



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 7.2.2007
KOM(2007) 22 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego
w XXI w.**

**Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla
CARS 21**

Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia

{SEK(2007) 77}
{SEK(2007) 78}

**COM (2007) 22
KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego
w XXI w.**

**Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla
CARS 21**

Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia

SPIS TREŚCI

PODSUMOWANIE WYKONAWCZE	3
1. WPROWADZENIE	4
2. Czy przemysł motoryzacyjny znajduje się w okresie przejściowym?	6
3. POPRAWA RAM PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH PRZEMYSŁU: ODPOWIEDŹ NA SPRAWOZDANIE GRUPY CARS 21	7
3.1. Rynek wewnętrzny: homologacja typu pojazdów	7
3.2. Uproszczenie uregulowań prawnych i nadanie otoczeniu prawnemu charakteru międzynarodowego	8
3.3. Zrównoważony pod względem wpływu na środowisko transport drogowy: podejście zintegrowane	9
3.4. Wspólny wysiłek na rzecz zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie	13
3.5. Handel i rynki pozaeuropejskie: dążenie do uczciwej konkurencji w skali światowej.....	15
3.6. Badania i rozwój Kluczem do konkurencyjności w przyszłości.....	16
3.7. Opodatkowanie, zachęty podatkowe i konkurencja na rynku wtórnym części i podzespołów (tzw. aftermarket).....	17
4. DALSZE KROKI	18

Załącznik 1: Wykaz dyrektyw, w których proponuje się wprowadzić samotestowanie i testowanie wirtualne

Załącznik 2: Wykaz dyrektyw, które mogą zostać zastąpione regulaminami EKG ONZ

PODSUMOWANIE WYKONAWCZE

Niniejszy komunikat przedstawia kierunek przyszłej polityki w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego. Celem tego dokumentu, w zgodzie z dążeniem do **lepszyc uregulowań prawnych**, jest wspieranie spójnego współdziałania różnych obszarów polityki, zapewnienie przewidywalności i zadbanie o ochronę interesu publicznego (np. w dziedzinie środowiska i bezpieczeństwa), a także podjęcie próby zmniejszenia obciążenia prawnego przemysłu.

Komunikat przedstawia **stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania grupy wysokiego szczebla CARS 21**, która została utworzona w 2005 r. w celu zbadania najważniejszych obszarów polityki mających wpływ na europejski przemysł motoryzacyjny oraz przedstawienia zaleceń dotyczących przyszłej polityki publicznej i ram prawnych w tej dziedzinie; w grupie tej uczestniczyły najważniejsze zainteresowane strony (państwa członkowskie, przemysł, organizacje pozarządowe i posłowie do Parlamentu Europejskiego).

W początkowym stadium działań grupy CARS 21 przemysł wyraził zaniepokojenie wysokimi łącznymi kosztami prawodawstwa. Z przeglądu przeprowadzonego przez grupę CARS 21 wynika, że obecny system homologacji typu jest skuteczny i powinien zostać utrzymany, oraz że większość przepisów jest konieczna i użyteczna, pełniąc rolę w ochronie zdrowia, bezpieczeństwa, konsumentów i środowiska. Grupa CARS 21 stwierdziła jednak, że **38 dyrektyw WE zastąpić można** międzynarodowymi regulaminami UNECE (Europejska Komisja Gospodarcza ONZ, dalej zwana EKG ONZ). Wskazała ona również **25 dyrektyw i regulaminów EKG ONZ**, w przypadku których wprowadzić można **samotestowanie lub testowanie wirtualne**. Komisja popiera te zalecenia, jednak zadba o to, aby odwołując się do regulaminów EKG ONZ Wspólnota zachowała, w odpowiednich przypadkach, zdolność do tworzenia prawodawstwa niezależnie od systemu ONZ EKG.

W dziedzinie środowiska komunikat wspiera dalsze ograniczenie emisji zanieczyszczeń zgodnie ze strategią tematyczną dotyczącą zanieczyszczenia powietrza. Ponadto opisano w nim kluczowe elementy przyszłej strategii zmniejszania **emisji CO₂ z samochodów** określone w komunikacie dotyczącym wyników przeglądu dotychczasowej strategii Wspólnoty. Przyszła strategia będzie się opierać na **zintegrowanym podejściu** mającym na celu zmniejszenie emisji CO₂ do wyznaczonego przez UE poziomu 120 g/km poprzez połączone wysiłki UE i państw członkowskich. Komisja przedłoży wnioski dotyczące prawodawstwa, koncentrując się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO₂ z nowych samochodów do 130 g/km dzięki udoskonaleniom technologii pojazdów silnikowych i dalszej redukcji (do 10 g/km CO₂ lub, w razie technicznej konieczności, do równoważnych wielkości) dzięki innym udoskonaleniom technologicznym i zwiększonemu zastosowaniu biopaliw. Zachęci to państwa członkowskie i konsumentów do podjęcia dalszych starań. Strategię tę należy rozpatrywać w kontekście niedawno przyjętego komunikatu w sprawie europejskiej polityki energetycznej¹.

W komunikacie przedstawiono szereg środków z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, których wprowadzenie należy rozważyć. Proponuje się pewną ilość działań dotyczących pojazdów, z których najważniejsze to wprowadzenie w nowych pojazdach **elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy** (Electronic Stability Control, ESC). W komunikacie podkreśla się, że konieczne jest przyjęcie całościowego podejścia do

¹ COM (2007) 1 wersja ostateczna

bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmującego określone cechy pojazdów, infrastrukturę i użytkowników dróg.

Komunikat przedstawia związek głównych problemów sektora motoryzacyjnego z polityką handlową. Proponuje się w nim dokonanie oceny możliwości stosowania **dwustronnych umów handlowych** (w szczególności w Azji) w celu poprawy dostępu do rynku i podkreśla się konieczność egzekwowania **prawa własności intelektualnej** na świecie.

W niniejszym komunikacie za priorytety w dziedzinie badań naukowych i rozwoju uznano **ekologiczne i odnawialne paliwa oraz pojazdy, a także inteligentne pojazdy i drogi**. Przyjęto w nim podejście perspektywiczne i poinformowano, że Komisja zamierza utworzyć wspólną inicjatywę technologiczną w dziedzinie **ogniw wodorowych i paliwowych** i przedłożyć projekt rozporządzenia dotyczącego pojazdów napędzanych paliwem wodorowym.

Komunikat odzwierciedla intensywne **konsultacje i dialog z zainteresowanymi stronami** na temat kwestii związanych z przemysłem motoryzacyjnym i, zgodnie z życzeniem Komisji, powinien stanowić wkład na rzecz kultury i metodyki tworzenia polityki w przyszłości.

1. WPROWADZENIE

Mobilność zapewniana przez transport drogowy jest nieodzownym elementem obecnego stylu życia Europejczyków. Pojazdy są fundamentalną częścią współczesnego stylu życia, ponieważ ułatwiają kontakty międzyludzkie i dystrybucję towarów w skali kontynentu.

