

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam Komisijas nostāja attiecībā uz augsta līmeņa darba grupas CARS 21 nobeiguma ziņojumu Ieguldījums ES stratēģijā izaugsmei un nodarbinātībai"

COM(2007) 22 galīgā redakcija

(2008/C 10/04)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 7. februārī nolēma apspriesties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 18. jūlijā. Ziņotājs — DAVOUST kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 438. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 26. un 27. septembrī (26. septembra sēdē), ar 144 balsīm par un 2 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Kopsavilkums un galvenie ieteikumi

1.1 EESK pauž gandarījumu par to, ka Komisija vēlas "uzlabot regulējumu" un "veicināt konsekventu mijiedarbību starp dažādām politikas jomām, nodrošināt prognozējamību un censties aizstāvēt sabiedrības intereses (piemēram, vides aizsardzības un satiksmes drošības jomā), vienlaikus mēģinot mazināt nozarei radīto regulējuma noteikumu slogu". Tā arī ir gandarīta par izteikto vēlmi izstrādāt visaptverošu pieeju un iekļaut gan ražošanas attīstības un konkurētspējas dažādās dimensijas, gan dažādās iesaistītās puses.

1.2 Darba grupas CARS 21, kas izveidota saskaņā ar labāka tiesiskā regulējuma iniciatīvu, darbības pamatā ir vēlme nodrošināt gan personu, kas ir atbildīgas par sabiedriskās politikas jomām, gan dažādo pušu, kuras ir iesaistītas ražošanā un kam vajadzīgs EESK atbalsts, darbības koordināciju. Komisijas atzinums, kurā apskatīts jau paveiktais darbs regulējuma jomā un noteikti turpmākie īstenojamie pasākumi, liecina par darba grupas darbības nozīmīgumu un arī sastaptajām grūtībām.

1.3 Galvenais darba grupas CARS 21 sniegtā ziņojuma rezultāts ir tas, ka visām iesaistītajām pusēm tiek sniegta skaidra informācija par Eiropas politikas pamatnostādņem autobūves nozarē. Visās galvenajās jomās ir uzlabota ES politiku prognozējamība, kā arī samazināts regulējuma slogs, ko izjūt nozare.

1.4 Tiešs darba grupas darbības rezultāts ir ierosinājums 38 Kopienas direktīvas aizstāt ar ANO/EEK (Apvienoto Nāciju organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas) noteikumiem, tādējādi samazinot administratīvo slogu. Tāpat paveiktais darbs vides aizsardzības un satiksmes drošības jomā ļauj parādīt, ka ir jāsteno integrēta pieeja, lai vides aizsardzības noteikumi kļūtu visām iesaistītajām pusēm likumīgāki un uzņēmējiem prognozējamāki. Šāda pieeja ir kā vienošanās, pamatojoties uz kuru, katra iesaistītā puse var darboties.

1.5 Jāuzsver arī grūtības minēto pasākumu īstenošanai. Tās ir šādas:

(i) cenšoties sasniegt vienošanos, galīgā lēmuma pieņemšana notiek vēlu;

(ii) analīzes un priekšlikumu saturs ir ļoti atkarīgs no izraudzītajām iesaistītajām pusēm;

(iii) izvēloties integrēto pieeju, var analizēt izvērztos jautājumus, tādējādi samazinot atbildību.

1.6 Komisijas paziņojumā iekļautais saraksts ar paredzētajiem 39 pasākumiem vai saistībām ir ļoti garš, un katrs no tiem šķiet pamatots. Liekas, ka vissarežģītākā būs visu 39 punktu integrēšana, kas rada vēl risināmu problēmu saistībā ar saskaņošanu un īstenošanas grafiku noteikšanu. Piemēram, integrēta pieeja ir pieņemta attiecībā uz jautājumiem par ekoloģiskajiem raksturlielumiem un drošību, bet abi minētie jautājumi paši par sevi netiek risināti integrētā veidā. Izvērztot jautājumu par produktu cenu, kas atbilst paredzēto saistību kopumam, kā tas ir augsta līmeņa darba grupas ziņojumā, šāda integrācija būtu neapšaubāmi bijusi, bet tas izraisītu arī nepieciešamību izdarīt izvēli. Minētā augsta līmeņa darba grupa bija arī papildinājusi savus secinājumus ar visiem attiecīgo politiku veidotājiem paredzētu ceļvedi. Minētajā dokumentā bija labi atspoguļota integrētā pieeja, attiecībā uz ko Komisija bija izteikusi cerību, ka CARS 21 to popularizēs. EESK var tikai izteikt nožēlu par to, ka Komisijas paziņojumā, kaut vai grozījuma veidā, nav ierosināts šāds ceļvedis.

