

# EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

*Sesijas dokuments*

**A6-0494/2007**

4.12.2007

## **ZIŅOJUMS**

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu  
21. gadsimtam  
(2007/2120(INI))

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja

Referents: *Jorgo Chatzimarkakis*

Atzinumu sagatavoja(\*):  
*Rebecca Harms* – Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma  
komiteja

(\* ) Komiteju iesaistīšanas procedūra – Reglamenta 47. pants

## SATURS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS .....	3
PASKAIDROJUMS .....	15
STARPTAUTISKĀS TIRDZNIECĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS .....	19
EKONOMIKAS UN MONETĀRĀS KOMITEJAS ATZINUMS .....	25
NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS .....	29
VIDES, SABIEDRĪBAS VESELĪBAS UN PĀRTIKAS NEKAITĪGUMA KOMITEJAS ATZINUMS (*) .....	34
IEKŠĒJĀ TIRGUS UN PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS .....	38
TRANSPORTA UN TŪRISMA KOMITEJAS ATZINUMS .....	42
JURIDISKĀS KOMITEJAS ATZINUMS .....	45
KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS .....	48

(\*) Komiteju iesaistīšanas procedūra – Reglamenta 47. pants

## EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

### par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam (2007/2120(INI))

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei „Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam: Komisijas nostāja attiecībā uz augsta līmeņa grupas *CARS 21* nobeiguma ziņojumu — Ieguldījums ES stratēģijā izaugsmei un nodarbinātībai” (COM(2007)0022),
  - ņemot vērā Konkurētspējas padomes 2007. gada 21.–22. maija sanāksmes prezidenvaļsts secinājumus,
  - ņemot vērā augsta līmeņa grupas nobeiguma ziņojumu „Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam” (*CARS 21*),
  - ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
  - ņemot vērā Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas ziņojumu, Starptautiskās tirdzniecības komitejas, Ekonomikas un monetārās komitejas, Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas, Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas, Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komitejas, Transporta un tūrisma komitejas, kā arī Juridiskās komitejas atzinumus (A6-0494/2007),
- A. tā kā Komisija ir atbildējusi uz ziņojumu, ko izstrādāja augsta līmeņa darba grupa *CARS 21*, kurā tika vienkopus aicinātas visas ieinteresētās puses, lai izpētītu galvenās politikas jomas, kas ietekmē autobūves nozari Eiropas Savienībā, un izstrādātu ieteikumus turpmākajam tiesiskajam regulējumam;
- B. tā kā Eiropas Savienības autobūves nozare ir viena no tās svarīgākajiem ekonomikas sektoriem, un kura ražo 19 miljonu transportlīdzekļu gadā un tieši nodrošina 2,3 miljonu darbavietu, kā arī vēl 10 miljonu darbavietu ar to saistītajos sektoros;
- C. tā kā daudzzīmolu tirgum saistībā ar transportlīdzekļu rezerves daļām, kā arī transportlīdzekļu tehniskās apkopes un remonta tirgum ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu pieejamu mobilitāti, uzlabotu patērētāju izvēles iespējas tiem 270 miljoniem ES autovadītāju, kuri rūpējas par saviem transportlīdzekļiem pēc to iegādes, uzturētu drošus un tīrus transportlīdzekļus uz Eiropas autoceļiem un, visbeidzot, — nodarbinot 3,5 miljonus cilvēku mazajos un vidējos uzņēmumos, saglabātu labvēlīgu vidi MVU Eiropā;
- D. tā kā Komisija atbalsta integrētu stratēģiju, lai nodrošinātu to, ka uzņēmējsabiedrības Eiropas Savienībā saglabā konkurētspēju arvien globālākā vidē, un tā kā šī stratēģija ir izklāstīta tās paziņojumos Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, proti, pirmajā ziņojumā „Globālā Eiropa. Konkurence pasaulē” (COM(2006)0567), otrajā — „Globālā Eiropa: spēcīgāka partnerība, lai Eiropas eksportētājiem sniegtu piekļuvi tirgum” (SEC(2007)0452) un trešajā —

„Globālā Eiropa. Eiropas tirdzniecības aizsardzības instrumenti mainīgajā globālajā ekonomikā. Zaļā grāmata publiskai apspriešanai” (COM(2006)0763);