*Złożony łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego odgrywa **ważną rolę w gospodarce europejskiej**; jego znaczenie wypływa przede wszystkim z powiązań z krajowymi i międzynarodowymi strukturami gospodarczymi.*

Przemysł motoryzacyjny działa na całym świecie i jest jednym z czynników przyspieszających **globalizację**, czyli zjawisko polegające na szybkim otwieraniu się globalnych rynków, powodującym zwiększanie się ilości i różnorodności przepływów kapitałowych. Na zmianę charakteru przemysłu motoryzacyjnego z tradycyjnego sektora opartego na produkcji w sektor w coraz większym stopniu opierający się na wiedzy ma wpływ będąca w toku **rewolucja technologiczna**. Przemysł motoryzacyjny w poszczególnych krajach podejmuje ważne i często trudne działania w celu **zoptymalizowania kosztów podstawowych i procesów produkcji, co jest przyczyną powstawania obaw związanych z restrukturyzacją i przenoszeniem produkcji do innych krajów**.

Wymienione czynniki, do których dodać należy **wymóg ochrony środowiska naturalnego, zdrowia i życia ludzkiego** oraz konieczność prowadzenia działalności w warunkach **wysokich cen ropy naftowej** sprawiły, że obecnie przemysł ma przed sobą nowe wyzwania, obowiązki i szanse, które mogą zmienić zarówno jego charakter, jak i wytwarzane przez niego produkty.

Celem prowadzonego z przemysłem dialogu na temat polityki powinna być poprawa ramowych warunków produkcji pojazdów oraz uważna analiza wpływu przyszłych działań regulacyjnych na koszty i konkurencyjność. Zdaniem Komisji polityka publiczna powinna być przewidywalna i odzwierciedlać w prawidłowy sposób coraz bardziej złożone wymagania stawiane przez społeczeństwo, uprzedzając równocześnie tendencje na światowych rynkach. Zgodnie z inicjatywą dotyczącą **lepszyc uregulowań prawnych** Komisja rozpoczęła całościowy przegląd polityki i uregulowań prawnych związanych z przemysłem motoryzacyjnym, ustanawiając **grupę wysokiego szczebla CARS 21** skupiającą wszystkie najważniejsze zainteresowane strony w celu doradzania Komisji w sprawie różnych opcji przyszłej polityki².

W niniejszym komunikacie **Komisja przedstawia swoją ocenę sprawozdania przedłożonego przez grupę CARS 21 oraz odpowiedź na to sprawozdanie w postaci polityki publicznej**³. Komunikat przedstawia więc Parlamentowi Europejskiemu i Radzie kierunek, który Komisja zamierza obrać w przyszłości w polityce dotyczącej przemysłu motoryzacyjnego.

² Szczegółowe informacje na stronie:

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

³ Sprawozdanie końcowe grupy CARS 21 znajduje się na stronie internetowej:

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

Celem wniosków i inicjatyw zawartych w niniejszym komunikacie jest:

- dalsze usprawnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego
- dalsze uproszczenie prawodawstwa dotyczącego przemysłu motoryzacyjnego oraz pogłębienie międzynarodowego wymiaru otoczenia regulacyjnego w tej dziedzinie
- dalsze wspieranie zrównoważonego pod względem wpływu na środowisko transportu drogowego
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie
- przyczynienie się do tego, aby globalne środowisko, w którym działa europejski przemysł motoryzacyjny, opierało się na sprawiedliwych zasadach
- zachęcenie do bardziej intensywnych badań naukowych i rozwoju w dziedzinach o strategicznym znaczeniu.

2. CZY PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY ZNAJDUJE SIĘ W OKRESIE PRZEJŚCIOWYM?

Podjęmowane w ostatnim czasie przez sektor motoryzacyjny wysiłki mające na celu zwiększenie wydajności i zmniejszenie kosztów zwróciły uwagę opinii publicznej i wzbudziły niepokój o przyszłość tej gałęzi przemysłu w związku z wysokimi kosztami produkcji i niewielkim wzrostem popytu na pojazdy lub nawet jego całkowitym brakiem na europejskich rynkach. Przyczyną rosnącego zaniepokojenia jest możliwość przeniesienia produkcji do krajów trzecich w wyniku podejmowanych przez przedsiębiorstwa starań o obniżenie kosztów podstawowych i poszukiwania przez nie rynków, na których w przyszłości popyt będzie prawdopodobnie szybko rosnąć. Czynniki, takie jak nadwyżka zdolności produkcyjnych w UE oraz rosnąca rola elastycznego systemu produkcji i automatyzacji w zwiększaniu wydajności, a także inwestycje w dodatkowe zdolności produkcyjne w niektórych państwach członkowskich zwiększają ryzyko redukcji zatrudnienia w sektorach powiązanych z produkcją samochodów.

Przeprowadzana obecnie restrukturyzacja jest w pewnym stopniu reakcją na problemy strukturalne, z którymi niektóre gałęzie produkcji borykają się już od dłuższego czasu. Problemy poszczególnych producentów są różne, jednak większość z nich jest związana z zarządzaniem poziomem produkcji, kosztami i uregulowaniami dotyczącymi rynku pracy. Ze względu na wysokie koszty stałe, istnienie nadwyżek zdolności produkcyjnych, rekordowe ceny na globalnych rynkach towarowych i agresywną politykę cenową prowadzoną przez konkurujące ze sobą przedsiębiorstwa, wiele firm koncentruje się na długoterminowej konkurencyjności, zwiększając wydajność produkcji i optymalizując strukturę kosztów. Może to prowadzić do reorganizacji procesu produkcji oraz stopniowej redukcji zatrudnienia. Ogólną sytuację pogorszyć może wpływ powyższych zmian na łańcuchach dostaw w sektorze motoryzacyjnym, ponieważ dostawcy są integralną częścią procesu produkcji pojazdów.

Wydaje się, że w średniej perspektywie montaż pojazdów przeznaczonych na europejski rynek będzie się odbywać przede wszystkim w Europie. Pomimo że sektor ten w coraz większym stopniu się globalizuje, popyt na poszczególnych rynkach jest w dużej mierze zróżnicowany, a większość przedsiębiorstw w sektorze motoryzacyjnym utrzymuje znaczną część swojej produkcji *in situ*. Wniosek ten wydają się potwierdzać takie zjawiska, jak wysoki

poziom inwestycji w istniejące zakłady produkcyjne, zwiększanie się elastyczności produkcji i podwyższanie poziomu umiejętności europejskiej siły roboczej. Jednak w dłuższej perspektywie trudności związane z agresywną rywalizacją na rynkach światowych prawdopodobnie się zwiększą. Europejscy producenci pojazdów poważnie rozważają możliwość ulokowania produkcji poza obszarem UE, w krajach niezbyt od niej oddalonych, ale charakteryzujących się szybkim wzrostem i niskimi kosztami produkcji.

