



Bruselj, 8.11.2012  
COM(2012) 636 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**CARS 2020: Akcijski načrt za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v  
Evropi**

## KAZALO

<b>1.</b>	<b>KLJUČNI SEKTOR NA RAZPOTJU.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CARS 21: SKUPNA STRATEŠKA VIZIJA ZA INDUSTRIJO LETA 2020 .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>TEŽAVNE GOSPODARSKE RAZMERE .....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>AKCIJSKI NAČRT ZA SPODBUJANJE KONKURENČNOSTI.....</b>	<b>7</b>
<b>4.1.</b>	<b>Naložbe v napredne tehnologije in financiranje inovacij .....</b>	<b>7</b>
	Raziskave, razvoj in inovacije.....	7
	Dostop do financiranja .....	9
	Zmanjšanje emisij CO <sub>2</sub> .....	9
	Emisije onesnaževal in hrupa.....	10
	Varnost v cestnem prometu.....	12
	Alternativna goriva in infrastruktura.....	13
<b>4.2.</b>	<b>Izboljšanje tržnih pogojev .....</b>	<b>14</b>
	Krepitev notranjega trga.....	14
	Pametna pravna ureditev .....	15
<b>4.3.</b>	<b>Krepitev konkurenčnosti na svetovnih trgih .....</b>	<b>16</b>
	Trgovinska politika .....	16
	Mednarodno usklajevanje .....	17
<b>4.4.</b>	<b>Predvidevanje prilagoditev in upravljanje prestrukturiranja .....</b>	<b>18</b>
	Človeški kapital in spretnosti .....	19
	Prilagajanje industrije.....	20
<b>5.</b>	<b>SPREMLJANJE IN UPRAVLJANJE .....</b>	<b>21</b>

# SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

## CARS 2020: Akcijski načrt za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi

V zadnjih mesecih se **evropska avtomobilna industrija sooča z vedno večjimi težavami**, saj trg novih avtomobilov v EU že peto leto zapored nazaduje. To ustvarja **velik pritisk** na nekatera podjetja, ki morajo prestrukturirati svoje dejavnosti; številni proizvajalci so v zadnjem času napovedali zapiranje proizvodnih obratov, kar pomeni tudi izgubo delovnih mest. Hkrati pa se evropska industrija še naprej trudi, da bi na **srednje- in dolgoročno** v izjemno konkurenčnem svetovnem okolju ostala vodilna pri zagotavljanju prihodnjih rešitev mobilnosti. Zato Komisija meni, da je v podporo avtomobilski industriji pri soočanju s temi izzivi nujno treba sprejeti akcijski načrt.

### 1. KLJUČNI SEKTOR NA RAZPOTJU

Avtomobilna industrija<sup>1</sup> je strateškega pomena za evropsko gospodarstvo, njeni izdelki in storitve pa vsak dan vplivajo na življenje evropskih državljanov. Sektor neposredno ali posredno zagotavlja približno **12 milijonov delovnih mest** ter **znatno pozitivno prispeva k trgovinski bilanci EU**, ki se zadnjih nekaj let povečuje in je leta 2011 dosegla 90 milijard EUR). V tem sektorju je **zasebno vlaganje v razvoj in inovacije najbolj obsežno** (leta 2009 je znašalo 28 milijard EUR), zato je sektor pomembno gonilo tehnoloških inovacij. Zaradi močnih gospodarskih povezav s številnimi industrijskimi panogami ima avtomobilski sektor pomemben **spodbujevalen učinek na rast**. Te povezave zajemajo vse od zgodnjih faz proizvodne verige, na primer jeklarsko, kemično in tekstilno industrijo, do kasnejših faz, na primer informacijske in komunikacijske tehnologije ter storitve servisiranja in mobilnosti. V sektorju se proizvede večina vozil, ki jih državljani uporabljajo za osebni prevoz in prevoz blaga. Zato bo imela avtomobilna industrija ključno vlogo v novi industrijski revoluciji, katere cilj je med drugim postopna nadomestitev ogljikovodikov kot glavnega vira energije ter učinkovitejša in trajnostnejša raba lastnih virov.

Avtomobilski sektor je na **zgodovinski prelomnici**: v prihodnjem desetletju bo po pričakovanjih na več področjih prišlo do pomembnih sprememb, ki bodo verjetno korenito preoblikovale zadevni sektor in njegove trge po vsem svetu. Prvič, **proizvodnja in vzorci trgovanja se spreminjajo**. Medtem ko evropski trg velja za zasičenega, več tretjih trgov hitro raste in spreminja trgovinske tokove in vrednostno verigo avtomobilne industrije. Pritisk konkurence še naprej narašča in podjetja EU imajo že na domačem trgu vse več težav, priložnosti na tretjih trgih pa šele razvijajo. In drugič, **podnebni program je vse bolj nujen**, veliko pa se pričakuje tudi od tehnološkega napredka. Da bi dosegli dolgoročne cilje glede emisij toplogrednih plinov in kakovosti zraka, bo motor z notranjim zgorevanjem še dodatno izboljššan, hkrati pa bosta potekala razvoj in postopno uvajanje naprednih tehnologij, na primer električnega pogona. Potrebna bodo tudi znatna prizadevanja za nadaljnji razvoj in

---

<sup>1</sup> Izraz avtomobilna industrija zajema celotno dobavno verigo, ki vključuje proizvajalce, dobavitelje, distribucijo vozil in poprodajne storitve. Izdelki vključujejo osebne avtomobile, lahka in težka gospodarska vozila, motorna dvo- in trikolesna vozila ter štrikolesnike.

razširjanje trajnostnih goriv, ki lahko nadomestijo običajno dizelsko gorivo in bencin.  
**Pomembno vprašanje pa ostaja tudi varnost v cestnem prometu.**

Glede na sporočilo Komisije, s katerim je bila **nedavno posodobljena industrijska politika EU<sup>2</sup>**, je avtomobilski sektor eno od prednostnih področij ukrepanja, na katerem bi bilo treba **poenostaviti naložbe v nove tehnologije in inovacije**. Komisija v sporočilu poziva k okrepitvi evropske industrije za oživitev rasti in gospodarstva za nov zagon pri uresničevanju ciljev strategije Evropa 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast. Industrijski sektor ima pri ustvarjanju rasti in delovnih mest, tudi v povezanih storitvah, nedvomno pomembno vlogo. Zato je treba uporabiti proaktiven pristop.

To sporočilo predstavlja **akcijski načrt za avtomobilsko industrijo**, ki poudarja zavezanost Komisije k podpiranju konkurenčnosti in trajnosti sektorja. Načrt je prvi konkretni primer uporabe posodobljene vizije industrijske politike v posameznem sektorju, tj. v avtomobilski industriji. Opredeljuje konkretne ukrepe politike, temelječe na analizi sektorja, ki jo je izvedla skupina na visoki ravni CARS 21, ponovno vzpostavljena leta 2010. Akcijski načrt temelji na štirih stebrih:

- **naložbe v napredne tehnologije in financiranje inovacij** z različnimi zakonodajnimi pobudami in podporo raziskavam in inovacijam;
- **izboljšanje tržnih pogojev** z vzpostavitvijo trdnejšega notranjega trga in doslednim izvajanjem pametne pravne ureditve;
- **krepitev konkurenčnosti na svetovnih trgih** z učinkovito trgovinsko politiko in mednarodnim usklajevanjem predpisov o vozilih;
- **predvidevanje prilagoditev** z naložbami v človeški kapital in spretnosti ter blažitvijo socialnih učinkov prestrukturiranja.

S to strategijo namerava Komisija podpreti aktivno vlogo, ki jo bo imel avtomobilski sektor pri povečanju padajočega deleža evropske industrije s sedanjih 16 % BDP na 20 % BDP do leta 2020. Pri tem bodo odločilni naslednji vidiki: krepitev konkurenčnosti avtomobilске industrije v EU, podpora industriji pri izkoriščanju priložnosti za rast na svetovnih trgih ter spodbujanje čistih, varnih in učinkovitih vozil, vključeno v celostni politični pristop.

## 2. CARS 21: SKUPNA STRATEŠKA VIZIJA ZA SEKTOR LETA 2020

Konec leta 2010 se je Komisija na podlagi svojega sporočila „Evropska strategija za čista in energetska učinkovita vozila<sup>3</sup>“, sprejetega 28. aprila 2010, odločila, da bo **ponovno vzpostavila skupino na visoki ravni CARS 21**, ki je bila prvotno ustanovljena leta 2005. Cilj skupine je bil predlagati politične ukrepe v podporo konkurenčnosti in trajnostni rasti evropske avtomobilске industrije.