1.7 Augsta līmeņa darba grupa, veicot analīzi, lielā mērā balstījās uz autobūves nozares ražotāju viedokli. Tāpēc liela daļa no izvērztajiem risināmajiem jautājumiem ir saistīti ar produktiem un tehnoloģijām. EESK uzsver, ka, ja vairāk tiktu ņemtas vērā automobiļu lietotāju intereses, rezultāts būtu bijis savādāks. Tāpēc turpmāk, veicot izvērtējumus un atkārtotus izvērtējumus, būtu jāpārskata attiecīgais iesaistīto pušu saraksts.

1.8 Piemērojot integrētu vai vispārēju pieeju, var rasties situācija, kad katra no iesaistītajām pusēm vēlas, lai atbildību par pielāgošanu uzņemtos kāds cits. Tā, piemēram, satiksmes drošības vai vides aizsardzības jomā ražotāji uzskatīs, ka atbildīgo par infrastruktūrām vai patērētāju rīcība ir tāda, kas neļauj pilnībā izvērst visus centienus, jo īpaši attiecībā uz tehnoloģiju, par kuriem viņi ir vienojušies.

1.9 Visi minētie faktori liecina, ka Komisijas paziņojums nav visaptverošs attiecībā uz politiku autobūves nozarē un risināmajām problēmām. EESK atbalsta darbību šādā virzienā — turpināt sabiedrības debates par autobūves nozares politiku, iekļaujot visus sociālos partnerus un visas ieinteresētās puses, lai attiecīgā brīdī izdarītu atbilstošu izvēli, nevis aprobežoties ar noteiktu sarakstu, kurā iekļauti iespējamie attīstības virzieni, lai ļautu ekspertiem un ražotājiem savstarpēji vienoties par kādu no tiem.

1.10 Komisija noslēdz paziņojumu, paužot uzskatu, ka "ir vienreizēja iespēja attīstīt īpašu politikas veidošanas kultūru attiecībā uz rūpniecības politiku. Komisija uzskata, ka, izstrādājot priekšlikumus tiesību aktiem, jābalstās uz tādiem elementiem kā likumdošanas kvalitāte, vienkāršošana, ietekmes novērtējumi, apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm, īstenošanas laiks un instrumentu izvēle".

EESK atbalsta minēto viedokli un ar šo atzinumu vēlas Komisijai palīdzēt to īstenot.

Šajā sakarā EESK iesaka

- dot ražotājiem laiku pilnībā izstrādāt tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai apmierinātu stingrākas prasības, un kuras neizraisa produktu ievērojamo padārdzināšanos un neaizkavē autoparka atjaunošanu,
- attiecībā uz vides jautājumiem neaprobežoties vienīgi ar CO₂ problēmu un nepievērst uzmanību tikai tehnoloģiskiem risinājumiem, lai izstrādātu holistisku pieeju, kurā ņemta vērā automašīnu un autotransporta nozīme Eiropas sabiedrībā;
- organizēt forumu "Pārstrukturēšana", 2009. gadā sagatavot pārskatu un ietekmes novērtējumus, uz kuriem tas balstīsies, ņemot vērā CARS 21 atbalstīto integrēto pieeju un tādējādi nodrošinot tai lielāku leģitimitāti gan augšupēji (izraugoties ieinteresēto pušu sarakstu), gan lejupēji (iekļaujot dažādu darba grupu sniegtos ieteikumus);
- tiešāk un vēl agrākā posmā piesaistīt EESK, tā kā Komitejas darbības raksturs un sastāvs nosaka tās īpašo uzdevumu tieši šādā veidā iesaistīt Eiropas sabiedrības dažādās grupas politikās, ko Komisija īsteno minēto grupu interesēs.

2. Komisijas priekšlikums

2.1 Komisijas izveidotās darba grupas CARS 21 originalitāte un paraugraksturs

2.1.1 Komisija, īstenojot politiku, kuras mērķis ir uzlabot likumdošanas kvalitāti, kā arī atbildēt uz vispārējiem pasaules konkurētspējas izaicinājumiem, 2004. gadā uzaicināja augsta līmeņa darba grupu CARS 21, vienkopus sapulcinot galvenās iesaistītās puses (dalībvalstis, nozares un NVO pārstāvjus, kā arī Eiropas Parlamenta deputātus), nolūkā izstrādāt ieteikumus attiecībā uz īstenojamo politiku.