Celem niniejszego komunikatu, zgodnie ze strategią Komisji dotyczącą wzrostu gospodarczego i miejsc pracy⁴, jest stworzenie ramowych warunków sprzyjających innowacyjności i rozwojowi przemysłu motoryzacyjnego i zminimalizowanie zakresu niezbędnej restrukturyzacji. Komisja nie powinna jednak ingerować w decyzje biznesowe tych przedsiębiorstw, które mimo wszystko zdecydują się na zmianę organizacji i trybu pracy. Wszelkie zmiany powinny być jednak przeprowadzane zgodnie ze wspólnotowymi dyrektywami dotyczącymi informowania pracowników, konsultacji z nimi, zwolnień grupowych i europejskich rad zakładowych⁵. Ponadto w dłuższej perspektywie dużą rolę w zmniejszaniu kosztów zmian odgrywać może polityka regionalna, będąca narzędziem wspierania niezbędnych zmian strukturalnych. Instrumenty, takie jak Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i utworzony niedawno Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji mogą przyczynić się do złagodzenia krótkoterminowych kosztów społecznych wspomnianych zmian, np. poprzez oferowanie pracownikom szkoleń ułatwiających znalezienie nowego miejsca pracy. Fundusze te odgrywają również dużą rolę w tworzeniu takich warunków strukturalnych, które sprzyjają działalności gospodarczej, a co za tym idzie – tworzeniu nowych miejsc pracy. Komisja powinna również dążyć do stworzenia korzystnych warunków ramowych, umożliwiających przedsiębiorstwom przewidywanie z odpowiednim wyprzedzeniem wyzwań związanych z konkurencją oraz reagowanie na nie w sposób społecznie odpowiedzialny. Aby przemysł był w stanie sprostać tym wyzwaniom, precyzyjniej przewidywać zmiany i lepiej się do nich przystosowywać, Komisja powoła forum ds. restrukturyzacji przemysłu motoryzacyjnego⁶.

Działając w warunkach ostrej konkurencji oraz wysokich cen surowców i energii przemysł motoryzacyjny w Europie kładzie nacisk na zarządzanie kosztami i restrukturyzację procesów produkcji. W związku z wagą, jaką przykładają się do ograniczania zatrudnienia i kosztów Komisja tworząc politykę będzie dążyć do przeprowadzenia dokładnej analizy wpływu przyszyłych działań w dziedzinie prawodawstwa na zatrudnienie i konkurencyjność.

3. POPRAWA RAM PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH PRZEMYSŁU

3.1. Rynek wewnętrzny: homologacja typu pojazdów

Polityka rynku wewnętrznego dotycząca pojazdów silnikowych obejmuje obecnie trzy kategorie pojazdów (samochody osobowe, motocykle i traktory), a jej realizowanie w tym zakresie jest obowiązkowe. Opiera się ona na **wspólnotowym systemie homologacji typu całego pojazdu**⁷, który okazał się w wysokim stopniu skuteczny. Zdaniem Komisji system

⁴ Zob. komunikat Komisji COM(2005)474 wersja ostateczna: Wdrażanie wspólnotowego programu lizbońskiego: Ramy polityczne dla wzmocnienia przemysłu UE – w kierunku bardziej zintegrowanego podejścia do polityki przemysłowej

⁵ Np. dyrektywa 2002/14/WE, dyrektywa 98/59/WE i dyrektywa 94/45/WE

⁶ Zob. komunikat Komisji dotyczący restrukturyzacji i zatrudnienia COM(2005) 120

⁷ Dyrektywa Rady 70/156/EWG, Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1-15

ten powinien zostać utrzymany, a ze względu na płynące z niego **korzyści należy objąć nim większą liczbę produktów przemysłu motoryzacyjnego** (np. lekkie pojazdy dostawcze, autobusy i ciężarówki).

Zgodnie z opinią Komisji, **wewnętrzny rynek powinien sprawniej funkcjonować w momencie wprowadzenia pojazdu do obrotu**. W szczególności powodem zaniepokojenia obywateli i przedsiębiorstw są problemy związane z przydatnością do ruchu drogowego i procedurami rejestracyjnymi.

Komisja⁸:

- przyjęła wniosek dotyczący nowej dyrektywy ramowej w sprawie homologacji pojazdów silnikowych⁹ w celu obowiązkowego objęcia procedurą wspólnotowej homologacji typu całego pojazdu wszystkich kategorii pojazdów i wzywa Parlament Europejski oraz Radę, aby jak najszybciej przyjęły wspomniany wniosek,
- umieściła we wniosku dotyczącym nowej dyrektywy ramowej przepis dotyczący systemu autoryzacji części i wyposażenia, które są ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Ponadto

Komisja:

1. w 2007 r. zaktualizuje komunikat wyjaśniający Komisji dotyczący procedur homologacji typu i rejestracji pojazdów wcześniej zarejestrowanych w innym państwie członkowskim¹⁰.

3.2. Uproszczenie uregulowań prawnych i nadanie otoczeniu prawnemu charakteru międzynarodowego

Jedną z przyczyn ustanowienia grupy CARS 21 było wyrażane przez przemysł zaniepokojenie faktem, iż łączny koszt uregulowań prawnych niekorzystnie wpływa na konkurencyjność i niepotrzebnie zawyża ceny pojazdów. W ramach grupy CARS 21 utworzono zatem specjalną podgrupę, która miała się zająć zbadaniem ram prawnych¹¹ i określeniem, czy istnieje możliwość wycofania lub uproszczenia obowiązującego prawodawstwa.

W wyniku powyższej analizy grupa CARS 21 doszła do wniosku, że większość przepisów należy utrzymać, ponieważ są one konieczne dla ochrony zdrowia, bezpieczeństwa, konsumentów i środowiska. Jednak ze względu na fakt, iż Wspólnota przyjęła ponad sto międzynarodowych regulaminów dotyczących pojazdów, ustanowionych pod auspicjami

⁸ Należy zauważyć, że w niniejszym komunikacie działania, które zostały już wcześniej zaproponowane lub zrealizowane są wyszczególnione przy pomocy akapitów, natomiast działania, które Komisja zamierza podjąć w przyszłości, są opatrzone numerami porządkowymi.

⁹ COM (2003) 418 wersja ostateczna

¹⁰ C 1996/143/04, Dz.U. C 143 z 15.5.1996, str. 4-16

¹¹ Szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w załączniku II do sprawozdania końcowego CARS 21.

EKG ONZ i mających zastosowanie jako akty alternatywne do odpowiednich przepisów wspólnotowych, grupa CARS 21 zaleciła **zastąpienie regulaminami EKG ONZ 38 dyrektyw** i stwierdziła, że zmiana ta nie obniżyłaby poziomu ochrony zdrowia i środowiska. Ponadto grupa CARS 21 wskazała jedną dyrektywę, która może zostać uchylona¹² i **25 dyrektyw i regulaminów EKG ONZ, w których wprowadzić można samotestowanie lub testowanie wirtualne**, zmniejszając ponoszone przez przemysł koszty przestrzegania przepisów poprzez skrócenie procedur administracyjnych i obniżenie ich kosztów.

Komisja popiera te zalecenia, ale jest świadoma konieczności utrzymania możliwości UE w zakresie tworzenia prawodawstwa niezależnie od systemu EKG ONZ w przypadku, gdy jest to niezbędne do osiągnięcia celów UE w takich dziedzinach polityki, jak ochrona zdrowia, środowiska i in.; Komisja będzie zatem dążyć do tego, aby wdrażanie regulaminów EKG ONZ odbywało się w sposób zgodny z powyższymi celami.

Komisja:

2. niezwłocznie po przyjęciu dyrektywy ramowej dotyczącej homologacji typów (prawdopodobnie w 2007 r.) wystąpi z wnioskiem o zastąpienie 38 dyrektyw WE¹³ odpowiadającymi im regulaminami EKG ONZ,
3. w latach 2008-2009 r. złoży wniosek w sprawie włączenia do 25 dyrektyw WE i regulaminów EKG ONZ niezbędnych przepisów technicznych dotyczących samotestowania i testowania wirtualnego¹⁴,
4. sporządzi skierowane do Parlamentu Europejskiego roczne sprawozdanie dotyczące postępu prac w EKG ONZ i procedury komitologii,
5. w latach 2008-2009 rozpatrzy możliwość uproszczenia dyrektyw 71/127/EWG¹⁵, 74/297/EWG¹⁶, 76/115/EWG¹⁷ oraz 78/932/EWG¹⁸, a także regulaminu EKG ONZ nr 122¹⁹.