Skupina je bila sestavljena iz sedmih komisarjev, devetih predstavnikov držav članic ter široke in uravnotežene skupine zainteresiranih strani (vključno s predstavniki industrije in nevladnih organizacij), svoje končno poročilo<sup>4</sup> pa je sprejela 6. junija 2012. To poročilo

<sup>2</sup> COM(2012) 582 final, sprejeto 10. oktobra 2012.

<sup>3</sup> COM(2010) 186 final, 28.4.2010.

<sup>4</sup> Na voljo na [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf).

predstavlja soglasno stališče skupine o strateški viziji za avtomobilski sektor leta 2020 in vsebuje posebna priporočila za številna zadevna področja politike.

Analiza v poročilu jasno kaže, da stanje v evropski avtomobilski industriji ne sme ostati nespremenjeno: treba bo prilagoditi trenutne proizvodne zmogljivosti, razviti nove načine proizvodnje, zagotoviti in bolj učinkovito uporabljati dodatne vire surovin ter zasnovati nove podjetniške grozde in poslovne modele. Poleg tega so potrebni novi profili spretnosti, obravnavati pa bo treba tudi morebitne spremembe potreb po zaposlovanju. V tem kontekstu je še posebej pomembno, da se zagotovi nemoten in uravnotežen gospodarski in družbeni prehod s predvidevanjem spretnosti in potreb po usposabljanju ter z dobro pripravljenim upravljanjem prestrukturiranja, ki bo spodbudilo poslovno prilagajanje poslovanja in prehajanje med zaposlitvami.

Na podlagi navedenega je skupina opredelila **skupno stališče glede ključnih značilnosti močne in konkurenčne avtomobilske industrije in napredka pri uresničevanju trajnostne mobilnosti za družbo EU leta 2020:**

- **avtomobilski sektor**, ki ima še naprej **strateški pomen** in predstavlja enega od **temeljev industrije in gospodarstva EU** ter zagotavlja kakovostno zaposlitev milijonom delavcev v EU;
- sektor, temelječ na konkurenčnem trgu avtomobilskih izdelkov in storitev (vključno s prodajnim trgom), ki je osrednjega pomena za številne druge gospodarske dejavnosti in zagotavlja cenovno dostopne in zaželeno izdelke, ki izpolnjujejo zahteve potrošnikov;
- **močna proizvodna baza v EU** za cestna vozila in sestavne dele, ki zagotavlja znaten del vozil in delov, prodanih na trgu EU;
- **močna industrijska mreža** s prožno in integrirano dobavno in distribucijsko verigo;
- sektor, ki **izvažata najrazličnejša visokokakovostna in visokotehnološka vozila** na tretje trge;
- **svetovni trgi**, na katerih so zagotovljeni **enaki konkurenčni pogoji** za vse udeležence v sektorju in pravične možnosti za vse tehnologije;
- avtomobilski sektor kot **vodilna sila v tehnologiji**, ki v sodelovanju z dobavitelji goriva proizvaja vozila, ki so **privlačna** za potrošnike EU, **čista** glede na onesnaževala, urejena s predpisi, imajo **učinkovitejšo porabo goriva** ter so **bolj varna, tiha in povezana**;
- **vrsta pogonskih tehnologij**, kjer prevladujejo **napredne tehnologije motorja z notranjim zgorevanjem**, vedno bolj pa tudi električni pogon. Poleg tega vse bolj pomembna postaja uporaba vozil z **alternativnimi koncepti prenosa moči** (kot so električna vozila<sup>5</sup> in vozila na gorivne celice);
- ustrezna **infrastruktura za dovod goriva in polnjenje** za vozila na alternativna goriva glede na tržni potencial teh vozil;
- **delovna sila** v proizvodnji, raziskavah in razvoju ter servisiranju, ki je usposobljena in pripravljena na delo s številnimi tehnologijami.

**Celosten političen pristop** je treba sistematično uporabljati v praksi. Ta pristop mora zato vključevati naslednje elemente:

<sup>5</sup> Vključno z električnimi akumulatorskimi vozili, električnimi hibridnimi vozili in električnimi vozili s podaljšanim dosegom.

- politične ukrepe zasebnega in javnega sektorja na evropski, nacionalni in regionalni ravni, ki se med seboj dopolnjujejo;
- ukrepe na področju vozil, ki se po potrebi učinkovito povezujejo z ukrepi na področju infrastrukture in uporabnikov;
- stroškovno učinkovite regulativne in druge politične ukrepe, ki se učinkovito izvajajo in izvršujejo za doseg dolgoročnih družbenih ciljev in spodbujanje inovacij;
- vsa področja politike, ki vplivajo na avtomobilski sektor, morajo zadevni pristojni organi tesno usklajevati, da bi zagotovili stroškovno učinkovito doseganje ciljev politik; gre za področja trgovine, industrijske, okoljske, energetske, informacijske in komunikacijske tehnologije, varnosti v cestnem prometu, javnega zdravja, prometne politike in politike konkurence, inovacij in notranjega trga.

Komisija se v celoti zaveda teh izzivov in potrebe po **ambiciozni strategiji industrijske politike za avtomobilski sektor**. Komisija bo svoje politične ukrepe usmerila k temu cilju in poziva druge institucije, javne organe in zainteresirane strani, naj v okviru svojih pristojnosti sledijo istemu pristopu.

### 3. TEŽAVNE GOSPODARSKE RAZMERE

Končno poročilo CARS 21 vsebuje temeljito analizo sedanjega gospodarskega položaja avtomobilске industrije EU. V prvi polovici leta 2012 se je položaj **poslabšal, ta trend pa se bo verjetno nadaljeval do konca leta**. V primerjavi z že tako nizko ravno leta 2011 **prodaja na trgih EU upada** (v prvi polovici leta 2012 je upadla za 6,8 % pri osebnih in za 10,8 % pri gospodarskih vozilih). Trenutne napovedi kažejo na 7,9-odstotno letno zmanjšanje tržnega deleža za osebna vozila, pri čemer naj bi prodaja znašala 12,1 milijona enot. Pričakuje se, da se bo trg EU za gospodarska vozila po okrevanju v letih 2010 in 2011 letos spet zmanjšal za 8 % in ostaja na zgodovinsko nizki ravni. Število registracij dvokolesnih motornih vozil se je zaradi dolžniške krize zmanjšalo in je leta 2011 znašalo 1,6 milijona enot, kar je 40 % manj kot leta 2007.

**Položaj proizvodnje vozil je nekoliko boljši** (proizvedenih 16 milijonov lahkih gospodarskih vozil, tj. več kot en milijon enot več kot leta 2009), saj je **izvoz spodbudil** proizvodnjo, kar dokazuje pozitivna trgovinska bilanca v višini 45 milijard EUR v prvih petih mesecih leta 2012 (predvsem zaradi izvoza v Združene države in na nastajajoče trge). Vendar je raven proizvodnje izpostavljena velikim negativnim tveganjem zaradi upočasnitve gospodarske rasti razvijajočih se gospodarstev. Več proizvajalcev je imelo **na trgu EU finančne izgube**, večinoma zaradi upada prodaje in dolgoletnega strukturnega problema **presežne zmogljivosti**<sup>6</sup>. Nekateri proizvajalci so napovedali pomembne ukrepe prestrukturiranja, ki bodo vplivali na njihovo dobavno verigo ter obete glede zaposlovanja in okrevanja v več evropskih regijah.

**Za izvedbo prestrukturiranja je odgovorna predvsem industrija**, ki pa zahteva več usklajevanja in podpore na ravni EU.

---

<sup>6</sup> O natančnih podatkih o presežni zmogljivosti je potrebna razprava, saj so med drugim odvisni od števila izmen v posameznih obratih. Analitiki soglašajo, da je nekaj presežne zmogljivosti dejansko potrebne za prožnost podjetij, prevelika presežna zmogljivost pa povzroča težave.

Ta akcijski načrt, ki temelji na priporočilih skupine CARS 21, določa dolgoročne cilje za ohranitev proizvodne baze v Evropi, zagotavljanje konkurenčnosti in trajnosti ter izdelavo celovitega načrta industrijske politike za avtomobilsko industrijo leta 2020.

#### 4. AKCIJSKI NAČRT ZA SPODBUJANJE KONKURENČNOSTI

Komisija na različnih področjih politike EU načrtuje naslednje ključne ukrepe:

##### 4.1. Naložbe v napredne tehnologije in financiranje inovacij

V avtomobilski industriji in drugih sektorjih se razvija vrsta novih, čistih in varnih tehnologij, ki bodo po pričakovanjih v prihodnjih letih pomembno vplivale na trg. Evropa ima vodilni položaj v sodobni tehnologiji in pomembno je, da z razvijanjem rešitev za prihodnost in zagotavljanjem trajnostne mobilnosti ostane pri vrhu. Za doseganje tega cilja je potrebna ciljno naravnana in usklajena javna podpora raziskavam in inovacijam, ki ustreza potrebam industrije in družbe za razvoj dolgoročnih tehnologij. Za spodbujanje naložb v prihodnjih letih je potreben celosten pristop politike, ki bo skupaj z ukrepi na področju infrastrukture in povpraševanja dopolnjeval regulativne pobude na evropski, nacionalni in lokalni ravni.

