal 1958 m. Susitarime nustatytus principus susitariančiosios šalys, kurios taiko griežčiausią IWVTA reglamento versiją, neprivalės priimti tipo patvirtinimų, suteiktų pagal ne tokią griežtą versiją.

²⁸ Pagal 1998 m. Susitarimą rengiami bendrieji techniniai reglamentai.

²⁹ MEMO/12/462, 2012 6 19.

Žmogiškasis kapitalas ir įgūdžiai

Siekiant išsaugoti gamybos bazę Europoje itin svarbu investuoti į žmogiškąjį kapitalą tobulinant įgūdžius ir suteikiant galimybę mokytis. Kvalifikuoti darbuotojai – pagrindinis automobilių pramonės augimo ir konkurencingumo veiksnys, kuris bus itin svarbus siekiant pirmauti pažangių technologijų srityje. Kita vertus, pramonei jau trūksta kvalifikuotos darbo jėgos, todėl reikia tiksliai nustatyti, kokių įgūdžių reikės ateityje. Būtina užtikrinti tinkamą darbuotojų kvalifikaciją, profesinį rengimą ir mokymąsi visą gyvenimą.

Įgūdžių trūkumas yra rimta problema. Būtina nustatyti ilgalaikius tikslus ir imtis skubių nacionalinio lygmens veiksmų, siekiant iš esmės modernizuoti švietimo ir mokymo sistemas. Tikslas – gerinti įgūdžių pasiūlą, be kita ko, parengiant naujas mokymo programas, sudarant galimybes mokytis pasitelkus IRT ir užmegzti naujo pobūdžio partnerystes su darbdaviais. Europos lygiu ši problema aktuali ne tik automobilių, bet ir kitiems sektoriams. Komunikate „Švietimo persvarstymas. Investavimas į gebėjimus siekiant geresnių socialinių ir ekonominių rezultatų“ Komisija netrukus paskelbs strateginių prioritetų rinkinį šiems klausimams spręsti. Šie klausimai, kaip horizontali problema, taip pat gvildenami ir Europos užimtumo politikoje, visų pirma neseniai paskelbtame Užimtumo dokumentų rinkinyje³⁰. Be to, itin svarbios bus toliau nurodytos sektorių iniciatyvos. Atsižvelgiant į besikeičiančius įgūdžių poreikius ES darbo rinkoje, šią problemą galima būtų spręsti ir pritraukiant reikalingų įgūdžių turinčius darbuotojus iš ne ES šalių.

Komisija:

- atsižvelgdama į neseniai baigtus galimybių ir papildomos naudos tyrimus, sieks, kad 2013 m. būtų įsteigta **Europos automobilių pramonės įgūdžių taryba**³¹, kuri suburs esamas nacionalines organizacijas, vykdančias mokslinius tyrimus automobilių sektoriaus įgūdžių ugdymo ir užimtumo srityse. Įgūdžių taryba taip pat sutelks Europos ir nacionalinio lygmens darbdavių ir darbuotojų atstovus ir švietimo bei mokymo paslaugų teikėjų organizacijas. Ji skatins informacijos ir gerosios praktikos mainais pagrįstą tarpusavio mokymąsi ir suteiks platformą dialogo plėtotei. Pirmiausia ji išnagrinės **automobilių sektoriaus užimtumo ir įgūdžių tendencijas**, kuriomis remdamasi parengs politikos formuotojams, švietimo ir mokymo paslaugų teikėjams ir kitoms suinteresuotosioms šalims skirtas rekomendacijas;
- skatins naudotis **Europos socialinio fondo (ESF) parama darbuotojų perkvalifikavimo ir naujų įgūdžių ugdymo tikslais**. Nepažeidžiant sprendimų dėl ESF, kurie bus priimti pagal daugiametę finansinę programą, valstybės narės bus skatinamos aktyviau naudotis sisteminiais projektais, kuriais siekiama spręsti įgūdžių poreikio, tinkamumo ir pokyčių numatymo klausimus bei siūlyti mokymosi visą gyvenimą galimybių.

Prisitaikymas prie pramoninių pokyčių

Viena vertus, automobilių pramonė susiduria su kvalifikuotos darbo jėgos trūkumu, kita vertus, taip pat reikia imtis priemonių užkirsti kelią neigiamoms restruktūrizavimo

³⁰ COM(2012) 173 final, 2012 4 18.

³¹ Projektą vykdo Europos Komisijos užimtumo, socialinių reikalų ir lygių galimybių GD remiami socialiniai partneriai.

pasekmėms socialiniu atžvilgiu, kai neišvengiamai prarandamos darbo vietos. Jau priimti kai kurie restruktūrizavimo sprendimai, atspindintys mažėjantį pardavimą Europos rinkoje, bet gali prireikti ir tolesnių pokyčių. Itin svarbu išvengti tokios padėties, kai gamyklos uždarymas arba darbuotojų skaičiaus mažinimas sukelia vandens ratilų efektą visoje regiono ekonomikoje, nes atleidžiami darbuotojai. Įmonės turi laikytis ES direktyvų dėl kolektyvinio atleidimo iš darbo ir darbuotojų informavimo bei konsultavimo bei pokyčių numatymo gerosios praktikos³². Šiuo atžvilgiu geras socialinis dialogas visais lygmenimis (įmonės, vietos, nacionaliniu ir ES lygmeniu) – pagrindinis veiksnys siekiant numatyti ir tinkamai valdyti restruktūrizavimo procesą. Už restruktūrizavimą iš esmės atsakinga pramonė, tačiau tam tikras vaidmuo tenka ir Komisijai, valstybėms narėms bei vietos valdžios institucijoms.

