



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 7.2.2007  
COM(2007) 22 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI**

**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**

{SEC(2007) 77}

{SEC(2007) 78}

**COM (2007) 22**  
**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI**

**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*

## SATURS

KOPSAVILKUMS .....	3
1. ĪEVADS .....	5
2. VAI RŪPNIECĪBAS NOZARE IR PĀREJAS POSMĀ? .....	6
3. NOZARES TIESISKĀ REGULĒJUMA UZLABOŠANA; PĀRSKATS PAR GRUPAS <i>CARS 21</i> PAVEIKTO .....	7
3.1. Iekšējais tirgus: tipa apstiprinājums mehāniskajiem transportlīdzekļiem.....	7
3.2. Noteikumu vienkāršošana un internacionalizācija.....	8
3.3. Vidi aizsargājoša, ilgtspējīga ceļu satiksme: integrētā pieeja .....	9
3.4. Drošības palielināšana uz Eiropas ceļiem: kopēji centieni .....	12
3.5. Tirdzniecība un aizjūras zemju tirgi: centieni panākt pasaules līmenī godīgu konkurenci.....	14
3.6. Pētniecība un attīstība: turpmākas konkurētspējas galvenais faktors .....	16
3.7. Nodokļu sistēma un nodokļu atvieglojumi, intelektuālais īpašums un konkurence .....	17
4. TURPMĀKIE PASĀKUMI .....	18
1. pielikums: Direktīvu saraksts, kurās jāparedz automātiska un virtuāla pārbaude	
2. pielikums: Direktīvu saraksts, kuras jāierosina aizstāt ar ANO/ EEK noteikumiem	

## KOPSAVILKUMS

Šajā paziņojumā izklāstīts politikas turpmākais virziens autobūves jomā. Rūpēs par **labāku regulējumu** tā mērķis ir veicināt konsekventu mijiedarbību starp dažādam politikas jomām, nodrošināt prognozējamību un censties aizstāvēt sabiedrības intereses (piemēram, vide un drošība), vienlaikus mēģinot mazināt nozarei radīto reglamentējošo noteikumu slogu.

Tajā sniegta **Komisijas nostāja attiecībā uz augsta līmeņa darba grupu CARS 21**, kura 2005. gadā kopā pulcēja galvenās ieinteresētās personas (dalībvalstis, rūpniecības nozare, NVO un EP locekļi), lai pārbaudītu politikas galvenās jomas, kas ietekmē Eiropas autobūves nozari, un lai sniegtu ieteikumus turpmākajai valsts politikai un tiesiskajam regulējumam.

Grupas *CARS 21* darbības sākumā autobūves nozarē pauda bažas par likumdošanas kumulatīvo izmaksu augsto līmeni. Pēc veiktās pārbaudes grupa *CARS 21* secināja, ka pašreizējā tipa apstiprināšanas sistēma darbojas efektīvi un tā ir jāsaglabā, un lielākā daļa tiesību aktu ir bijusi vajadzīga un lietderīga drošības un veselības, patērētāju un vides aizsardzības interesēs. Tomēr grupa *CARS 21* noteica **38** tādas **EK direktīvas, kuras var aizstāt** ar starptautiskiem ANO EEK (Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas) noteikumiem. Tā arī noteica **25 direktīvas un ANO EEK noteikumus**, kuros var paredzēt **automātisku vai virtuālu pārbaudi**. Komisija atbalsta šos ieteikumus, taču tā nodrošinās to, ka, atsaucoties uz ANO/EEK noteikumiem, Kopiena saglabās spēju vajadzības gadījumā neatkarīgi no ANO/EEK sistēmas izdot tiesību aktus.

Attiecībā uz vides jomu šajā paziņojumā ir atbalstīta ierosme saskaņā ar Tematisko stratēģiju par gaisa piesārņojumu turpmāk ierobežot piesārņotāju emisijas. Turklāt tajā aprakstīti galvenie elementi Komisijas turpmākajā stratēģijā, lai samazinātu **automašīnu radītās CO<sub>2</sub> emisijas**, kas izklāstīta paziņojumā par Kopienas pašreizējās stratēģijas pārskatīšanas rezultātiem. Turpmākās stratēģijas pamatā, apvienojot rīcību ES un dalībvalstu līmenī, ir **integrēta pieeja** ES mērķa sasniegšanā – līdz 2012. gadam panākt 120 g/km CO<sub>2</sub>. Komisija ierosinās tiesību aktus, kuros uzmanība pievērsta obligātajiem CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumiem, lai, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģiju, attiecībā uz jaunām automašīnām sasniegtu mērķi – vidēji 130 g/km CO<sub>2</sub> emisijas, un, ja tas ir vajadzīgs tehniskā ziņā, izmantojot citus tehnoloģiskus uzlabojumus un vairāk izmantojot biodegvielu, emisijas samazinātu vēl par 10 g/km CO<sub>2</sub> vai par līdzvērtīgu rādījumu. Ar to mudinās dalībvalstis un patērētājus veikt papildu darbības, kas vērstas uz minēto mērķi. Šī stratēģija jāaplūko saistībā ar nesen pieņemto Komisijas paziņojumu „Energētikas politika Eiropai”<sup>1</sup>.

Šajā paziņojumā noteikta virkne pasākumu, kas jāņem vērā ceļu satiksmes drošības jomā. No daudzām rīcībām, ko ierosina saistībā ar transportlīdzekļiem, vissvarīgākā ir **elektroniskās stabilitātes programmas** uzstādīšana jaunos transportlīdzekļos. Šajā paziņojumā uzsvērts, ka jāpieņem vienota pieeja ceļu satiksmes drošībai, paredzot transportlīdzekļiem raksturīgās īpatnības, infrastruktūru un iesaistot ceļu satiksmes dalībniekus.

Šajā paziņojumā izklāstīta autobūves nozares galveno problēmu saistība ar tirdzniecības politiku. Tajā ierosināts novērtēt iespēju pievērsties **divpusējiem tirdzniecības nolīgumiem** (jo īpaši Āzijas reģionā), lai uzlabotu piekļuvi tirgiem, un uzsvērtā vajadzība pasaules līmenī īstenot **intelektuālā īpašuma tiesības**.

---

<sup>1</sup> COM(2007) 1, galīgā redakcija.

Pētniecības un attīstības jomā paziņojumā kā galvenās prioritātes noteiktas **tīras degvielas no atjaunojamiem avotiem un viedi transportlīdzekļi, un ceļi**. Tajā pausta uz nākotni vērsta pieeja un izklāstīts Komisijas mērķis noteikt kopīgu tehnoloģiju iniciatīvu **ūdeņraža un kurināmā** elementu jomā, kā arī ierosināt regulu par transportlīdzekļiem, kuros ūdeņradi izmanto kā degvielu.

Šis paziņojums atspoguļo plašas konsultācijas ar **ieinteresētajām personām un dialogu** par autobūves jautājumiem, un Komisija pauž cerību, ka tas turpmāk veicinās politikas veidošanas kultūru un paņēmieni kopumu.

## 1. IEVADS

**Mobilitāte**, ko sniedz autotransports, ir priekšnoteikums eiropiešu pašreizējam dzīvesveidam. Transportlīdzekļi nosaka mūsu dzīvesveidu, tie veicina sociālo saskarsmi un preču drošu izplatīšanu visā kontinentā.

Autobūves nozares kompleksajai vērtību ķēdei ir **būtiska loma Eiropas ekonomikā**, un tās nozīmību lielā mērā nosaka saiknes ar vietējām un starptautiskajām ekonomikas struktūrām.

Transportlīdzekļu ražošanas nozare darbojas visā pasaulē un ir viens no **globalizācijas** dzinējspēkiem, ko raksturo strauja pasaules līmeņa tirgu atvēršana un tai sekojošais kapitāla pieaugums un kapitāla aprites dažādība. Patlaban notiekošā **tehnoloģiskā revolūcija** transformē autobūves rūpniecību no tradicionālas, uz ražošanu balstītas nozares uz tādu, kas pamatota ar zināšanām. Valsts līmenī transportlīdzekļu nozarē veic svarīgus un bieži vien sarežģītus pasākumus, lai **optimizētu izmaksu struktūru un ražošanas procesu**, un tas rada bažas par pārstrukturēšanu un pārvietošanu.