3.3. Zrównoważony pod względem wpływu na środowisko transport drogowy: podejście zintegrowane

Samochody są źródłem 12 % **emisji gazów cieplarnianych** w Europie oraz znacznej części **emisji zanieczyszczeń**. W związku z powyższym na przemysł motoryzacyjny mają wpływ dwa następujące obszary polityki w zakresie ochrony środowiska: strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza²⁰ oraz wspólnotowa strategia ograniczania emisji

¹² Dyrektywa Rady 72/306/EWG, Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1-23

¹³ Wykaz omawianych dyrektyw znajduje się w załączniku 2.

¹⁴ Wykaz omawianych dyrektyw i regulaminów EKG ONZ znajduje się w załączniku 1.

¹⁵ Dyrektywa Rady 71/127/EWG, Dz.U. L 68 z 22.03.1971, str. 1-17

¹⁶ Dyrektywa Rady 74/297/EWG, Dz.U. L 165 z 20.6.1974, str. 16-25

¹⁷ Dyrektywa Rady 76/115/WE, Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 6-20

¹⁸ Dyrektywa Rady 78/932/WE, Dz.U. L 325 z 20.11.1978, str. 1-15

¹⁹ Regulamin EKG ONZ nr 122: Jednolite przepisy techniczne dotyczące homologacji pojazdów kategorii M, N i O w zakresie systemów ogrzewania, 23 luty 2006 r.

²⁰ COM(2005) 446

CO₂²¹. Polityka UE w dziedzinie odpadów i hałasu również dotyczy sektora motoryzacyjnego. Zwiększające się zużycie energii i jej koszt, a także problemy związane z ochroną środowiska będą prawdopodobnie odgrywać ważną rolę w debacie na temat kształtu i funkcjonowania pojazdów w przyszłości.

3.3.1. Emisja zanieczyszczeń

Z pomiarów prowadzonych zgodnie z warunkami homologacji typu pojazdów wynika, że od momentu przyjęcia pierwszych norm dotyczących emisji **emisje NOx i pyłu zmniejszyły się o 70-90 %**. Komisja zamierza nadal obniżać dopuszczalne poziomy emisji Euro dla samochodów ciężarowych o dużej i małej ładowności zgodnie ze strategią tematyczną dotyczącą zanieczyszczenia powietrza i podejmie starania, aby proces badania emisji bardziej precyzyjnie odzwierciedlał rzeczywistość.

Komisja:

– przyjęła wniosek dotyczący dopuszczalnych poziomów emisji **Euro 5**²² w celu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o małej ładowności. Przyjęcie wniosku spowoduje dalsze zmniejszenie emisji pyłu z pojazdów wyposażonych w silnik Diesla (o 80 %) oraz zmniejszenie o odpowiednio 20 i 25 % emisji NOx z pojazdów wyposażonych w silnik Diesla lub silnik benzynowy,

– wraz z Parlamentem Europejskim i Radą przyczyniła się do dalszego zmniejszenia emisji NOx (**Euro 6**) z samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o małej ładowności,

– przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym przy pomocy zamówień publicznych²³, której celem jest poprawa jakości powietrza (szczególnie w miastach); powinna ona przyczynić się do wprowadzenia do obrotu pojazdu ekologicznego,

– przyjęła wniosek dotyczący strategicznych wytycznych wspólnoty w zakresie spójności na lata 2007-2013, w których postuluje się wspieranie inwestycji w zrównoważone sieci transportowe i usługi transportu publicznego będące równocześnie sieciami dystrybucji alternatywnych paliw samochodowych.

²¹ COM(95)689 wersja ostateczna, Wspólnotowa strategia ograniczenia emisji CO₂ z samochodów osobowych oraz poprawy oszczędności paliwa. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie internetowej: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

²² COM (2005) 683 wersja ostateczna

²³ COM(2005) 634

Komisja:

6. w 2007 r. przedstawi wniosek dotyczący dopuszczalnych poziomów emisji **Euro 6** w celu dalszego znacznego obniżenia emisji zanieczyszczeń z samochodów ciężarowych o dużej ładowności
7. prowadzi działania na rzecz przyjęcia globalnych regulaminów technicznych dotyczących cykli badań emisji z samochodów ciężarowych o dużej ładowności (zarówno cykl stały, jak i zmienny), emisji poza cyklem testowania oraz pokładowych systemów diagnostycznych, by w bardziej adekwatny sposób odzwierciedlały one rzeczywisty poziom zanieczyszczeń
8. rozpatruje różne opcje pozwalające na zagwarantowanie, że proces badania emisji z samochodów osobowych w większym stopniu odzwierciedla rzeczywiste emisje

3.3.2. *Zmniejszenie emisji CO₂ z sektora transportu drogowego*

Komisja będzie zatem stosować zintegrowane podejście, mając na uwadze osiągnięcie do 2012 r. **wspólnotowego celu polegającego na obniżeniu emisji CO₂ do 120 g/km**. Cel ten można osiągnąć łącząc działania UE i państw członkowskich. Komisja przedłoży wnioski dotyczące **ram prawnych** (jeżeli będzie to możliwe – w 2007 r. lub najpóźniej do połowy 2008 r.), koncentrując się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO₂ z nowych samochodów do 130 g/km dzięki udoskonaleniom technologii pojazdów silnikowych i dalszej redukcji (do 10 g/km CO₂ lub, w razie technicznej konieczności, do równoważnych wielkości) dzięki innym **udoskonaleniom technologicznym i zwiększonemu zastosowaniu biopaliw**, a w szczególności poprzez:

- a) ustalenie minimalnych wymagań w zakresie efektywności systemów klimatyzacji;
- b) obowiązkowa instalacja precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia powietrza w oponach;
- c) wyznaczenie maksymalnych wartości oporu toczenia opon w UE dla opon stosowanych w samochodach osobowych oraz lekkich samochodach dostawczych;
- d) użycie sygnalizatorów zmiany biegów, z uwzględnieniem stopnia, w jakim urządzenia te są wykorzystywane przez konsumentów w rzeczywistych warunkach jazdy;
- e) zwiększenie efektywności zużycia paliwa w lekkich samochodach dostawczych (furgonetkach) w takim stopniu aby, osiągnąć następujące wartości docelowe: 175 g CO₂/km do roku 2012 i 160 g CO₂/km do roku 2015;
- f) zwiększenie zastosowania biopaliw umożliwiających poprawę wskaźników ważnych z punktu widzenia ochrony środowiska.

Powyższe środki będą mierzalne, możliwe do monitorowania, rzetelne i nie będą umożliwiały podwójnego liczenia, o ile zmniejszyły się emisje CO₂.

Komisja zgadza się, że ramy prawne wdrażające **średnią docelową wartość dla nowych samochodów** powinny być zredagowane w taki sposób, aby wartości te: nie wpływały na konkurencyjność, ani na przestrzeganie zasady sprawiedliwości społecznej, były zrównoważone, zapewniały równe traktowanie wszystkich europejskich producentów z branży motoryzacyjnej i nie powodowały nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi.