##### Raziskave, razvoj in inovacije

Naložbe v raziskave, razvoj in inovacije (v nadaljnjem besedilu: RRI) zagotavljajo konkurenčnost. V poročilu CARS 21 so bili evropsko financiranje RRI v okviru 7. okvirnega programa za raziskave in razvoj ter posojila in jamstva za posojila Evropske investicijske banke (EIB) za spodbujanje razvoja čistih prometnih tehnologij opredeljeni kot ključni instrumenti za okrevanje po krizi v letih 2008 in 2009 ter za blaženje pritiska konkurence pri ohranitvi vodilne vloge v tehnologiji. Evropska sredstva zagotavljajo pomemben vzvod za avtomobilsko industrijo EU, ki mora v skladu s perspektivo za leto 2020 o izpolnitvi ciljev na področju podnebnih sprememb z različnimi gorivi hkrati financirati RRI za več tehnologij prenosa moči (stalno izboljševanje motorjev z notranjim zgorevanjem ter razvoj električnih motorjev, motorjev na gorivne celice in hibridnih motorjev). Razvoj varnosti v cestnem prometu je še eno področje, na katerem je veliko prostora za izboljšanje varnosti vozil na podlagi dokazov. Evropska pobuda za okolju prijazna vozila (2009–2013) v okviru javno-zasebnega partnerstva je bila v končnem poročilu CARS 21 ocenjena zelo pozitivno, kakor tudi posojilne dejavnosti EIB, zlasti v okviru evropskega instrumenta za čist promet. Obstaja močno soglasje o tem, da bi bilo treba oba instrumenta še naprej uporabljati.

Komisija je:

- program **Obzorje 2020**<sup>7</sup> predlagala kot okvir za financiranje raziskav in inovacij v obdobju 2014–2020 s skupnim proračunom 80 milijard EUR, kar je znatno povečanje v primerjavi s 7. okvirnim programom; okvir vključuje tudi zavezo za evropski prometni sistem, ki bo gospodaren z viri in okolju prijazen. Do končne odločitve, ki bo sprejeta v okviru naslednjega večletnega finančnega okvira, velja, da bi morale financiranje raziskav in inovacij v avtomobilskem sektorju upoštevati gospodarski in socialni pomen sektorja;

---

<sup>7</sup> COM (2011) 808 final, 30.11.2011, COM (2011) 809 final, 30.11.2011.

- predlagala program **COSME** (Konkurenčnost podjetij in MSP)<sup>8</sup> s proračunom 2,5 milijarde EUR za obdobje 2014–2020;
- predlagala, da morata oba programa podpirati finančne instrumente EU, ki bodo MSP in večjim podjetjem v avtomobilskem sektorju omogočali, da izkoristijo izboljššan dostop do sredstev iz dolžniškega in lastniškega financiranja. S programom COSME bodo MSP v avtomobilskem sektorju lahko izkoristila ukrepe za izboljšanje dostopa do trgov, s programom Obzorje 2020 pa ukrepe za povečanje svoje privlačnosti za vlagatelje;
- sprejela sporočilo Raziskave in inovacije za evropsko mobilnost v prihodnosti<sup>9</sup>, v katerem je predlagana priprava **evropske strategije glede tehnologije v prometu**. Strategija za obdobje 2013–2014 predvideva opredelitev tehnoloških načrtov skupaj z zainteresiranimi stranmi ter se osredotoča na uvajanje tehnologij in inovacij na desetih ključnih prometnih področjih, vključno s čistimi, učinkovitimi, varnimi, tihimi in pametnimi cestnimi vozili. To bo pripomoglo k čim večjemu prispevku raziskav in inovacij pri doseganju ambicioznih ciljev bele knjige o prometu<sup>10</sup> in podprlo izvajanje programa Obzorje 2020;
- začela izvajati **Evropski strateški načrt za energetsko tehnologijo** (načrt SET)<sup>11</sup>, ki obravnava program raziskav in inovacij na več področjih, ki so strateškega pomena za prometni sektor, zlasti pametna električna omrežja, alternativna goriva, kot so bioenergija, vodikove in gorivne celice, ter shranjevanje energije. Zagotovljena bo ustrezna povezava s strategijo glede tehnologije v prometu.

Program Obzorje 2020 bo zagotavljal splošni okvir za raziskave in inovacije v prometu, vendar je zelo pomembno, da se natančneje opredelijo prednostne naloge in financiranje RRI v avtomobilski industriji. Komisija je tudi na podlagi poročila skupine CARS 21 prepričana, da bi moralo financiranje zajemati dejavnosti, ki so bližje trgu, kot so javno naročanje, standardizacija in predstavitvene dejavnosti. Kot najvarčnejše in najhitrejše orodje bi bilo treba spodbujati javno-zasebna partnerstva ter iskati sinergije z nacionalnim financiranjem.

Poleg tega bi bilo treba podrobneje preučiti morebitne sinergije med avtomobilskim sektorjem in EIT<sup>12</sup>, zlasti v okviru načrtovanih SZI<sup>13</sup> na področjih proizvodnje z dodano vrednostjo in mestne mobilnosti.

Komisija bo:

- sodelovala z industrijo pri pripravi predloga za **evropsko pobudo za okolju prijazna vozila** (kot nadgradnjo javno-zasebnega partnerstva Evropska pobuda za okolju prijazna vozila) v okviru programa Obzorje 2020, vključno s platformo za razvoj tehnologij za čista in energetsko učinkovita vozila, kot je bilo napovedano v

---

<sup>8</sup> COM(2011) 834 final, 30.11.2011.

<sup>9</sup> COM(2012) 501.

<sup>10</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>11</sup> <http://setis.ec.europa.eu/>.

<sup>12</sup> Evropski inštitut za inovacije in tehnologijo.

<sup>13</sup> Skupnosti znanja in inovacij.



sporočilu o industrijski politiki iz leta 2010<sup>14</sup>. Pobuda bo pritegnila zasebno financiranje za reševanje ključnih izzivov iz programa Obzorje 2020.

## Dostop do financiranja

Poleg evropskega raziskovalnega programa je imelo pri ukrepih za okrepanje avtomobilskega sektorja med krizo v letih 2008 in 2009 ključno vlogo financiranje EIB (posojila in jamstva za posojila). S spodbujanjem večjih naložb na področju čistih tehnologij EIB pomaga zagotavljati konkurenčnost industrije v prihodnjih letih. V času prejšnje krize je EIB povečala obseg posojil avtomobilski industriji s povprečno 2 milijard EUR na leto na skoraj 14 milijard EUR v obdobju 2009–2010. Sedanji obseg posojil se je leta 2011 zmanjšal, med drugim zaradi boljšega dostopa do finančnih sredstev pri komercialnih bankah. Glede na to, da podjetja zaključujejo raziskovalne in inovacijske projekte, ki jih trenutno financira EIB, in so za doseg ciljev glede učinkovite porabe goriva za leto 2020 potrebni novi projekti, je EIB na te nove potrebe ustrezno pripravljena. Nedavno povečanje kapitala EIB za 10 milijard EUR, ki ga je potrdil Evropski svet, bi prav tako lahko prineslo več priložnosti za avtomobilski sektor (zlasti za inovacije in učinkovito rabo virov).

Komisija bo:

- še naprej sodelovala z EIB, da bi **zagotovila dostopnost financiranja za raziskovalne in inovacijske projekte v avtomobilskim sektorju**, zlasti za doseganje ciljev glede učinkovite porabe goriva za leto 2020, hkrati pa bo ohranila potrebne postopke ocenjevanja, da se zagotovi učinkovitost dolgoročnih naložb;
- podpirala EIB pri prizadevanjih za **lažji dostop do financiranja za MSP in srednje velika kapitalna podjetja**. Čeprav upravna obremenitev velja za nizko, bo Komisija še enkrat proučila, kateri instrumenti bi lahko izboljšali dostop do financiranja za MSP, zlasti če imajo **težave pri dostopu do kreditiranja komercialnih bank**. Preučiti bi veljalo tudi zagotavljanje komercialnih kreditov ali globalne kreditne linije za dobavitelje v eni državi ter druge možnosti;
- skupaj z EIB preučila možnost **financiranja projektov, povezanih z elektromobilnostjo**, vključno z namensko tehnično pomočjo, npr. z obstoječim instrumentom ELENA<sup>15</sup>.

## Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>

S spodbujanjem novih, energetsko varčnejših tehnologij v vozilih, ki zagotavljajo nižje emisije CO<sub>2</sub>, in se uporabljajo na stroškovno učinkovit način, bo Komisija podprla ustvarjanje dodane vrednosti ter delovnih mest v avtomobilski industriji ter zmanjšala energetsko odvisnost EU z omejevanjem uvoza nafte.

Strategija EU iz leta 2007 je zajemala celovit pristop za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih vozil<sup>16</sup>. Vključeni so bili ukrepi na strani povpraševanja in ponudbe, ukrepe glede tehnologije motorjev pa so spremljali tudi ukrepi, usmerjeni na alternativna goriva, vedenje voznikov in druge tehnološke izboljšave. Tudi za prihodnjo politiko, kot jo je predlagala Komisija v

<sup>14</sup> COM(2010) 614.

<sup>15</sup> ELENA (Evropska pomoč, namenjena področju energije na lokalni ravni) je instrument za tehnično pomoč za projekte na področju trajnostne energije v mestih in regijah.

<sup>16</sup> COM(2007) 19 final.

nedavni beli knjigi o prometni politiki, je ključna opredelitev najustreznejših ukrepov za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> cestnega prometa na celovit način, ki temelji na temeljiti oceni stroškov in koristi, pri čemer so po potrebi obravnavane učinkovitost in uporaba vozil ter infrastruktura.

Porabo goriva in emisije je mogoče znatno zmanjšati z obsežnim uvajanjem vozil z izboljšano aerodinamiko. Komisija trenutno pripravlja pregled Direktive 96/53/ES o največji dovoljeni teži in dimenzijah cestnih vozil, ki bo med drugim z nadgradnjo obstoječih in preoblikovanjem prihodnjih tovornjakov za izboljšanje aerodinamike omogočil prihrank goriva do 10 % .

Za lahka vozila sta v ustreznih uredbah glede CO<sub>2</sub> za leto 2020 določena cilja 95 g CO<sub>2</sub>/km za avtomobile in 147 g CO<sub>2</sub>/km za lahka gospodarska vozila. Komisija je po pregledu teh uredb predlagala načine za doseg te ciljev do leta 2020 na stroškovno učinkovit način.

Da bo avtomobilska industrija lahko izvajala dolgoročne naložbe in inovacije, bi bilo prav tako treba pravočasno navesti verjetno obliko in načrtovano raven zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> po letu 2020, ob upoštevanju dolgoročnih ciljev Unije v zvezi s podnebnimi spremembami.

Komisija:

- je nedavno sprejela predloga za izvajanje **ciljev glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> iz osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil do leta 2020**<sup>17</sup>. Predloga predvidevata ohranitev določb o ekoinovacijah, olajšave za vozila z nizkimi emisijami CO<sub>2</sub> in izjeme za najmanjše proizvajalce;
- bo začela obsežno posvetovanje o **regulativni politiki glede zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> za avtomobile in lahka gospodarska vozila za obdobje po letu 2020**; določila bo več vidikov, o katerih bo iskala stališča in predloge, ki bodo upoštevani pri določanju oblike in ravni ambicioznosti prihodnje politike v okviru predvidenega pregleda<sup>18</sup>. Komisija bo upoštevala vprašanja, kot so stroškovna učinkovitost, pričakovan razvoj tehnologije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>, in druge pomembne dejavnike;
- bo **zgoraj navedene ukrepe politike vključila v širšo in celostno politiko za zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub> v cestnem prometu** z izvajanjem bele knjige o prometni politiki, ki zajema tehnologijo vozil, infrastrukturo, vedenje voznikov in druge ukrepe;
- bo na začetku leta 2013 predlagala pregled Direktive 96/53/ES, da se zagotovi **bolj aerodinamična konstrukcija tovornjakov**.

### Emisije onesnaževal in hrupa

V zadnjih letih je postalo jasno, da sedanji postopki za merjenje onesnaževal, emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva lahkih vozil (osebni avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil) ne ustrezajo v zadostni meri dejanski vožnji. Zato je predvidena in se trenutno pripravlja revizija voznih ciklov in preskusnega postopka na svetovni ravni, ki bo temeljila na podatkih o dejanskem

---

<sup>17</sup> COM(2012) 393 in COM(2012) 394.

<sup>18</sup> COM(2012)393 final.

obnašanju pri vožnji. Za pričakovano znižanje emisij z regulativnimi ukrepi in finančnimi spodbudami ter zagotavljanje zanesljivih informacij potrošnikom je ključno izboljšanje preskusnega cikla in določitev jasnih preskusnih pogojev, s čimer bo mogoče pridobiti reprezentativne vrednosti.

Poleg tega številne države članice ne izpolnjujejo zahtev iz zakonodaje o kakovosti zraka ter se soočajo z velikimi težavami glede koncentracij NO<sub>2</sub> v zraku. Zahteve v zvezi s kakovostjo zraka iz Direktive 2008/50/ES niso izpolnjene zlasti v mestnih območjih, predvsem glede emisij trdnih delcev, dušikovih oksidov in ozona. To je deloma posledica emisij NO<sub>x</sub> (NO + NO<sub>2</sub>) iz cestnih vozil v lokalnem prometu, ki so v resničnih voznih pogojih zlasti za vozila z dizelskim motorjem verjetno znatno višje od predpisanih mejnih vrednosti emisij, izmerjenih na preskusnem ciklu.

Zaradi perečih težav s kakovostjo zraka je treba nadaljevati z izvajanjem standarda Euro 6 in čim prej opredeliti ukrepe za nadaljnje zmanjšanje emisij iz cestnih vozil.

Komisija se zaveda, kako pomembno je učinkovito zmanjševanje emisij NO<sub>x</sub> pri dejanski vožnji za doseg sedanjih in prihodnjih ciljev iz zakonodaje o kakovosti zraka. Zaradi tega in da bi se izvajale zahteve iz Uredbe (ES) 715/2007, je Komisija januarja 2011 začela pripravljati nov preskusni postopek, ki bo vključen v okvir homologacije in s katerim bo mogoče neposredno oceniti emisije NO<sub>x</sub> iz lahkih vozil v resničnih voznih pogojih.

Dejanske emisije NO<sub>x</sub> pri vožnji, izmerjene s tem postopkom, bi bilo treba beležiti in sporočati od predpisanih datumov za Euro 6 (leta 2014) naprej. Najpozneje tri leta po teh datumih bi bilo treba ta postopek uporabljati skupaj s točno določenimi mejnimi vrednostmi emisij, kar bo omogočilo znatno zmanjšanje dejanskih emisij NO<sub>x</sub> pri vožnji v primerjavi s pričakovano ravno emisij ob neuporabi tega postopka. Ta tri dodatna leta za uvedbo zavezujočih mejnih vrednosti emisij so potrebna, saj se Komisija zaveda, da bo za doseg mejne vrednosti emisij NO<sub>x</sub> Euro 6 v normalnih pogojih vožnje v številnih primerih potrebno temeljito preoblikovanje vozil z dizelskim motorjem.

Poleg tega se pregleduje zakonodaja o emisijah hrupa iz vozil, in sicer na podlagi ocene učinka. Vplivi hrupa na zdravje se bodo zmanjšali s strožjimi mejnimi vrednostmi. V zadnjih letih se razvija in preskuša nov preskusni postopek. Ta postopek bolj ustreza dejanski vožnji in se ga zdaj lahko izvaja. Skupaj bodo te določbe prispevale k zmanjšanju hrupa v cestnem prometu.

Komisija:

- bo dejavno podpirala razvoj in izvajanje **novega voznega cikla in preskusnega postopka** za merjenje porabe goriva in emisij iz avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, ki bosta bolj ustrezala dejanski vožnji, in pri tem upoštevala značilnosti trga EU. Načine za vključitev novega cikla in preskusnega postopka v pravni okvir EU bi bilo treba opredeliti do leta 2014, vključno z metodologijo za povezovanje s cilji za zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub>, določenimi na podlagi starega cikla in postopka. Pri izvajanju novega cikla in postopka bi morale biti pri preskusu emisij zagotovljeno upoštevanje mejnih vrednosti standarda Euro 6 v resničnih voznih pogojih z ustreznimi prehodnimi ureditvami od leta 2014 do leta 2017. Za preskušanje emisij CO<sub>2</sub> je treba pri izvajanju novega cikla in postopka upoštevati okoljske cilje, ki so že opredeljeni, in se izogniti nepotrebni obremenitvam za zainteresirane strani. Preučena bo tudi opredelitev voznega dosega za električna vozila;

- bo pred letom 2014 predlagala dopolnilne **ukrepe za nadzor emisij onesnaževal iz vozil v uporabi**, ki bodo temeljili na natančni analizi, da se zagotovi pravočasno zmanjšanje dejanskih emisij onesnaževal in tako prispeva k boljši kakovosti zraka;
- je decembra 2011 v okviru celostnega pristopa politike za zmanjšanje okoljskega hrupa predlagala **ново uredbo o emisijah hrupa motornih vozil**<sup>19</sup>, vključno z novim preskusnim postopkom za merjenje hrupa in dodatnim zmanjšanjem ravni hrupa vozil. Industriji je treba zagotoviti ustrezno prehodno obdobje glede na obseg potrebnih tehničnih prilagoditev.