Šie faktori, kas apvienoti ar vajadzību aizsargāt **dabisko vidi, nodrošināt cilvēku veselības saglabāšanu un dzīvi** un strādāt apstākļos, kuros ir **augsts naftas cenu līmenis**, ir radījuši situāciju, kad ražošanas nozare saskaras ar jauniem izaicinājumiem un iespējām, kas varētu pārveidot gan ražošanas nozari, gan ražojumus.

Nodrošinot politikas mijiedarbību ar rūpniecības nozari, jācenšas uzlabot pamatnosacījumi transportlīdzekļu ražošanai un rūpīgi jāanalizē turpmāku reglamentējošu pasākumu ietekme uz izmaksām un konkurētspēju. Komisija uzskata, ka valsts politikai jābūt prognozējamai, tajā pašā laikā pareizi atspoguļojot aizvien vairāk pieaugošo sabiedrības vajadzību kopumu un paredzot tendences pasaules tirgos. Saskaņā ar **labāka tiesiskā regulējuma** iniciatīvu Komisija ir sākusi visaptverošu pārskatīšanu, kas skar autobūves nozares un politikas tiesisko regulējumu, izveidojot **augsta līmeņa darba grupu CARS 21**, kurā ir apvienotas galvenās ieinteresētās personas, lai tās konsultētu Komisiju par turpmākajām politikas pamatnostādņēm<sup>2</sup>.

Šajā paziņojumā pausts tas, kā **Komisija vērtē grupas CARS 21 sniegto pārskatu<sup>3</sup> un kāda ir tās reakcija sabiedriski politiskā skatījumā**. Minētajā dokumentā Komisija izklāsta Eiropas Parlamentam un Padomei to, kādu ievirzi tā turpmāk paredz autobūves politikai.

Šajā paziņojumā iekļauto priekšlikumu un iniciatīvu mērķis ir:

- turpmāk vēl uzlabot iekšējā tirgus darbību,
- turpmāk vēl vienkāršot tiesību aktus autobūves jomā un veikt autobūves nozares tiesiskā regulējuma internacionalizāciju,

<sup>2</sup> Sīkāku informāciju skatīt:

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

<sup>3</sup> Grupas *CARS 21* nobeiguma ziņojums atrodams:

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

- turpmāk vēl veicināt no vides viedokļa ilgspejīgu ceļu satiksmi,
- turpmāk vēl pastiprināt drošību uz Eiropas autoceļiem,
- radīt godīgus nosacījumus Eiropas autobūves rūpniecības darbības nodrošināšanai pasaules līmenī,
- veicināt pastiprinātu pētniecību un attīstību stratēģiskas nozīmes jomās.

## 2. VAI RŪPniecības NOZARE IR PĀREJAS POSMĀ?

Autobūves uzņēmumu nesenie centieni panākt ražīguma uzlabojumus un samazināt izmaksas ir piesaistījuši sabiedrības uzmanību un izraisījuši bažas par automašīnu ražošanu Eiropas valstu ekonomiskās, kurās ir augstākas ražošanas izmaksas un automašīnu pieprasījums pieaug nedaudz vai vispār tā nav. Ir bažas par to, ka automašīnu ražošana varētu tikt pārvietota uz trešām valstīm, jo ražošanas nozarē cenšas panākt zemākas pamatizmaksas un iegūt tirgus, kuri, iespējams, turpmāk strauji augs. Pašreizējo ražošanas jaudu pārslodze un elastīgas ražošanas un automatizācijas pieaugošā nozīme ražošanas efektivitātes uzlabošanā saistībā ar ieguldījumiem, ko veic papildu jaudu izveidei, dažās dalībvalstīs, rada to, ka autobūves nozarē ir nodarbinātības līmeņa samazināšanās risks.

Daži gadījumi pašreizējās pārstrukturēšanās procesā ir reakcija uz strukturālām problēmām, kuras jau kādu laiku ir autobūves nozarē. Lai gan tās atsevišķu ražotāju vidū ir dažādas, lielākā daļa problēmu, ar kurām saskaras ražotāji, ir saistīta ar rentabilitātes līmeņu pārvaldību, izmaksām un darba tirgus noteikumiem. Augstas nemainīgās izmaksas, ražošanas jaudas strukturāla pārslodze un nesenas rekordcenas pasaules preču tirgos, kas ir cieši saistīts ar agresīvu cenu konkurenci ražotāju vidū, ir pamatā tam, lai daudz uzņēmumu koncentrētos uz ilgtermiņa konkurētspēju, uzmanību pievēršot ražīguma uzlabošanai un izmaksu struktūru optimizēšanai. Tas, savukārt, var radīt ražošanas procesu reorganizāciju un darbaspēka samazināšanās tendenci. Vispārējo ietekmi turpmāk var saasināt arī neizbēgamas sekas autobūves piegādes ķēdei, ņemot vērā to, ka piegādātāji ir neatņemama autobūves nozares daļa.

Vidējā laikposmā, iespējams, ka Eiropas tirgum paredzētu automašīnu montāža lielākoties tiks veikta Eiropā. Lai gan šī rūpniecības nozare arvien vairāk kļūst globāla, pieprasījuma īpatnības dažādos tirgos saglabājas relatīvi atšķirīgas, un vairums autobūves uzņēmumu nozīmīgu produkcijas daļu saglabā *in situ*. Par to, šķiet, liecina arī augstais slēpto izmaksu līmenis pašreizējās ražošanas iekārtās, elastīgas ražošanas un Eiropas darbaspēka prasmju līmeņa pieaugums. Tomēr problēmas, ko rada pastāvīgi agresīvāka starptautiskā konkurence, iespējams, ilgtermiņā palielināsies. Eiropas transportlīdzekļu ražotāju uzmanību piesaista tās teritorijas, kurās darbojas ražotnes un kuras strauji attīstās un ir izdevīgas izmaksu ziņā, un kuras atrodas tuvu ES, taču nav tās teritorijā.

Saskaņā ar Komisijas stratēģiju izaugsmei un nodarbinātībai<sup>4</sup> ar šo paziņojumu cenšas radīt labvēlīgus pamatnosacījumus novatoriskai un intensīvai autobūves nozarei un tādējādi līdz minimumam samazināt vajadzību to pārstrukturēt. Ja uzņēmums tomēr nolemj veikt organizatoriskus un saimnieciskus pasākumus, Komisija nevar iejaukties šādu komerciālu lēmumu pieņemšanā. Tomēr jebkura no lēmuma attiecīgā pāreja jāveic atbilstīgi Kopienas direktīvām par darbinieku informēšanu un konsultēšanu, kolektīvo atlaišanu un Eiropas Uzņēmumu padomēm<sup>5</sup>. Turklāt ilgtermiņa perspektīvā reģionālajai politikai, veicinot vajadzīgās strukturālās pārmaiņas, var būt nozīme ar pāreju saistīto izmaksu samazināšanā. Tādi instrumenti kā, piemēram, Eiropas Sociālais fonds, Eiropas Reģionālās attīstības fonds un jaunizveidotais Eiropas Globalizācijas pielāgošanas fonds var spēlēt nozīmīgu lomu, lai mazinātu pārejas sociālās izmaksas, piemēram, nodrošinot darbinieku apmācību, lai atrastu jaunas darba vietas. Šiem fondiem arī ir būtiska nozīme labāku strukturālo nosacījumu radīšanā ekonomiskajai aktivitātei, kas, savukārt, nodrošina jaunas darba iespējas. Turklāt Komisijai jācenšas panākt labvēlīgi pamatnosacījumi, kas uzņēmumiem dod iespēju savlaicīgi paredzēt konkurences izaicinājumus un sociāli atbildīgā veidā atsaukties uz tiem. Attiecībā uz šo Komisija aicinās uz pārstrukturēšanas forumu par autobūves rūpniecību, lai risinātu problēmas un labāk sagaidītu pārmaiņas un pielāgotos tām<sup>6</sup>.