2.1.2 Augsta līmeņa darba grupai noteiktais uzdevums bija šāds: tās pienākums bija sniegt īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa ieteikumus attiecībā uz politiku un tiesību aktiem, kas saistīti ar Eiropas autobūves nozari, lai uzlabotu tās vispārējo konkurētspēju, saglabātu darbavietas, vienlaikus turpinot pilnveidot automobiļu rādītājus satiksmes drošības un vides aizsardzības jomā un nodrošinot, lai tie nav tik dārgi, ka ģimenes nevarētu tos iegādāties.

2.1.3 Komisija, iekļaujot Lisabonas programmā rūpniecības politikas pasākumus, vēlējās, lai automobīlis kļūst par tās modernizācijas paraugu. Lai nodrošinātu ražošanas ilgtspējīgu attīstību, kas jāatbalsta ekonomiski, kā arī rūpējoties par vides aizsardzību un izjūtot sociālo atbildību par to, Komisija vēlas, lai pirms tās veiktajiem pasākumiem notiktu plašs apspriešanas process ar iesaistītajām pusēm, lai, pamatojoties uz to, varētu izprast pašreizējo un turpmāko situāciju, kā arī vienoties par turpmāko rīcību. Izveidotajā augsta līmeņa darba grupā kā iesaistītās puses bija pārstāvēti automobiļu ražotāji, degvielas ražotāji, aprīkojuma ražotāji, automobiļu izplatītāji un labotāji, automobiļu lietotāji, valsts varas iestādes un trīs galvenie iesaistītie ĢD (vides aizsardzības, transporta un enerģētikas, uzņēmumu un rūpniecības ĢD). Uzņēmumu un rūpniecības ĢD koordinēja darbu 2005. gadā. Atklāta uzklauššana notika 2005. gada aprīlī. Darba grupa 2005. gada decembrī pieņēma ziņojumu. Ziņojumā iekļauto secinājumu plaša sabiedriska apspriešana tika uzsākta 2006. gadā. Komisijas paziņojums ir izstrādāts, pamatojoties gan uz darba grupas CARS 21 ziņojumu, gan uz 2006. gadā saņemtajiem 34 pasākumu priekšlikumiem.

2.1.4 Grupa CARS 21 ziņojumā atsauca uz ļoti pozitīvi vērtējamiem Komisijas centieniem izvairīties no daudziem regulējuma priekšlikumiem, kas nav savstarpēji saskaņoti un tādēļ nav arī savietojami.

2.1.5 Lai to sasniegtu, darba grupa, kā tas vairākkārt minēts ziņojumā, aizstāv visaptverošu pieeju, saskaņā ar ko cenšas paredzēt, kādā veidā dažādās dimensijas ietekmēs cita citu. Augsta līmeņa darba grupa vēlas tādā veidā izveidot saprotamāku un paredzamāku regulējumu, kā arī izvairīties no tā, ka dažādi Komisijas ĢD pieņem pasākumus, kas nav labi apsvērti un kuru savietojamību nevar kontrolēt.

2.1.6 Darba grupa nobeiguma ziņojumā ir iekļāvusi sarakstu ar 18 ieteikumiem, kas apkopoti 7 nodaļās: tiesiskā regulējuma uzlabošana, vides aizsardzība, satiksmes drošība, tirdzniecība, pētniecība un izstrāde, nodokļu sistēma un nodokļu atvieglojumi, intelektuālais īpašums. Tāpat noslēgumā tiek izklāstīts "ceļvedis" tiem, kuri izstrādā sabiedrisko politiku un tiesisko regulējumu, kas turpmākajos desmit gados ietekmēs autobūves nozari. Pilnībā atbilstoši Komisijas noteiktajiem mērķiem minētā "ceļveža" nolūks ir piešķirt ES politikai autobūves nozarē konsekvenci un prognozējamību, kas vajadzīga privātajiem investoriem, lai nodrošinātu nozares konkurētspēju; iezīmējot likumdošanas virzienu dažos turpmākajos gados, "ceļvedis" paredzēts tieši šādas prognozējamības nodrošināšanai.

2.1.7 Paziņojums ir Komisijas atbilde uz CARS 21 iesniegto ziņojumu. Tajā ir iekļauts gan Komisijas veiktais ieteikumu izvērtējums, gan reakcija, ko darba grupas CARS 21 ziņojums izraisīja 2006. gadā organizētās apspriešanas laikā. Komisija paziņojumā norāda autobūves nozares turpmākās politikas virzienus. Galvenie darbības virzieni ir šādi.