Ramy prawne będą **zgodne z ogólnymi celami UE wynikającymi z protokołu z Kyoto** i zostaną zredagowane w oparciu o **szczegółową ocenę wpływu**. Punktem odniesienia dla tej oceny będą koszty i korzyści wynikające z różnych opcji porównywane z obecną sytuacją w zakresie emisji CO₂; pod uwagę wzięte zostaną także najnowsze wynalazki technologiczne umożliwiające poprawę technologii budowy samochodów z punktu widzenia ochrony środowiska. Poza opracowaniem ram prawnych strategia Komisji dotycząca zmniejszania emisji CO₂ powinna wspierać **dodatkowe wysiłki** dotyczące innych środków transportu drogowego (pojazdy o dużej ładowności itd.), **wysiłki państw członkowskich** (opodatkowanie powiązane z emisjami CO₂ i inne zachęty podatkowe, wykorzystanie zamówień publicznych, zarządzanie ruchem, infrastruktura itd.) **oraz konsumentów** (świadomy wybór kupujących, odpowiedzialne zachowania kierowców).

Komisja:

9. przedstawia powyższą przyszłą strategię zmniejszania emisji CO₂ z samochodów poprzez zintegrowane podejście równoległe z komunikatem do Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wyników przeglądu wspólnotowej strategii zmniejszania emisji CO₂ z samochodów²⁴,
10. rozważy możliwość włączenia transportu drogowego do systemu handlu uprawnieniami do emisji UE poczynając od trzeciego okresu rozdziału uprawnień do emisji, który rozpoczyna się w 2013 r.,
11. w odpowiedzi na niedawno przyjęte sprawozdanie z postępów w zakresie biopaliw²⁵ będące częścią komunikatu dotyczącego europejskiej polityki energetycznej, w którym zaproponowano, aby do 2020 r. podnieść minimalny wiążący poziom zużycia biopaliw do 10 % przedstawi wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2003/30/WE²⁶ w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych,
12. dokona oceny różnych możliwych wariantów polityki ramowej wspierającej zastosowanie biopaliw pozwalających na znaczne zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i będzie nadal wspierać wysiłki w zakresie badań naukowych i rozwoju mające na celu stworzenie biopaliw drugiej generacji,

²⁴ COM (2007) 19 wersja ostateczna

²⁵ COM (2006) 845 wersja ostateczna

²⁶ Dyrektywa 2003/30/WE, Dz.U. L 123 z 17.5.2003, str. 42-46

13. w 2007 r. przedstawi wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie pojazdów silnikowych napędzanych paliwem wodorowym w celu zagwarantowania bezpieczeństwa stosowania tej technologii,
14. w ramach inicjatywy na rzecz inteligentnego samochodu i2010²⁷ będzie wspierać badania naukowe i rozwój w zakresie technologii i aplikacji działających w oparciu o technologie informatyczne i komunikacyjne (ICT), w tym narzędzi wspomagających przyjazny dla środowiska transport motoryzacyjny, dzięki którym transport stanie się bardziej ekologiczny i wydajny pod względem zużywanej energii
15. opracowując plan działań dotyczący logistyki i zieloną księgę dotyczącą transportu miejskiego zwróci szczególną uwagę na inteligentne systemy wspomagające transport, takie jak Galileo, by zoptymalizować operacje transportowe oraz zwiększyć bezpieczeństwo i trwałość transportu w Europie
16. zachęca Europejski Bank Inwestycyjny do wspierania wspólnotowej polityki zmniejszania emisji CO₂ poprzez wkład w finansowanie rentownych projektów z dziedziny efektywności paliwowej i paliw odnawialnych

3.3.3. Inne polityki dotyczące środowiska

Oprócz polityki w wymienionych powyżej dziedzinach, dla przemysłu motoryzacyjnego duże znaczenie ma również polityka dotycząca recyklingu pojazdów, hałasu i ruchomych układów klimatyzacji.

Komisja:

- złożyła wniosek dotyczący wycofania niektórych fluorowanych gazów cieplarnianych z ruchomych układów klimatyzacji (MAC)²⁸, który został przyjęty przez Parlament Europejski i Radę

W przyszłości:

Komisja:

17. przeprowadzając najbliższy przegląd dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji²⁹ zbada sprawę niezharmonizowanego wykonania tej dyrektywy w państwach członkowskich (2009 r.).
18. w latach 2007-2009 w celu rozwiązania problemu hałasu będzie realizować całościową strategię, polegającą na włączeniu w działania wszystkich właściwych zainteresowanych stron i systemów (np. zarządzanie ruchem, zachowania kierowców, technologie produkcji pojazdów i opon, nawierzchnie dróg)

²⁷ COM (2006) 59 wersja ostateczna

²⁸ Dyrektywa 2006/40/WE, Dz.U. L 161 z 14.6.2006, str. 12-18

²⁹ Dyrektywa 2000/53/WE, Dz.U. L 269 z 21.10.2000, str. 34-43

3.4. Wspólny wysilek na rzecz zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie

Postęp w zakresie zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie jest znaczny: w ciągu ostatnich trzydziestu lat ruch na europejskich drogach zwiększył się trzykrotnie, natomiast liczba ofiar wypadków zmniejszyła się o połowę. Europejczycy wciąż płacą jednak wysoką cenę za zwiększającą się mobilność: zgodnie z najnowszymi szacunkami w 2005 r. na drogach w Europie zginęło 41 600 osób³⁰. *Komisja zadeklarowała, że dąży do zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Europie o połowę do 2010 r.*³¹.

Zdaniem Komisji podstawą skutecznej strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być **wzajemne oddziaływanie na siebie następujących czynników: doskonalenie technologii budowy pojazdów i infrastruktury drogowej, zmiany zachowania kierowców i poprawa egzekwowania przepisów.**

Komisja:

- – przyjęła zalecenie 2004/345/WE³² dotyczące najlepszych praktyk w zakresie monitorowania przestrzegania przepisów dotyczących jazdy pod wpływem alkoholu, nadmiernej prędkości jazdy i stosowania pasów bezpieczeństwa,
- przyjęła regulamin nr 104 EKG ONZ³³ i zmieniony regulamin nr 48 EKG ONZ mające na celu poprawę widoczności samochodów ciężarowych o dużej ładowności,
- przyjęła komunikat pt. „Zapewnić obywatelom możliwość elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCALL”³⁴ w celu przyspieszenia uruchomienia systemów eCall, uznanych za priorytetowe w ramach inicjatywy eBezpieczeństwo
- przyjęła komunikat w sprawie inicjatywy „Inteligentny samochód”³⁵, której celem jest **wspieranie tworzenia zaawansowanych technologii bezpieczeństwa**, by zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w UE
- przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej³⁶
- przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie wyposażania samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe w celu zapobiegania powstawaniu martwego pola w polu widzenia z tyłu pojazdu³⁷.