Spēcīga cenu konkurence, augstas izejmateriālu un enerģijas cenas, uzsvars attiecībā uz izmaksu pārvaldību un ražošanas procesu pārstrukturēšana patlaban raksturo autobūves nozari Eiropā. Attiecībā uz politikas perspektīvu grūtības nodarbinātības jomā un izmaksu kontrolei pievērstā uzmanība nozīmē to, ka Komisija rūpīgi analizēs turpmākā tiesiskā regulējuma ietekmi uz nodarbinātību un konkurētspēju.

### 3. RŪPNIECĪBAS NOZARES TIESISKĀ REGULĒJUMA UZLABOŠANA: PĀRSKATS PAR DARBA GRUPAS *CARS 21* PAVEIKTO

#### 3.1. Iekšējais tirgus: tipa apstiprinājums mehāniskiem transportlīdzekļiem

Iekšējā tirgus politikā mehānisko transportlīdzekļu jomā patlaban obligātiem noteikumiem ir pakļautas trīs transportlīdzekļu kategorijas (vieglās automašīnas, motocikli un traktori). Šo saistošo noteikumu pamatā ir **transportlīdzekļa tipa EK vienota apstiprinājuma sistēma**<sup>7</sup>, kas ir izrādījusies ļoti efektīva. Komisija uzskata, ka šī sistēma ir jā saglabā un tās **priekšrocības jā palielina, lai tās vairāk piemērotu autobūves rūpniecības ražojumiem** (piemēram, vieglie komerctransportlīdzekļi, autobusi un kravas automašīnas).

Komisija uzskata, ka, **transportlīdzekļim nonākot tirgū, iekšējam tirgum jā darbojas efektīvāk**. Jo īpaši ceļu zemās kvalitātes un reģistrācijas procedūru problēmas joprojām izraisa iedzīvotāju un uzņēmumu bažas.

---

<sup>4</sup> Skatīt Komisijas paziņojumu COM(2005) 474, galīgo redakciju: Kopienas Lisabonas programmas īstenošana: politikas pamats ES apstrādes rūpniecības stiprināšanai – ceļā uz integrētāku pieeju rūpniecības politikai.

<sup>5</sup> Piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/14/EK, Padomes Direktīva 98/59/EK un Padomes Direktīva 94/45/EK.

<sup>6</sup> Sk. Komisijas paziņojumu „Pārstrukturēšana un nodarbinātība”, COM(2005) 120.

<sup>7</sup> Padomes Direktīva 70/156/EEK (OV L 42, 22.3.1970., 1. līdz 15. lpp.).



Komisija<sup>8</sup>:

- ir pieņēmusi priekšlikumu jaunai pamatdirektīvai mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanai<sup>9</sup>, lai transportlīdzekļa tipa EK vienota apstiprinājuma sistēmas procedūru obligāti attiecinātu uz visām transportlīdzekļu kategorijām, un tā mudina Eiropas Parlamentu un Padomi pēc iespējas drīz pieņemt šo priekšlikumu;
- jaunajā pamatdirektīvas priekšlikumā ir iekļāvusi noteikumu par apstiprināšanas shēmu attiecībā uz daļām un ierīcēm, kuras ir kritiskas drošībai un vides kvalitātei.

Turklāt

Komisija:

1. 2007. gadā aktualizēs savu skaidrojošo paziņojumu par procedūrām tādu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai un reģistrācijai, kuri reģistrēti citā dalībvalstī<sup>10</sup>.

### 3.2. Tiesiskā regulējuma vienkāršošana un internacionalizācija

Viens no iemesliem, kāpēc izveidoja grupu *CARS 21*, bija rūpniecības nozarē paustās bažas par to, ka likumdošanas kumulatīvās izmaksas ir negatīvi ietekmējušas konkurētspēju un padarījušas transportlīdzekļus pārmērīgi dārgus. Kā grupas *CARS 21* daļa tika izveidota īpaša apakšgrupa, lai rūpīgi pārbaudītu tiesisko regulējumu<sup>11</sup> un noteiktu iespējas atcelt vai vienkāršot spēkā esošos tiesību aktus.

Pēc pārbaudes veikšanas grupa *CARS 21* secināja, ka lielākā daļa spēkā esošo tiesību aktu jāpatur spēkā, jo tie ir vajadzīgi drošības un veselības, patērētāju un vides aizsardzībai. Tomēr, ņemot vērā to, ka Kopiena ir pievienojusi vairāk nekā 100 starptautiskus noteikumus par transportlīdzekļiem, kuri pieņemti ANO/EEK paspārnē un ir piemērojami kā alternatīvas atbilstīgajiem Kopienas tiesību aktiem, grupa *CARS 21* ir ieteikusi, ka **38 direktīvas varētu aizstāt ar ANO/EEK noteikumiem**, nemazinot drošības un vides aizsardzības līmeni. Turklāt grupa *CARS 21* ir arī noteikusi vienu direktīvu, kuru varētu atcelt<sup>12</sup>, un **25 direktīvas un ANO/EEK noteikumus, kuros varētu ieviest automātisko un virtuālo pārbaudi** tā, lai, padarot administratīvo procedūru izmaksas efektīvākas un ātrākas, rūpniecības nozarei samazinātu noteikumu saskaņošanas izmaksas.

Komisija atbalsta šos ieteikumus, taču tā apzinās vajadzību saglabāt iespēju ES izdot tiesību aktus neatkarīgi no ANO/EEK sistēmas, ja tas vajadzīgs, lai sasniegtu ES mērķus veselības, vides jomā vai citu politiku mērķus, un tā centīsies pilnveidot turpmāku virzību attiecībā uz ANO/EEK noteikumiem tādā veidā, lai tie būtu savienojami ar šo vajadzību.

Komisija:

<sup>8</sup> Jāatzīmē, ka jau ierosinātās vai īstenotās rīcības ir norādītas ar domuzīmi, jo rīcības, kuras Komisija plāno turpmāk ierosināt, hronoloģiskā kārtā ir numurētas visā paziņojumā.

<sup>9</sup> COM(2003) 418, galīgā redakcija.

<sup>10</sup> C 1996/143/04, OV C 143, 15.5.1996., 4. līdz 16. lpp.

<sup>11</sup> Sīkāka informācija par šo pārskatu atrodama grupas *CARS21* nobeiguma ziņojuma II pielikumā.

<sup>12</sup> Padomes Direktīva 72/306/EEK, OV L 190, 20.8.1972., 1. līdz 23. lpp.

2. ierosinās aizstāt 38 EK direktīvas<sup>13</sup> ar atbilstīgiem ANO/EEK noteikumiem, tiklīdz būs pieņemta pamatdirektīva par tipa apstiprinājumu (sagaidāms, ka 2007. gadā);
3. 2008. – 2009. gadā ierosinās 25 EK direktīvās un ANO/EEK noteikumos ieviest vajadzīgos tehniskos noteikumus automātiskajai un virtuālajai pārbaudei<sup>14</sup>;
4. Eiropas Parlamentam iesniegs ikgadējo dokumentu par ANO/EEK panākto virzību un par komitoloģijas procedūru;
5. 2008. – 2009. gadā apsvērs jautājumu par Direktīvas 71/127/EEK<sup>15</sup>, 74/297/EEK<sup>16</sup>, 76/115/EEK<sup>17</sup> un 78/932/EEK<sup>18</sup>, kā arī ANO/EEK Noteikumu Nr. 122<sup>19</sup> vienkāršošanu.

### 3.3. Videi draudzīga, ilgtspējīga ceļu satiksme: integrētā pieeja

Automašīnas izraisa 12 % no Eiropas **siltumnīcefekta gāzu emisijām** un ievērojamu daļu no **piesārņotāju emisijām**.