— **Administratīvo izdevumu samazināšana:** Komisija ierosinās aizstāt 38 Kopienas direktīvas ar ANO/EEK⁽¹⁾ starptautiskajiem noteikumiem, piemēram, attiecībā uz riepām, drošības stiklu, miglas lukturiem un drošības jostām. Tādējādi rūpniecība varēs balstīties uz vienu, visā pasaulē spēkā esošu tiesību aktu. Kopienas 25 direktīvās un EEK/ANO noteikumos tiks noteiktas arī automātiskās un virtuālās pārbaudes, lai samazinātu atbilstības nodrošināšanas izmaksas un saīsinātu un palētinātu attiecīgās procedūras.

— **CO₂ emisiju samazināšana:** Komisijas stratēģija balstās uz integrētu pieeju, kas ietver ne tikai dzinēju tehnoloģijas, bet arī tehnoloģiskus uzlabojumus (piemēram, obligāto prasību noteikšana gaisa kondicionēšanas sistēmām, maksimālās riepu rītes pretestības robežvērtības noteikšana un ātrumpārslēgšanas indikatoru izmantošana), kā arī plašāku biodegvielas izmantošanu. Paziņojumā ir uzsvērti dalībvalstu papildu centieni, piemēram, attiecībā uz ceļu satiksmes pārvaldību, autovadītāju izturēšanās uzlabošanu un infrastruktūru, kā arī CO₂ emisiju turpmāku samazināšanu.

— **Ceļu satiksmes drošība:** Komisija uzskata, ka efektīvas ceļu satiksmes drošības stratēģijas pamatā jābūt mijiedarbībai starp uzlabojumiem transportlīdzekļu tehnoloģijas jomā, ceļu infrastruktūru, transportlīdzekļu vadītāju izturēšanos un sodu ieviešanu. Kopumā ir ierosināti 11 jauni pasākumi, piemēram, obligāti uzstādīt elektroniskās stabilitātes programmu, drošības jostas atgādinājuma sistēmu, kā arī iedegt jaunu transportlīdzekļu dienas gaismas lukturus.

— **Tirdzniecības politika:** Komisija ierosina izvērtēt iespēju noslēgt divpusējus tirdzniecības nolīgumus (jo īpaši Āzijā)

nolūkā uzlabot piekļuvi tirgiem, kā arī uzsvēr nepieciešamību pasaules līmenī īstenot intelektuālā īpašuma tiesības.

— **Pētniecība un izstrāde:** svarīgākās prioritātes ir tīra degviela no atjaunojamiem avotiem, "tīri" transportlīdzekļi, ceļi un viedie transportlīdzekļi. Ar apmēram 20 miljardiem *euro* (aptuveni 5 % no nozares apgrozījuma), kas ir ieguldīti pētniecībā un produktu izstrādē, autobūves nozare absolūtā izteiksmē ir Eiropā lielākais investors pētniecības un izstrādes jomā.

3. Komitejas apsvērumi

Šajā atzinumā vispirms tiek aplūkotas 5 galvenās jomas un Komisijas izstrādātie priekšlikumi katrā no tām, pēc tam uzmanība tiek pievērsta metodei, kā arī jaunās pieejas priekšrocībām un trūkumiem, risinot autobūves nozares politikas un citu nozaru politikas jautājumus.

3.1 Iekšējais tirgus, tiesiskā regulējuma vienkāršošana un internacionalizācija

3.1.1 EESK atbalsta priekšlikumu, lai pamatdirektīvu par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecinātu uz visām transportlīdzekļu kategorijām. Komiteja uzsvēr, ka minētie noteikumi īpaši svarīgi būs attiecībā uz rezerves daļu marķējumu.

3.1.2 EESK atbalsta pausto vēlmi tiesisko regulējumu vides aizsardzības jomā vienkāršot un internacionalizēt, bet vienlaikus tā uzskata, ka saskaņošana nevar būt pāri visam stāvoša absolūta prioritāte.

3.1.3 Šajā sakarā EESK, piekrītot Komisijai, ka prioritāte būtu piešķirama daudzpusējām saistībām, pilnībā atbalsta Komisiju arī tad, kad tā paziņo, ka "tā apzinās vajadzību saglabāt iespēju ES izdot tiesību aktus neatkarīgi no ANO/EEK noteikumu sistēmas, ja tas vajadzīgs, lai sasniegtu ES mērķus veselības un vides aizsardzības jomā vai citus stratēģiskus mērķus". Ņemot vērā, ka šādi noteikumi starptautiskās tirdzniecības un tirgus piekļuves jomā iespējami var izraisīt sarežģījumus, šāda atruna ir jāsauglabā tādā veidā, lai nodrošinātu, ka Eiropas ražotājiem ir līdzekļi, lai reaģētu uz noteikumiem, kas varētu traucēt to konkurētspēju un kurus varētu pieņemt citos pasaules reģionos.