- E. tā kā šajos paziņojumos izklāstīto stratēģiju pašlaik īsteno sarunās attiecībā uz vairākiem divpusējiem un reģionāliem brīvās tirdzniecības nolīgumiem;
- F. tā kā autobūves nozare dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras stratēģiju, struktūras un darbības plašuma ziņā un tā kā šīs atšķirības ir pilnībā jāņem vērā, izstrādājot jaunu un globālāk orientētu tirdzniecības stratēģiju;
- G. tā kā Eiropas Savienības autobūves nozare 2006. gadā eksportēja aptuveni 70 % produkcijas un tā kā 2004. gadā mehāniskie transportlīdzekļi un to daļas un aprīkojums veidoja attiecīgi 8,7% un 2,8% no ES rūpniecības eksporta, — kas norāda, ka autobūves nozare ir īpaši atkarīga no eksporta noteikumiem, un tā kā 2004. gadā ES transportlīdzekļu aprīkojuma eksports pārsniedza importu par EUR 60,2 miljardiem; tā kā Eiropas Savienības nozīme pasaulē ir tik liela, jo īpaši tādēļ, ka tā ir pasaulē lielākā vieglo automobiļu un otra lielākā kravas automašīnu ražotāja, kā arī tās iekšējais tirgus ir viens no lielākajiem pasaulē un šī tirgus konsolidācijas pakāpe ir ļoti augsta, Eiropā ražoto automašīnu zīmolu reputācija un Eiropā sniegto pakalpojumu kvalitāte ir ļoti augsta, un Eiropas ražotāji ir nostiprinājuši eksporta pozīcijas un atrašanos tirgos, uzturot augstu izaugsmes potenciālu,
  - 1. atzinīgi vērtē augsta līmeņa grupas *CARS 21* nobeiguma ziņojumu un Komisijas paziņojumu, kuros iezīmēta autobūves politikas turpmākā virzība;
  - 2. cer, ka dalībvalstu parlamenti un reģioni vēlēsies būt saistīti ar *CARS 21* procesa rezultātu; aicina nodrošināt, lai Eiropas Parlamenta koordinētais parlamentu sadarbības tīkls autobūves jautājumu apspriešanai sniegtu reālu ieguldījumu ceļu satiksmes drošībā, vides aizsardzībā, jaunradē un konkurētspējā;

#### ***Automobiļu iekšējā tirgus pabeigšana***

- 3. aicina dalībvalstu iestādes cieši sadarboties ar Komisiju *CARS 21* ieteikumu īstenošanā; īpaši atzīmē vajadzību nodrošināt, ka jaunu regulējumu ieviešana autobūves nozarē notiek saskaņoti un izvairoties no iekšējā tirgus kropļojumiem;
- 4. uzsver, ka ir nepieciešams pilnveidot ES sistēmu tipa apstiprinājumam attiecībā uz visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem;
- 5. apstiprina savu atbalstu efektīvai tipa apstiprinājuma procedūrai, kā norādīts Parlamenta 2007. gada 10. maijā pieņemtajā nostājā otrajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai<sup>1</sup>;
- 6. aicina Komisiju katru gadu ziņojumā informēt Eiropas Parlamentu par tipa apstiprinājuma procedūru darbību un par tās veikto komitoloģijas procedūras uzraudzību;

---

<sup>1</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2007)0176.

7. aicina Komisiju nodrošināt, lai tiktu pareizi īstenota Regula (EK) Nr. 1400/2002 par mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu Eiropas Savienībā (Grupālā atbrīvojuma regula); turklāt uzskata, ka, pārskatot šo regulu, Komisijas Konkurences ģenerāldirektorātam arī jāpiemēro integrētā pieeja likumdošanai šajā nozarē;
8. lai palielinātu Eiropas Savienības mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības konkurētspēju, ierosina Grupālā atbrīvojuma regulas pārskatīšanu saistīt ar *CARS 21* termiņa vidusposma pārskatu, tādējādi sekmējot šīs nozares uzņēmēju savstarpējo sadarbību, neļaujot piesavināties valsts atbalstu un veicinot konkurences politiku starptautiskā līmenī;
9. aicina Komisiju ierosināt pasākumus, ar kuriem garantētu reģistrācijas procedūru, kas atvieglotu pārrobežu tirdzniecību, jo īpaši saistībā ar lietotiem automobiļiem; atbalsta Komisijas viedokli par mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijas procedūrām<sup>1</sup> un par problēmām, ko iekšējā tirgus darbībai rada daži valstu noteikumi; atzīmē valstu noteikumu ietekmi uz tādiem ekonomikas sektoriem kā transportlīdzekļu izpirkumnoma un noma; aicina dalībvalstis iespējami drīz veikt nepieciešamās izmaiņas noteikumos;