## Varnost v cestnem prometu

Varnost v cestnem prometu je že več let prednostna naloga EU in nacionalnih politik. Je zanimiv primer učinkovitega izvajanja celostnega političnega pristopa. EU je na področju varnosti v cestnem prometu vodilna na svetu, njen vozni park pa je sorazmerno nov in varen. Načrtovanje vozil ima pomembno vlogo pri preprečevanju in zaščiti pred nesrečami, tudi s pomočjo varnostnih naprav, predpisanih v okviru EU-homologacije.

Pri zmanjševanju števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah je bil dosežen pomemben napredek, in sicer s kombinacijo ukrepov, ki zadevajo vozilo, voznika in infrastrukturo, ter se uporabljajo na evropski, nacionalni in lokalni ravni. Ti spodbudni rezultati pa ne smejo voditi k neaktivnosti, zato je bil za leto 2020 postavljen nov cilj, in sicer dodatno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v prometnih nesrečah v EU za polovico v primerjavi z letom 2010<sup>20</sup>.

Komisija:

- si bo še naprej prizadevala za varnost v cestnem prometu v skladu z osrednjimi področji in cilji **usmeritve politike v obdobju 2011–2020**<sup>21</sup>, ki zajema ukrepe za vozila, infrastrukturo in vedenje voznikov. Treba je določiti ustrezno kombinacijo politik, ki bo združevala regulativne in druge ukrepe in bo opredeljena na podlagi poglobljene ocene učinka. Prednostne naloge vključujejo motorna kolesa, varnost novih tehnologij vozil (električnih vozil), tehnologije za podporo pravilnega vedenja voznikov in cestnoprometnih predpisov (inteligentne naprave za upravljanje hitrosti, opozorilniki pripetosti varnostnih pasov, inteligentni prometni sistemi, ekološki način vožnje);
- bo še naprej spodbujala uvajanje **inteligentnih prometnih sistemov (ITS)**, vključno s kooperativnimi sistemi, zlasti avtomobilskim klicem v sili po vsej EU – „eCall“. Pripravljajo se ustrezni zakonodajni ukrepi za zagotavljanje tesnega usklajevanja ter pravočasne in popolne uvedbe vseh elementov, povezanih s sistemom eCall, da bo ta reševalni sistem od leta 2015 učinkovito deloval;
- poziva države članice, lokalne organe in zainteresirane strani h konstruktivnemu in usklajenemu sodelovanju pri razvijanju najbolj obetavnih ukrepov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu in pri uvajanju inteligentnih prometnih sistemov. Komisija prav tako opravlja poglobljeno oceno najprimernejših varnostnih sistemov

---

<sup>19</sup> COM/2011/856 final.

<sup>20</sup> COM(2010) 389 final.

<sup>21</sup> COM(2010) 389 final.

v vozilih, da bi še izboljšala varnost v cestnem prometu in varnost vozil v EU, ter pripravlja načrt za uvajanje teh sistemov konec leta 2013.

### **Alternativna goriva in infrastruktura**

Primerna diverzifikacija energetskih virov, ki se uporabljajo v prometu, bo prispevala k doseganju podnebnih ciljev EU in izboljšanju energetske varnosti. Zaloge ogljikovodikov so sicer še precejšnje, vendar je mogoče pričakovati, da bodo cene ob zmanjšani presežni zmogljivosti postale vse bolj spremenljive. Izboljšanje energetske učinkovitosti mora spremljati tudi trženje alternativnih goriv, kot so elektrika, vodik, trajnostna biogoriva, metan (zemeljski plin in biometan) in utekočinjeni naftni plin. Za splošni politični okvir bi bilo treba oceniti prednosti vseh goriv in kombinacij prenosa moči, in sicer s pristopom „od vira do kolesa“<sup>22</sup>, vključno z vidiki življenjskega cikla. Glede na to, da so številna goriva nova, je treba njihovo učinkovitost stalno pregledovati.

Tržna uveljavitev alternativnih goriv zahteva vzpostavitev ustrezne infrastrukture. Skupaj z razvojem trga za zadevna vozila bi infrastruktura lahko spodbujala gospodarsko rast in ustvarjanje delovnih mest. Uvajanje infrastrukture za alternativna goriva bi bilo treba prilagajati tehnološkemu razvoju in tržnemu uveljavljanju vozil na alternativna goriva, ob tem pa upoštevati njihovo stroškovno učinkovitost. Možne so različne oblike javne podpore infrastrukturi: pilotni projekti, standardizacija, podpora naložbam in zakonodaja. Javna politika lahko podpira tržno uvajanje, nato pa se morajo ob upoštevanju gospodarskih in družbenih učinkov trgi sami odločiti o najboljših rešitvah v obstoječem političnem okviru.

Komisija trenutno pripravlja sveženj Zelena energija za promet, ki bo zagotovil okvir za usmerjanje naložb in tehnološki razvoj na tem področju. Namen svežnja je z odpravo tehničnih in regulativnih ovir v EU pospeševati razvoj notranjega trga za vozila in plovila na alternativna goriva, vključno s potrebno infrastrukturo.

V zvezi z električnimi vozili je Komisija leta 2010 pooblastila evropske organizacije za standardizacijo (ESO), naj sprejmejo nove standarde, katerih cilj je zagotavljanje interoperabilnosti in povezljivosti med postajami za oskrbo z električno energijo in polnilniki električnih vozil. Postopek standardizacije še ni prinesel zadovoljivih rezultatov na področju infrastrukture. Poročilo CARS 21 poziva k sprejetju enotnega standarda po vsej EU. Komisija bo preverila povezavo med vozilom in omrežjem ter spremljala morebitne nove poslovne modele, ki spodbujajo sinergije med shranjevanjem električne energije električnih vozil in prožnostjo, ki jo potrebuje električni sistem, vključno s skupnimi standardi in protokoli za povezavo med električnimi vozili in omrežji ter interoperabilnostjo za komuniciranje in plačilo.

Zagotavljanju jasnih informacij za potrošnike o gorivih in njihovi združljivosti z vozili, na primer z označevanjem, je treba posvetiti dodatno pozornost. Komisija bo to vprašanje pozorno spremljala in že pripravlja študijo o delovanju trga za goriva z vidika potrošnikov<sup>23</sup>.

Komisija bo:

---

<sup>22</sup> Vključevanje emisij, ki nastanejo v celotnem življenjskem ciklu goriva, vključno s pridobivanjem, proizvodnjo in dejansko uporabo.

<sup>23</sup> Študija bo obravnavala vprašanje, ali imajo potrošniki možnost ozaveščene odločitve o nakupu, ter vprašanja, povezana z razumevanjem in preglednostjo informacij, na primer razumevanje informacij o oznakah, razlike med gorivi in primernost goriva za avtomobile. Rezultati bodo objavljeni do konca leta 2013.

- v naslednjih mesecih v okviru svežnja Zelena energija za promet predlagala **strategijo za alternativna goriva**, s katero bo podprla potrebo po različnih alternativnih gorivih, da se dosežejo podnebni in okoljski cilji EU ter zagotovi zanesljivost oskrbe z energijo v EU;
- v okviru svežnja Zelena energija za promet sprejela **zakonodajni predlog za infrastrukturo za alternativna goriva**, ki se nanaša na uvajanje minimalne potrebne infrastrukture za dovod goriva/polnjenje in skupne standarde za nekatera goriva, vključno z električnimi vozili;
- najpozneje do leta 2013 predlagala zakonodajni ukrep za zagotovitev izvajanja praktičnih in zadovoljivih rešitev za **infrastrukturo vmesnikov za polnjenje električnih vozil** po vsej EU, če do takrat ne bo dosežen dogovor o prostovoljnem pristopu med zainteresiranimi stranmi, ki sodelujejo v procesu standardizacije. Pri tem bo upoštevala sinergije med električnim sistemom in električnimi vozili;
- nadaljevala dialog z ustreznimi zainteresiranimi stranmi o **prostovoljnem sistemu označevanja goriva** v skladu z ustreznimi evropskimi standardi, da se potrošniku na bencinskih servisih zagotovijo razumljive informacije o združljivosti vozila z različnimi gorivi;
- **spremljala** izvajanje nacionalnih akcijskih načrtov za obnovljivo energijo, zlasti **veljavne ravni mešanic biogoriva**, ki se uporabljajo v različnih državah članicah, **in združljivost** goriv s tehnologijami vozil.