3.2 Ilgtspējīgs, videi nekaitīgs autotransports

3.2.1 EESK atzinīgi vērtē jau pieņemto pasākumu, kas paredzēti lai autotransports kļūtu ilgtspējīgs arī vides aspektā, kvalitatīti. Ņemot vērā to, ka Komisija aņņemas rūpīgi "analizēt, kāda ietekme būs turpmākajam darbības regulējumam nodarbinātības un satiksmes drošības jomā", EESK vēlas norādīt Komisijai, ka ražotājiem ir vajadzīgs laiks, lai ieviestu tehnoloģijas, kas atbilst stingrākām prasībām, bet neizraisa produktu cenas ievērojamu

(1) Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija.

pieaugumu un, visbeidzot, nepalēnina autoparka atjaunošanu. Šis jautājums tika plaši izvērstis darba grupas CARS 21 ziņojumā, turpretī Komisijas paziņojumā tam pievērsta neliela uzmanība.

3.2.2 EESK ir gandarīta par Komisijas vēlmi turpmāk lielāku uzmanību pievērst transportlīdzekļu faktiskajām emisijām (8. punkts) un pauž nožēlu par to, ka Komisija neizmanto minēto noteikumu attiecībā uz transportlīdzekļu kontroli, apkopi un labošanu.

3.2.3 EESK uzsver, ka saskaņā ar Komisijas aizstāvēto integrēto pieeju uzsvārs tiek likts uz piesārņojošiem izmešiem un jo īpaši uz CO₂ emisijām, ko radīs turpmākajos gados Eiropā pārdotie jaunie transportlīdzekļi. Komisija faktiski izrāda interesi tikai par tādiem tehnoloģiskiem (biodegviela, ūdeņradis, viedie transportlīdzekļi un transporta sistēmas) vai ekonomiska rakstura risinājumiem (autotransporta nozares iespējama iekļaušana), ko tā vēlas veicināt. EESK pauž nožēlu par to, ka Komisija pietiekami neizmanto iespējas, ko sniedz holistiska pieeja, lielāku uzmanību pievēršot automobiļa un autotransporta nozīmei Eiropas sabiedrībā.

3.2.4 EESK uzsver, ka darba grupas CARS 21 ziņojumā ir izteiktas bažas par autoparku lēno atjaunošanu, un tas ir atspoguļots kā svarīgs elements. Ziņojumā ir uzsvērti arī satiksmes sastrēgumu nozīme. EESK vēlas, lai ekoloģiski nekaitīgāku automobiļu izmantošanas veicināšanas iespējas un citas problēmas, piemēram, automobiļu pieejamības iespējas turpmāk izskatītu tāpat kā tehnoloģiskos risinājumus.

3.2.5 Šajā sakarā un saskaņā ar darba grupas CARS 21 ziņojumā teikto EESK uzsver, cik svarīgi ir nodokļu atvieglojumi, lai veicinātu pieprasījumu pēc drošākiem transportlīdzekļiem. Komisijai jāpieliek pūles, lai izstrādātu tādas saskaņotus nodokļu stimulus, kas ir tehniski neitrāli un pēc iespējas saskaņoti nolūkā sekmēt atsevišķu transportlīdzekļu un degvielu izmantošanu, piemēram, atkarībā no CO₂ izmešu apjoma, kas palīdzētu samazināt transportlīdzekļu izmesto CO₂ daudzumu, tieši ietekmējot patērētājus un pieprasījumu.

3.3 Drošības palielināšana uz Eiropas ceļiem

3.3.1 EESK atbalsta vispārēju pieeju satiksmes drošības jautājumiem, ko īsteno Komisija un kura ir balstīta uz "mijiedarbību starp uzlabojumiem transportlīdzekļu tehnoloģijas jomā, ceļu infrastruktūru, transportlīdzekļu vadītāju izturēšanos un noteikumu piemērošanu".

3.3.2 Arī šeit atkārtoti tiek uzdoti tie paši jautājumi, kas attiecībā uz vides aizsardzības jomu. Darba grupas CARS 21 ziņojumā kā viens no galvenajiem termiņiem tika izmantots termins

"patērētājam pieejama cena", kas ļāva parādīt, ka dažkārt galīgais lēmums būtu jāpieņem, neievērojot transportlīdzekļa rādītājus vides aizsardzības un satiksmes drošības jomā. Paziņojumā minētais termins nav izmantots.