Tādējādi Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu<sup>20</sup> un Kopienas stratēģija CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai<sup>21</sup> ir divas galvenās vides politikas jomas, kuras ir saistītas ar transportlīdzekļu ražošanas nozari. ES politikām saistībā ar atkritumiem un troksni arī ir savstarpēja mijiedarbība ar autobūves nozari. Palielinātām bažām par enerģiju (izmaksas un piegāde) un vidi, iespējams, ir būtiska loma diskusijā par nākotnes transportlīdzekļu veidu un darbību.

#### 3.3.1. Piesārņotāju emisijas

Kopš pirmo *Euro* standartu pieņemšanas attiecībā uz emisiju normām panākts **aptuveni 70 līdz 90 % NO<sub>x</sub> un daļiņu emisiju samazinājums**, kā novērtēts saskaņā ar tipa apstiprinājuma noteikumiem. Komisija plāno turpmāk noteikt stingrākas *Euro* emisiju normas vieglajām un kravas automašīnām saskaņā ar Tematisko stratēģiju par gaisa piesārņojumu, un tā centīsies rīkoties tā, lai emisiju pārbaudes procesā labāk atspoguļotu faktiskās emisijas.

Komisija:

- ir pieņēmusi priekšlikumu ***Euro 5***<sup>22</sup> emisiju normām, lai samazinātu piesārņotāju emisijas no vieglajām automašīnām un citiem vieglajiem transportlīdzekļiem; minētā priekšlikuma pieņemšanas rezultātā turpmāk par 80 % samazināsies daļiņu emisijas transportlīdzekļiem, ko darbina dīzeļdzinējs, un par 20 % un 25 % – NO<sub>x</sub> emisijas no transportlīdzekļiem, ko darbina attiecīgi dīzeļdzinējs un benzīna dzinējs;

<sup>13</sup> Attiecīgās direktīvas ir uzskaitītas 2. pielikumā.

<sup>14</sup> Attiecīgās direktīvas un ANO/EEK noteikumi ir uzskaitīti 1. pielikumā.

<sup>15</sup> Padomes Direktīva 71/127/EEK OV L 68, 22.3.1971., 1. līdz 17. lpp.

<sup>16</sup> Padomes Direktīva 74/297/EEK OV L 165, 20.6.1974., 16. līdz 25. lpp.

<sup>17</sup> Padomes Direktīva 76/115/EEK, OV L 24, 30.1.1976., 6. līdz 20. lpp.

<sup>18</sup> Padomes Direktīva 78/932/EK, OV L 325, 20.11.1978., 1. līdz 15. lpp.

<sup>19</sup> ANO/EEK Noteikumi Nr. 122: Vienoti tehniskie noteikumi par transportlīdzekļu kategoriju M, N un O apstiprināšanu attiecībā uz apsildīšanas ierīcēm, 2006. gada 23. februāris.

<sup>20</sup> COM(2005)446.

<sup>21</sup> COM(95)689, galīgā redakcija. Kopienas stratēģija, lai samazinātu vieglo automašīnu CO<sub>2</sub> emisijas un uzlabotu degvielas ekonomiju. Papildu informāciju skatīt: [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm).

<sup>22</sup> COM(2005) 683, galīgā redakcija.

- kopīgi ar Eiropas Parlamentu un Padomi ir veicinājusi, ka turpmāk samazinās NO<sub>x</sub> emisijas (**Euro 6**) no vieglajām automašīnām un citiem vieglajiem transportlīdzekļiem;
- ir pieņēmusi priekšlikumu direktīvai par „tīro” autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, izmantojot publisko iepirkumu<sup>23</sup>, kuras mērķis ir uzlabot gaisa kvalitāti (jo īpaši pilsētās) un ar kuru jāatbalsta „tīro” transportlīdzekļu ieviešana tirgū;
- ir pieņēmusi priekšlikumu Kopienas stratēģijas pamatnostādņem kohēzijas jomā 2007. līdz 2013. gadam, kas veicinās ieguldījumus ilgtspējīgos transporta tīklos un kopēju sabiedriskā transporta pakalpojumu jomu, paredzot alternatīvu transportlīdzekļu degvielu izplatīšanas tīklus

#### Komisija:

6. 2007. gadā sniegs priekšlikumu par **Euro 6** emisiju robežvērtībām, lai turpmāk panāktu, ka ievērojami samazinās kravas automašīnu radīto piesārņotāju emisijas;
7. cenšas, lai pasaules līmenī tiku pieņemti tehniskie noteikumi par kravas automašīnu emisiju testēšanas cikliem (gan nepārtrauktā stāvokļa cikls, gan pārejas cikls) un lai ņemtu vērā ārpus cikla emisiju sistēmas un iebūvētās diagnostikas sistēmas (**OBD**), tādējādi faktiskie emisiju nosacījumi būtu labāk atspoguļoti;
8. pārbauda iespējas nodrošināt to, ka testējot emisijas no pasažieru pārvadāšanai paredzētajām automašīnām, vairāk ņem vērā faktiskās emisijas.

#### 3.3.2. Ceļu satiksmes nozarē radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšana

Komisija īsteno integrētu pieeju, lai līdz 2012. gadam sasniegtu ES **mērķi 120 g/km CO<sub>2</sub>**. To var sasniegt, apvienojot ES un dalībvalstu rīcību. Ja iespējams, 2007. gadā un vēlākais līdz 2008. gada vidum Komisija ierosinās **tiesisku regulējumu**, lai sasniegtu ES mērķi 120 g/km/CO<sub>2</sub>, uzmanību pievēršot obligātajiem CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumiem, lai, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģiju, attiecībā uz jaunām automašīnām sasniegtu mērķi vidēji 130 g/km CO<sub>2</sub> un, izmantojot citus **tehnoloģiskus uzlabojumus un vairāk izmantojot biodegvielu**, emisijas samazinātu vēl par 10 g/km CO<sub>2</sub> vai par līdzvērtīgu rādītāju, jo īpaši:

- a) noteiks efektivitātes obligātās prasības gaisa kondicionēšanas sistēmām;
- b) paredzēs obligāti uzstādīt precīza riepu spiediena uzraudzības sistēmas;
- c) ES noteiks maksimālās riepu rites pretestības robežvērtības vieglajām automašīnām un vieglajiem komerctransportlīdzekļiem;
- d) paredzēs izmantot ātrumpārslēgšanas indikatorus, ņemot vērā to, cik lielā mērā patērētāji izmanto šādas ierīces faktiskos braukšanas apstākļos;
- e) pilnveidot degvielas patēriņa efektivitāti attiecībā uz vieglajiem komerctransportlīdzekļiem (furgoni), nosakot mērķi līdz 2012. gadam sasniegt 175 g/km CO<sub>2</sub> emisijas un līdz 2015. gadam – 160 g/km CO<sub>2</sub> emisijas;

<sup>23</sup> COM(2005) 634.

f) vairāk izmantot biodegvielas, maksimāli uzlabojot vides kvalitāti.

Iepriekšminētais būs mērāms, uzraugāms, uzskaitāms, un nebūs CO<sub>2</sub> emisiju samazinājuma divkāršas rēķināšanas.

Komisija piekrīt tam, ka tiesiskais regulējums, ar ko īsteno **vidējo rādījumu mērķa sasniegšanu** attiecībā uz **jaunām automašīnām**, tiks izstrādāts tā, lai nodrošinātu konkurētspējīgi samērīgus un sociāli taisnīgus, un ilgtspējīgus mērķus, kas ir objektīvi, ievērojot Eiropas autobūves dažādību un ar kuriem novērš jebkādu nepamatotu konkurences izkropļošanu autoražotāju vidū.