#### 4.2. Izboljšanje tržnih pogojev

Ohranitev proizvodne baze avtomobilske industrije v EU je mogoče zagotoviti le, če so zagotovljeni ugodni pogoji poslovanja. Številni od teh pogojev, kot je delovno pravo, so v veliki meri odvisni od nacionalnih politik. Vendar tudi politika EU lahko vpliva na okvirne pogoje, zlasti z regulativno politiko. Izboljšanje pogojev poslovanja za industrijo v Evropi z zagotavljanjem zanesljivega, predvidljivega in ugodnega okvira ter izvajanje načel pametnega upravljanja, kot so stroškovna učinkovitost, prehodna obdobja, dolgoročni cilji in posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, ostajata prednostni nalogi Komisije.

#### Krepitev notranjega trga

Dobro delujoč notranji trg z enakimi konkurenčnimi pogoji je na dolgi rok ključen za močno in uspešno evropsko avtomobilsko industrijo. To še zlasti velja v trenutnih težavnih gospodarskih razmerah, ko so proizvajalci prisiljeni prilagoditi svoje zmogljivosti.

Evropska avtomobilska industrija zastopa številna majhna in velika podjetja, dejavna na različnih delih distribucijske, dobavne in storitvene verige. Ta izjemna raznolikost se šteje za prednost za prihodnost, saj lahko podjetja, ki so danes še majhna, jutri zagotovijo strateške inovacije in prerastejo v pomembne akterje. Zato je treba spodbujati konstruktiven, pregleden in spoštljiv odnos med različnimi akterji v avtomobilskem sektorju, vključno s popravili, vzdrževanjem in storitvami za stranke.

Spremembe okvira konkurenčnega prava za distribucijo motornih vozil v Evropi (po izteku veljavnosti Uredbe 1400/2002 o skupinskih izjemah za motorna vozila) lahko vplivajo na organizacijo vertikalnih odnosov med proizvajalci in distributerji vozil. Za uravnotežen prehod Komisija spodbuja pobude za samoreguliranje. Poleg tega bo Komisija še naprej

zagotavljala spoštovanje pravil EU o konkurenci na trgih za distribucijo motornih vozil in za zagotavljanje storitev popravil in vzdrževanja ter distribucije nadomestnih delov.

Drug pomemben cilj zakonodaje o vozilih je krepitev notranjega trga EU za motorna vozila. Dandanes se tržni pogoji kljub enakim regulativnim zahtevam po vsej EU med državami članicami zelo razlikujejo. Ukrepi, ki vplivajo na povpraševanje, kot so finančne spodbude za čista in energetska učinkovita vozila, ne sledijo istemu pristopu. Ta razdrobljenost lahko zmanjša možnosti za razvoj in dajanje na trg teh vozil. Zato je potrebno tesnejše usklajevanje takšnih ukrepov.

Za potrošnike je pomemben tudi trg rabljenih vozil. Opravljena bo študija potrošniškega trga o delovanju trga rabljenih vozil.

Komisija bo:

- do leta 2013 vzpostavila dialog med **zainteresiranimi stranmi ter jih spodbujala, naj si prizadevajo za skupna načela za vertikalne sporazume** o distribuciji novih vozil. Zainteresirane strani so pozvane, naj v tem dialogu konstruktivno sodelujejo in si prizadevajo za uravnotežen rezultat;
- leta 2012 predstavila **smernice za finančne spodbude** za čista in energetska učinkovita vozila, ki so jih pripravile države članice za spodbujanje boljšega usklajevanja, povečanje svoje okoljske učinkovitosti in zmanjšanje razdrobljenosti trga<sup>24</sup>. Take spodbude se ne smejo omejiti na določene tehnologije, ampak morajo temeljiti na objektivnih in javno dostopnih podatkih o zmogljivosti, npr. emisijah CO<sub>2</sub> iz vozil. Države članice bodo pozvane, naj te smernice upoštevajo pri oblikovanju svojih shem spodbud.

### **Pametna pravna ureditev**

Zdrav in dinamičen notranji trg potrebuje ustrezno ureditev, ki preprečuje nepotrebno obremenitev zainteresiranih strani in ponuja ugodno okolje za naložbe. Avtomobilске izdelke ureja predvsem zakonodajni okvir EU za homologacijo. Čeprav ta sistem na splošno deluje zadovoljivo, je za opredelitev možnosti za izboljšanje potrebno stalno vrednotenje. Zlasti je potrebna revizija postopkov za nadzor avtomobilskih izdelkov, danih na trg EU, da se zagotovi, da so vozila varna in državljani lahko v celoti zaupajo vzpostavljenemu pravnemu okviru. To bo prispevalo k vzpostavitvi enakih konkurenčnih pogojev za vse akterje in povečanemu zaupanju potrošnikov v učinkovitost zakonodaje o izdelkih, hkrati pa omejilo upravno obremenitev.

Načela pametne pravne ureditve so bila ključni rezultat prvega obdobja dejavnosti CARS 21 in so bila ob ponovni vzpostavitvi skupine ponovno potrjena. V končnem poročilu CARS 21 je tudi poudarjeno, da se morajo nujno upoštevati sedanji konkurenčni pritisk na stroške, skupni učinek zakonodaje in položaj MSP. Zagotovljena bo celovita in dosledna **uporaba načel pametne pravne ureditve**, ki zajema poglobljeno oceno učinkov na industrijo, družbo in druge zainteresirane strani ter zlasti s tem povezane stroške in koristi; pri tem bo upoštevano, da je dostopnost nakupa in lastništva avtomobila temeljni pogoj za ohranitev trdnega trga. Na tej podlagi bi morala ocena učinka političnih predlogov za avtomobilsko industrijo, kot so tisti iz drugih delov tega sporočila, sistematično vključevati tudi dejavnosti

---

<sup>24</sup> Ukrepi, pri katerih gre za državno pomoč, bodo še naprej ocenjeni v skladu s pravili za državno pomoč.

za preverjanje konkurenčnosti, da se določi vpliv novih ukrepov na avtomobilsko industrijo. Uporaba teh načel bo zagotovila **dobro usmerjenost in stroškovno učinkovitost** predlogov Komisije.

Komisija bo:

- opravila obsežno in poglobljeno oceno (preverjanje ustreznosti) homologacijskega okvira za vozila. Leta 2013 bo sprejela predlog za okrepitev **homologacijskega okvira z vključitvijo določb za nadzor trga** na področjih, kjer je bila ugotovljena potreba po njem; s tem se bo zagotovila varnost vozil in njihovih sestavnih delov ter njihova skladnost z veljavnimi pravnimi zahtevami, pa tudi učinkovito izpolnjevanje zastavljenih političnih ciljev tega okvira;
- v okviru sistema za oceno učinka **opravila podrobno preverjanje konkurenčnosti za zadevne večje pobude v prihodnosti, vključno s tistimi, ki imajo pomemben vpliv na avtomobilsko industrijo**. Pri preverjanju konkurenčnosti bodo preučene gospodarske razmere in verjeten učinek nove pobude na konkurenčni položaj industrije, zlasti na svetovnih trgih. Prihodnji sporazumi o prosti trgovini, pobude glede varnosti in emisij ter druge pobude s pomembnim vplivom na vozila bodo predmet preverjanja konkurenčnosti v skladu z operativnim smernicami za oceno učinkov na konkurenčnost sektorja v okviru sistema Komisije za oceno učinka<sup>25</sup>, ki upošteva tudi širše splošne družbene in gospodarske vplive. Ta načela so bila pred kratkim potrjena v posodobljenem sporočilu o industrijski politiki;
- preučila, ali bi bila **izvedba sorazmerne ekonomske analize za nekatere izvedbene akte, ki temeljijo na obstoječi zakonodaji o vozilih**, mogoča in kakšna bi bila njena dodana vrednost; gre na primer za predloge o reviziji zahtev glede emisij izhlapevanja za standard Euro 6 in ukrepe proti nedovoljenim spremembam za vozila kategorije L (motorna dvo- in trikolesna vozila ter štirikolesnike). Če se za te ukrepe predvideva, da bodo imeli pomembne učinke, jih bo spremljala ocena učinka v skladu s smernicami Komisije za oceno učinka.