### ***Konkurētspējīgs automobiļu pēcpārdošanas tirgus***

10. vērš uzmanību uz nesen ieviestajiem rezerves daļu ražotājiem paredzētajiem noteikumiem, kas ietekmē drošību un vides aspektus, un atzīmē, ka ar šiem noteikumiem tiks izveidots šādu daļu vienots tirgus;
11. atzinīgi vērtē noteikumu iekļaušanu Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulā (EK) Nr. 175/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisiju no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, kā arī Regulā (EK) Nr. 1400/2002, kas prasa neierobežotu piekļuvi atbilstoši tehniskajai remonta informācijai, un aicina Komisiju turpināt centienus, lai konkurences tiesību noteikumi tiktu piemēroti motorizēto transportlīdzekļu nozarē visā Kopienā;
12. aicina Komisiju turpināt efektīvas konkurences veicināšanu automobiļu pēcpārdošanas tirgū, iekļaujot autobūves nozares turpmākās politikas vadlīnijās un visos tiesību aktos, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1400/2002, kuras darbības laiks beigsies 2010. gada 31. maijā, jautājumus par patērētāju izvēli, neatkarīgo tirgus dalībnieku efektīvu piekļuvi tehniskai informācijai, apmācībai, rezerves daļām, daudzdzimolu diagnostikas instrumentiem un pārbaudes iekārtām;
13. atzīmē, cik svarīga patērētājiem ir vispārējās patērētāju aptaujās savāktā informācija par transportlīdzekļu izturību un uzticamību ekspluatācijā; atzīmē, ka valsts iestādes varētu atvieglot aptauju veikšanu, ļaujot reģistrēšanas iestādēm sniegt to transportlīdzekļu īpašnieku kontaktinformāciju, kas piekrīt piedalīties šādās aptaujās;
14. mudina Komisiju visās jaunajās likumdošanas iniciatīvās, iesaistot visus attiecīgos ģenerāldirektorātus, pienācīgi risināt jautājumu par transportlīdzekļu „atvērtību

---

<sup>1</sup> Komisijas skaidrojošs paziņojums par procedūrām to mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijai, kuru izcelsmes valsts ir citā dalībvalstī (2007 C 68/04 (OV C 68, 24.3.2007., 15. lpp.)).

labojumiem”, lai nodrošinātu patērētāja izvēles iespējas un konkurenci pēcpārdošanas tirgū; uzskata, ka tas jāattiecinā arī uz turpmākajiem pasākumiem saistībā ar transportlīdzekļu jauno informācijas un komunikācijas tehnoloģiju un automatizētu transporta sistēmu popularizēšanu;

15. mudina Komisiju iesniegt priekšlikumus, lai izveidotu vienotu tirgu automobiļu aprīkojuma daļām — pēc īpaša pasūtījuma izgatavotām daļām un aprīkojuma (*tuning*) aksesuāriem, tādām kā speciālas riepas, diski un citas aprīkojuma un rezerves daļas, jo pašreizējo dalībvalstu noteikumu dažādība rada šķēršļus šā sektora tālākai attīstībai, un kurš tādējādi gūs labumu no Kopienas mērogā saskaņotiem tiesību aktiem un atbilstīgas intelektuālā īpašuma aizsardzības;

16. aicina Komisiju pastiprināt cīņu pret viltotu automašīnu daļu ieviešanu;

### ***Tiesību aktu labāka izstrāde un regulatīvās vides internacionalizācija***

17. uzsver, ka ir svarīgi samazināt nevajadzīgo birokrātismu, tostarp noteikumu dublēšanos saistībā ar esošajiem starptautisko konvenciju noteikumiem;

18. uzsver labāka regulējuma principu (tādu kā pienācīgs ietekmes novērtējums, rentabilitātes princips, piemēroti pārejas termiņi utt.) izšķirošo nozīmi konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskā regulējuma izstrādē, un kuri tika atbalstīti *CARS 21* procesā; atgādina, ka regulatīvais ceļvedis ir *CARS 21* nobeiguma ziņojuma neatņemama sastāvdaļa un ka tas ir jārespektē;

19. atzīst, ka nozares lielāku konkurētspēju un godīgu konkurenci var sekmēt, bez izņēmumiem piemērojot un ietverot autobūves starptautiskajā tiesiskajā regulējumā noteikumus, kuri ir labāk izstrādāti, pārredzami un kuri atbilst pašreizējām sociālajām un vides prasībām;

20. uzskata, ka stratēģiska standartizācija ir būtisks konkurētspējas virzītājspēks; tāpēc aicina Komisiju veikt pasākumus, lai Eiropas standarti tiktu atzīti visā pasaulē;