³⁰ Śródkresowy przegląd planu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie: COM (2006) 74 wersja ostateczna

³¹ COM(2001) 370 wersja ostateczna. Śródkresowy przegląd białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu został zakończony w 2006 r. COM (2006) 314 wersja ostateczna

³² Zalecenie Komisji z dnia 6 kwietnia 2004 r., Dz.U. L 11 z 17.4.2004, str. 75-82

³³ Regulamin EKG ONZ nr 104: Jednolite przepisy dotyczące homologacji oznakowania odblaskowego pojazdów długich i ciężkich oraz przyczep, 22 stycznia 1998

³⁴ COM (2005) 431 wersja ostateczna

³⁵ COM (2006) 59 wersja ostateczna

³⁶ COM (2006) 569 wersja ostateczna

³⁷ COM (2006) 570 wersja ostateczna

- przyjęła wniosek dotyczący strategicznych wytycznych wspólnoty w zakresie spójności na lata 2007-2013, w których zaleca się m.in. inwestycje w odpowiednie zarządzanie ruchem, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa.

Biorąc pod uwagę zalecenia Grupy CARS 21 Komisja przyjęła perspektywiczne podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego i oceniła możliwe przyszłe inicjatywy na tym polu. W związku z tym:

W latach 2007-2009 Komisja oceni, czy warunki sprzyjają złożeniu wniosków dotyczących:

19. wprowadzenia obowiązku umieszczania systemów do mocowania fotelików dla dzieci Isofix we wszystkich nowych pojazdach typu M1
20. wprowadzenia obowiązku jazdy z włączonymi światłami w dzień (publiczne konsultacje w tej sprawie rozpoczęto w dniu 1 sierpnia 2006 r.)
21. wprowadzenia obowiązku umieszczania elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy, w pierwszej kolejności dotyczącego samochodów ciężarowych o dużej ładowności, a następnie samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o małej ładowności, niezwłocznie po opracowaniu metody badania
22. wprowadzenia obowiązku umieszczania we wszystkich nowych pojazdach systemu przypominania o zapięciu pasów bezpieczeństwa
23. wprowadzenia zmian w wymogach II fazy dyrektywy dotyczącej ochrony pieszych w celu udoskonalenia przepisów dyrektywy 2003/102/WE³⁸
24. poprawy transgranicznego egzekwowania kar nałożonych w związku z naruszeniem przepisów ruchu drogowego w innym państwie członkowskim UE (publiczne konsultacje w tej sprawie rozpoczęto w dniu 6 listopada 2006 r.)

Komisja zamierza również:

25. zbadać koszty, korzyści i wykonalność wprowadzenia w pojazdach systemu hamowania awaryjnego (Emergency Braking System) (w szczególności w samochodach ciężarowych o dużej ładowności). Komisja analizuje wspomniane systemy oraz powołała grupę roboczą, w której uczestniczą zainteresowane strony. Zadaniem grupy jest pomoc w wykonaniu prac związanych z tym zagadnieniem
26. kontynuować działania mające na celu wspieranie tworzenia, wprowadzania na rynek i użytkowania zintegrowanych z pojazdami systemów aktywnej ochrony oraz układów współpracujących z wyposażeniem pojazdów w ramach inicjatywy i2010 „Inteligentny samochód”
27. przyjąć w 2006 r. trzeci komunikat dotyczący eBezpieczeństwa, w którym przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dalsze środki mające na celu uruchomienie eCall w 2010 r.

³⁸ Dyrektywa 2003/102/WE, Dz.U. L 321 z 6.12.2003, str. 15-25

- | | |
|-----|--|
| 28. | zachęcać do uzależniania wspólnotowego finansowania w sektorze drogowym od tego, czy w przedkładanych projektach stosuje się najlepsze wzorce w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego |
| 29. | wezwać państwa członkowskie do dalszego usprawnienia egzekwowania zakazu jazdy pod wpływem alkoholu, egzekwowania przestrzegania dozwolonych prędkości i używania kasków motocyklowych oraz do promowania i egzekwowania używania pasów bezpieczeństwa |

3.5. Handel i rynki pozaeuropejskie: dążenie do uczciwej konkurencji w skali światowej³⁹

W skali globalnej największy wzrost popytu na produkty sektora motoryzacyjnego w ciągu najbliższych dziesięciu lat nastąpi w krajach, których gospodarki odznaczają się szybkim wzrostem (są to np. Chiny, Indie, Rosja); wymiar międzynarodowy ma duży wpływ na konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Zdaniem Komisji w stosunkach handlowych z krajami trzecimi szansą europejskiego przemysłu na zwiększenie dostępu do rynków są **negocjacje wielostronne**, choć w niektórych przypadkach należy również kontynuować **podejście dwustronne i regionalne** (poprzez umowy o wolnym handlu lub inne podobne układy).

W warunkach globalizacji przemysłu, **bezpośrednie inwestycje zagraniczne** i tworzenie **lokalnych zakładów produkcyjnych** w krajach trzecich są tak samo ważne, jak bardziej tradycyjne przepływy polegające na przywozie i wywozie towarów. Celem polityki europejskiej powinno być zagwarantowanie, aby przedsiębiorstwa europejskie działające poza granicami Wspólnoty nie były dyskryminowane.

Komisja dąży do zwiększenia ładu administracyjno – regulacyjnego na poziomie międzynarodowym, a także do rozszerzenia jego zakresu, szczególnie w ramach EKG ONZ (zgodnie z treścią sekcji 3 ust. 2)⁴⁰ w celu zmniejszenia **pozataryfowych barier handlowych** i dalszego rozwoju sprawiedliwego otoczenia regulacyjnego. Przemysł motoryzacyjny wyraził również poważne obawy związane z egzekwowaniem **praw własności intelektualnej** w niektórych regionach świata.

Komisja ma pewne obawy w związku z dostępem do rynku **Chin** i warunkami prowadzenia działalności w tym kraju. Kwestie te mają duże znaczenie nie tylko ze względu na potencjał rynkowy Chin, ale również dlatego, że podobne problemy mogą się pojawić na innych rynkach wschodzących.

Komisja:

³⁹ Strategię Komisji w zakresie polityki handlowej przedstawiono w opublikowanym niedawno komunikacie „Globalny wymiar Europy: konkurowanie na światowym rynku” COM(2006) 567 wersja ostateczna

⁴⁰ Zgodnie z sekcją 2 ust. 2 Komisja będzie dążyć do tego, aby harmonizacja na szczeblu międzynarodowym postępowała w sposób umożliwiający UE niezależne tworzenie prawodawstwa w dziedzinach związanych z bezpieczeństwem i środowiskiem, na wypadek zaistnienia takiej potrzeby w przyszłości.

- przyjęła *politykę wspierania większej międzynarodowej harmonizacji technicznej regulaminów odnoszących się do pojazdów silnikowych w ramach umów EKG ONZ z 1958, jak i z 1998 roku,*
- złożyła formalny wniosek o ustanowienie panelu ds. rozstrzygania sporów WTO w celu rozwiązania zaległych kwestii związanych z traktowaniem importowanych części pojazdów przez Chiny. Podobne skargi wniosły również Stany Zjednoczone i Kanada.