3.3.3 Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību Komisijas paziņojumā ⁽²⁾ ir iekļauti šādi priekšlikumi:

- visos jaunajos M1 transportlīdzekļos obligāti uzstādīt bērnu sēdekļu stiprinājumu sistēmas Isofix;
- braucot obligāti iedegt dienas gaismas lukturus (2006. gada 1. augustā tika uzsākta minētā jautājuma sabiedriska apspriešana);
- tiklīdz būs izstrādāta testēšanas metode, obligāti uzstādīt elektroniskās stabilitātes programmu: vispirms kravas transportlīdzekļiem un tad — vieglajām automašīnām un [citiem] vieglajiem transportlīdzekļiem;
- visos jaunajos transportlīdzekļos obligāti uzstādīt drošības jostas atgādinājuma sistēmu;
- grozīt gājēju aizsardzības direktīvas II posma prasības, lai pilnveidotu Direktīvas 2003/102/EK noteikumus ⁽³⁾.

3.3.4 Lai nodrošinātu, ka minētie priekšlikumi izraisa jauno transportlīdzekļu cenu saprātīgu pieaugumu, EESK atbalsta pieeju, kurā uzmanība vairāk vērsta uz transportlīdzekļu cenu un kā tā ietekmē autoparka atjaunošanas tempu un tādējādi arī satiksmes drošību. Komiteja vērs uzmanību uz to, ka direktīvas par gājēju aizsardzību projekta otrais posms ir aizkavējies un tādēļ saīsinās termiņš, kas nepieciešams ražotājiem, lai to īstētu; tas arī apgrūtina veicamo pasākumu plānošanu. EESK turklāt uzsver, ka steidzami jāprecizē direktīvas piemērošanas kalendārais grafiks un termiņš, kurā ražotājiem jāizpilda prasības. Komiteja mudina Komisiju ņemt vērā, ka satiksmes drošībā ietilpst arī prasība, lai patērētāji rūpētos par autoparku arī tad, ja tā sastāvā ir veci transportlīdzekļi. Komiteja uzskata, ka paredzētie pasākumi klasificējami saskaņā ar katra pasākuma izmaksu/ieguvumu koeficientu tādā veidā, ka lietotāja izmaksas salīdzina ar pasākuma iespējamo ietekmi uz nelaimes gadījumu skaitu un ceļu lietotāju varbūtējo traumu vai nāves gadījumu skaitu. Šajā sakarā EESK mudina Komisiju neaprobežoties tikai ar jau ieviestajām tehnoloģijām, bet noteiktāk integrēt visus līdzekļus, ar kuriem iespējams ietekmēt ceļu lietotāju rīcību (izglītību, preventīvus pasākumus, ceļa zīmes utt.). Tādēļ EESK vēlētos uzsvērt to, ka turpmāk īpaša uzmanība jāpievērš demogrāfisko norišu un gados vecu vai ļoti vecu autovadītāju skaita pieauguma ietekmei uz minētajiem jautājumiem.

⁽²⁾ COM(2007) 22 galīgā redakcija, 15. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un padomes Direktīva 2003/102/EK (2003. gada 17. novembris) par gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību pirms sadursmes ar transportlīdzekli un sadursmes gadījumā un par Padomes Direktīvas 70/156/EEK grozījumiem (OV L 321, 6.12.2003., 15. lpp.); EESK atzinums: OV C 234, 30.9.2003., 10. lpp.

3.3.5 Šajā sakarā un saskaņā ar darba grupas CARS 21 ziņojumā teikto EESK uzsver, cik svarīgi ir nodokļu atvieglojumi, lai veicinātu pieprasījumu pēc drošākiem transportlīdzekļiem. Jāstimulē pieprasījums pēc drošākiem un "tirākiem" transportlīdzekļiem.

3.4 Tirdzniecība un ārvalstu tirgi

EESK atbalsta Komisijas pieeju starptautiskās tirdzniecības jautājumiem un jo īpaši uzmanību, ko tā pievērš divpusējiem starptautiskiem nolīgumiem, ar kuriem nesaistītiem tirdzniecības šķēršļiem un intelektuālā īpašuma tiesību jautājumam, kurš jo īpaši aktuāls ir Āzijā. Izvēloties valstis, ar kurām paredzēts noslēgt brīvās tirdzniecības līgumus, vajadzētu vairāk ņemt vērā saimnieciskos kritērijus, jo īpaši potenciālā tirgus lielumu un tā piedāvātās iespējas, savstarpēju tirdzniecības šķēršļu atcelšanu u. c. EESK vērs Komisijas uzmanību uz to, ka jautājums par rezerves daļu tirgu ir jāiekļauj tiešākā veidā, lai saskaņotu dažādu Eiropas valstu noteikumus un lai izstrādātu stratēģiju attiecībā pret Ķīnu, Indiju un Krieviju.