21. atzinīgi vērtē Komisijas plānu aizstāt 38 Kopienas tiesību aktu noteikumus ar spēkā esošajiem ANO/EEK noteikumiem, kā arī paredzēt automātiskas vai virtuālas pārbaudes iespēju, un aicina Komisiju turpināt tiesību aktu vienkāršošanas procesu; uzstāj, ka Parlaments atbalstīs šos priekšlikumus tikai tad, ja tiek atzīts, ka Parlaments patur sev tiesības pieprasīt tiesību aktu neatkarību no ANO Eiropas Ekonomikas komisijas sistēmas gadījumos, kad uzskata to par nepieciešamu, lai īstenotu ES saistības;

22. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu katru gadu iesniegt Parlamentam dokumentu par ANO Eiropas Ekonomikas komisijā paveikto un komitoloģijas procesa attīstību;

23. atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi ieviest pārskatīšanas un pārbaudes mehānismu, ņemot vērā tehnoloģijas un straujās attīstības īpašo nozīmi mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības nozarē; tomēr arī uzskata, ka tiesību aktos vairāk ir jāizmanto „turpināmības klauzula”, lai nodrošinātu, ka tiesību akti nekavē pētniecības un attīstības un tirgus konjunktūras diktēto tehnoloģisko progresu, vai pat nedarbojas pret to;

24. aicina Komisiju pēc iespējas drīz sākt tādu direktīvu vienkāršošanas procesu kā Direktīva 71/127/EEK<sup>1</sup>, 74/297/EEK<sup>2</sup>, 76/115/EEK<sup>3</sup> un 78/932/EEK<sup>4</sup>, kā arī ANO/EEK Noteikumu Nr. 122 vienkāršošanu;

### ***Vides standartu pieņemšana 21. gadsimtam***

25. atzīmē, ka Kopienas tiesību akti regulē tirgu, kurā pārdod 17–18 miljonus transportlīdzekļu gadā un kurš ir līdzvērtīgs vieglo automobiļu tirgum Amerikas Savienotajās Valstīs; sagaida, ka emisiju vērienīgas samazināšanas politika atstās labvēlīgu ietekmi visā pasaulē transporta emisiju samazinājuma ziņā;
26. uzskata, ka personu mobilitāte ir viens no lielākajiem pagājušā gadsimta sasniegumiem; uzskata, ka mobilitāte un vides aizsardzība nebūt neizslēdz viena otru un ka nākotnes autobūves tehnoloģijai būs jāveicina to saskaņošana; uzskata arī, ka klimata pārmaiņu problēmas risināšanā jo īpaši jāizmanto iespējas, ko sniedz tehnoloģiju progress un jaunrade;
27. apzinās transportlīdzekļu nozīmi vecāka gadagājuma cilvēku un invalīdu mobilitātei, jo īpaši lauku apvidos;
28. aicina Komisiju radīt vidi, kura nodrošina, ka autotransports ir ekoloģiski ilgtspējīgs, un kura sekmē ražošanas sistēmu elastīgumu un paaugstina ES darbaspēka prasmju līmeņus;
29. uzskata, ka piesārņotāju emisiju normu pieņemšana ir bijusi patiesi sekmīga, un tās jau tagad ir veicinājušas īpaši tīrus vieglos automobiļus; uzsver, ka ļoti svarīgi šādu sasniegumu panākt arī attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem; uzskata, ka ieguvumi no stingriem ES vides noteikumiem autobūves nozarē varētu sniegties daudz tālāk par ES tirgu;
30. atzinīgi vērtē *Euro-5* un *Euro-6* standartu ātru ieviešanu, lai samazinātu privāto automašīnu radītās piesārņojošās emisijas; mudina Komisiju bez kavēšanās pieņemt stingrāku priekšlikumu attiecībā uz *EURO-VI* standartu smagajiem kravas transportlīdzekļiem;
31. uzskata, ka labāku gaisa kvalitāti var sasniegt, vienīgi straujāk atjaunojot automobiļu parku un vienlaikus ieviešot mazāk piesārņojošus transportlīdzekļus; uzskata, ka jāveic finansiāli pasākumi, lai pamudinātu patērētājus aizstāt vecos automobiļus ar mazāk piesārņojošiem transportlīdzekļiem;
32. atzinīgi vērtē priekšlikumu pārskatīt degvielas kvalitātes direktīvu, lai ņemtu vērā autotransporta degvielu aprites ciklā radušās siltumnīcefekta gāzu emisijas;
33. saistībā ar Kopienas tiesību aktiem aicina Komisiju sākt emisiju kontroles procedūru atkārtotu novērtēšanu un pārskatīšanu, lai labāk atspoguļotu reālos ekspluatācijas

<sup>1</sup> Padomes Direktīva 71/127/EEK (OV L 68, 22.3.1971., 1. lpp.).