W odniesieniu do przyszłego kierunku polityki:

Komisja:

30. dokona *indywidualnej oceny możliwości* podjęcia negocjacji w sprawie dwustronnych umów o wolnym handlu z krajami trzecimi (w szczególności z regionu południowo-wschodniej Azji) i w odpowiednich przypadkach rozpocznie takie negocjacje,
31. będzie nadal monitorować rozwój wypadków w dziedzinie przedsiębiorczości i prawa w Chinach by zagwarantować, że w związku z wstąpieniem Chin do WTO nastąpi rzeczywista poprawa dostępu do rynku tego kraju,
32. będzie kontynuować formalny dialog z Chinami w sprawie kwestii związanych z chińskim otoczeniem regulacyjnym w celu zagwarantowania przedsiębiorcom działającym na tym rynku sprawiedliwych zasad i pewności prawnej. W związku z tym Komisja będzie nadal obserwować proces tworzenia chińskiego prawa antymonopolowego,
33. *będzie kontynuować tworzenie bliższych powiązań z Rosją w sektorze motoryzacyjnym w ramach wspólnej przestrzeni gospodarczej UE-Rosja.*
34. *będzie nadal prowadzić politykę wspierania i egzekwowania praw własności intelektualnej w skali globalnej przy pomocy istniejących umów międzynarodowych i włączy do przyszłych umów dwustronnych obszerne przepisy dotyczące tych praw.*

3.6. Badania i rozwój kluczem do konkurencyjności w przyszłości

Przemysł motoryzacyjny, który inwestuje w badania i rozwój produktów średnio 20 mld EUR (ok. 5 % swoich obrotów) jest, biorąc pod uwagę wartości bezwzględne, największym przemysłowym inwestorem w dziedzinie R&D w Europie.

W określaniu potrzeb przemysłu w zakresie badań naukowych ważną rolę odgrywają platformy technologiczne. Duże znaczenie dla wyznaczenia kierunku badań naukowych i perspektyw rozwoju całego łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego na poziomie UE, krajowym i regionalnym miał dokument **”Transport drogowy w 2020 r.”** („Vision of road transport in 2020”) oraz strategiczne programy badań, opracowane przez **Europejski**

Komitet Doradczy ds. Badań w Dziedzinie Transportu Drogowego (ERTRAC) i inne platformy technologiczne związane z tą tematyką⁴¹.

Komisja:

- zaproponowała w siódmym programie ramowym (PR7) stworzenie priorytetu tematycznego zatytułowanego „Transport (w tym aeronautyka)”; proponowany dla niego budżet (zgodnie z obecnymi cenami - 4 180 mln EUR) znacznie przewyższa wspólnotowe środki przeznaczone dotychczas na innowacje w sektorze motoryzacyjnym
- w PR7, w ramach priorytetu tematycznego „Technologie informacyjne i komunikacyjne” zaproponowała kontynuowanie badań naukowych w obszarze „Technologie informatyczne i komunikacyjne na rzecz mobilności, ochrony środowiska i efektywności energetycznej” w oparciu o badania przeprowadzone w ramach piątego i szóstego programu ramowego

Zdaniem *Komisji* badania naukowe prowadzone w Europie w ramach siódmego programu ramowego powinny koncentrować się zarówno na badaniach (np. **technologie dla ekologicznych i efektywnych energetycznie silników termicznych, zintegrowane systemy bezpieczeństwa**), jak i na ultranowoczesnych technologiach (takich jak **ogniwa wodorowe i paliwowe, napędy hybrydowe z funkcją ponownego ładowania, biopaliwa drugiej generacji**). Ponadto Komisja uważa, że duże znaczenie ma stworzenie rynków wiodących w ważnych dla omawianego sektora dziedzinach (pod uwagę można wziąć ogniwa wodorowe i paliwowe, biopaliwa itd.).

Patrząc z szerszej perspektywy, nowe, bezpieczniejsze, bardziej wydajne i ekologiczne technologie motoryzacyjne są jednym z elementów koncepcji inteligentnego systemu transportu (ITS). Przemysł motoryzacyjny uczestniczy w kilku platformach technologicznych⁴², które w sposób bezpośredni lub pośredni przyczyniają się do zwiększenia jego konkurencyjności i tworzenia lepszych systemów transportu.

Komisja:

35. będzie *nadal* rozwijać współpracę z przemysłem w dziedzinie badań naukowych i rozwoju (głównie poprzez siódmy program ramowy)
36. będzie dążyć do ożywienia współpracy w dziedzinie badań naukowych między UE, państwami członkowskimi a przemysłem motoryzacyjnym, stosując podejście systemowe i różne rodzaje instrumentów wspierania R&D w sektorze motoryzacyjnym, w tym projekty zespołowe i sieci doskonałości
37. ukierunkuje programy badawcze na zwiększanie wydajności systemu transportu drogowego przy równoczesnej poprawie zgodności z zasadami ochrony środowiska i bezpieczeństwa. Szczególny nacisk położony zostanie na ekologiczne paliwa

⁴¹ Np. platforma wodoru i ogniwi paliwowych, platforma zaawansowanych materiałów i technologii inżynierskich, platforma integracji systemów inteligentnych itd.

⁴² Np. platforma oprogramowania NESSI i platforma komputerowych systemów wbudowanych ARTEMIS

odnawialne, inteligentne pojazdy i drogi (np. projekt „inteligentny samochód” w ramach inicjatywy i2020).

38. będzie dążyć do wykorzystania partnerstw publiczno-prywatnych jako nowego instrumentu na rzecz przemysłowych badań naukowych, rozwoju i demonstrowania nowych technologii. Wspólnie z przemysłem motoryzacyjnym (i innymi zainteresowanymi stronami) przygotowuje wspólną inicjatywę technologiczną w dziedzinie ogniw wodorowych i paliwowych.
39. zachęca europejskie instytucje prowadzące działalność w zakresie finansowania, np. Europejski Bank Inwestycyjny, do kontynuowania udzielania wsparcia w sektorze motoryzacyjnym oraz do ukierunkowania działań na projekty, których wynikiem jest zwiększenie efektywności energetycznej, zmniejszenie emisji i poprawa bezpieczeństwa, przede wszystkim poprzez mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka.

3.7. Opodatkowanie, zachęty podatkowe i konkurencja na rynku wtórnym części i podzespołów (tzw. aftermarket)

3.7.1. Opodatkowanie i zachęty podatkowe

Jak wynika z dyskusji przeprowadzonych w grupie CARS 21, jednym z głównych czynników uniemożliwiających skuteczne funkcjonowanie rynku wewnętrznego są zróżnicowane systemy opodatkowania pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich; zachęty podatkowe stosowane we wszystkich państwach członkowskich powinny być skoordynowane i w sposób jednoznaczny przyczyniać się do realizacji celów polityki UE, takich jak ochrona środowiska i bezpieczeństwo. W tym kontekście w odpowiedzi na wniosek Komisji Parlament Europejski i Rada uzgodniły włączenie do rozporządzenia Euro 5 i 6⁴³ artykułu określającego warunki stosowania zachęt finansowych.

Komisja:

- złożyła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie podatków⁴⁴ odnoszących się do samochodów osobowych, która jest obecnie rozważana przez Parlament Europejski i Radę. Komisja wzywa Parlament i Radę do jak najszybszego przyjęcia tej dyrektywy.

3.7.2. Konkurencja na rynku wtórnym części i podzespołów

W odniesieniu do dystrybucji pojazdów Komisja będzie kontynuować wysiłki w celu zapewnienia wykonania rozporządzenia 1400/2002 dotyczącego **dystrybucji pojazdów silnikowych**⁴⁵ w całej Wspólnocie; ze względu na fakt, iż pojazdy są coraz bardziej skomplikowane, okazało się, że wszystkie podmioty przeprowadzające naprawy pojazdów we wspólnocie muszą mieć dostęp do odpowiednich **informacji technicznych dotyczących napraw**. Podjęcie działań dotyczących powyższego problemu wynika z faktu otrzymania od

⁴³ COM(2005) 683 wersja ostateczna.