### 4.3. Krepitev konkurenčnosti na svetovnih trgih

Avtomobilska industrija je nedvomno globalna gospodarska panoga. Trgovina z avtomobilskimi izdelki stalno narašča, tretji trgi pa so za EU vse bolj pomembni. Evropska avtomobilska industrija ima v mednarodni trgovini zelo močan položaj in izkorišča tržne priložnosti na starejših in nastajajočih trgih, s čimer delno rešuje težaven položaj na evropskem trgu. Sedanji položaj pa ne sme veljati za samoumevna. Mednarodna konkurenca se z novimi udeleženci in nenehnim razvojem tehnologije hitro zaostuje. Hkrati zagotavljanje odprtega svetovnega trga ostaja izziv, zlasti zaradi obstoječih in novih nevarinskih ovir. Industrija si prizadeva, da bi obdržala konkurenčno prednost, naloga javne politike pa je zagotoviti enake konkurenčne pogoje glede dostopa do trga. Ob upoštevanju navedenega so v poročilu CARS 21 priporočeni ukrepi, npr. glede dostopa do trga in regulativnega usklajevanja, ki jih je treba v okviru trgovinske politike izvajati v najširšem smislu.

---

<sup>25</sup> Delovni dokument služb Komisije SEC (2012) 91 final, 27.1.2012.



## Trgovinska politika

Trgovinsko in industrijsko politiko je treba skrbno usklajevati.

Med različnimi trgovinskimi instrumenti se sporazumi o prosti trgovini (v nadaljnjem besedilu: FTA) štejejo za pomembno sredstvo za izboljšanje dostopa do trga v tretjih državah. Sprejetje mednarodnih predpisov v okviru Sporazuma UN/ECE iz leta 1958<sup>26</sup> je najboljši način za odpravo netarifnih ovir za trgovino. Prav tako je treba okrepiti dvostransko regulativno sodelovanje s tretjimi državami, ki niso pogodbenice tega sporazuma, z namenom, da se odpravijo netarifne ovire v avtomobilskem sektorju.

Komisija bo:

- pri izvajanju trgovinske politike upoštevala pomen ohranitve močne in konkurenčne avtomobilske proizvodne baze v Evropi in pri tem uporabila večstranske in dvostranske instrumente. Te instrumente bi bilo treba uporabiti pri reševanju ključnih vprašanj pri **odpravljanju tarifnih in netarifnih ovir. Namen FTA bi moral biti popolna ukinitev carinskih tarif** in odprava netarifnih ovir. Skupni učinki za vsa trgovinskega pogajanja bodo natančno in celovito ocenjeni;
- ocenila učinke trgovinskih sporazumov in njihovega skupnega učinka na konkurenčnost te industrije; to bo storila s študijo o sklenjenih FTA in tistih, ki bodo sklenjeni v bližnji prihodnosti. Študija se bo začela pripravljati kmalu, končana pa bo do konca leta 2013. O rezultatih bo Komisija razpravljala z zadevnimi zainteresiranimi stranmi;
- večstransko regulativno sodelovanje v okviru UN/ECE dopolnila z **dvostranskim regulativnim sodelovanjem**, zlasti z glavnimi novimi akterji, pa tudi na primer z Združenimi državami (v okviru čezatlantskega ekonomskega sveta) in Japonsko.

## Mednarodno usklajevanje

Mednarodno usklajevanje predpisov o vozilih je že več let prednostna naloga Komisije. Dogovori o skupnih predpisih z drugimi velikimi trgi po svetu zagotavljajo nižje stroške skladnosti, ustvarjajo ekonomije obsega in zmanjšujejo tehnične ovire v trgovini. Splošni cilj mora biti vzpostavitev načela „preverjeno enkrat, priznано povsod“, pri tem pa zagotoviti spodbujanje in ohranjanje najvišjih varnostnih in okoljskih standardov. Končno poročilo CARS21 ugotavlja, da je najučinkovitejši instrument za mednarodno uskladitev predpisov Sporazum UN/ECE iz leta 1958, če se ga posodobi tako, da bo izpolnjeval potrebe nastajajočih gospodarstev in omogočal vzajemno priznavanje mednarodnih homologacij celotnega vozila, od kategorije osebnih avtomobilov naprej. Komisija se je zavezala, da bo v prihodnjih letih izvedla več ukrepov.

Komisija bo:

- spodbujala in dejavno podpirala nadaljnje mednarodno usklajevanje predpisov o vozilih v skladu s spodaj navedenim. **Reforma sporazuma UN/ECE iz leta 1958** je ključni element te strategije, njen cilj pa bo, da bo sprejetje in izvajanje mednarodnih

---

<sup>26</sup> Sporazum Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) iz leta 1958 o mednarodnem tehničnem usklajevanju v sektorju motornih vozil.

predpisov **privlačnejše za tretje trge**. Komisija poziva države članice in zainteresirane strani, naj podprejo ta prizadevanja. Komisija bo usmerjala pripravo prvega predloga revidiranega sporazuma iz leta 1958 marca 2013;

- do novembra 2013 pomagala **pri pripravi prvega predloga nove uredbe o mednarodni homologaciji celotnega vozila**<sup>27</sup>. Uredba o mednarodni homologaciji celotnega vozila bo bistveno zmanjšala upravno obremenitev, povezano z uvedbo istega modela vozila v državah, ki so pogodbenice Sporazuma iz leta 1958.

Poleg dela na Sporazumu iz leta 1958 si bo Komisija tudi prizadevala, da bi dosegla konkretne rezultate v okviru Sporazuma iz leta 1998<sup>28</sup>. Z nedavnim političnim zagonom, ki sta ga ustvarili delovna skupina na visoki ravni med EU in ZDA za rast in delovna mesta ter izjava iz Los Cabosa<sup>29</sup> o priznavanju potencialnih koristi celovitega sporazuma o prosti trgovini med EU in ZDA, so se povečale možnosti za večje sodelovanje ZDA in uspešnejše delo v okviru Sporazuma UN/ECE iz leta 1998. Najbolj obetavna področja dela so napredne tehnologije, zlasti pogon na vodik in električno. Komisija je skupaj z agencijami ZDA leta 2011 v okviru čezatlantskega ekonomskega sveta prevzela vodilno vlogo na področju električnih vozil. V ta namen sta bili ustanovljeni dve neuradni delovni skupini, ena za zakonske zahteve glede varnosti, druga pa za okoljsko učinkovitost električnih vozil. Skupini sta hitro pritegnili pozornost mnogih drugih pogodbenic ter prerasli v večstranska foruma v okviru Sporazuma iz leta 1998. Konkretni rezultati naj bi bili na voljo v naslednjih nekaj letih.

Komisija bo:

- **usmerjala delo obeh neuradnih delovnih skupin o (1) varnosti in (2) okoljski učinkovitosti električnih vozil** z namenom, da se leta 2014 sklene dogovor o globalnem tehničnem predpisu za varnost električnih vozil in o skupnem pristopu politike za okoljsko učinkovitost električnih vozil. Obe neuradni delovni skupini sta začeli delovati na pobudo EU in ZDA, vendar sta že privabili široko članstvo, vključno z Japonsko, Kitajsko in Kanado. Sporazum o globalnem tehničnem predpisu o varnosti električnih vozil bo ključnega pomena za zagotovitev ekonomije obsega za proizvajalce in zaupanja potrošnikov v ustrezno stopnjo varnosti vozil;
- na podlagi prispevkov zainteresiranih strani spodbujala okrepljeno mednarodno sodelovanje med organi za standardizacijo, da se doseže sprejetje skupnih ali združljivih standardov o varnosti električnih vozil, infrastrukturi in interoperabilnosti.

#### **4.4. Predvidevanje prilagoditev in upravljanje prestrukturiranja**

Gospodarski in družbeni parametri se s časom razvijajo in spreminjajo konkurenčni položaj proizvodnih lokacij. Podjetja, delavci in gospodarstva, ki se najhitreje prilagodijo novim razmeram, imajo prednost na svetovnem trgu. Prednosti evropskega gospodarstva temeljijo na znanju in odličnosti. To pomeni, da bi morala Evropa vlagati v človeški kapital in prilagoditi proizvodne zmogljivosti novim razmeram, na primer novim tehnologijam in nastajajočim

---

<sup>27</sup> V skladu z uveljavljenimi načeli sporazuma iz leta 1958, pogodbenicam, ki uporabljajo najstrožjo različico pravilnika o mednarodni homologaciji celotnega vozila, ne bo treba sprejeti manj stroge različice.

<sup>28</sup> V okviru Sporazuma iz leta 1998 se razvijajo globalni tehnični predpisi.

<sup>29</sup> MEMO/12/462, 19.6.2012.

trgom. Javno posredovanje bi bilo treba usmeriti v pomoč delavcem in podjetjem, da bodo lažje izvedli prilagoditve, zaščitili notranji trg in enake konkurenčne pogoje ter preprečili negativne družbene posledice prestrukturiranja.

## Človeški kapital in spretnosti

Naložbe v človeški kapital z razvijanjem spretnosti in usposabljanjem so nujno potrebne za ohranitev proizvodne baze v Evropi. Razpoložljivost kvalificirane delovne sile je ključna za rast in konkurenčnost avtomobilske industrije in bo nujno potrebna za zagotovitev vodilne vloge v naprednih tehnologijah. Po drugi strani pa se industrija že sooča s pomanjkanjem kvalificirane delovne sile in potrebo po pravilni opredelitvi spretnosti, potrebnih v prihodnosti. Zagotoviti je treba ustrezne kvalifikacije delavcev, poklicno usposabljanje in vseživljenjsko učenje.