<sup>2</sup> Padomes Direktīva 74/297/EEK (OV L 165, 20.6.1974., 16. lpp.).

<sup>3</sup> Padomes Direktīva 76/115/EEK (OV L 24, 30.1.1976., 6. lpp.).

<sup>4</sup> Padomes Direktīva 78/932/EEK (OV L 325, 20.11.1978., 1. lpp.).

- apstākļus, neskarot pašreizējās diskusijas par automobiļu radītajām CO<sub>2</sub> emisijām;
34. pauž dziļas bažas par to, ka direktīva par nolietotiem transportlīdzekļiem<sup>1</sup> netiek ieviesta saskaņoti; uzskata, ka direktīva nav pietiekami vērienīga;

### ***CO<sub>2</sub> emisiju būtiska samazināšana***

35. atzinīgi vērtē Komisijas plānus samazināt CO<sub>2</sub> emisijas no vieglajiem automobiļiem; uzskata, ka vispiemērotākā metode ir integrēta pieeja, ņemot vērā visas CO<sub>2</sub> samazināšanas iespējas, tādas kā infrastruktūra, autovadītāju uzvedība, tādu stimulu sistēma, lai cilvēki izmantotu tīrākus vieglos automobiļus, biodegvielas un transportlīdzekļu tehnoloģijas; mudina Komisiju apsvērt vienotu pamatnostādņu izstrādi, lai koordinētu tādu neitrālas tehnoloģijas un iespējami saskaņotu fiskālo stimulu, kas saistīti ar CO<sub>2</sub>, piemērošanu, kam ir ievērojamas iespējas samazināt CO<sub>2</sub> emisijas, vienlaikus izvairoties no konkurences kropļojumiem; prasa Padomei panākt vienošanos par Komisijas priekšlikumu saistīt nodokļus par vieglajiem automobiļiem ar to piesārņojošām emisijām, piemēram, CO<sub>2</sub>, lai izvairītos no turpmākas iekšējā tirgus fragmentācijas, ko rada atšķirīga piemērošana dalībvalstīs;
36. mudina Komisiju izvirzīt tālejošus, bet vienlaikus reālus mērķus, ņemot vērā patieso stāvokli ES tirgū, kur autoparka atjaunošanas līmenis patlaban ir zemāks par 10 % gadā; tāpēc uzsver, ka izšķiroša nozīme Kopienas mērķa sasniegšanai ir tam, lai cilvēki varētu atļauties iegādāties jaunus automobiļus; uzsver — jo vērienīgāki ir obligātie CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķi, jo vairāk laika jāpiešķir autobūves nozarei, lai tiem piemērotos;
37. atgādina Komisijai par to, ka jauna veida vieglo automobiļu izstrādnei vajadzīgi pieci līdz septiņi gadi; uzskata, ka, nosakot obligātos mērķus, jādod pietiekams laiks atbilstīgai autobūves nozares darbībai; tāpēc aicina Komisiju nenoteikt nekādus galīgos obligātos mērķus CO<sub>2</sub> emisijām laikposmam pirms 2015. gada;
38. uzskata, ka vidējais CO<sub>2</sub> samazināšanas mērķis — 125g/km — jauniem vieglajiem automobiļiem līdz 2015. gadam ir sasniedzams; uzsver, ka Komisijai jāizstrādā vērienīgāki CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas ilgtermiņa mērķi autobūves nozarē; šajā sakarā uzskata par izšķirošu to, lai mērķvērtības tiktu graduētas atbilstīgi transportlīdzekļa svaram;
39. atzinīgi vērtē Komisijas plānu noteikt saistošu mērķi — 10 % attiecībā uz biodegvielām līdz 2020. gadam, ar nosacījumu, ka tiek ievēroti ilgtspējības kritēriji un tiek sekmēta otrās paaudzes tehnoloģijas izmantošana; prasa izstrādāt sertifikēšanu ilgtspējīgi ražotām biodegvielām; aicina Komisiju nākamajā tiesību akta priekšlikumā par biodegvielām iekļaut prasību, ka šā mērķa sasniegšanā jāņem vērā tikai sertificētas ilgtspējīgas degvielas; uzsver, ka otrās paaudzes biodegvielas no tiem augiem vai to daļām, kuri nav tiešā konkurencē ar pārtikas augiem un kuri rada lielāku efektivitāti, arī turpmāk ir jāattīsta un jāveicina;
40. atzīmē, ka ir būtiski atbalstīt tāda vietēja līmeņa iekārtu tīkla izveidi, kas dotu iespēju iedzīvotājiem iegādāties biodegvielu un ūdeņradi, lai varētu sasniegt ekoloģiskās