⁴⁴ COM(2005) 261 wersja ostateczna.

⁴⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym

Parlamentu Europejskiego jasno określonego mandatu, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/69/WE⁴⁶.

Komisja:

- wprowadziła we wniosku dotyczącym Euro 5⁴⁷ przepis zobowiązujący producentów do zapewniania niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami nieograniczonego i standardowego dostępu do informacji na temat napraw i konserwacji pojazdów za pośrednictwem stron internetowych zgodnych z formatem opracowanym przez komitet techniczny zainteresowanych stron (format OASIS).

4. DALSZY KROKI

Komisja dąży do realizacji polityki lepszych uregulowań prawnych i jest zdania, że stoimy obecnie przed wyjątkową szansą stworzenie **szczególnej kultury tworzenia polityki w dziedzinie przemysłu**. Zgodnie z opinią Komisji takie zasady, jak jakość prawodawstwa, jego uproszczenie, oceny wpływu, konsultacje z zainteresowanymi stronami, terminy realizacji i wybór instrumentów powinny być podstawą procesu tworzenia wniosków legislacyjnych.

Najważniejszym wyzwaniem, nieodłącznie związanym z procesem tworzenia polityki, jest **stosunek między przewidywalnością z jednej strony, a jakością i elastycznością – z drugiej**. Wskazanie długoterminowego kierunku przyszłych uregulowań prawnych nieuchronnie prowokuje pytania o jakość i dostępność danych, na podstawie których przyjęto pewne założenia w odniesieniu do bliższej i dalszej przyszłości. Dlatego należy ustanowić mechanizm pozwalający na **regularne wprowadzanie zmian i dokonywanie przeglądów**.

Aby zagwarantować, że Parlament Europejski i Rada będą regularnie informowane o działaniach w ramach EKG ONZ Komisja zamierza raz w roku publikować skierowany do Parlamentu Europejskiego dokument zawierający aktualne dane na temat prac w EKG ONZ i procesu komitologii.

Komisja:

40. w 2009 r. przeprowadzi wraz z zainteresowanymi stronami średniookresowy przegląd działań przedstawionych w niniejszym komunikacie w celu monitorowania postępów poszczególnych zainteresowanych stron, zbadania obszarów, w których grupa CARS 21 mogła pójść dalej oraz, w odpowiednich przypadkach, przyjęcia opierającego się na wynikach tego przeglądu planu działań w zakresie ram prawnych polityki dotyczącej sektora motoryzacyjnego,
41. będzie regularnie informować strony biorące udział w tworzeniu prawodawstwa o statusie zmian w aktach prawnych dotyczących sektora motoryzacyjnego poprzez publikowanie raz w roku dokumentu roboczego dotyczącego postępów w EKG ONZ.

⁴⁶ Dyrektywa 98/69/WE, Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1-57

⁴⁷ COM (2005) 683 wersja ostateczna

ZAŁĄCZNIKI

1. Wykaz dyrektyw, w których proponuje się wprowadzić samotestowanie i testowanie wirtualne
2. Wykaz dyrektyw, które mogą zostać zastąpione regulaminami EKG ONZ

Załącznik 1: Wykaz dyrektyw, w których proponuje się wprowadzić samotestowanie i testowanie wirtualne

Dyrektywy, w których proponuje się wprowadzić **samotestowanie**:

Dyrektywy WE:

70/222/EWG (tylne tablice rejestracyjne)
77/389/EWG (urządzenia holownicze)
78/316/EWG (oznakowanie urządzeń sterujących)
78/317/EEC (instalacje odszraniające i odmglawiające)
78/318/EEC (spryskiwacze/wycieraczki)
78/549/EEC (osłony kół)
92/21/EEC (masy i wymiary samochodów)

97/27/EC (masy i wymiary)
92/114/EC (zewnętrzne elementy wystające kabiny)

Regulaminy EKG ONZ:

28 (ostrzegawcze sygnały dźwiękowe)
48 (rozmieszczenie urządzeń oświetlenia)
121 (oznakowanie urządzeń sterujących)
122 (systemy ogrzewania)
43 (część dotycząca instalacji bezpiecznego oszklenia)
55 (zamienne układy tłumienia; tylko w zakresie wymogów dotyczących geometrii)

Dyrektywy, w których proponuje się wprowadzić **testowanie wirtualne**:

Dyrektywy WE:

77/389/EWG (urządzenia holownicze)
77/649/EEC (pole widzenia z przodu)
78/318/EWG (spryskiwacze/wycieraczki, w zakresie wymogów dotyczących geometrii)
78/549/EEC (osłony kół)
92/114/WE (zewnętrzne elementy wystające kabiny)

Regulaminy EKG ONZ:

46 (w zakresie pola widzenia z tyłu)
21 (w zakresie wymogów dotyczących geometrii wyposażenia wnętrza)
26 (wystające części zewnętrzne)
48 (rozmieszczenie urządzeń oświetlenia)
55 (zamienne układy tłumienia; w odniesieniu do wymogów w zakresie geometrii)

Załącznik 2: Wykaz dyrektyw, które mogą zostać zastąpione regulaminami EKG ONZ

70/157/EWG (poziom hałas)
70/221/EWG (zbiorniki paliwa)
70/311/EEC (układy kierownicze)
70/387/EEC (zamknięcia drzwi i zawiasy)
70/388/EEC (ostrzegawcze sygnały dźwiękowe)
71/127/EWG (widoczność z tyłu)
71/320/EWG (układy hamulcowe)
72/245/EWG (tłumienie zakłóceń radioelektrycznych)
74/60/EWG (wyposażenie wnętrza)
74/61/EWG (systemy zabezpieczające przed kradzieżą i immobiliser)
74/297/EWG (bezpieczny układ kierowniczy)
74/408/EWG (wytrzymałość siedzeń)
74/483/EWG (wystające części zewnętrzne)
75/443/EWG (prędkościomierz/bieg wsteczny)
76/756/EWG (rozmieszczenie urządzeń oświetlenia)
76/757/EEC (światła odblaskowe)
76/758/EWG (światła)
76/759/EWG (kierunkowskazy)
76/760/EWG (oświetlenie tylnych tablic rejestracyjnych)
76/761/EWG (reflektory)
76/762/EWG (przednie reflektory przeciwmgielne)
77/538/EWG (tylne reflektory przeciwmgielne)
77/539/EWG (światła cofania)
77/540/EWG (światła postojowe)
77/541/EWG (pasy bezpieczeństwa)
78/316/EWG (oznakowanie urządzeń sterujących)
2001/56/WE (systemy ogrzewania)
80/1269/EWG (moc silnika)
89/297/EWG (zabezpieczenia boczne)
92/22/WE (bezpieczne oszklenie)
92/23/WE (opony)
94/20/WE (zamienne układy tłumienia)
95/28/WE (palność)
2001/85/EC (autobusy i autokary)
96/79/WE (zderzenie czołowe)
96/27/WE (zderzenie boczne)
98/91/WE (transport towarów niebezpiecznych)
2000/40/WE (urządzenia zapobiegające wjechaniu pod pojazdy silnikowe)