2012 m. pradžioje Komisija priėmė Žaliąją knygą dėl restruktūrizavimo, kuria siekiama nustatyti sėkmingą praktiką ir politiką restruktūrizavimo bei prisitaikymo prie pokyčių srityje³³.

Be to, Komisija pasiūlė tęsti Europos prisitaikymo prie globalizacijos padarinių fondo (EGF) veiklą 2014–2020 m. laikotarpiu, tobulinti fondo veikimą ir išplėsti jo aprėptį, visų pirma įtraukiant naujas darbuotojų kategorijas (pavyzdžiui, laikinus darbuotojus). Iki šiol EGF parama automobilių sektoriuose buvo skirta pagal 16 paraiškų ir beveik 21 000 automobilių sektoriaus darbuotojų gavo 113 mln. EUR vertės EGF paramą.

Komisija:

- toliau **stebės ir apžvelgs restruktūrizavimo veiklą, kad ji atitiktų ES teisės aktus**, ypač susijusius su valstybės pagalba ir vidaus rinkos taisyklėmis;
- **nustatys gerąją praktiką ir skatins taikyti numatomąjį metodą restruktūrizavimo** procese, konsultuodamasi su regionų, kuriuose dominuoja automobilių sektorius, atstovais, užimtumo institucijomis ir suinteresuotosiomis šio sektoriaus šalimis, įskaitant socialinius partnerius;
- atnaujins **tarpžinybinės grupės veiklą, siekdama išnagrinėti ir toliau stebėti pagrindinius automobilių gamyklų uždarymo arba masinio darbuotojų atleidimo atvejus**. Ši grupė buvo aktyvi ir labai veiksminga ankstesniais panašiais atvejais automobilių pramonėje³⁴. Ji racionalizuos atitinkamų ES fondų naudojimą (teikdama techninę pagalbą, mažindama laukimo laikotarpį, konsultuodama, kaip veiksmingiausiai naudoti išteklius, vykdydama stebėseną ir teikdama ataskaitas);
- gamyklų uždarymo ir reikšmingo darbuotojų skaičiaus mažinimo atvejais **ragins valstybes nares pasinaudoti Europos prisitaikymo prie globalizacijos padarinių fondo (EGF) parama**;
- ragins valstybes nares naudotis **darbo rinkos lankstumo sistemomis ir jas bendrai finansuoti ESF lėšomis**, taip remiant tiekėjus, kuriems gali prireikti daugiau laiko rasti naujų klientų uždarius automobilių gamyklą arba sumažinus veiklos apimtį.

³² Visų pirma, tokia geroji praktika apima 2003 m. dokumentą „Pokyčių ir jų socialinių padarinių valdymo gairės“, kurio Europos profesinių sąjungų konfederacija (ETUC) galiausiai nepriėmė.

³³ COM(2012) 7 final.

³⁴ Pavyzdžiui, „VW Forest“ ir „MG Rover“ West Midlands regione atvejais.

5. STEBĖSENA IR VALDYMAS

Per konstruktyvias diskusijas aukšto lygio grupėje CARS 21 buvo pabrėžta svarbiausių suinteresuotųjų subjektų (tiek privačiojo, tiek viešojo sektoriaus bei pilietinės visuomenės) tolesnio dialogo nauda šiam strateginiam pramonės sektoriui ir tokio dialogo būtinybė. Be to, atnaujintame Pramonės politikos komunikate buvo paraginta sukurti netaršių transporto priemonių darbo grupę.

Komisija siūlo pradėti CARS 2020 procesą, kad būtų galima stebėti ir reguliariai vertinti CARS 21 rekomendacijų ir veiksmų plano įgyvendinimą. Viena šio proceso dalių būtų neformalus Sherpa grupės parengtas metinis aukšto lygio susitikimas. Siekiant užtikrinti nuoseklumą ir tęstinumą, šios grupės sudėtis būtų panaši kaip CARS 21 grupės, neapribojant teisės daryti pakeitimus.

Taip pat galėtų būti specialūs ekspertų susitikimai *ad hoc* pagrindu, siekiant pagerinti Komisijos žinias ir plačiau konsultuoti suinteresuotuosius subjektus.

Komisija:

- 2013 m. pradės **aukšto lygio procesą CARS 2020**, siekdama stebėti CARS 21 rekomendacijų bei veiksmų plane nustatytų priemonių įgyvendinimą;
- rengs ***ad hoc* ekspertų susitikimus** automobilių sektoriui aktualiais **ekonomikos ir konkurencingumo klausimais**.

Priklausys nuo naujosios Kolegijos, ar šis procesas bus vykdomas taip, kaip pasiūlyta, ar bus padaryta reikiamų pakeitimų.