---

<sup>1</sup> Direktīva 2000/53/EK (OV L 269, 21.10.2000.,34. lpp.).



efektivitātes palielināšanas nolūkā uzstādīto mērķi — palielināt biodegvielu un ūdeņraža izmantošanu;

41. pauž viedokli, ka pasākumos saistībā ar CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu lielāks uzsvars jāliek uz autovadītāju izpratnes paaugstināšanu par ekonomisku automobiļu vadīšanas tehniku un par to, kā labāk izmantot jaunās tehnoloģijas;
42. uzskata, ka patērētāju izpratnes līmeņa paaugstināšana, izmantojot degvielas efektivitātes labāku marķējumu un precīzākus datus par piesārņojošām emisijām, sekmēs CO<sub>2</sub> samazināšanu; tāpēc prasa pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/94/EK attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO<sub>2</sub> emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību, un ņemot vērā nesen iegūto paraugpraksi;
43. atgādina, ka transportlīdzekļu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu visvieglāk var panākt pārstrukturējot sabiedriskā transporta sistēmu;
44. atzīmē vadošo lomu, kāda ir Starptautiskajai Automobiļu federācijai (*Federation Internationale d'Automobile (FIA)*), kura ir priekšgalā, veicot novatoriskas, videi nekaitīgu tehnoloģiju maiņas, kas visiem jaunajiem automobiļiem vienlaikus dod CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas, energoefektivitātes un energotaupības iespējas;
45. mudina *FIA* vēl vairāk pastiprināt centienus, lai sekmētu pētījumus autotransporta jauninājumu jomā, kuri cita starpā uzlabotu vieglo automobiļu energoefektivitāti;
46. atzīst nozīmi, kāda ir motosportam, lai mainītu patērētāju uzvedību un attieksmi pret vidi saudzējošu tehnoloģiju; tāpēc aicina *FIA* un citus 1. Formulas darbībā iesaistītos dalībniekus attiecīgi mainīt savus noteikumus, lai videi labvēlīgas tehnoloģijas, piemēram, biodegvielas, četrcilindru dzinējus vai hibrīdos dzinējus, varētu vieglāk piemērot;
47. prasa veikt izpēti, lai noskaidrotu, kādi papildu pasākumi līdztekus tehniskajiem ir īstenoti, lai samazinātu CO<sub>2</sub> emisijas Eiropas Savienībā;

#### ***Padarot autotransportu vēl drošāku***

48. atzinīgi vērtē Komisijas centienus samazināt negadījumu skaitu uz autoceļiem, tostarp sekmējot nozīmīgas jaunas tehnoloģijas; mudina Komisiju saskaņā ar labāka regulējuma principiem, par kuriem vienojās augsta līmeņa darba grupā *CARS 21*, nodrošināt, lai ikviens drošības līdzeklis, kuru paredzēts iebūvēt transportlīdzekļa aprīkojumā, reāli tiktu iebūvēts; uzsver, ka vajadzīga integrēta pieeja, kas aptver transportlīdzekļu tehnoloģijas uzlabojumus, infrastruktūru, izglītību, informāciju, kā arī atbilstīga ieviešana, lai ceļu satiksmes drošības mērķus varētu īstenot ekonomiski izdevīgi;
49. atzinīgi vērtē augstākās kvalitātes automobiļu tirgus segmenta katalizatora darbību, pirmajam ieviešot jaunās tehnoloģijas; tomēr norāda, ka ar papildu drošības sistēmām vieglo automobiļu svars varētu vēl palielināties, tādējādi izraisot CO<sub>2</sub> emisiju pieaugumu;
50. pauž bažas par to negatīvo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ko izraisa transportlīdzekļu ātruma palielināšanās; šajā sakarībā iesaka īstenot Starptautiskās motorizēto transportlīdzekļu pārbaudes komitejas (*CITA*) 2007. gadā publicētā pētījuma ieteikumus

satiksmes drošības likumdošanas pilnveidošanai Eiropas Savienībā; iesaka atbalstīt kampaņu par automobiļu drošu modificēšanu („*tuning*”), kā arī centienus, lai pēc iespējas drīz stabilitātes elektroniskās kontroles sistēmas (*ESC*) kļūtu par standarta aprīkojumu;