3.5 Pētniecība un izstrāde

EESK pilnībā atbalsta Komisijas ieguldījumu pētniecības un izstrādes jomā, kā arī tās uzskatu, ka visus trīs ilgtspējīgas attīstības pilārus varēs savienot tikai tad, ja saglabā un padziļina privātā un publiskā sektora pasākumus pētniecības jomā. Līdzīgi kā 3.4. punktā EESK tomēr pievērš uzmanību tam, ka minētajā jomā jāiesaista visa autotransporta nozare, ieskaitot arī turpmākos posmus pēc ražošanas. Jau ļoti agrīnā stadijā jāizvirza jautājumi par tehnoloģiju attīstības izmaksām, ražojumu izdevīgu remontu, par apmācību, kas vajadzīga, lai remontētāji un infrastruktūras varētu pielāgoties, un Komisijai tādēļ ir jāīsteno stingra politika. Komisijai atbilstīga septītās pamatprogrammas daļa jāvirza uz citām darbībām, jo īpaši paredzot tādu integretu pieeju ceļu drošībai, kas ietver arī infrastruktūras, piemēram, elektroniskās saziņas un citas sistēmas.

3.6 Nodokļu sistēma un nodokļu atvieglojumi

EESK atbalsta Komisiju, kas "mudina Eiropas Parlamentu un Padomi pēc iespējas drīzāk pieņemt ierosināto direktīvu (4)". Pēc tam, kad Parlaments būs pieņēmis minēto direktīvu, ar ko veicina nodokļu sistēmu saskaņošanu, ir jāpārlicina Padome, cik svarīgi saskaņot noteikumus, kuri šobrīd Eiropas Savienībā izraisa izkropļojumus transportlīdzekļu un automobiļu pakalpojumu tirgū.

(4) Priekšlikums Padomes direktīvai par nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus (COM(2005) 261 galīgā redakcija; EESK atzinums: OV C 195, 18.8.2006., 80. lpp.

3.7 Rezerves daļu tirgus

EESK izsaka nožēlu, ka Komisijas dokumentā minēto jautājumu nozīme netika pietiekami apsvērta; vienlaikus tā piekrīt tam, ka Komisija atbalsta direktīvu 1400/2002 (5) un nodrošinās tās vienveidīgu piemērošanu visā Eiropas Savienībā. EESK piekrīt Komisijas nodomam atbalstīt noteikumus, ar ko nodrošina brīvu piekļuvi tehniskajai informācijai. Šajā sakarā EESK uzsver, ka jāpievērš īpaša uzmanība to noteikumu īstenošanai, kas saistīti ar OASIS formāta pieņemšanu.

3.8 Darba grupa CARS 21 ziņojums un Komisijas darbība

3.8.1 EESK pauž gandarījumu par to, ka Komisija vēlas "uzlabot regulējumu" un "veicināt dažādu darbības jomu konsekvētu mijiedarbību, nodrošināt prognozējamību un censties aizstāvēt sabiedrības intereses (piemēram, vides aizsardzība un drošība), vienlaikus mēģinot mazināt rūpniecībai radīto regulējošo noteikumu slogu". Komiteja atzinīgi vērtē izteikto vēlmi izstrādāt visaptverošu pieeju un iekļaut gan ražošanas attīstības un konkurētspējas dažādās dimensijas, gan dažādās iesaistītās puses.

3.8.2 Attiecībā uz ziņojuma pirmajās lappusēs izklāstītajiem sociālajiem un ražošanas aspektiem EESK, tāpat kā Komisija, vēlas tos savstarpēji saistīt, jo nodarbinātība ir cieši saistīta gan ar Eiropas rūpniecības konkurētspēju kopumā, gan ar dažādo atsevišķo ražotņu konkurētspēju. No šāda viedokļa EESK pilnībā piekrīt ierosinātajai Eiropas autobūves nozares stāvokļa analīzei.

3.8.3 Komiteja pauž gandarījumu par to, ka Komisija uzskata, ka "Eiropas tirgum paredzētu automašīnu montāža, iespējams, tiks veikta galvenokārt Eiropā"; tāpat tā piekrīt Komisijai, ka tas nebūt nenozīmē nodarbinātības stabilitāti.