Šis tiesiskais regulējums būs **savietojams ar vispārīgo mērķi ES Kioto mērķu sasniegšanas kontekstā** un tā pamatā būs **izsmelošs ietekmes novērtējums**. Šādā ietekmes novērtējumā jāaplūko dažādu iespēju priekšrocības un izmaksas salīdzinājumā ar faktisko stāvokli CO<sub>2</sub> vidējo emisiju ziņā, ņemot vērā jaunākās pieejamās autobūves tehnoloģijas vides uzlabojumiem.

Neskarot tiesisko regulējumu, Komisijas stratēģija samazināt CO<sub>2</sub> emisijas veicinās papildu centienus citu ceļu satiksmes veidu (kravas transportlīdzekļi) jomā, kā arī dalībvalstu (ar CO<sub>2</sub> saistīta aplikšana ar nodokļiem un citi fiskālie stimuli, publiskais iepirkums, ceļu satiksmes pārvaldība, infrastruktūra utt.) un patērētāju (informēta izvēla kā pircējam, atbildīgs braukšanas veids) vidū.

Komisija veic šādas darbības:

9. Paralēli šim dokumentam tā savā paziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par Kopienas stratēģijas automašīnu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai<sup>24</sup> pārskatīšanas rezultātiem sniedz turpmāku stratēģiju automašīnu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai, izmantojot integrētu pieeju, kā aprakstīts iepriekš.
10. Izpētīs iespēju, sākot no 2013. gada, iekļaut ceļu satiksmes nozari ES Emisiju tirdzniecības shēmā trešajā emisijas kvotu sadales periodā.
11. Pēc tam, kad kā daļa no priekšlikuma jaunai Eiropas enerģētikas politikai pieņemts nesenais Progresā ziņojums biodegvielu jomā<sup>25</sup>, kas būs kā daļa no paziņojuma „Enerģētikas politika Eiropai”, kurā ierosināja minimālu saistošu mērķi – līdz 2020. gadam izmantot 10 % biodegvielas, Komisija sniegs priekšlikumu pārskatīt Direktīvu 2003/30/EK<sup>26</sup> par biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanas veicināšanu transportā 2007. gadā.
12. Novērtēs pieejamās iespējas, lai pilnveidotu politikas sistēmu biodegvielas izmantošanas veicināšanai, piedāvājot lielāka mērā samazināt siltumnīcefekta gāzes, un turpmāk atbalstīs iniciatīvas pētniecības un attīstības jomā attiecībā uz 2. paaudzes biodegvielu.

<sup>24</sup> COM(2007) 19, galīgā redakcija.

<sup>25</sup> COM(2006) 845, galīgā redakcija.

<sup>26</sup> Direktīva 2003/30/EK, OV L 123, 17.5.2003., 42. līdz 46. lpp.

13. Komisija 2007. gadā sniegs priekšlikumu regulai par mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuros kā degvielu izmanto ūdeņradi, lai nodrošinātu šīs tehnoloģijas drošu izmantošanu.
14. Saistībā ar Viedā automobiļa iniciatīvu *i2010*<sup>27</sup> Komisija sekos tādu informācijas un komunikāciju tehnoloģiju (IKT) izpētei un attīstībai, kuru pamatā ir tehnoloģijas un lietojumprogrammas, ar kurām sniegs ieguldījumu tīrākai un enerģijas ziņā efektīvākai mobilitātei, tostarp instrumenti braukšanai, kas ir videi draudzīgāka.
15. Komisija turpmākajā rīcības plānā, kas paredzēts loģistikai, un Zaļajā grāmatā par pilsēttransportu iekļaus viedās transporta sistēmas, tostarp, *Galileo*, lai optimizētu transporta operācijas un panāktu drošu un ilgtspējīgu mobilitāti Eiropai.
16. Mudinās Eiropas Investīciju banku atbalstīt Kopienas politiku CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai, veicinot ekonomiski reāli īstenojamu projektu finansēšanu degvielas efektivitātes un atjaunojamu degvielu jomā.

### 3.3.3. Citas politikas vides jomā

Papildus iepriekšminētajam uz autobūves nozari attiecas arī ES politikas par transportlīdzekļu atkārtotu pārstrādi, troksni un transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmām.

Komisija:

- ir sniegusi priekšlikumu pakāpeniski samazināt atsevišķas fluoru saturošas siltumnīcefekta gāzes, ko rada transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmas (MAC)<sup>28</sup>, kuru ir pieņēmis Eiropas Parlaments un Padome.

Nākotnē

Komisija veiks šādas darbības.

17. Nākamreiz (2009. gadā) pārskatot Transportlīdzekļu dzīves cikla beigu direktīvu<sup>29</sup>, risinās jautājumu par šīs direktīvas saskaņotu ieviešanu dalībvalstīs.
18. 2007. – 2009. gadā centīsies pieņemt vienotu pieeju, lai risinātu ar troksni saistītus jautājumus, kurā tā iesaistīs visas attiecīgās ieinteresētās personas un sistēmas (piemēram, satiksmes vadība, transportlīdzeklis un riepu tehnoloģija, ceļa segumi).

### 3.4. Drošības palielināšana uz Eiropas ceļiem: kopēji centieni

Eiropas ceļu satiksmes drošības uzlabošanā ir panākts ievērojams progress: pēdējos 30 gados satiksme uz Eiropas ceļiem ir trīskāršojusies, turpretī ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaits tajā pašā laikposmā ir uz pusi samazinājies. Taču par arvien lielāku mobilitāti, ko eiropieši labprāt izmanto, joprojām dārgi jāmaksā: jaunākie aprēķini liecina, ka 2005. gadā uz

<sup>27</sup> COM(2006) 59, galīgā redakcija.

<sup>28</sup> Direktīva 2006/40/EK, OV L 161, 14.06.2006., 12. līdz 18. lpp.

<sup>29</sup> Direktīva 2000/53/EK, OV L 269, 21.10.2000., 34. līdz 43. lpp.

Eiropas ceļiem dzīvību zaudēja 41 600 cilvēku<sup>30</sup>. Komisijas paziņotais mērķis ir panākt, ka līdz 2010. gadam nāves gadījumu skaits uz Eiropas ceļiem samazinās par 50 %<sup>31</sup>.

Komisija uzskata, ka efektīvas ceļu satiksmes drošības stratēģijas pamatā jābūt **mijiedarbībai starp uzlabojumiem transportlīdzekļu tehnoloģijas jomā, ceļu infrastruktūru, transportlīdzekļu vadītāju izturēšanos un noteikumu ieviešanu.**

Komisija:

- ir pieņēmusi Ieteikumu 2004/345/EK<sup>32</sup> par paraugpraksi attiecībā uz tādu noteikumu piemērošanas uzraudzību, kas skar transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu un drošības jostu lietošanu;
- ir pievienojusies ANO/EEK Noteikumiem Nr. 104<sup>33</sup> un grozītajiem ANO/EEK Noteikumiem Nr. 48<sup>34</sup>, lai uzlabotu kravas automašīnu redzamību;
- ir pieņēmusi Paziņojumu *eCall nodrošināšana iedzīvotājiem*<sup>35</sup>, kura mērķis ir paātrināti attīstīt *eCall* sistēmas, kas iniciatīvā *eSafety* ir noteiktas kā prioritāte;
- ir pieņēmusi *Paziņojumu par viedā automobiļa iniciatīvu*<sup>36</sup>, kura mērķis ir sekmēt uzlabotu drošības tehnoloģiju attīstību, lai ES veicinātu ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanos;
- ir pieņēmusi Priekšlikumu direktīvai par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību<sup>37</sup>;
- ir pieņēmusi Priekšlikumu direktīvai par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem<sup>38</sup>, kuras mērķis ir mazināt neredzamās zonas transportlīdzekļa aizmugurējās redzamības laukā.
- ir pieņēmusi priekšlikumu Kopienas stratēģijas pamatnostādņem kohēzijas jomā 2007. līdz 2013. gadam, kurās līdz ar ieteiktajām rīcības pamatnostādņēm būs iekļauts ieguldījums pareizai satiksmes pārvaldībai, īpašu uzmanību pievēršot drošībai.

Ņemot vērā grupas *CARS 21* ieteikumus, Komisija ir pielāgojusi uz nākotni vērstu pieeju ceļu satiksmes drošībai un novērtējusi iespējamās turpmākās iniciatīvas šajā jomā. Tā rezultātā

Laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam Komisija izvērtēs iespēju sniegt šādus priekšlikumus:

<sup>30</sup> Eiropas rīcības plāns ceļu satiksmes drošībai – starpposma pārskats: COM(2006) 74, galīgā redakcija.  
<sup>31</sup> COM(2001) 370, galīgā redakcija. Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatu pabeidza 2006. gadā, COM(2006) 314, galīgā redakcija.  
<sup>32</sup> Komisijas 2004. gada 6. aprīļa Ieteikums, OV L 111, 17.4.2004., 75. līdz 82. lpp.  
<sup>33</sup> ANO/EEK Noteikumi Nr. 104 „Vienoti noteikumi par aizmugures atstarojošo marķējumu apstiprinājumu kravas automašīnām un vilcējiem, un šo transportlīdzekļu piekabēm”, 1998. gada 22. janvāris.  
<sup>34</sup> ANO/EEK Noteikumi Nr. 48 „Gaismas lukturu uzstādīšana un gaismas signālierīces”.  
<sup>35</sup> COM(2005) 431, galīgā redakcija.  
<sup>36</sup> COM(2006) 59, galīgā redakcija.  
<sup>37</sup> COM(2006) 569, galīgā redakcija.  
<sup>38</sup> COM(2006) 570, galīgā redakcija.

19. Visos jaunajos M1 transportlīdzekļos obligāti uzstādīt bērnu sēdekļu stiprinājumu sistēmas *Isofix*.
20. Braucot obligāti iedegt dienas gaismas lukturus (2006. gada 1. augustā par šo jautājumu sāka sabiedrisku apspriešanu).
21. Tiklīdz būs izstrādāta testēšanas metode, obligāti uzstādīt elektroniskās stabilitātes programmu vispirms kravas transportlīdzekļiem un tad – vieglajām automašīnām un [citiem] vieglajiem transportlīdzekļiem.
22. Visos jaunajos transportlīdzekļos obligāti uzstādīt drošības jostas atgādinājuma sistēmu.

23. Grozīt gājēju aizsardzības direktīvas II posma prasības, lai uzlabotu Direktīvas 2003/102/EK<sup>39</sup> noteikumus.
24. Pārrobežu līmenī uzlabot tādu sodu izpildi, ko uzliek par citas ES dalībvalsts ceļu satiksmes noteikumu pārkāpšanu (2006.gada 6. novembrī par šo jautājumu sāka sabiedrisku apspriešanu).

Turklāt Komisija veiks šādas darbības:

25. Pārbaudīs izmaksas un iespēju transportlīdzekļos (jo īpaši kravas automašīnās) uzstādīt avārijas bremsēšanas sistēmu, kā arī izvērtēs gūtās priekšrocības. Komisija veic šādas sistēmas izpēti un ir noteikusi ieinteresēto personu darba grupu, kas palīdzēs šajā darbā.
26. Saistībā ar viedā automobiļa iniciatīvu Komisija centīsies veicināt aktīvu drošības sistēmu un infrastruktūras korporatīvo sistēmu turpmāku attīstību, izvērtēšanu un izmantošanu.
27. 2006. gadā pieņems Trešo paziņojumu par [iniciatīvu] *eSafety*, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes uzmanību pievērsīs turpmākajiem pasākumiem, kuru mērķis ir no 2010. gada pilnīgi izvērst *eCall* sistēmas.
28. Veicinās un atbalstīs nosacījumu Kopienas finansējumam ceļu satiksmes nozarē attiecībā uz tādiem projektiem, ar kuriem īsteno paraugpraksi ceļu satiksmes drošības jomā.
29. Aicinās dalībvalstis turpmāk uzlabot pasākumu ieviešanu attiecībā uz aizliegumu transportlīdzekli vadīt alkohola reibumā, attiecībā uz atļautā braukšanas ātruma ierobežošanu un nodrošināt, ka motociklisti lieto ķiveres, kā arī veicināt un īstenot drošības jostu lietošanu.

---

<sup>39</sup> Direktīva 2003/102/EK, OV L 321, 6.12.2003., 15. līdz 25. lpp.

### 3.5. Tirdzniecība un aizjūras zemju tirgi: centieni panākt godīgu konkurenci pasaules līmenī<sup>40</sup>

*Lielākā daļa rūpniecības ražojumu pieprasījuma pasaules līmenī turpmākajos desmit gados būs no valstīm, kurās ir strauji augoša ekonomika (piemēram, Ķīnas, Indijas, Krievijas), un starptautiska dimensija ir izšķirīga Eiropas autobūves nozares konkurētspējai.*

Komisija uzskata, ka **daudzpusējas sarunas** sniedz iespēju uzlabot Eiropas ražošanas nozares piekļuvi tirgum, toties tirdzniecības attiecībās ar trešām valstīm vajadzības gadījumā jāpieņem arī **divpusēja vai reģionāla pieeja** (izmantojot brīvās tirdzniecības nolīgumus vai tamlīdzīgus pasākumus).

Pasaules līmeņa nozarē noteikumi attiecībā uz **tiešajiem ārvalstu ieguldījumiem un vietējo ražošanas uzņēmumu** izveidi trešās valstīs ir tikpat svarīgi kā tradicionālākās eksporta – importa plūsmas. Eiropas politikai jācenšas nodrošināt to, ka Eiropas uzņēmumu darbība aizjūras zemēs netiek pakļauta negodīgai konkurencei.

Komisija ir uzņēmusies saistības starptautiskā līmenī veicināt un paplašināt tiesību aktu pārvaldību, jo īpaši, izmantojot ANO/EEK noteikumu sistēmu (kā aplūkots 3.2. sadaļā)<sup>41</sup>, lai samazinātu **beztarifu barjeras tirdzniecībā** un veicinātu pasaules līmeņa tiesisko regulējumu. Autobūves nozarē ir paustas arī bažas par **noteikumiem intelektuālā īpašuma** tiesību jomā (IĪT) dažos pasaules reģionos.

Komisija pauž bažas arī par piekļuvi **Ķīnas** tirgum un nosacījumiem darbībai šajā tirgū. Tas ir būtiski ne tikai Ķīnas tirgus potenciāla dēļ, bet arī tāpēc, ka līdzīgas problēmas var rasties citos lielos, jaunatklātos tirgos.

Komisija:

- ir pielāgojusi transportlīdzekļu starptautisko tehnisko noteikumu pastiprinātas harmonizācijas veicināšanas politiku saistībā gan ar ANO/EEK 1958. gada nolīgumu, gan ar tās 1998. gada nolīgumu;
- ir oficiāli lūgusi izveidot PTO šķīrējtiesas kolēģiju, lai tā izšķirtu lietas, kurās ir strīds saistībā ar importēto transportlīdzekļu daļu apstrādi, ko veic Ķīna. Amerikas Savienotās Valstis un Kanāda ir iesniegušas līdzīgas sūdzības.

Attiecībā uz turpmāko politikas virzienu

Komisija veiks šādas darbības:

30. Katrā atsevišķajā gadījumā novērtēs to, kāds potenciāls ir brīvās tirdzniecības nolīgumu apspriešanai ar trešām valstīm (jo īpaši Dienvidaustrumu Āzijā) un vajadzības gadījumā sāks attiecīgas sarunas.

<sup>40</sup> Komisijas pieeja tirdzniecības politikai ir izklāstīta nesen publicētajā Paziņojumā „Globālā Eiropa: konkurence pasaulē”, COM(2006) 567, galīgā redakcija.

<sup>41</sup> Kā izklāstīts 3.2. nodaļā, Komisija centīsies virzīt starptautiskās saskaņošanas procesu tādā veidā, kas varētu veicināt, ka tajās jomās, kas saistītas ar drošību un vidi, vajadzības gadījumā tiesību aktus ES turpmāk izdod neatkarīgi.



31. Turpinās uzraudzīt notikumus Ķīnas uzņēmējdarbības un tiesiskā regulējuma vidē, lai praksē nodrošinātu uzlabotu piekļuvi tirgum, kas ir rezultāts tam, ka Ķīna pievienojās PTO.
32. Īsteno oficiālu dialogu ar Ķīnu par jautājumiem saistībā ar Ķīnas reglamentējošo vidi, lai nodrošinātu to, ka ir uzņēmēju aprindām ir zināma līmeņa darbības lauks un juridiska noteiktība šajā tirgū. Attiecībā uz šo Komisija turpmāk joprojām sekos Ķīnas Antimonopola likuma izstrādei.
33. Saistībā ar ES un Krievijas kopējo ekonomisko telpu turpinās stiprināt ciešākas saiknes ar Krievijas autobūves nozari.
34. Izmantojot spēkā esošos starptautiskos nolīgumus, turpinās politiku, ar ko nodrošina IĪT sekmēšanu un piemērošanu pasaules līmenī, un turpmākajos divpusējos nolīgumos tā iekļaus visaptverošus noteikumus intelektuālā īpašuma tiesību jomā.

### 3.6. Pētniecība un attīstība: turpmākas konkurētspējas galvenais faktors

Ar apmēram 20 miljardiem euro (aptuveni 5 % no rūpniecības nozares apgrozījuma), kas ir ieguldīti pētniecībai un ražojumu attīstībai, autobūves nozare absolūtā izteiksmē **ir lielākais investors Eiropā pētniecības un attīstības jomā.**

Tehnoloģiju platformām ir būtiska nozīme tādu pētniecības vajadzību noteikšanā, kas atbilst rūpniecības nozarei. „**Vīzija par ceļu satiksmi 2020. gadā**”, **Eiropas Autotransporta pētniecības konsultatīvās padomes (ERTRAC)** izstrādātā Stratēģiskā pētniecības programma un citas atbilstīgās tehnoloģiju platformas<sup>42</sup> ir galvenais aspekts turpmākās pētniecības un attīstības virzības noteikšanā visā autobūves vērtību ķēdē ES, valsts un reģionālā līmenī.

Komisija:

- ir sniegusi priekšlikumu Septītajā pētniecības pamatprogrammā (*FP7*) izveidot prioritāru, īpašu tematu „**Transports (iekļaujot arī aeronautiku)**”, un ierosinātais budžets (pašreizējās cenās – 4180 miljoni euro) liecina par to, ka ievērojami palielinās Kopienas līdzekļu piešķirumi jauninājumiem autobūves nozarē;
- *FP7* sadaļā par Informācijas un tehnoloģiju tematu ir ierosinājusi turpināt pētniecību IKT jomā, lai, pamatojoties uz Piektajā un Sestajā pētniecības pamatprogrammā veikto izpēti, nodrošinātu mobilitātes, vides ilgtspējas un enerģijas efektivitāti.

Komisija uzskata, ka Eiropas pētniecība *FP7* jākoncentrē gan uz pētniecības papildu jomām (piemēram, **tīru un energoefektīvu siltumdzinēju tehnoloģijas, integrētās drošības sistēmas**), gan progresīvajām tehnoloģijām (piemēram, **ūdeņraža un degvielas akumulatori, nomaināmu hibrīdu izveide, 2. paaudzes biodegvielas**). Turklāt Komisija uzskata, ka ir svarīgi izveidot vadošos tirgus jomās, kas saistītas ar šo nozari (piemēram, ūdeņraža un degvielas akumulatori, biodegvielas utt. varētu būt potenciāli kandidāti).

<sup>42</sup> Piemēru klāstā ir ūdeņraža un degvielas elementu platforma, progresīvo mašīnbūves materiālu un tehnoloģiju platforma, mikrosistēmu integrācijas platforma utt.

No plašāka viedokļa raugoties, ideja par jaunām, drošākām, efektīvākām un mazāku piesārņojumu izraisošām tehnoloģiju formām ir viedo transporta sistēmu (VTS) daļa. Autobūves nozare ir aktīvi iesaistīta vairākās tehnoloģiju platformās<sup>43</sup>, kuras tieši vai netieši dod ieguldījumu autobūves nozares konkurētspējai un labāku transporta sistēmu attīstībai.

Komisija veiks šādas darbības:

35. Turpinās pilnveidot sadarbību pētniecības un attīstības jomā starp ES un minēto rūpniecības nozari (galvenokārt, izmantojot *FP7*).
36. Centīsies pastiprināt saskaņotu sadarbību pētniecības jomā starp ES, dalībvalstīm un autobūves nozari, izmantojot sistēmā iekļautu pieeju, kā arī dažādus instrumentu veidus, sadarbības projektus un izcilības tīklus, kas paredzēti pētniecības un attīstības atbalstam autobūves nozarē.
37. Pievērsīs uzmanību pētniecības programmām saistībā ar ceļu satiksmes sistēmas efektivitātes paaugstināšanu, tajā pašā laikā veicinot saskanību ar vidi un drošību. Īpaša uzmanību tiks pievērsta tīrai degvielai no atjaunojamiem avotiem, kā arī piemērotiem, viediem transportlīdzekļiem un ceļiem (piemēram, „viedā automobiļa” projekts iniciatīvā *i2010*).
38. Kā jaunu rūpnieciskās izpētes, tehnoloģiskās attīstības un funkcionēšanas instrumentu centīsies izmantot valsts un privātā sektora partnerības. Tā kopīgi ar autobūves nozari (un citām ieinteresētajām personām) noteiks kopīgu tehnoloģiju iniciatīvu ūdeņraža un degvielas akumulatoru jomā.
39. Mudinās Eiropas finanšu iestādes, piemēram, Eiropas Investīciju banku, turpināt sniegt atbalstu pētniecībai autobūves nozarē un attiecīgos pasākumus koncentrēt uz tādiem projektiem, kuri paver iespējas uzlabotai enerģijas efektivitātei, emisiju samazināšanai un pastiprinātai drošībai, jo īpaši, izmantojot jauno riska dalīšanas finanšu mehānismu.

### 3.7. Nodokļu sistēma un nodokļu atvieglojumi un konkurence pēcpārdošanā

#### 3.7.1. Nodokļu sistēma un nodokļu atvieglojumi

Grupā *CARS 21* notikušajās diskusijās ir norādīts uz to, ka atšķirīgus **nodokļu režīmus**, ko dalībvalstīs piemēro attiecībā uz transportlīdzekļiem, **uzskata par galvenajiem šķēršļiem iekšējā tirgus efektīvai darbībai**, turpretī nodokļu atvieglojumu izmantošana jākoordinē visās dalībvalstīs, un ar to pierādāmi jāveicina ES politikas mērķi tādās jomās kā vide un drošība. Šajā kontekstā papildus Komisijas priekšlikumam Eiropas Parlaments un Padome *Euro 5* un *Euro 6* regulā<sup>44</sup> vienojās par pantu, ar ko reglamentē nosacījumus nodokļu atvieglojumu piešķiršanai.

Komisija:

<sup>43</sup> Piemēram, NESSI – tā ir programmatūras platforma, un ARTEMIS – iebūvēto IT sistēmu platforma.

<sup>44</sup> COM(2005) 683, galīgā redakcija.

– ir ierosinājusi Direktīvu par nodokļiem<sup>45</sup>, ar kuriem apliek vieglos automobiļus, kura patlaban ir iesniegta Eiropas Parlamentam un Padomei. Komisija mudina Eiropas Parlamentu un Padomi pēc iespējas drīz pieņemt ierosināto direktīvu.

### 3.7.2. Konkurence pēcpārdošanā

Attiecībā uz transportlīdzekļu izplatīšanu Komisija turpmāk centīsies nodrošināt, ka Regulu (EK) Nr. 1400/2002 par **mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu**<sup>46</sup> piemēro visā Kopienā, tajā pašā laikā, ņemot vērā transportlīdzekļu pieaugošo sarežģītību, ir noteikta obligāta prasība, ka visiem, kas remontē transportlīdzekļus, jābūt piekļuvei atbilstīgai **tehniskai informācijai par transportlīdzekļa remontu**. Attiecībā uz pēdējo no minētā, kā izklāstīts Direktīvas 98/69/EK<sup>47</sup> 4. pantā, Eiropas Parlaments nepārprotami sniedz piekrišanu.

Komisija:

– *Euro 5* priekšlikumā<sup>48</sup> ir iekļāvusi noteikums, ar ko paredz, ka transportlīdzekļu ražotāju pienākums ir nodrošināt neatkarīgiem remonta pakalpojumu sniedzējiem neierobežotu, standartizētu piekļuvi informācijai par transportlīdzekļa remontu un apkopi, izmantojot tīmekļa vietnes tādā formātā (OASIS formāts), kādu ir izstrādājusi ieinteresēto personu tehniskā komiteja.

## 4. TURPMĀKIE PASĀKUMI

Komisija ir uzņēmusies saistības īstenot labāka regulējuma politiku un uzskata, ka ir vienreizēja iespēja attīstīt **īpašu politikas veidošanas kultūru attiecībā uz rūpniecības politiku**. Komisija uzskata, ka, izstrādājot priekšlikumus tiesību aktiem, jābalstās uz tādām pamatnostādņēm kā likumdošanas kvalitāte, vienkāršošana, ietekmes novērtējumi, apspriešanās ar ieinteresētajām personām, piemērots laiks un instrumentu izvēle.

Visgrūtākais uzdevums, kas raksturīgs šādam politikas procesam, ir iekļauts **saiknē starp prognozējamību, no vienas puses, un kvalitāti un elastīgumu, no otras puses**. Norādot turpmāko noteikumu ilgtermiņa virzību, neizbēgami radīsies jautājumi par tādu datu kvalitāti un pieejamību, kurus izmanto, lai noteiktu pieņēmumus par norisēm vidējā un ilgākā laikposmā. Tādēļ jāizveido **regulāras pārskatīšanas un pārbaudes mehānisms**.

Lai nodrošinātu, ka Eiropas Parlamentu un Padomi regulāri informē par ANO/EEK darbību, Komisija plāno sagatavot ikgadēju dokumentu, sniedzot Eiropas Parlamentam aktualizētu informāciju par darbu, kas ANO/EEK patlaban tiek veikts, un par komitoloģijas procedūru.

Komisija veiks šādas darbības:

40. 2009. gadā kopīgi ar ieinteresētajām personām veiks šajā paziņojumā ierosināto rīcību vidusposma pārskatīšanai, lai uzraudzītu panākto virzību, un lai vajadzības gadījumā,

<sup>45</sup> COM(2005) 261, galīgā redakcija.

<sup>46</sup> Komisijas 2002. gada 31. jūlija Regula (EK) Nr. 1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē.

<sup>47</sup> Direktīva 98/69/EK, OV L 350, 28.12.1998., 1. līdz 57. lpp.

<sup>48</sup> COM(2005) 683, galīgā redakcija.

pamatojoties uz šīs pārskatīšanas rezultātiem, pielāgotu tiesisko regulējumu autobūves nozares politikā;

41. Sagatavojot ikgadēju darba dokumentu par ANO/EEK gūtajiem panākumiem, regulāri informēs likumdošanas procesā iesaistītās personas par apstākļu pārmaiņām autobūves tiesiskajā regulējumā.

## **PIELIKUMI**

1. Direktīvu saraksts, attiecībā uz kurām jāierosina automātiskā un virtuālā pārbaude
2. Direktīvu saraksts, kuras jāierosina aizstāt ar ANO/ Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem

## **1. pielikums: Direktīvu saraksts, attiecībā uz kurām jāierosina automātiskā un virtuālā pārbaude**

### **Jāierosina automātiskā pārbaude:**

EK Direktīvas: 70/222/EEK (reģistrācijas numura aizmugurējā zīme)

77/389/EEK (jūgierīces)

78/316/EEK (vadības ierīču identifikācija)

78/317/EEK (pretaizsalšana un pretaizsvīšana)

78/318/EEK (stiklu tīrīšana un apskalošana)

78/549/EEK (dubļu sargi)

92/21/EEK (masa un gabarīti, M 1 kategorijas mehāniskie transportlīdzekļi)

97/27/EK (masa un gabarīti)

92/114/EK (ārējie izvirzījumi uz priekšu no kabīnes aizmugurējā paneļa)

ANO/EEK Noteikumi Nr.:

28 (skaņas brīdinājumsignalizācija)

48 (gaismas lukturu uzstādīšana)

121 (vadības ierīču identifikācija)

122 (apsildīšanas ierīces)

43 (daļa par neaplīstošā stikla uzstādīšanu)

55 (sajūgi; tikai ģeometriskās prasības)

### **Jāierosina virtuālā pārbaude:**

EK Direktīvas:

77/389/EEK (jūgierīces)

77/649/EEK (priekšējais redzamības lauks)

78/318/EEK (stiklu tīrīšana un apskalošana, ģeometriskām prasībām)

78/549/EEK (dubļu sargi)

92/114/EK (ārējie izvirzījumi uz priekšu no kabīnes aizmugurējā paneļa)

ANO/EEK Noteikumi Nr.:

46 (aizmugurējam redzamības laukam)

21 (iekšējās apdares ģeometriskajām prasībām)

26 (ārējie izvirzījumi)

48 (gaismas lukturu uzstādīšana)

55 (sajūgi; tikai attiecībā uz ģeometriskajām prasībām)

## **2. pielikums: Direktīvu saraksts, kuras jāierosina aizstāt ar ANO/Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem**

- 70/157/EEK (trokšņu līmenis)
- 70/221/EEK (šķidrās degvielas tvertnes)
- 70/311/EEK (stūres iekārta)
- 70/387/EEK (durvis un durvju slēgmehānismi)
- 70/388/EEK (skaņas brīdinājumsignalizācija)
- 71/127/EEK (atpakaļskata spoguļi)
- 71/320/EEK (bremžu iekārtas)
- 72/245/EEK (radiotraucējumi)
- 74/60/EEK (iekšējā apdare)
- 74/61/EEK (pretaizdzīšanas ierīce un imobilaizers)
- 74/297/EEK (aizsargāšana no stūres mehānisma)
- 74/408/EEK (sēdekļi un to stiprinājumi)
- 74/483/EEK (ārējie izvīzījumi)
- 75/443/EEK (spidometrs un atpakaļgaitas mehānisms)
- 76/756/EEK (gaismas lukturu uzstādīšana)
- 76/757/EEK (aizmugures atstarojošs marķējums)
- 76/758/EEK (lukturi)
- 76/759/EEK (virzienrādītāji)
- 76/760/EEK (reģistrācijas numura aizmugurējā zīme)
- 76/761/EEK (galvenie lukturi)
- 76/762/EEK (priekšējie miglas lukturi)
- 77/538/EEK (aizmugurējie miglas lukturi)
- 77/539/EEK (atpakaļgaitas lukturi)
- 77/540/EEK (stāvgaismas lukturi)
- 77/541/EEK (drošības jostas)
- 78/316/EEK (vadības ierīču identifikācija)
- 2001/56/EK (apsildīšanas ierīces)
- 80/1269/EEK (motora jauda)
- 89/297/EEK (sānu aizsardzība)
- 92/22/EK (neplīstošais stikls)
- 92/23/EK (riepas)
- 94/20/EK (sakabes ierīces)
- 95/28/EK (ugunsizturība)
- 2001/85/EK (transportlīdzekļi, kurus lieto pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus autovadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas)
- 96/79/EK (frontāla sadursme)
- 96/27/EK (sānu trieciens)
- 98/91/EK (bīstamo kravu pārvadāšana)
- 2000/40/EK (priekšējās drošības konstrukcijas)