51. aicina Komisiju uzlabot ceļu satiksmes drošības sistēmu, pieprasot dalībvalstīm paaugstināt prasības personu apmācībai autovadītāja tiesību iegūšanai, paplašināt obligāto apmācību un ieviest noteikumus, kas paredz periodiskas mācības profesionāliem autovadītājiem;
52. aicina Komisiju veikt vides novērtējumu par 2007.–2009. gadu, par ko tā paziņojusi un kas ir nepieciešams, lai veiktu attiecīgus pasākumus ceļu negadījumos cietušo skaita samazināšanā;
53. prasa Komisijai izstrādāt sistēmu, ar kuru autobūvētājiem bez sankcijām būtu atļauts ražot transportlīdzekļus, kuru CO<sub>2</sub> emisijas pārsniedz attiecīgu līmeni, ja šīs papildu emisijas rodas Kopienas mērogā veiktu juridiski saistošu drošības pasākumu dēļ;
54. uzskata, ka nav vajadzīga obligāta prasība dienas laikā ES teritorijā braukt ar ieslēgtām gaismām;
55. aicina Komisiju uzlabot transportlīdzekļu pārrobežu inspekciju režīmu un par prioritāru jautājumu noteikt pārrobežu līmenī naudassodu iekasēšanu par citā dalībvalstī izdarītu satiksmes noteikumu pārkāpumu;

#### **Ieviešot vienlīdzīgus apstākļus automobiļu tirdzniecības attiecībās**

56. pauž viedokli, ka ES autobūves nozare ir viena no konkurētspējīgākajām nozarēm pasaulē; taču uzskata, ka negodīga konkurence un intelektuālā īpašuma tiesību neievērošana apdraud šo pozīciju;
57. uzsver PTO nozīmi autobūves nozarei arvien globālākā tirdzniecības vidē; uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai pašreizējā Dohas attīstības sarunu kārtā automobiļu ražotājiem sniegtu iespējami plašāku piekļuvi trešo valstu tirgiem, it īpaši jauno tirgus ekonomikas valstu tirgiem, kas kļūst nozīmīgi šajā nozarē;
58. uzsver PTO strīdu izšķiršanas mehānisma nozīmi to problēmu risināšanā, kuras attiecas uz eksportu uz trešām valstīm; atgādina PTO izskatīto strīdu pozitīvo iznākumu Kanādas, Indijas un Indonēzijas gadījumā;
59. prasa Komisijai būt uzmanīgai, pilnībā pārskatot tirdzniecības aizsardzības instrumentus; atgādina, ka autobūves nozarei trešās valstis var piemērot pretkonkurences pasākumus, un mudina Komisiju, aizstāvot ES rūpniecību pret negodīgu praksi, aizsargāt pamatideju par tirdzniecības aizsardzības instrumentiem;
60. atgādina, ka ES prioritātei joprojām jābūt veiksmīgai daudzpusējo tirdzniecības sarunu pabeigšanai; tomēr atbalsta Komisijas vēlmi apspriesties par jauniem divpusējiem tirdzniecības nolīgumiem, galvenokārt ar Āzijas valstīm, lai uzlabotu tirgus pieejamības nosacījumus; uzsver, ka brīvās tirdzniecības nolīgumu mērķis vienmēr ir sasniegt augsta līmeņa tirgus pieejamību partnervalstī; uzstāj, ka ES politikai jāaizsargā konkurētspēja ES

autoražotājiem, kuri darbojas ES un ārpuskopienas valstīs; ir pārliecināts, ka autobūves nozarei ir svarīgi, lai ES noslēgtu divpusējus nolīgumus ar Dienvidaustrumu Āzijas valstu asociācijas (*ASEAN*) valstīm, Indiju un Dienvidu kopējā tirgus (*Mercosur*) valstīm;