Pomanjkanje spretnosti je kritično vprašanje. Za temeljito posodobitev sistemov izobraževanja in usposabljanja so potrebni hitri ukrepi z dolgoročnimi cilji na nacionalni ravni; nabor spretnosti bo med drugim nadgrajen z novimi učnimi načrti, odpiranjem izobraževanja in usposabljanja z informacijskimi in komunikacijskimi tehnologijami in novimi oblikami partnerstev z delodajalci. Na evropski ravni se ta težava ne nanaša samo na avtomobilski sektor, ampak tudi na druge sektorje. Komisija bo v sporočilu „Ponoven premislek o izobraževanju: vlaganje v spretnosti za boljše socio-ekonomske rezultate“ strnila strateške prednostne naloge pri obravnavanju teh težav. Kot horizontalno vprašanje se težava obravnava tudi v okviru evropske politike zaposlovanja, zlasti v okviru svežnja za zaposlovanje<sup>30</sup>. Poleg tega bodo ključnega pomena sektorske pobude. Glede na spremembe potreb po spretnostih na trgu dela EU bi bil lahko dopolnilni ukrep v zvezi s pomanjkanjem kvalificirane delovne sile tudi pritegnitev delavcev s potrebnimi spretnostmi iz držav, ki niso članice EU.

Komisija bo:

- po nedavno zaključenih ocenah o izvedljivosti in dodani vrednosti leta 2013 podprla vzpostavitev **evropskega sveta za spretnosti delavcev v avtomobilski industriji**<sup>31</sup>, ki bo združeval obstoječe nacionalne organizacije, ki opravljajo raziskave o razvijanju spretnostih in zaposlovanju v avtomobilskem sektorju. Svet za spretnosti delavcev bo vključeval tudi predstavnike delodajalcev in delavcev na evropski in nacionalni ravni ter organizacije ponudnikov izobraževanja in usposabljanja. Spodbujal bo vzajemno učenje, ki temelji na izmenjavi informacij in dobre prakse, ter zagotovil platformo za dialog. Delo bo začel z analizo **gibanja zaposlovanja in spretnosti v avtomobilskem sektorju**, kar bo podlaga za priporočila oblikovalcem politike, ponudnikom izobraževanja in usposabljanja ter drugim zainteresiranim stranem;
- spodbujala **uporabo Evropskega socialnega sklada (ESS) za preusposabljanje in prekvalificiranje delavcev**. Brez poseganja v sklepe večletnega finančnega okvira glede ESS se bodo države članice spodbujale, naj bolje izkoristijo sistemske projekte, ki se nanašajo na potrebe po spretnostih, usklajevanje usposobljenosti s

---

<sup>30</sup> COM(2012) 173 final, 18.4.2012.

<sup>31</sup> Projekt, ki ga vodijo socialni partnerji in podpira Evropska komisija, GD za zaposlovanje, socialne zadeve in enake možnosti.

povpraševanjem in predvidevanje sprememb, ter predlagajo možnosti za vseživljenjsko učenje.

## Prilagajanje industrije

Po eni strani se avtomobilska industrija sooča s problemom pomanjkanja kvalificirane delovne sile, po drugi strani pa je treba obravnavati socialne posledice prestrukturiranja, kadar so izgube delovnih mest neizogibne. Nekatere odločitve o prestrukturiranju so že bile sprejete kot posledica zmanjševanja prodaje na evropskem trgu in morda bo potrebnih še več prilagoditev. Zelo je pomembno, da ne pride do situacij, ko bi zaprtje obratov ali zmanjšanje proizvodnje zaradi presežnih delavcev sprožilo verižno reakcijo v vsem regionalnem gospodarstvu. Podjetja morajo spoštovati direktive EU o kolektivnih odpustih ter obveščanju delavcev in posvetovanju z njimi ter dobre prakse za predvidevanje sprememb<sup>32</sup>. V zvezi s tem je dober socialni dialog na vseh ravneh (podjetja, lokalna, nacionalna in evropska raven) ključnega pomena za predvidevanje in dobro upravljanje procesov prestrukturiranja. Proces prestrukturiranja je predvsem odgovornost industrije, vendar imajo pri njem vlogo tudi Komisija, države članice in lokalni organi.

Komisija je v začetku leta 2012 sprejela zeleno knjigo o prestrukturiranju, da bi opredelila uspešne prakse in politike na področju prestrukturiranja in prilagajanja spremembam<sup>33</sup>.

Komisija je prav tako predlagala nadaljevanje delovanja Evropskega sklada za prilagoditev globalizaciji (ESPG) v obdobju 2014–2020 ter izboljšanje njegovega delovanja in razširitev področja uporabe, zlasti na nove kategorije delavcev (npr. začasni delavci). Do zdaj je ESPG v 16 primerih zagotovil pomoč v avtomobilskem sektorju, njegova pomoč pa je bila namenjena skoraj 21 000 delavcem tega sektorja v skupni vrednosti 113 milijonov EUR.

Komisija bo:

- še naprej **spremljala/pregledovala dejavnosti prestrukturiranja in njihovo skladnost z zakonodajo EU**, zlasti v zvezi z državno pomočjo in pravili notranjega trga;
- skupaj s predstavniki regij avtomobilske industrije, organi za zaposlovanje in zainteresiranimi stranmi v sektorju, vključno s socialnimi partnerji, **opredelila dobro prakso in spodbujala anticipativni pristop k prestrukturiranju**;
- ponovno vzpostavila **medresorsko delovno skupino za preučevanje in spremljanje glavnih primerov zapiranja avtomobilskih obratov ali znatnega zmanjšanja proizvodnje**. Delovna skupina je bila dejavna in zelo učinkovita v preteklih primerih v avtomobilski industriji<sup>34</sup>. Delovna skupina bi si prizadevala za poenostavitev uporabe ustreznih skladov EU (z zagotavljanjem tehnične pomoči, skrajšanjem čakalne dobe, svetovanjem o najbolj učinkoviti uporabi virov, spremljanjem in poročanjem);

---

<sup>32</sup> Te dobre prakse vključujejo zlasti skupno besedilo „Smernice za obvladovanje sprememb in njihovih družbenih posledic“, ki so ga evropski socialni partnerji sprejeli leta 2003, vendar ga ETUC ni formalno sprejel.

<sup>33</sup> COM(2012) 7 final.

<sup>34</sup> Na primer v primerih VW Forest in MG Rover v regiji West Midlands.

- v primerih zapiranja obratov in znatnega zmanjšanja proizvodnje **pozvala države članice, naj premislijo o uporabi Evropskega sklada za prilagajanje globalizaciji (ESPG)**;
- spodbujala države članice, naj izkoristijo **sisteme za prožnost delovne sile in njihovo sofinanciranje iz ESS** ter z njimi pomagajo dobaviteljem, ki morda potrebujejo dodaten čas, da bi našli nove stranke po zaprtju/zmanjšanju proizvodnje avtomobilskih obratov.

## 5. SPREMLJANJE IN UPRAVLJANJE

Med konstruktivnimi razpravami v okviru skupine na visoki ravni CARS 21 je bila poudarjena koristnost in potreba po nadaljevanju razprav med glavnimi zainteresiranimi stranmi (tako iz zasebnega kot javnega sektorja in civilne družbe) v tem strateškem industrijskem sektorju. Poleg tega je Komisija v posodobljenem sporočilu o industrijski politiki pozvala k ustanovitvi delovne skupine za čista vozila.

Komisija predlaga uvedbo postopka CARS 2020 za spremljanje in redno ocenjevanje izvajanja priporočil CARS 21 in akcijskega načrta. Ta postopek bi vključeval neformalno letno srečanje na visoki ravni, ki bi ga pripravila skupina Sherpa. Za zagotovitev koherence in stalnosti bi sestava te skupine ostala podobna skupini CARS 21 ne glede na morebitne prilagoditve.

Za povečanje znanja Komisije in razširitev posvetovanj z zainteresiranimi stranmi bi se lahko organizirali tudi ad-hoc namenski sestanki strokovnjakov.

Komisija bo:

- leta 2013 uvedla **postopek na visoki ravni CARS 2020** za spremljanje izvajanja priporočil CARS 21 in ukrepov, določenih v tem akcijskem načrtu;
- organizirala **ad-hoc srečanja strokovnjakov za vprašanja gospodarstva in konkurenčnosti** v avtomobilskem sektorju.

Novi kolegij bo sprejel odločitev, ali naj se ta postopek ohrani v predlagani obliki ali pa so potrebne prilagoditve.