3.8.4 EESK mudina Komisiju vadīt sociālo partneru dialogu, lai varētu paredzēt un pārvaldīt darbavietu un uzņēmumu pārvietošanu ES un ārpus tās teritorijas, kā norādīts CARS 21 ziņojumā. Tāpat EESK vēlētos, ka Komisija ņem vērā, kā norises minētajā nozarē ietekmē otrā līmeņa un tālāko līmeņa apakšuzņēmējus, kuru stāvoklis pašreizējo tendenču rezultātā ir īpaši nedrošs.

3.8.5 EESK pilnībā atbalsta arī paziņojumā paredzētos atbalsta pasākumus un ideju organizēt pārstrukturēšanas forumu par autobūves nozari, lai "risinātu problēmas un labāk paredzētu un pielāgotos pārmaiņām". EESK mudina Komisiju izmantot šo iespēju, lai nodrošinātu, ka autobūves nozare kopumā un jo īpaši ražošanai sekojošajos posmos iesaistītie dalībnieki piedalās šādā darbā un iesaistās minētajos atbalsta pasākumos. Šādas

(5) Komisijas Regula Nr. 1400/2002 (EK) (2002. gada 31. jūlijs) par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē (OV L 203, 1.8.2002., 30. lpp.).

ierosmes atbilst kopīgo nozares sarunu un pārdomu virzieniem, kas ir vajadzīgi visām iesaistītajām pusēm. EESK uzsver, ka tai ir izšķiroša nozīme minētajā darbā un diskusijās, jo īpaši, lai nodrošinātu visu sociālo partneru un ieinteresēto pušu izteiktāku pārstāvību.

3.8.6 Piemēram, MVU vai ļoti mazos uzņēmumos ir vairāk vajadzīga apmācība un tā ir sliktāk nodrošināta; šiem nozares posmiem būtu vajadzīgs ieguldījums no Struktūrfondiem un citiem pārstrukturēšanas atbalsta instrumentiem.

3.8.7 Komisija noslēdz paziņojumu, paužot šādu viedokli:

“Pastāv vienreizēja iespēja attīstīt īpašu politikas veidošanas kultūru attiecībā uz rūpniecības politiku. Komisija uzskata, ka, izstrādājot priekšlikumus tiesību aktiem, jābalstās uz tādiem elementiem kā likumdošanas kvalitāte, vienkāršošana, ietekmes novērtējumi, apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm, īstenošanas laiks un instrumentu izvēle”.

3.8.8 EESK atbalsta minēto viedokli un ar šo atzinumu vēlas Komisijai palīdzēt to īstenot. Tāpēc tā vērs Komisijas uzmanību uz to, ka izstrādātā pieeja dažkārt ir nepilnīga. Konkrētāk, tas attiecas uz patērētājiem un turpmāko posmu dalībniekiem — lai arī CARS 21 ziņojumā un Komisijas izdarītajos secinājumos viņi

nav aizmirsti, tomēr debatēs viņiem netiek veltīta pietiekami liela uzmanība. EESK uzskata, ka autobūves nozares vispārējo jautājumu, vides aizsardzības un satiksmes drošības jautājumu izskatīšana nav pietiekami visaptveroša un ka autobūves nozares atspoguļojums ir pārāk vērsts uz produkciju un tehnoloģijām, bet nepietiekami ir iekļauts jautājums par autoparku un automašīnu izmantošanu.

3.8.9 EESK uzskata, ka 2009. gadā veiktajā izvērtējumā ir jāņem vērā šis atzinums, kā arī nozares turpmāko posmu dalībnieku un lietotāju viedoklis ir jāiekļauj labāk, nekā tas tika darīts šajā Komisijas paziņojumā. Šādā nolūkā ir jāturpina atklāta “apspriešanās ar iesaistītajām pusēm”, tā labāk jāorganizē, lai ap automobili izveidotajā sistēmā nebūtu vienīgi ražotāju viedoklis un lai ietekmes analīzēs varētu parādīties jauninājumi. Turklāt vajadzētu uzlabot ietekmes novērtējumu kvalitāti. Ietekmes novērtējumiem jābūt objektīviem un neitrāliem un tiem jāiekļaujas vispārējā darbībā, pamatojoties uz faktiskiem un pārbaudītiem datiem. Nav saprātīgi, ja kāds Komisijas dienests, kam uzdots sagatavot politisku atzinumu par kādu konkrētu jautājumu, pats veic ietekmes analīzi par to. EESK atbalsta ierosinājumu izveidot ietekmes analīzes komiteju un aicina Komisiju pulcēt visas tās ieinteresētās puses, kas līdz šim nav iesaistītas autobūves nozares regulējuma izstrādē.

Briselē, 2007. gada 26. septembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS