



Briselē, 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei

SATURS

1.	Svarīga nozare krustcelēs	3
2.	CARS 21: kopīgs stratēģiskais redzējums par nozari 2020. gadā	4
3.	Sarežģīts ekonomiskais stāvoklis	6
4.	Rīcības plāns konkurētspējas veicināšanai	7
4.1.	Ieguldījumi progresīvās tehnoloģijās un inovācijas finansēšana.....	7
	Pētniecība, izstrāde un inovācija	7
	Pieklūve finansējumam	9
	CO2 emisiju samazināšana	9
	Piesārņotāju un trokšņu emisijas	11
	Ceļu satiksmes drošība	12
	Alternatīvas degvielas un infrastruktūra	13
4.2.	Tirgus apstākļu uzlabošana.....	14
	Spēcīgāks iekšējais tirgus.....	15
	Lietpratīgs regulējums.....	16
4.3.	Konkurētspējas uzlabošana pasaules tirgos	17
	Tirdzniecības politika.....	17
	Saskaņošana starptautiskā mērogā	18
4.4.	Pielāgojumu prognozēšana un pārstrukturēšanās pārvaldība	19
	Cilvēkkapitāls un prasmes.....	19
	Rūpniecības pielāgojumi	20
5.	Uzraudzība un pārvaldība.....	21

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei

Pēdējos mēnešos situācija **Eiropas autobūves nozarē aizvien pasliktinājusies**, un jau piekto gadu pēc kārtas ES jauno automobiļu tirgus samazinās. Šī situācija dažiem uzņēmumiem ir **spēcīgs dzinulis** pārstrukturēt darbību, un vairāki ražotāji nesēn ir paziņojuši, ka slēdz montāžas rūpnīcas, attiecīgi samazinot darbavietas. Vienlaikus Eiropas rūpniecība joprojām saskaras ar **vidēja un ilga termiņa problēmu**, kā spēcīgas globālās konkurences apstākļos saglabāt vadošo pozīciju nākotnes mobilitātes risinājumu nodrošināšanā. Tāpēc Komisija uzskata, ka ir steidzami jānāk klajā ar rīcības plānu, kas atbalstītu autobūves nozari, kurai šī problēma jārisina.

1. SVARĪGA NOZARE KRUSTCELĒS

Autobūves nozare¹ ir stratēģiski svarīga Eiropas ekonomikai; tās produkti un pakalpojumi ietelmē Eiropas iedzīvotāju dzīvi ikdienā. Nozare nodrošina aptuveni **12 miljonus tiešu un netiešu darbavietu**, kā arī dod ievērojamu **pozitīvu ieguldījumu ES tirdzniecības bilancē** (dažu pēdējo gadu laikā tajā novērojams pieaugums, 2011. gadā tā sasniedza EUR 90 miljardus). Nozarē ir reģistrēti **lielākie privātā sektora izdevumi pētniecībai un inovācijai** (2009. gadā tie bija EUR 28 miljardi), un nozare ir būtisks tehnoloģiju inovācijas virzītājspēks. Tā kā tai ir ciešas ekonomiskās saiknes ar daudzām rūpniecības nozarēm, tā ir nozīmīga **izaugsmes daudzķāršotāja**. Šīs saiknes pastāv gan ar ieguves un ražošanas sektoru, piemēram, tērauda, ķīmisko rūpniecību un tekstilrūpniecību, gan ar patērētāju apgādes sektoru, piemēram, IKT, remonta un mobilitātes pakalpojumu jomā. Tā ražo lielāko daļu transportlīdzekļu, ko iedzīvotāji izmanto pašu mobilitātei un preču pārvadāšanai. Tāpēc autobūves nozarei būs **svaīga nozīme jaunajā industriālajā revolūcijā**, kuras mērķis cita starpā ir nodrošināt pakāpenisku ogļūdeņraža kā galvenā enerģijas avota aizstāšanu, kā arī efektīvāku un ilgtspējīgāku mūsu resursu izmantošanu.

Pašreiz autobūves nozare atrodas **vēsturiskā pagrieziena punktā**: tiek prognozēts, ka nākamajā desmitgadē vairākas jomas ievērojami mainīsies, kas, visticamāk, visā pasaulē būtiski pārveidos nozari un tās tirgu. Pirmkārt, **mainās ražošanas un tirdzniecības modeļi**. Lai gan valda uzskats, ka Eiropas tirgus ir nobriedis, strauji aug vairāki trešie tirgi, mainot tirdzniecības plūsmas un autobūves vērtību ķēdi. Stiprais konkurences spiediens turpina pieaugt, un ES uzņēmumi vietējā tirgū saskaras ar aizvien lielākām grūtībām, bet vienlaikus atklāj jaunas iespējas trešos tirgos. Otrkārt, arī **klīmata pārmaiņu programmas īstenošana kļūst aktuālāka**, un no tehnoloģiju progresu tiek gaidīts aizvien vairāk. Lai sasniegtu mērķus, kas izvirzīti attiecībā uz ilgtermiņa siltumnīcefekta gāzu emisijām un gaisa kvalitāti, tiks turpināta iekšdedzes dzinēju uzlabošana, papildinot to ar revolucionāru tehnoloģiju izstrādi un pakāpenisku ieviešanu, piemēram, attiecībā uz elektropiedziņu. Būs vajadzīgi daudzi pūliņi, kas saistīti ar ilgtspējīgas degvielas turpmāku ražošanu un izplatīšanu, kas varētu būt

¹ Terminu "autobūves nozare" attiecina uz visu piegādes ķēdi, ietverot transportlīdzekļu ražotājus un piegādātājus, kā arī produktu izplatīšanu un pēcpārdošanas pakalpojumus. Šādi produkti ir vieglie pasažieru automobiļi, vieglie un smagie komerciālie transportlīdzekļi un motorizētie divriteņu, trīsriteņu un četrriteņu transportlīdzekļi.

alternatīva tradicionālajai dīzeļdegvielai un benzīnam. Vienlaikus **būtisks jautājums ir ceļu satiksmes drošība.**

Autobūves nozare ir viens no prioritārajiem rīcības virzieniem, **kurā būtu jāveicina ieguldījumi jaunās tehnoloģijās un inovācijā**, kā izklāstīts Komisijas paziņojumā, ar ko **nesen tika atjaunināta ES Rūpniecības politika**². Vēl vairāk sekmējot stratēģijas “ES 2020” gudras, ilgtspējīgas un iekļaujošas izaugsmes mērķu sasniegšanu, paziņojumā pausts aicinājums veidot spēcīgāku Eiropas rūpniecību izaugsmei un ekonomikas atveseļošanai. Šīs rūpniecības nozares svarīgā nozīme izaugsmes un darbavietu radīšanā, tostarp attiecībā uz saistītajiem pakalpojumiem, ir vispāratzīta. Tāpēc mūsu pieejai jābūt proaktīvai.

Šajā paziņojumā iekļauts **autobūves nozares rīcības plāns**, kurā akcentēta Komisijas apņēmība sekmēt nozares konkurētspēju un ilgtspēju. Šī ir pirmā konkrētā mūsu atjauninātās rūpniecības politikas redzējuma piemērošana nozarē, proti, autobūvē. Tajā definētas konkrētas politikas darbības, kuru pamatā ir 2010. gadā atjaunotās augsta līmeņa grupas *CARS 21* veiktā nozares analīze. Rīcības plānā ir sīkāk izklāstīti šādi četri pīlāri:

- **ieguldījumi progresīvās tehnoloģijās un inovācijas finansēšana**, ieviešot virkni likumdošanas iniciatīvu un atbalstot pētniecību un inovāciju;
- **tirgus apstākļu uzlabošana**, veidojot spēcīgāku iekšējo tirgu un konsekventi ieviešot lietpratīgu regulējumu;
- **konkurētspējas uzlabošana pasaules tirgos**, īstenojot efektīvu tirdzniecības politiku un starptautiskā mērogā saskaņojot noteikumus par transportlīdzekļiem;
- **pielāgojumu prognozēšana**, ieguldot cilvēkkapitālā un prasmēs, kā arī vājinot pārstrukturizācijas sociālo ietekmi.

Ar šo stratēģiju Komisija ir iecerējusi atbalstīt to, lai autobūves nozare aktīvu iesaistītos centienos apvērst Eiropas rūpniecības sarukšanas tendenci un panākt, lai no pašreizējā līmeņa, ka ir aptuveni 16 % no IKP, līdz 2020. gadam tikt panākts 20 % līmenis. Lai to izdarītu, būs jāīsteno integrēta politikas pieeja, kas ietver šīs nozares konkurētspējas uzlabošanu ES, atbalstu izaugsmes iespēju izmantošanai pasaules tirgos, kā arī tīru, drošu un efektīvu transportlīdzekļu veicināšanu.

2. *CARS 21*: KOPĪGS STRATĒGISKAIS REDZĒJUMS PAR NOZARI 2020. GADĀ

Pēc 2010. gada 28. aprīlī pieņemtā Komisijas paziņojuma “Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģija”³ Komisija 2010. gada nogalē nolēma **atjaunot augsta līmeņa grupu *CARS 21***, kas sākotnēji tika izveidota 2005. gadā. Grupas mērķis bija sniegt ieteikumus politikas jomā, lai uzlabotu Eiropas autobūves nozares konkurētspēju un ilgtspējīgu izaugsmi.

Grupā darbojās septiņi komisāri, deviņi dalībvalstu pārstāvji, kā arī plaša un līdzsvarota ieinteresēto personu grupa (tostarp nozares pārstāvji un NVO), un tā savu pirmo noslēguma ziņojumu⁴ pieņēma 2012. gada 6. jūnijā. Ziņojumā sniegts grupas locekļu vienprātīgs

² COM (2012) 582 *final*, pieņemts 2012. gada 10. oktobrī.

³ COM(2010)186 galīgā redakcija, 28.4.2010.

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

priekšstats par stratēģisko redzējumu autobūves nozarei 2020. gadā, kā arī norādīti konkrēti ieteikumi vairākās būtiskās politikas jomās.

Ziņojumā sniegtā analīze nepārprotami liecina, ka nav iespējams saglabāt Eiropas autobūves nozares *status quo*: jāpielāgo pašreizējā ražošanas jauda, jāizstrādā jaunas ražošanas metodes, jānodrošina un efektīvāk jāizmanto citi izejmateriālu avoti, kā arī jāveido jaunas kopas un uzņēmējdarbības modeļi. Tikpat svarīgi ir tas, ka būs nepieciešamas jauni prasmju profili un būs jāapmierina iespējamās citādās nodarbinātības vajadzības. Tāpēc, prognozējot, kādas prasmes un apmācība būs vajadzīgas, ir īpaši svarīgi nodrošināt vienmērīgu, līdzsvarotu pāreju ekonomikā un sociālajā jomā, kā arī rūpīgi sagatavoties tādas pārstrukturēšanas pārvaldībai, kura veicinās uzņēmējdarbības pielāgošanu un pāreju no viena darba uz citu.

Ņemot to vērā, grupa ir noteikusi **kopēju redzējumu par spēcīgas un konkurētspējīgas autobūves nozares galvenajām iezīmēm un virzību uz ES sabiedrības ilgtspējīgu mobilitāti 2020. gadā:**

- **autobūves nozare** saglabā **stratēģisku nozīmi** un paliek **ES rūpniecības un ekonomikas stūrakmens**, nodrošinot kvalitatīvu darbu miljoniem darba ņēmēju ES;
- nozare ir būtiska daudzām citām saimnieciskās darbības jomām, vienlaikus nodrošina cenas ziņā pieejamus un pievilcīgus produktus, apmierina patērētāju pieprasījumu, pamatojas uz konkurētspējīgu autobūves produktu un pakalpojumu tirgu, tostarp pēcpārdošanas tirgu;
- **Eiropas Savienībā ir spēcīga** transportlīdzekļu un to detaļu **ražošanas bāze**, kura ražo ievērojamu daļu ES tirgū pārdoto transportlīdzekļu un detaļu;
- **spēcīgs rūpniecības tīkls** ar elastīgu un integrētu piegādes un izplatīšanas ķēdi;
- nozare **eksportē daudzveidīgākus kvalitatīvus augsto tehnoloģu transportlīdzekļus** uz trešiem tirgiem;
- **pasauls tirgi**, kas nodrošina reālus **vienlīdzīgus konkurences apstākļus** visiem tirgus dalībniekiem šajā nozarē, dodot taisnīgas iespējas izmantot visas tehnoloģijas;
- autobūves nozare ir **vadošā tehnoloģiju jomā** un darbojas koordinēti ar degvielas piegādātāju nozari, ražo transportlīdzekļus, kuri ES patērētājiem šķiet **pievilcīgi**, ir **tīri** reglamentēto piesārņotāju ziņā, tiem ir **efektīvs degvielas patēriņš**, tie **droši**, **klusī** un **tiem ir interneta pieslēgums**;
- **piedzīšanas tehnoloģiju klāstā** dominē **progresīva iekšdedzes dzinēju tehnoloģija**, kas kļūst aizvien elektrificētāka. Papildus tam nozīmīgāka kļūst tādu transportlīdzekļu izmantošana, kuriem ir **alternatīva spēka piedziņa** (piemēram, elektrotransportlīdzekļi⁵ un transportlīdzekļi ar kurināmā elementu);
- transportlīdzekļiem, ko darbina ar alternatīvu degvielu, atbilstīgi tirgus potenciālam tiek izbūvēta piemērota **uzpildes un uzlādes infrastruktūra**;
- **darbaspēks** gan ražošanā, gan pētniecībā un izstrādē, gan arī apkalpošanā ir apmācīts un sagatavots darbam ar daudzveidīgām tehnoloģijām.

Sistemātiski jāīsteno **integrēta politikas pieeja**. Tajā jābūt šādiem elementiem:

- privātā sektora un sabiedriskās politikas pasākumi ES, dalībvalstu un reģionu līmenī papildina cits citu;
- pievēršot uzmanību infrastruktūrai un lietotājam, pasākumi tiek vērsti uz to, lai vajadzības gadījumā transportlīdzekļus varētu efektīvi kombinēt ar citiem;

⁵ Tostarp elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru, elektrotīklā uzlādējami hibrīdtransportlīdzekļi, kā arī aizvien dažādāki elektrotransportlīdzekļi.

- lai sasniegtu sabiedrības ilgtermiņa mērķus un veicinātu inovāciju, tiek efektīvi īstenoti un izpildīti rentabli normatīvi un alternatīvi politikas pasākumi;
- lai politikas mērķu sasniegšana būtu rentabla, visas attiecīgās atbildīgās valsts varas iestādes cieši koordinē tās politikas jomas, kuras ietekmē autobūves nozari, tostarp tirdzniecību, rūpniecību, vidi, enerģētiku, informācijas un komunikāciju tehnoloģijas, satiksmes drošību un sabiedrības veselību, transporta un konkurences politiku, inovāciju un iekšējo tirgu.

Komisija pilnībā atzīst šīs grūtības un nepieciešamību **autobūves nozarē** īstenot **vērienīgu rūpniecības politikas stratēģiju**. Komisija savā politikā pievērsīsies šā mērķa sasniegšanai un aicina pārējās institūcijas, publiskā sektora iestādes un ieinteresētās personas tādu pašu pieeju īstenot to attiecīgajās atbildības jomās.

3. SAREŽĢĪTS EKONOMISKAIS STĀVOKLIS

CARS 21 noslēguma ziņojumā sniegta rūpīga pašreizējā ES autobūves nozares ekonomikas stāvokļa analīze. 2012. gada pirmajā pusē stāvoklis **pasliktinājās, un šāda tendence, visticamāk, saglabāsies līdz gada beigām**. Salīdzinot ar jau tā zemo līmeni 2011. gadā, **pārdošana ES tirgos samazinājās** (6,8 % samazinājums 2012. gada pirmajā pusē vieglo pasažieru automobiļu jomā un 10,8 % samazinājums komerciālo transportlīdzekļu jomā). Pašreizējās prognozes liecina par 7,9 % gada samazinājumu ES vieglo pasažieru automobiļu tirgū, kurā tiek pārdots 12,1 miljons vienību. Attiecībā uz ES komerciālo transportlīdzekļu tirgu tiek prognozēts, ka pēc iepriekšēja atveseļošanās perioda 2010. un 2011. gadā samazinājums šogad būs 8 %, tomēr vēsturiskā skatījumā šis līmenis ir zems. Parādu krīze nelabvēlīgi ietekmējusi motorizēto divriteņu transportlīdzekļu pirmreizējās reģistrācijas — 2011. gadā 1,6 miljoni vienību, kas ir par 40 % mazāk nekā 2007. gadā.

Situācija transportlīdzekļu ražošanā ir bijusi nedaudz labāka (samontēti 16 miljoni vieglo kravas transportlīdzekļu, proti, par 1 miljonu vairāk nekā 2009. gadā), **ko veicinājis eksports**, kā liecina pozitīvā tirdzniecības bilance — EUR 45 miljardi 2012. gada pirmajos piecos mēnešos (galvenokārt saistībā ar eksportu uz ASV un jaunietekmes tirgiem). Tomēr attiecībā uz ražošanas līmeni pastāv arī ievērojams negatīvais risks, kas saistīts ar jaunietekmes ekonomiku attīstības palēninājumu. Vairāki ražotāji ir ziņojuši par **finansiāliem zaudējumiem ES tirgū**, kas galvenokārt radušies saistībā ar pārdošanas apjomu samazināšanos un ilgstošo **jaudas pārpalikuma**⁶ strukturālo problēmu. Daži ražotāji ir paziņojuši par būtiskiem pārstrukturēšanās pasākumiem, kas ietekmēs to piegādes ķēdi, kā arī nodarbinātību un atveseļošanās izredzes vairākos Eiropas reģionos.

Pārstrukturēšanās problēmas jārisina galvenokārt pašai nozarei, tomēr vienlaikus nozares pārstāvji apgalvo, ka Eiropas mērogā būtu vēlama ciešāka koordinācija un lielāks atbalsts.

Šajā rīcības plānā, kura pamatā ir *CARS 21* ieteikumi, ir izvirzīti ilgtermiņa mērķi, kas vērsti uz ražošanas bāzes saglabāšanu Eiropā, konkurētspējas un ilgtspējas nodrošināšanu, kā arī pilnīga rūpniecības politikas ceļveža izstrādāšanu autobūves nozarei 2020. gadā.

⁶ Precīzi dati par jaudas pārpalikumu jāizdiskutē, jo cita starpā tie ir atkarīgi no konkrētā rūpnīcā nodarbināto maiņu skaita. Analītiķi ir vienprātis, ka zināms jaudas pārpalikums ir nepieciešama uzņēmuma elastības nodrošināšanai, tomēr pārmērīgs jaudas pārpalikums rada problēmas.

4. RĪCĪBAS PLĀNS KONKURĒTSPĒJAS VEICINĀŠANAI

Komisija plāno turpmāk minētās galvenās darbības dažādās ES politikas jomās.

4.1. Ieguldījumi progresīvās tehnoloģijās un inovācijas finansēšana

Autobūves nozarē, tāpat kā citās nozarēs, tiek izstrādāta virkne jaunu, tīru un drošu tehnoloģiju, kas tuvākajos gados varētu būtiski atvieglot iekļūšanu tirgū. Pamatojoties uz vadošo pozīciju mūsdienu tehnoloģiju jomā, ir svarīgi, lai Eiropa saglabātu vadību rītdienas risinājumu izstrādē, kas nodrošinās ilgtspējīgu mobilitāti. Tas jāveicina, nodrošinot mērķtiecīgu un koordinētu nozares un sabiedrības vajadzībām piemērotu publiskā sektora atbalstu pētniecībai un inovācijai ar mērķi izstrādāt ilgtermiņa tehnoloģijas. Lai nākamajos gados veicinātu ieguldījumus, jāīsteno visaptveroša politikas pieeja, kas papildina likumdošanas iniciatīvas ES, valstu un vietējā mērogā, kā arī infrastruktūras un pieprasījuma pasākumus.

Pētniecība, izstrāde un inovācija

Ieguldījumi pētniecībā, izstrādē un inovācijā nodrošina konkurētspēju. Turklāt Eiropas finansējums pētniecībai, izstrādei un inovācijai saskaņā ar 7. pētniecības pamatprogrammu (FP7), kā arī Eiropas Investīciju bankas (EIB) aizdevumi un aizdevumu garantijas, kuru mērķis ir stimulēt tīru transporta tehnoloģiju izstrādi, *CARS 21* ziņojumā identificēti kā galvenie instrumenti krīzes pārvarēšanai 2008.–2009. gadā, kā arī līdzeklis pašreizējā konkurences spiediena mazināšanai saistībā ar vadošajām pozīcijām tehnoloģiju jomā. Svarīgi ir tas, ka atbilstoši 2020. gada perspektīvai par daudzveidīgām degvielām, kas nepieciešamas, lai sasniegtu ar klimata pārmaiņām saistītos mērķus, Eiropas fondi nodrošina būtisku atvaru ES autobūves nozarei, kurai vienlaikus ir jāfinansē pētniecība, izstrāde un inovācija vairākās spēka piedziņas tehnoloģiju jomās (pastāvīgi iekšdedzes dzinēju uzlabojumi, kā arī elektrisko, kurināmā elementu un hibrīdveida spēka piedziņu izstrāde). Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir vēl viena joma, kurā joprojām iespējami pierādījumos pamatoti transportlīdzekļu drošuma uzlabojumi. *CARS 21* noslēguma ziņojumā publiskā un privātā sektora partnerība (2009–2013) “Eiropas “zaļo” automobiļu iniciatīva (EGCI)” ir vērtēta ļoti pozitīvi, gluži tāpat kā EIB aizdošanas pasākumi, jo īpaši saskaņā ar Eiropas tīra transporta mehānismu. Valda spēcīga vienprātība par to, ka abi iepriekš minētie instrumenti jāizmanto arī turpmāk.

Komisija:

- ir ierosinājusi pētniecības un inovācijas finansējuma programmu “**Apvārsnis 2020**”⁷ 2014.–2020. gadam ar kopējo budžetu EUR 80 miljardi, kas ir būtisks palielinājums, salīdzinot ar FP7 programmu, tostarp ir pausta apņemšanās nodrošināt resursu ziņā efektīvu un videi nekaitīgu transporta sistēmu Eiropā. Tiek gaidīti galīgie lēmumi, kurus pieņems saistībā ar nākamo daudzgadu finanšu shēmu, tomēr valda uzskats, ka, piešķirot finansējumu pētniecībai un inovācijai autobūves jomā, jāņem vērā tās ekonomiskā un sociālā nozīme;

⁷ COM (2011) 808 galīgā redakcija, 30.11.2011., COM (2011) 809 galīgā redakcija, 30.11.2011.

- ir ierosinājusi **COSME** (Uzņēmumu un mazo un vidējo uzņēmumu konkurētspējas programmu)⁸, kuras budžets laikposmam no 2014. gada līdz 2020. gadam ir EUR 2,5 miljardi;
- ir ierosinājusi, ka abām iepriekš minētajām programmām ir jāatbalsta tie ES finanšu instrumenti, kas MVU un lielākiem uzņēmumiem autobūves nozarē varētu dot iespēju izmantot labāku piekļuvi aizņēmuma un pamatkapitāla finansējumam. programmai **COSME** vajadzētu nodrošināt iespēju autobūves nozares MVU izmantot arī darbības, kuru mērķis ir uzlabot piekļuvi tirgum, savukārt programmai “Apvārsnis 2020” — nodrošināt iespēju izmantot pasākumus, kas vērsti uz ieguldītāju piesaisti šiem uzņēmumiem;
- pieņēma Paziņojumu par pētniecību un inovāciju Eiropas mobilitātei nākotnē⁹, ierosinot izstrādāt **Eiropas transporta tehnoloģiju stratēģiju**. Stratēģija paredz 2013.–2014. gadā, sadarbojoties ar ieinteresētajām personām, izstrādāt tehnoloģiju ceļvežus, galveno uzmanību pievēršot tehnoloģiju un inovācijas izmantojumam desmit būtiskās transporta jomās, tostarp tīru, efektīvu, drošu, klusu un viedu transportlīdzekļu jomā. Tas palīdzēs optimizēt pētniecības un inovācijas devumu baltajā grāmatā par transportu¹⁰ izvirzīto vērienīgo mērķu sasniegšanā, kā arī sniegt atbalstu programmas “Apvārsnis 2020” īstenošanā;
- ir sākusi īstenot **Eiropas energotehnoloģiju stratēģisko plānu (SET plānu)**¹¹, kas attiecas uz vairāku transporta nozarei stratēģiski svarīgu jomu pētniecības un inovācijas programmām, jo īpašo viediem elektroenerģijas tīkliem, alternatīvām degvielām, piemēram, bioenerģiju, ūdeņradi un kurināmā elementiem, kā arī enerģijas uzkrāšanu. Šajā ziņā tiks nodrošināta atbilstīga saikne ar transporta tehnoloģiju stratēģiju.

Lai gan “Apvārsnis 2020” nodrošinās pētniecības un inovācijas satvaru transporta nozarei, ir ļoti svarīgi precīzāk noteikt prioritātes un finansēšanas darbības pētniecības un inovācijas attīstībai autobūves nozarē. Pamatojoties arī uz *CARS 21* grupas ziņojumu, Komisija ir pārliecināta, ka finansējums jāattiecinā uz tirgum tuvākām darbībām, piemēram, publisko iepirkumu, standartizāciju un demonstrējumu pasākumiem. Publiskā un privātā sektora partnerībai jādod priekšroka kā vienkāršākajam un ātrākajam instrumentam un ir jātiecas pēc sinerģijas ar valsts finansējumu.

Papildus tam ir jāturpina pētīt sinerģijas iespējas starp nozari un EIT¹², jo īpaši saistībā ar plānoto turpmāko ZIK¹³ pievienotās vērtības radīšanas un pilsētu mobilitātes jomā.

Komisija:

- sadarbosies ar nozares pārstāvjiem, lai sagatavotu priekšlikumu **Eiropas “zaļo” transportlīdzekļu iniciatīvai** (turpinājums publiskā un privātā sektora partnerībai “Eiropas “zaļo” transportlīdzekļu iniciatīva”) saskaņā ar programmu “Apvārsnis 2020”, tostarp veidos platformu tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu

⁸ COM(2011) 834 galīgā redakcija, 30.11.2011.

⁹ COM(2012) 501.

¹⁰ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>

¹² Eiropas Inovāciju un tehnoloģiju institūts.

¹³ Zināšanu un inovāciju kopienas.

tehnoloģiju izstrādei, kā norādīts 2010. gada paziņojumā par rūpniecības politiku¹⁴. Iniciatīva veicinās privātā finansējuma sniegšanu, lai palīdzētu risināt galvenās problēmas, ko ierosināts risināt programmā “Apvārsnis 2020”.

Piekluve finansējumam

Līdztekus Eiropas pētniecības programmai EIB finansējumam (aizdevumiem un aizdevumu garantijām) bija būtiska nozīme autobūves nozares atveseļošanās pasākumu īstenošanā 2008.–2009. gada krīzē. Atbalstot būtiskus ar tīrām tehnoloģijām saistītus ieguldījumus, EIB palīdz nodrošināt nozares konkurētspēju nākotnē. Iepriekšējās krīzes laikā EIB palielināja aizdevumu apmēru autobūves nozarei no vidēji EUR 2 miljardiem gadā līdz gandrīz EUR 14 miljardiem 2009.–2010. gadā. Pašreizējais aizdevumu apmērs tika samazināts 2011. gadā — cita starpā tādēļ, ka kļuva labāk pieejams komercbanku finansējums. Tā kā uzņēmumi noslēdz savus pētniecības un inovācijas projektus, kurus šobrīd finansē EIB, un ir nepieciešami jauni projekti, lai sasniegtu 2020. gadam izvirzītos efektīva degvielas patēriņa mērķus, EIB rīcībā ir attiecīgi instrumenti, lai apmierinātu šo jauno pieprasījumu. Nesen Eiropadome vienojās par EUR 10 miljardu kapitāla palielinājumu EIB, un arī tas varētu dot vairāk iespēju autobūves nozarei (jo īpaši inovācijai un resursu efektivitātei).

Komisija:

- turpinās sadarboties ar EIB, lai **nodrošinātu finansējuma pieejamību autobūves pētniecības un inovācijas projektiem**, jo īpaši nolūkā īstenot 2020. gadam izvirzītos efektīva degvielas patēriņa mērķus, vienlaikus saglabājot nepieciešamās novērtējuma procedūras, kas garantētu ieguldījumu dzīvotspēju ilgtermiņā;
- atbalstīs EIB centienus **sekmēt MVU un vidēji liela kapitāla uzņēmumu piekļuvi**. Lai gan administratīvais slogs tiek uzskatīts par zemu, Komisija turpinās pētīt instrumentus, ar kuriem varētu uzlabot MVU piekļuvi finansējumam, jo īpaši tad, ja **MVU atkal saskarsies ar grūtībām saņemt kredītu no komercbankas**. Iespējams, tiks pētīti nosacījumi tirdzniecības finansēšanai vai globālo aizdevumu kredītlīnijai vienas valsts piegādātājiem, kā arī citas iespējas;
- kopā ar EIB centīsies rast iespēju **finansēt projektus, kas saistīti ar elektromobilitāti**, tostarp sniegt atbalstu, nodrošinot mērķtiecīgu tehnisko palīdzību, kā tas pašreiz notiek *ELENA*¹⁵ mehānisma ietvaros.

CO₂ emisiju samazināšana

Veicinot jaunu, turklāt rentabli izmantotu un mazāk energoietilpīgu tehnoloģiju izmantošanu transportlīdzekļos, kuri rada mazāk CO₂ emisiju, autobūves nozarē tiks sekmēta pievienotās vērtības veidošanās un darbavietu radīšana un, ierobežojot naftas importu, tiks mazināta ES enerģētiskā atkarība.

ES 2007. gada stratēģija paredzēja visaptverošu pieeju vieglo kravas transportlīdzekļu radīto CO₂ emisiju mazināšanai¹⁶. Tā attiecās uz pasākumiem, kas vērsti gan uz pieprasījumu, gan piedāvājumu, ietverot darbības, kuras skar dzinēju tehnoloģiju, papildinot tās ar citiem

¹⁴ COM(2010) 614.

¹⁵ *ELENA* (Eiropas vietējais enerģijas atbalsts) tehniskās palīdzības instruments ar ilgtspējīgu enerģiju saistītiem projektiem pilsētās un reģionos.

¹⁶ COM(2007) 19 galīgā redakcija.

pasākumiem, kas vērsti uz alternatīvām degvielām, braukšanas kultūru un citiem tehnoloģiskiem uzlabojumiem. Arī attiecībā uz turpmāko politiku, kā nesēn pieņemtajā Transporta politikas Baltajā grāmatā ierosinājusi Komisija, pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu rūpīgu novērtējumu un attiecīgā gadījumā pievēršot uzmanību transportlīdzekļu efektivitātei, izmantojumam un infrastruktūrai, ir ļoti svarīgi noteikt visatbilstošākos pasākumus visaptverošai autotransporta radīto CO₂ emisiju mazināšanai.

Degvielas patēriņu un emisijas var ievērojami samazināt, arī plašā mērogā izvēršot aerodinamiskāku transportlīdzekļu izmantošanu. Komisija pašreiz gatavojas pārskatīt Direktīvu 96/53/EK par autotransporta maksimālo masu un gabarītiem, kas kopā ar izmantoto kravas transportlīdzekļu modernizāciju un gaidāmo pārveidošanu nolūkā uzlabot aerodinamiku cita starpā ļaus ietaupīt degvielu līdz 10 %.

Vieglajiem kravas automobiļiem to attiecīgajās CO₂ regulās 2020. gada mērķis noteikts 95 g/CO₂/km automašīnām un 147 g/CO₂/km mazietilpīgiem kravas transportlīdzekļiem. Pēc šo regulu pārskatīšanas Komisija ir ierosinājusi kārtību, kā līdz 2020. gadam varētu rentabli sasniegt šos mērķus.

Lai autobūves nozarei palīdzētu veikt ilgtermiņa ieguldījumus un īstenot inovāciju, ir vēlams laikus sniegt norādes par CO₂ samazināšanas mērķu iespējamo veidu un apmēru pēc 2020. gada, ņemot vērā Savienības ilgtermiņa mērķus klimata pārmaiņu jomā.

Komisija:

- nesēn pieņēma priekšlikumus īstenot **2020. gada CO₂ mērķus vieglajiem automobiļiem un mazietilpīgiem kravas transportlīdzekļiem**¹⁷. Priekšlikumos, ciktāl tas attiecas uz kārtību, paredzēts saglabāt ekoinovācijas noteikumus, piemērot īpašus kredītus par transportlīdzekļiem ar zemām CO₂ emisijām, kā arī noteikts atbrīvojums mazākajiem ražotājiem;
- sāks plašas apspriešanās par **regulatīvo politiku CO₂ jomā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un mazietilpīgiem kravas transportlīdzekļiem** pēc 2020. gada, nosakot vairākus aspektus, par kuriem apzinās viedokļus, saņemtās atbildes pēc tam izmantos, lai noteiktu nākotnes politikas veidu un vārienīgumu saistībā ar paredzēto regulas pārskatīšanu¹⁸. Komisija ņems vērā tādus aspektus kā rentabilitāte, CO₂ samazināšanas tehnoloģiju gaidāmā izstrāde un citus svarīgus faktorus;
- iepriekš minētos politikas pasākumus **iestrādās plašākā un integrētā politikā par autotransporta radīto CO₂ samazināšanu**, īstenojot Transporta politikas Balto grāmatu, kas skar transportlīdzekļu tehnoloģiju, infrastruktūru, braukšanas kultūru un citus pasākumus;
- 2013. gada sākumā ierosinās pārskatīt Direktīvu 96/53/EK, lai dotu iespēju izstrādāt **aerodinamiskāku smago transportlīdzekļu dizainu**.

¹⁷ COM(2012) 393 un COM(2012) 394.

¹⁸ COM(2012) 393 galīgā redakcija.

Piesārņotāju un trokšņu emisijas

Pēdējos gados ir kļuvis skaidrs, ka procedūras, ko pašreiz izmanto vieglo kravas transportlīdzekļu (vieglo automobiļu un mazieltipīgu kravas transportlīdzekļu) radītā piesārņojuma, CO₂ emisiju un degvielas patēriņa mērīšanai, pietiekami neatspoguļo reālo braukšanas situāciju. Tāpēc ir paredzēta un, pamatojoties uz datiem, kas apkopoti par reālo braukšanas kultūru, pašreiz pasaules mērogā tiek gatavota braukšanas ciklu un testa procedūru pārskatīšana. Lai gūtu normatīvo pasākumu un finanšu stimulu nodrošināto paredzamo samazinājumu, kā arī sniegtu patērētājiem ticamus datus, ir jāpilnveido testa cikls un jānosaka skaidri testēšanas nosacījumi, kas nodrošina salīdzināmas un reprezentatīvas vērtības.

Turklāt daudzas dalībvalstis nepilda attiecīgajos tiesību aktos noteiktās gaisa kvalitātes prasības un saskaras ar nopietnām problēmām saistībā ar NO₂ koncentrāciju vidē. Proti, Direktīvā 2008/50/EK noteiktās normatīvās gaisa kvalitātes prasības galvenokārt attiecībā uz makrodaļiņām, slāpekļa oksīdiem un ozonu netiek ievērotas pilsētās (“karstajos punktos”). Daļēji šāda situācija rodas vietējās satiksmes transportlīdzekļu radīto NO_x (NO+NO₂) emisiju dēļ, kas reālajos braukšanas apstākļos jo īpaši transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoru varētu būt ievērojami augstākas par reglamentējošiem emisiju ierobežojumiem, kas mērīti testa ciklā.

Ņemot vērā gaisa kvalitātes nopietnās problēmas, ir jāturpina ieviest “Euro VI” standartu, kā paredzēts, un pēc iespējas drīz jānosaka pasākumi, kas uz autoceļiem mazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas.

Komisija atzīst — lai sasniegtu pašreizējos un turpmākos mērķus, kas izvirzīti tiesību aktos gaisa kvalitātes jomā, ir reāli jāsamazina reālās braukšanas radītās NO_x emisijas. Šā iemesla dēļ, kā arī nolūkā izpildīt Regulas (EK) Nr. 715/2007 prasības, Komisija 2011. gada janvārī sāka izstrādāt tipa apstiprināšanas regulējumā integrējamu nākotnes testa procedūru, ar ko tieši novērtē vieglo kravas transportlīdzekļu radītās NO_x emisijas reālos braukšanas apstākļos.

Reālās braukšanas radītās NO_x emisijas (RBE), kas mērītas, izmantojot šo “RBE procedūru”, ir jāreģistrē un par tām attiecīgi jāpaziņo, sākot no “Euro VI” standarta obligātās piemērošanas pirmās dienas (2014. gadā). Vēlākais trīs gadus pēc minētās dienas RBE procedūra jāpiemēro vienlaikus ar stingrām nepārsniedzamām (NTE) emisiju robežvērtībām, tādējādi būtiski samazinot reālās braukšanas radītās NO_x emisijas salīdzinājumā ar paredzamo emisiju līmeni, kas būtu, ja šādu RBE procedūru neizmanto. Iepriekš minētos trīs papildu gadus, kas piešķirti, lai ieviestu saistošus NTE ierobežojumus, uzskata par nepieciešamiem, jo Komisija zina, ka daudzos gadījumos būs jāveic būtiska dīzeļmotora transportlīdzekļu pārveide, lai nodrošinātu atbilstību “Euro VI” standartā noteikto NO_x emisiju ierobežojumiem normālos braukšanas apstākļos.

Turklāt, pamatojoties uz ietekmes novērtējumu, tiek pārskatīti tiesību akti par transportlīdzekļu radīto trokšņu emisijām. Nosakot stingrākas robežvērtības, tiks samazināta trokšņa ietekme uz veselību. Pēdējos gados ir izstrādāta un pārbaudīta jauna testa procedūra. Tā vairāk atspoguļo reālo braukšanu, un tagad to var ieviest. Kopumā šie nosacījumi palīdzēs samazināt ceļu satiksmes radīto trokšņu līmeni.

Komisija:

- aktīvi atbalstīs tāda **jauna braukšanas testa cikla un testa procedūras izstrādi** un ieviešanu vieglo automobiļu un mazieltipīgu kravas transportlīdzekļu degvielas patēriņa un radīto emisiju mērīšanai, kas labāk atspoguļo reālo braukšanu, ņemot

vērā ES tirgus īpatnības. Kārtība jaunā cikla un testa procedūru iekļaušanai ES tiesiskajā regulējumā ir jānosaka līdz 2014. gadam, tostarp ir jānosaka metodika to CO₂ mērķu korelācijai, kas izvirzīti, pamatojoties uz iepriekšējo ciklu un procedūru. Attiecībā uz emisiju testiem — jaunā cikla un procedūras ieviešanai vajadzētu nodrošināt atbilstību “Euro VI” standarta robežvērtībām reālajos braukšanas apstākļos, paredzot atbilstošus pārejas pasākumus no 2014. gada līdz 2017. gadam. Attiecībā uz CO₂ testu, ieviešot jauno ciklu un procedūru, vajadzētu ņemt vērā jau noteiktos vides mērķus un panākt saderību ar tiem, vajadzētu novērst arī nevajadzīgu slogu ieinteresētajām personām. Tiks apsvērti elektrotransportlīdzekļu braukšanas attāluma noteikšana;

- līdz 2014. gadam ierosinās papildu **pasākumus ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu radīto piesārņotāju emisiju kontrolei**, pamatojoties uz rūpīgu analīzi, ar mērķi nodrošināt reālo piesārņotāju emisiju laicīgu samazinājumu, tādējādi sekmējot gaisa kvalitātes uzlabošanu;
- 2011. gada decembrī ierosināja **jaunu regulu par transportlīdzekļu radīto trokšņu emisijām**¹⁹ kā daļu no integrētās politikas pieejas vispārējai trokšņa samazināšanai, tostarp jaunu trokšņu mērīšanas testa procedūru un vēl lielāku transportlīdzekļu radīto trokšņu līmeņa samazinājumu. Ņemot vērā nepieciešamo tehnisko pielāgojumu apmēru, jādod nozarei pienācīgs “sagatavošanās laiks”.

Ceļu satiksmes drošība

Ceļu satiksmes drošība ir bijusi un daudzus gadus būs ES un valstu politikas prioritāte. Tā sniedz interesantu piemēru tam, kā tiek efektīvi īstenota integrētās politikas pieeja. ES ir pasaules līdere ceļu satiksmes drošības jomā, un mūsu transportlīdzekļi ir salīdzinoši jauni un droši. Transportlīdzekļu dizainam ir būtiska nozīme gan avāriju novēršanai, gan arī aizsardzībai avārijas gadījumā, ko garantē drošības ierīces, kuru lietošanu nosaka ES tipa apstiprināšanas regulējums.

Kombinējot ES, valstu un vietējā mērogā piemērotus pasākumus attiecībā uz transportlīdzekļiem, vadītājiem un infrastruktūru, ir gūts ievērojams progress uz autoceļiem bojāgājušo skaita samazināšanā. Tomēr šie iepriecinošie rezultāti nevar būt iemesls pašapmierinātībai, tāpēc izvirzīts jauns mērķis līdz 2020. gadam vēl par 50 % salīdzinājumā ar 2010. gadu samazināt uz Eiropas autoceļiem bojāgājušo skaitu²⁰.

Komisija:

- turpinās īstenot darbu ceļu satiksmes drošības jomā saskaņā ar **Politikas ievirzēs 2011.–2020. gadam**²¹ noteiktajām centrālajām jomām un mērķiem, kas aptver darbības transportlīdzekļu, infrastruktūras un braukšanas kultūras jomā. Ir jārod un, pamatojoties uz padziļinātu ietekmes novērtējumu, jānosaka pareizā politikas kombinācija, kas apvieno regulatīvus un citus pasākumus. Par prioritāti izvirzāms jautājums par motocikliem, jaunu transportlīdzekļu tehnoloģiju drošumu, kā arī tehnoloģijām, kas uzlabo braukšanas kultūru un veicina ceļu satiksmes noteikumu

¹⁹ COM(2011) 856 galīgā redakcija.

²⁰ COM(2010) 389 galīgā redakcija.

²¹ Turpat.

ievērošanu (viedas ātruma vadības ierīces, atgādināšana par drošības jostas lietošanu, intelektiskās transporta sistēmas, ekobraukšana);

- turpinās veicināt **intelektisko transporta sistēmu (ITS)** izmantošanu, tostarp kooperatīvo sistēmu, jo īpaši transportlīdzeklī iestrādātā Eiropas mēroga ārkārtas izsaukuma pakalpojuma “e-zvans” izmantošanu. Lai šī dzīvības glābšanas sistēma efektīvi darbotos no 2015. gada, tiek izmantoti attiecīgi likumdošanas pasākumi, kas nodrošina ciešu koordināciju un laicīgu, pilnīgu ar “e-zvanu” saistīto elementu izmantošanu;
- aicina dalībvalstis, vietējās varas iestādes un ieinteresētās personas konstruktīvi un saskaņoti sadarboties, lai izstrādātu daudzsološus pasākumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai un ITS izmantošanai. Komisija veic arī visatbilstošāko transportlīdzeklī iebūvēto drošības sistēmu padziļinātu novērtējumu, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu drošumu ES, un gatavo ceļvedi, kuru paredzēts izdot 2013. gada nogalē.

Alternatīvas degvielas un infrastruktūra

Transporta nozarē izmantoto enerģijas avotu atbilstīga dažādošana palīdzēs sasniegt ES mērķus klimata jomā un uzlabot tās energoapgādes drošību. Lai gan ogļūdeņraža rezerves joprojām ir ievērojamas, pastāv iespējamība, ka pieaugs cenu nestabilitāte un vienlaikus samazināsies jaudas pārpalikums. Vienlaikus ar energoefektivitātes uzlabošanu tirgū ir jāpiedāvā arī alternatīvas degvielas, piemēram, elektrība, ūdeņradis, ilgtspējīgas biodegvielas, metāns (dabas gāze un biometāns), sašķidrināta naftas gāze. Kopēja politikas satvara vajadzībām katra degvielas un spēka piedziņas apvienojuma īpatnības ir jāizvērtē, pamatojoties uz visu ciklu²², ņemot vērā arī aprites cikla aspektus. Tā kā daudzas degvielas ir jaunas, tās ir pastāvīgi jāvērtē.

Lai tirgū ieviestu alternatīvās degvielas, ir jāizbūvē atbilstoša infrastruktūra. Tā, kā arī sekojoša attiecīgo transportlīdzekļu tirgus izveide palīdzētu veicināt ekonomikas izaugsmi un radīt darbavietas. Alternatīvo degvielu infrastruktūra jāizvērs vienlaikus ar tehnoloģiju attīstību un tādu transportlīdzekļu ienākšanu tirgū, kurus darbina ar alternatīvajām degvielām, neaizmirstot arī izmaksu rentabilitāti. Ir iespējams dažāda veida publiskā sektora atbalsts infrastruktūrai: piemēram, izmēģinājuma projekti, standartizācija, atbalsts ieguldījumiem un tiesību akti. Sabiedriskā politika var atbalstīt ieviešanu tirgū, tomēr pēc tam, ņemot vērā ekonomisko un sociālo ietekmi, tirgiem pašiem jāizlemj, kāds būtu vislabākais risinājums atbilstoši konkrētajam politikas satvaram.

Pašreiz Komisija gatavo pasākumu kopumu “Tīra enerģija transportam”, kam vajadzētu nodrošināt satvaru, kas virzītu ieguldījumus un tehnoloģiju attīstību šajā jomā. Tā mērķis ir sekmēt iekšējā tirgus pilnveidi transportlīdzekļiem un kuģiem, kas darbināmi ar alternatīvu degvielu, tostarp nepieciešamās infrastruktūras izveidi, likvidējot tehniskos un normatīvos šķēršļus ES.

Attiecībā uz elektrotransportlīdzekļiem 2010. gadā Komisija pilnvaroja Eiropas Standartizācijas iestādi (ESO) pieņemt jaunus standartus, lai nodrošinātu elektroapgādes vietu un elektrotransportlīdzekļu lādētāju sadarbību un savienojamību. Attiecībā uz infrastruktūru standartizācijas process vēl nav devis apmierinošus rezultātus. *CARS 21* ziņojumā pausts

²² Integrējot emisijas, kas rodas degvielas aprites ciklā, tostarp ieguvē, ražošanā un reālajā izmantojumā.

aicinājums pieņemt vienotu standartu visā ES. Komisija pētīs transportlīdzekļa un tīkla savienojumu, kā arī novēros jaunus potenciālus uzņēmējdarbības modeļus, kas veicina sinerģiju starp elektrotransportlīdzekļa elektroenerģijas uzkrājumu un elektroenerģijas sistēmai nepieciešamo elastīgumu, tostarp vienotos standartus, elektrotransportlīdzekļu un tīklu savienojuma protokolus, kā arī komunikāciju un maksājumu sadarbību.

Vairāk uzmanības jāpievērš tam, lai patērētājiem tiktu sniegta skaidra informācija par degvielām un to saderību ar transportlīdzekļiem, piemēram, par marķēšanu. Komisija cieši sekos līdzi šim aspektam, izmantojot patērētāju tirgus pētījumu, ko pašreiz veic attiecībā uz patērētāju izpratni par transportlīdzekļu degvielas tirgus funkcionēšanu²³.

Komisija:

- tuvākajos mēnešos ierosinās **alternatīvo degvielu stratēģiju** kā daļu no pasākumu kopuma “Tīra enerģija transportam”, atbalstot vajadzību nodrošināt alternatīvu degvielu klāstu, ņemot vērā ES klimata un vides mērķu īstenošanu un ES energoapgādes drošību;
- pasākumu kopuma “Tīra enerģija transportam” ietvaros pieņems **tiesību akta priekšlikumu par alternatīvu degvielu infrastruktūru**, kas attiecas uz uzpildes/uzlādes infrastruktūras minimuma iekārtošanu un vienotiem standartiem konkrētām degvielām, tostarp elektrotransportlīdzekļiem;
- ne vēlāk kā līdz 2013. gadam ierosinās normatīvu pasākumu, lai nodrošinātu, ka visā ES tiek ieviesti praktiski un apmierinoši risinājumi **elektrotransportlīdzekļu uzlādes saskarnes infrastruktūrai**, ja to ieinteresēto personu starpā, kuras ir iesaistītas standartizācijas procesā, netiks panākta vienošanās par brīvprātīgo pieeju. Komisija ņems vērā sinerģiju starp elektroenerģijas sistēmu un elektrotransportlīdzekļiem;
- ar attiecīgajām ieinteresētajām personām uzturēs dialogu par **degvielas marķēšanas shēmu** atbilstoši attiecīgajiem Eiropas standartiem, lai nodrošinātu to, ka patērētājam būs pieejama viegli saprotama informācija par viņa transportlīdzekļa saderību ar dažādām degvielām, kuras tiek piedāvātas uzpildes stacijās;
- **uzraudzīs** to, kā tiek īstenoti valstu rīcības plāni atjaunojamu energoresursu jomā, jo īpaši attiecībā uz **efektīvā biodegvielas piejaukuma procentiem**, kādi pastāv dažādās dalībvalstīs, un degvielu **saderību** ar transportlīdzekļu tehnoloģijām.

4.2. Tirgus apstākļu uzlabošana

Saglabāt autobūves ražošanas bāzi ES var tikai tad, ja tiek nodrošināti labvēlīgi apstākļi uzņēmējdarbībai. Vairākus no tiem, piemēram, darba tiesības, lielā mērā nosaka valsts politika. Tomēr arī ES politika var ietekmēt vispārējos apstākļus, jo īpaši īstenojot regulatīvu politiku. Komisija par prioritāti joprojām atzīst mērķi uzlabot uzņēmējdarbības apstākļus nozarei Eiropā, nodrošinot ticamu, paredzamu un labvēlīgu satvaru, kā arī piemērojot

²³ Pētījums sniegs ieskatu par to, vai patērētāji iepērkoties spēj pieņemt informētu lēmumu, kā arī par jautājumiem, kas saistīti ar izpratni un informācijas pārredzamību, piemēram, par to, vai uz marķējuma redzamā informācija ir saprotama, kāda ir izpratne par dažādo degvielu atšķirībām un vai patērētājiem ir zināšanas par degvielu piemērotību automobiļiem. Rezultāti tiks publicēti 2013. gada nogalē.

lietpratīga regulējuma principus, piemēram, rentabilitāti, sagatavošanās laiku, ilgtermiņa mērķus un konsultācijas ar ieinteresētajām personām.

Spēcīgāks iekšējais tirgus

Labi funkcionējošs iekšējais tirgus, kurā valda vienlīdzīgi konkurences apstākļi, ir būtisks priekšnoteikums spēcīgas un sekmīgas Eiropas automobiļu nozares nodrošināšanai ilgtermiņā. Tas ir īpaši būtiski pašreizējā sarežģītajā ekonomiskajā situācijā, kad ražotāji ir spiesti pielāgot jaudu.

Eiropas autobūves nozari veido daudz mazu un lielu uzņēmumu, kuri darbojas dažādos izplatīšanas, piegādes un apkalpošanas ķēdes posmos. Šī ārkārtīgi lielā dažādība tiek uzskatīta par stipro pusi un aktīvu nākotnei, jo šodienas mazie uzņēmumi var nodrošināt stratēģisku inovāciju rītdienai un kļūt par nozīmīgiem tirgus dalībniekiem. Tāpēc ir jāveicina konstruktīvas, pārredzamas un cieņpilnas attiecības autobūves nozarē nodarbināto dažādo tirgus dalībnieku starpā, ieskaitot remonta, uzturēšanas un klientu apkalpošanas jomu.

Grozījumi konkurences tiesību regulējumā attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu Eiropā (pēc Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulas (EK) Nr. 1400/2002 spēkā esības beigām) var ietekmēt transportlīdzekļu ražotāju un izplatītāju vertikālās attiecības. Lai šī pāreja būtu līdzsvarota, Komisija mudina pieņemt pašregulējošu iniciatīvu. Turklāt Komisija arī turpmāk nodrošinās ES konkurences noteikumu ievērošanu mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas, remonta un uzturēšanas pakalpojumu sniegšanas, kā arī rezerves detaļu izplatīšanas tirgos.

Vēl kāds nozīmīgs transportlīdzekļu regulējuma mērķis ir stiprināt mehānisko transportlīdzekļu ES iekšējo tirgu. Jāatzīst, ka šodien tirgus apstākļi dažādās dalībvalstīs ir ļoti atšķirīgi, lai gan visā ES ir vienādas regulatīvās prasības. Pieprasījuma ietekmēšanas pasākumos, piemēram, attiecībā uz finanšu stimuliem, ko īsteno ar mērķi veicināt tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu izmantošanu, netiek īstenota viena un tā pati pieeja. Paredzams, ka šāda sadrumstalotība samazinās attīstības potenciālu un attiecīgu transportlīdzekļu izvietojumu tirgū. Tāpēc šādu pasākumu koordinācijai ir jābūt ciešākai.

Patērētājiem ir svarīgs arī lietoto automobiļu tirgus. Tiks veikts patērētāju tirgus pētījums par lietoto automobiļu tirgus funkcionēšanu.

Komisija:

- līdz 2013. gadam sāks dialogu **ieinteresēto personu starpā, mudinot tās izstrādāt kopīgus principus vertikāliem nolīgumiem** par jaunu transportlīdzekļu izplatīšanu. Ieinteresētās personas tiek aicinātas konstruktīvi iesaistīties šajā dialogā, kura mērķis ir rast līdzsvarotu risinājumu;
- 2012. gadā nāks klajā ar dalībvalstīs īstenojamu **finanšu stimulu pamatnostādnēm** tīriem un energoefektīviem transportlīdzekļiem, lai sekmētu ciešāku koordināciju, maksimāli palielinātu to efektivitāti attiecībā uz vides aizsardzību un ierobežotu tirgus sadrumstalotību²⁴. Šiem stimuliem nevajadzētu būt saistītiem ar kādu konkrētu tehnoloģiju, bet to pamatā jābūt objektīviem un kopīgi pieejamiem veiktspējas

²⁴ Pasākumi, kas ietver valsts atbalstu, arī turpmāk tiks vērtēti saskaņā ar attiecīgajiem valsts atbalsta noteikumiem.

datiem, piemēram, transportlīdzekļu radītajām CO₂ emisijām. Dalībvalstis, izstrādājot savas stimulu shēmas, būs aicinātas ņemt vērā šīs pamatnostādnes.

Lietpratīgs regulējums

Lai iekšējais tirgus būtu veselīgs un dinamisks, ir nepieciešams arī atbilstošs regulējums, kas novērš nevajadzīgu slogu ieinteresētajām personām un nodrošina ieguldījumiem draudzīgu vidi. Autobūves produktus pamatā reglamentē ES tipa apstiprināšanas tiesiskais regulējums. Lai gan kopumā šķiet, ka šī sistēma funkcionē apmierinoši, tā tomēr ir nepārtraukti jānovērtē, lai identificētu iespējamus uzlabojumus. Proti, ir jāpārskata ES tirgū izvietoto autobūves produktu uzraudzības procedūras, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi ir droši un iedzīvotāji var pilnīgi uzticēties īstenotajam tiesiskajam regulējumam. Tas palīdzēs radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem tirgus dalībniekiem un vairo patērētāju uzticību efektīvam produkta regulējumam, vienlaikus ierobežojot administratīvo slogu.

Lietpratīga regulējuma principi bija galvenie pirmā *CARS 21* uzdevuma plānotie rezultāti, un atjaunošanas procesā tie ir apstiprināti no jauna. Turklāt *CARS 21* noslēguma ziņojumā uzsvērts, ka ir svarīgi ņemt vērā pašreizējo konkurences spiedienu uz izmaksām, likumdošanas kopējo ietekmi un MVU situāciju. Tiks nodrošināta visaptveroša un konsekventa **lietpratīga regulējuma principu piemērošana**, ietverot padziļinātu novērtējumu par ietekmi uz nozari, sabiedrību un citām ieinteresētajām personām, jo īpaši saistītajām izmaksām un ieguvumiem, apsverot arī to, ka iespēja iegādāties un turēt īpašumā mašīnu ir būtisks priekšnoteikums spēcīga tirgus uzturēšanai. Ņemot to vērā, ietekmes novērtējumos par politikas priekšlikumiem, kuri skar autobūves nozari, piemēram, tiem, kas minēti citviet šajā paziņojumā, ir sistemātiski jāiekļauj arī konkurētspējas pārbaude, lai noteiktu jaunu pasākumu ietekmi uz autobūves nozari. Šo principu ievērošana nodrošinās to, ka Komisijas priekšlikumi ir **mērķtiecīgi un rentabli**.

Komisija:

- veiks transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas regulējuma visaptverošu un padziļinātu novērtējumu (derīguma pārbaudi). 2013. gadā tā pieņems priekšlikumu **tipa apstiprināšanas regulējuma** paplašināšanai, **iekļaujot tajā tirgus uzraudzības noteikumus** jomās, kurās konstatēta attiecīga vajadzība, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi un to detaļas ir droši un atbilst attiecīgajām tiesību aktu prasībām, kā arī to, ka ar šo sistēmu efektīvi sasniedz attiecīgās politikas mērķus;
- ietekmes novērtējumā **veiks attiecīgo nozīmīgāko turpmāko iniciatīvu stingru konkurētspējas pārbaudi, tostarp to, kuras būtiski ietekmē autobūves nozari**. Pārbaudot konkurētspēju, vērā tiks ņemts ekonomikas stāvoklis un tas, kā jauna iniciatīva varētu ietekmēt nozares konkurētspēju, jo īpaši pasaules tirgos. Turpmāk attiecībā uz brīvās tirdzniecības nolīgumiem, drošumu un emisijām, kā arī citām iniciatīvām, kas būtiski ietekmē transportlīdzekļu jomu, tiks veikta konkurētspējas pārbaude atbilstoši darbības pamatnostādnēm par ietekmes uz nozaru konkurētspēju novērtējumu Komisijas ietekmes novērtējumu sistēmā²⁵, ņemot vērā arī plašāku, vispārējo sociālo un ekonomikas ietekmi. Atjauninātajā paziņojumā par rūpniecības politiku šie principi pavisam nesen tika uzsvērti atkārtoti;

²⁵ Dienestu darba dokuments SEC(2012) 91 *final*, 27.1.2012.

- izpētīs, kādas iespējas un pievienoto vērtību sniedz atsevišķu tādu **īstenošanas aktu proporcionāla ekonomikas analīze, kuru pamatā ir spēkā esošie tiesību akti transportlīdzekļu jomā**, piemēram, priekšlikumi iztvaikošanas emisiju prasību pārskatīšanai “Euro VI” standarta mērķiem un pasākumi pret neatļautu ieviešanu attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem (motorizētiem divriteņiem un trīsriteņiem, kā arī kvadracikliem). Tomēr, ja paredzams, ka šie akti radīs būtisku ietekmi, tos papildinās ar ietekmes novērtējumu atbilstoši Komisijas ietekmes novērtējuma pamatnostādņem.

4.3. Konkurētspējas uzlabošana pasaules tirgos

Autobūves nozare neapšaubāmi ir globāla. Tirdzniecība ar autobūves produktiem vienmērīgi palielinās, un trešie tirgi kļūst Eiropas Savienībai aizvien nozīmīgāki. Eiropas autobūves nozarei ir ļoti spēcīga vieta starptautiskajā tirdzniecībā, un tā gūs nepārprotamu labumu no tirgus iespējām gan nobriedušos, gan jaunietekmes tirgos, kas daļēji līdzsvaro sarežģīto situāciju Eiropas tirgū. Tomēr pašreizējo stāvokli nevar uzskatīt par pašsaprotamu. Sakarā ar jaunu dalībnieku ienākšanu tirgū un tehnoloģiju pastāvīgu attīstību strauji pieaug starptautiskā konkurence. Tomēr atvērta globālā tirgus nodrošināšana joprojām ir izaicinājums, jo īpaši saistībā ar pašreizējām un jaunajām beztarifu barjerām. Kamēr nozare cenšas saglabāt konkurētspēju, sabiedriskās politikas uzdevums ir nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz piekļuvi tirgum. Ņemot to vērā, *CARS 21* ziņojumā pausts atbalsts rīcībai, kas veicama, īstenojot tirdzniecības politiku tās plašākajā nozīmē, tostarp nodrošinot piekļuvi tirgum un saskaņojot regulējumu.

Tirdzniecības politika

Tirdzniecības un rūpniecības politika ir cieši jākoordinē.

Dažādo tirdzniecības instrumentu ziņā brīvās tirdzniecības nolīgumus uzskata par svarīgu līdzekli tirgus piekļuves uzlabošanai trešās valstīs. Starptautisku noteikumu pieņemšana saskaņā ar 1958. gada ANO/EEK nolīgumu²⁶ ir labākais veids, kā novērst beztarifu barjeras tirdzniecībā. Arī regulējuma jomā ir jāstiprina divpusējā sadarbība ar trešām valstīm, piemēram, ar tām, kas nav šā nolīguma puses, lai tādējādi izskaustu beztarifu barjeras autobūves nozarē.

Komisija:

- pilnīgi ņems vērā to, cik svarīgi ir uzturēt spēcīgu un konkurētspējīgu autobūves ražošanas bāzi Eiropā tirdzniecības politikas īstenošanai, izmantojot gan daudzpusējus, gan divpusējus instrumentus. Tie abi jāizmanto, lai risinātu būtiskākos jautājumus, kas saistīti ar **tarifu un beztarifu šķēršļu likvidēšanu. Brīvās tirdzniecības nolīgumi jāvērs uz pilnīgu tarifu atcelšanu** un beztarifu barjeru likvidēšanu. Katru tirdzniecības sarunu vispārējo ietekmi rūpīgi un visaptveroši izvērtēs;
- novērtēs tirdzniecības nolīgumu ietekmi, kā arī to kopējo ietekmi uz nozares konkurētspēju, izpētot jau noslēgtos brīvās tirdzniecības nolīgumus, kā arī tuvākajā laikā paredzamos nolīgumus. Komisija šo pētījumu sāks tuvākajā laikā un pabeigs

²⁶ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) 1958. gada Nolīgums par vienotām tehniskajām prasībām mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

līdz 2013. gada nogalei. Rezultātus pārrunās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām;

- papildinās daudzpusējo sadarbību regulējuma jomā, ko īsteno saskaņā ar ANO/EEK regulējumu, ar **divpusēju sadarbību regulējuma jomā**, jo īpaši ar galvenajiem jaunajiem dalībniekiem, bet arī, piemēram, Amerikas Savienotajām Valstīm Transatlantiskās ekonomikas padomes ietvaros un Japānu.

Saskaņošana starptautiskā mērogā

Transportlīdzekļu regulējuma saskaņošana starptautiskā mērogā jau daudzus gadus ir bijusi viena no Komisijas prioritātēm. Vienots kopējais regulējums ar citiem būtiskajiem tirgiem pasaulē nodrošina zemāku atbilstības izmaksu sniegtās priekšrocības, rada apjomradītus ietaupījumus, kā arī samazina tehniskās barjeras tirdzniecībai. Vispārējais mērķis ir iedibināt principu “vienreiz pārbaudīts, pieņemams visur”, vienlaikus nodrošinot augstāko drošības un vides standartu veicināšanu un ievērošanu. *CARS 21* noslēguma ziņojumā secināts, ka visefektīvākais regulējuma saskaņošanas instruments starptautiskā mērogā ir ANO/EEK 1958. gada nolīgums, ja vien to modernizē atbilstoši jaunietekmes ekonomiku vajadzībām un tiktāl, ciktāl tas dod iespēju savstarpēji atzīt starptautisko visa transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, sākot ar vieglo pasažieru automobiļu kategoriju. Komisija ir apņēmusies tuvākajos gados īstenot vairākas darbības.

Komisija:

- veicinās un aktīvi atbalstīs transportlīdzekļu regulējuma turpmāku saskaņošanu starptautiskā mērogā atbilstoši turpmāk minētajam. **ANO/EEK 1958. gada nolīguma reforma** ir šīs stratēģijas būtisks elements, un tā mērķis ir padarīt starptautisku regulējuma pielāgošanu un ieviešanu **pievilcīgāku trešiem tirgiem**. Dalībvalstis un ieinteresētās personas ir aicinātas atbalstīt šos centienus. Komisija 2013. gada martā vadīs 1958. gada nolīguma pārskatīšanas pirmā priekšlikuma izstrādi;
- sekmēs **jaunas regulas²⁷ par starptautisku visa transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu pirmā priekšlikuma izstrādi** līdz 2013. gada novembrim. Regula par starptautisku visa transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu būtiski mazinās administratīvo slogu, kas saistīts ar viena un tā paša transportlīdzekļa modeļa ieviešanu valstīs, kuras ir 1958. gada nolīguma puses.

Līdztekus darbam pie 1958. gada nolīguma²⁸ Komisija centīsies iegūt konkrētus rezultātus atbilstoši 1998. gada nolīgumam. Ņemot vērā neseno politisko virzību, ko radījusi ES un ASV augsta līmeņa darba grupa nodarbinātības un izaugsmes jautājumos un *Los Cabos* paziņojums²⁹, kurā tiek atzītas ES un ASV visaptveroša brīvās tirdzniecības nolīguma potenciālās priekšrocības, pastāv iespēja, ka ASV vēlme iesaistīties būs lielāka un darbs atbilstoši ANO/EEK 1998. gada nolīgumam veiksmīgāks. Visdaudzsolosākās darba jomas ir revolucionārās tehnoloģijas, jo īpaši attiecībā uz ūdeņraža un elektriskajām spēka piedziņām.

²⁷ Saskaņā ar 1958. gada nolīgumā noteiktajiem principiem līgumslēdzējām pusēm, kuras piemēro visstingrāko Regulas par starptautisku visa transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu versiju, nebūs jāpieņem tipa apstiprinājumi, kas izdoti saskaņā ar mazāk stingru noteikumu redakciju.

²⁸ Saskaņā ar 1998. gada nolīgumu tiek izstrādāti vispārēji tehniskie noteikumi.

²⁹ MEMO/12/462, 19.6.2012.

Komisija kopā ar ASV aģentūrām 2011. gadā uzņēmās vadību Transatlantiskajā ekonomikas padomē sākt darbu elektrotransportlīdzekļu jomā. Pēc tam tika izveidotas divas neoficiālas darba grupas; pirmā darbojās drošības regulatīvo prasību jomā, savukārt otrā elektrotransportlīdzekļu ekoloģisko raksturlielumu jomā. Grupas drīz vien piesaistīja daudzu citu līgumslēdzēju pušu interesi un saskaņā ar 1998. gada nolīgumu ir kļuvušas par plašiem forumiem. Konkrētiem rezultātiem vajadzētu būt pieejamiem dažu tuvāko gadu laikā.

Komisija:

- **vadīs abu neoficiālo grupu darbu (1) drošības jomā un (2) elektrotransportlīdzekļu ekoloģisko raksturlielumu jomā**, lai 2014. gadā vienotos par vispārējiem tehniskiem noteikumiem (VTN) elektrotransportlīdzekļu drošības jomā un kopīgu politikas pieeju elektrotransportlīdzekļu ekoloģisko raksturlielumu jomā. Abas neoficiālās darba grupas tika izveidotas pēc ES un ASV iniciatīvas, bet jau pašreiz ir piesaistījušas plašu interesentu loku, tostarp Japānu, Ķīnu un Kanādu. Vienošanās par VTN elektrotransportlīdzekļu drošības jomā ir ļoti nepieciešama, lai nodrošinātu apjomradītus ietaupījumus ražotājiem un garantētu patērētājiem elektrotransportlīdzekļu adekvātu drošības līmeni;
- pamatojoties uz ieinteresēto personu ieguldījumu, veicinās ciešāku starptautisko sadarbību standartizētāju starpā, lai vienotos par kopīgiem vai saderīgiem standartiem elektrotransportlīdzekļu drošības, infrastruktūras un sadarbības jomā.

4.4. Pielāgojumu prognozēšana un pārstrukturēšanās pārvaldība

Laikam ritot, attīstās ekonomiskie un sociālie parametri, kas maina ražošanas vietu konkurētspēju. Pasaules tirgus priekšrocības izmanto tie uzņēmumi, darba ņēmēji un tautsaimniecības, kuri spēj visātrāk pielāgoties jaunajai situācijai. Eiropas ekonomikas spēka pamatā ir zināšanas un izcilība. Tas nozīmē, ka Eiropai ir jāiegulda līdzekļi tās cilvēkkapitālā un jāpielāgo ražošanas jauda jaunajai realitātei, tostarp jaunajām tehnoloģijām un tirgus attīstībai. Publiskā sektora intervence ir jāīsteno mērķtiecīgi, lai palīdzētu darba ņēmējiem un uzņēmumiem pielāgoties, aizsargātu iekšējo tirgu un vienlīdzīgus konkurences apstākļus, kā arī nodrošinātu to, ka pārstrukturēšanās negatīvās sociālās sekas tiek samazinātas līdz minimumam.

Cilvēkkapitāls un prasmes

Ieguldījumi cilvēkkapitālā, pilnveidojot prasmes un nodrošinot mācības, ir ārkārtīgi svarīgi ražošanas bāzes saglabāšanai Eiropā. Prasmīga darbaspēka pieejamība ir autobūves nozares izaugsmes un konkurētspējas noteicošais faktors, un tas ir neaizstājams, lai Eiropa varētu būt vadībā progresīvo tehnoloģiju jomā. Tomēr nozare jau tagad saskaras ar kvalificēta darbaspēka trūkumu un vajadzību pareizi noteikt turpmāk nepieciešamās prasmes. Ir jānodrošina atbilstīga darba ņēmēju pārkvalificēšanās, kā arī arodmaģcības un mūžizglītības iespējas.

Prasmju trūkums ir būtiska problēma. Valsts līmenī ir ātri jāriķojas, izvirzot ilgtermiņa mērķus, lai būtiski modernizētu izglītības un mācību sistēmas nolūkā uzlabot prasmju piedāvājumu, cita starpā veidojot jaunas programmas, dodot iespēju izglītoties un mācīties ar IKT starpniecību, kā arī dibinot jauna veida partnerības ar darba devējiem. Eiropas līmenī šī problēma skar ne tikai autobūvi, bet arī citas nozares. Komisija drīzumā izvirzīs stratēģisko prioritāšu kopumu šo jautājumu risināšanai, iekļaujot to paziņojumā “Pārdomājot izglītību — ieguldījums prasmēs labāka rezultāta gūšanai sociāli ekonomiskā jomā”. Arī Eiropas

nodarbinātības politikā, jo īpaši nesen pieņemtajā Nodarbinātības paketē³⁰, tas tiek risināts kā horizontāls jautājums. Papildus tam svarīgas būs arī turpmāk minētās nozaru iniciatīvas. Ņemot vērā ES darba tirgū novērojamās pārmaiņas attiecībā uz vajadzīgajām prasmēm, papildu risinājums šā iztrūkuma novēršanai būtu nepieciešamo prasmju piesaiste arī no valstīm ārpus Savienības.

Komisija:

- ņemot vērā nesen pabeigtos priekšizpētes un pievienotās vērtības novērtējumus, 2013. gadā atbalstīs **Eiropas autobūves prasmju padomes**³¹ izveidi, kuras uzdevums būs apvienot pašreizējās valstu organizācijas, kas pēta prasmju attīstīšanu un nodarbinātību autobūves nozarē. Prasmju padomes darbā tiks iesaistīti arī darba devēju un darba ņēmēju pārstāvji Eiropas un valstu mērogā, kā arī izglītības un mācību sniedzēju organizācijas. Prasmju padome mudinās mācīties no līdzbiedriem, pamatojoties uz informācijas un paraugprakses apmaiņu, kā arī izveidot platformu dialoga uzturēšanai. Sākumā tā analizēs **nodarbinātības un prasmju tendences autobūves nozarē**, veidojot pamatu politikas veidotājiem, izglītības un mācību sniedzējiem un citām ieinteresētajām personām paredzētiem ieteikumiem;
- rosinās izmantot **Eiropas Sociālo fondu (ESF) pasākumiem, kuru mērķis ir darba ņēmēju pārkvalificēšana**. Neskarot lēmumus, kuri par ESF tiks pieņemti saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu, dalībvalstis tiks mudinātas vairāk izmantot sistēmiskos projektus, kuru mērķis ir risināt jautājumus, kas saistīti ar vajadzībām pēc prasmēm, prasmju pielāgošanu un prognozēt pārmaiņas, kā arī ierosināt mūžizglītības iespējas.

Rūpniecības pielāgojumi

Lai gan autobūves nozare saskaras ar kvalificēta darbaspēka trūkuma problēmu, tai vienlaikus ir jānovērš sociālās sekas, ko izraisa pārstrukturizācija, kas nenovēršami rada darbavietas zaudēšanu. Līdz šim jau ir pieņemti daži pārstrukturizācijas lēmumi, kas atspoguļo pārdošanas apjoma samazināšanos Eiropas tirgū, un, iespējams, būs nepieciešami vēl citi pielāgojumi. Ir ļoti svarīgi novērst tādu situāciju rašanos, kad ražotņu slēgšana vai darbinieku skaita samazināšana štata vietu samazināšanas dēļ ietekmē visa reģiona ekonomiku. Uzņēmumiem ir jāievēro ES direktīvas par kolektīvo atlaišanu un darbinieku informēšanu un konsultēšanu, kā arī par paraugpraksi attiecībā uz pārmaiņu prognozēšanu³². Šajā ziņā labs sociālais dialogs visos līmeņos (uzņēmumu, vietējā, valsts un ES mērogā) ir nozīmīgs līdzeklis pārstrukturizācijas procesu prognozēšanai un labai pārvaldībai. Par pārstrukturizācijas procesu galvenokārt atbildīga nozare, tomēr arī Komisijai, dalībvalstīm un vietējām varas iestādēm ir nozīme.

³⁰ COM(2012) 173 *final*, 18.4.2012.

³¹ Sociālo partneru īstenots projekts, ko atbalsta Eiropas Komisija / Nodarbinātības, sociālo lietu un iespēju vienlīdzības ģenerāldirektorāts.

³² Minētās paraugprakses galvenokārt ir ietvertas 2003. gadā pieņemtajā dokumentā “Atsauces ievirzes pārmaiņu un to radīto sociālo seku pārvaldīšanā” (*Orientations for reference in managing change and its social consequences*), ko ETUC tomēr oficiāli nepieņēma.

Komisija 2012. gada sākumā pieņēma Zaļo grāmatu par pārstrukturēšanos ar mērķi noteikt veiksmīgu praksi un politiku pārstrukturēšanās jomā, kā arī attiecībā uz pielāgošanos pārmaiņām³³.

Komisija arī ierosināja turpināt Eiropas Globalizācijas pielāgošanās fonda (EGF) atbalstu laikposmā no 2014. gada līdz 2020. gadam, uzlabot tā darbību, kā arī paplašināt tā darbības jomu, jo īpaši attiecinot to uz jaunām darba ņēmēju kategorijām (piem., pagaidu darbiniekiem). Līdz šim EGF ir sniedzis atbalstu 16 gadījumos autobūves nozarē, un gandrīz 21 000 autobūves nozarē nodarbināto ir saņēmuši EGF palīdzību EUR 113 miljonu vērtībā.

Komisija:

- turpinās **uzraudzīt/pārbaudīt pārstrukturēšanās darbības, pārliecinoties par to atbilstību ES tiesību aktiem**, jo īpaši attiecībā uz valsts atbalstu un iekšējā tirgus noteikumiem;
- **noteiks paraugpraksi un veicinās prognozējošas pieejas īstenošanu pārstrukturēšanās gadījumos**, konsultējoties ar pārstāvjiem no tiem reģioniem, kuros autobūves nozare ir īpaši intensīva, kā arī konsultējoties ar nodarbinātības iestādēm un nozares ieinteresētajām personām, tostarp sociālajiem partneriem;
- atjaunos **starpdienestu darba grupu**, lai **izpētītu galvenos autobūves ražotņu slēgšanas vai darbinieku skaita samazināšanas gadījumus un turpinātu vērot situācijas attīstību**. Iepriekš šī darba grupa ir aktīvi un ļoti efektīvi darbojusies autobūves nozarē novērotajos gadījumos³⁴. Darba grupa atvieglo attiecīgo ES fondu izmantošanu (sniedzot tehnisko palīdzību, saīsinot gaidīšanas laiku, dodot padomus attiecībā uz resursu visefektīvāko izmantojumu, uzraudzību un ziņošanu);
- rūpnīcu slēgšanas vai to darbinieku skaita samazināšanas gadījumā **aicinās dalībvalstis apsvērt Eiropas Globalizācijas pielāgošanās fonda (EGF) izmantošanu**;
- mudinās dalībvalstis izmantot **darbaspēka elastīguma shēmas un ESF nodrošināto līdzfinansējumu tām**, lai atbalstītu piegādātājus, kuriem, iespējams, vajadzēs papildu laiku, lai iegūtu jaunus klientus pēc autobūves rūpnīcas slēgšanas / darbinieku skaita samazināšanas.

5. UZRAUDZĪBA UN PĀRVALDĪBA

Konstruktīvās apspriedes augsta līmeņa grupā *CARS 21* nepārprotami liecina, ka dialogs galveno ieinteresēto personu starpā (gan no privātā un publiskā sektora, gan arī no pilsoniskās sabiedrības) ir lietderīgs un šajā stratēģiski svarīgajā rūpniecības nozarē ir jāturpina. Turklāt atjauninātajā paziņojumā par rūpniecības politiku pausts aicinājums izveidot darba grupu “ūro” transportlīdzekļu jautājumā.

Komisija ierosina sākt *CARS 2020* procesu, lai uzraudzītu un regulāri novērtētu *CARS 21* ieteikumu un rīcības plāna ieviešanu. Šis process ietvertu neformālu ikgadēju augsta līmeņa

³³ COM(2012) 7 final.

³⁴ Piemēram, ar *VW Forest* un *MG Rover* saistītajos gadījumos Rietummidlendā.

sanākumi, ko sagatavotu “šerpu” grupa. Lai nodrošinātu saskaņotību un nepārtrauktību, grupas sastāvs paliks līdzīgs tam, kāds bija *CARS 21* sastāvs, neskarot iespējamus pielāgojumus.

Varētu rīkot arī mērķtiecīgas tikšanās ekspertu līmenī, kā arī *ad hoc* līmenī, lai uzlabotu Komisijas zināšanu bāzi un paplašinātu konsultācijas ar ieinteresētajām personām.

Komisija:

- 2013. gadā izveidos **augsta līmeņa procesu ar nosaukumu *CARS 2020***, lai uzraudzītu *CARS 21* ieteikumu un šajā rīcības plānā noteikto pasākumu ieviešanu;
- organizēs ***ad hoc* ekspertu sanāksmes par ekonomikas un konkurētspējas jautājumiem autobūves nozarei.**

Jaunajai kolēģijai jāizvērtē, vai šis process saglabājams jau ierosinātajā formātā vai arī būtu nepieciešami koriģējumi vai pielāgojumi.