61. mudina Komisiju pašlaik notiekošo sarunu ietvaros saistībā ar ES un Korejas brīvā tirdzniecības nolīguma slēgšanu pārliecināties, ka Koreja atceļ visus esošos tarifa un beztarifa šķēršļus un nerada jaunus un ka tā īsteno citus ANO/EEK noteikumus; pieprasa Komisijai apsvērt stratēģiju, kā pakāpeniski atcelt ES importa tarifus, veicot aizsardzības pasākumus, un tādēļ iesaka šo atcelšanu saistīt ar beztarifu šķēršļu atcelšanu no Korejas puses;
62. atgādina, ka Koreja ir parakstījusi un ratificējusi 1958. gada ANO/EEK nolīgumu un tādējādi ir apņēmusies ieviest ANO/EEK noteikumus; mudina Komisiju to uzsvērt turpmākajās sarunās un pieprasīt šo noteikumu ātru ieviešanu; norāda, ka jebkurā gadījumā brīvās tirdzniecības nolīgumā skaidri jānosaka, ka Koreja atļauj tās tirgū pārdot ES ražotus automobiļus, kas atbilst ANO/EEK standartiem;
63. aicina Komisiju izvērtēt iespēju izveidot autotransporta darba grupu un ieviest īpašu, paātrinātu strīdu izšķiršanas kārtību ar autobūvi saistītajos jautājumos, kā tas paredzēts ASV un Korejas brīvās tirdzniecības nolīgumā;
64. uzsver ciešas partnerības ar Ķīnu nozīmīgumu tāda tiesiskā regulējuma izstrādē, kurš piedāvā līdzvērtīgus konkurences nosacījumus; paziņo, ka šādas partnerības priekšnoteikums ir intelektuālā īpašuma tiesību efektīva aizsardzība;
65. nepiekrīt Komisijas priekšlikumam atcelt dizainparaugu aizsardzības tiesības, jo tas varētu negatīvi ietekmēt ES autobūves nozari, nenodrošinot labumu patērētājiem; aicina Komisiju ievērot pašreizējos līdzvērtīgas konkurences nosacījumus attiecībā uz Japānu un atsevišķiem ASV štatiem, kur ir spēkā ļoti augsti standarti;
66. atzinīgi vērtē Komisijas lūgumu PTO izveidot īpašu struktūrvienību, kura izskatītu neatrisinātos jautājumus saistībā ar transportlīdzekļu daļām, kas ievestas no Ķīnas un kas, pēc Komisijas domām, neatbilst vairākiem dažādu PTO nolīgumu pantiem;
67. atbalsta Komisijas centienus saistībā ar dažādiem Ķīnas normatīvās vides aspektiem, kuru mērķis ir nodrošināt ES rūpniecības nozarēm, kas darbojas šajā tirgū, godīgus noteikumus un juridisko noteiktību;
68. norāda, ka ES riepu ražotāji dod ievērojamu ieguldījumu Eiropas autobūves nozares veiksmīgā attīstībā; tāpēc aicina Komisiju sīkāk izpētīt jautājumu par nepamatotām tehniskām tirdzniecības barjerām, piemēram, vietējiem tehniskiem noteikumiem, ar ko riepu ražotāji saskaras galvenajās jaunajās tirgus ekonomikas valstīs Āzijā;

#### ***Pētniecība un attīstība autobūves nozarē***

69. atzinīgi vērtē sasniegumus, kuri jau gūti ar Kopienas Pētniecības un attīstības fonda palīdzību un sadarbībā vairākās programmās, tādās kā Septītā pētniecības pamatprogramma (*FP7*), Konkurētspējas un inovāciju pamatprogramma (*CIP*) un i2010; mudina Komisiju darbības programmās galveno uzmanību pievērst jo īpaši autobūves

nozares vajadzībām saistībā ar turpmākajiem tiesību aktiem vai obligātajiem mērķiem;

70. prasa Komisijai pirms 2012. gada pieņemt stratēģiju, lai ievērojami un pietiekami palielinātu finansējumu pētniecībai un attīstībai autobūves nozarē, pievēršot īpašu uzmanību nozarēm, kas nodrošina autobūves nozari;
71. mudina dalībvalstis palielināt valstu finansējumu turpmākam pētniecības un attīstības atbalstam autobūves nozarē, ievērojot to, ka noteiktie CO<sub>2</sub> mērķi ir juridiski saistoši;
72. uzsver, ka ir svarīgi ieviest izmaiņas transportlīdzekļu izmantošanā pilsētās; uzskata, ka vienlaikus ar automašīnām, kurām ir ekonomiskāks degvielas patēriņš, ir svarīgi ieviest pilsētas elektromobiļus; tāpēc aicina atbalstīt pētniecību un attīstību saistībā ar nepieciešamajām tehnoloģijām;
73. aicina visas dalībvalstis un ES iestādes sniegt visu nepieciešamo atbalstu pētniecībai un attīstībai saistībā ar novatoriskām tehnoloģijām, piemēram, saistībā ar ūdeņraža dzinējiem degvielas elementiem vai hibrīdiem;
74. uzsver iespējas, kādas ir informācijas un sakaru tehnoloģijām, lai izvairītos no negatīvas ietekmes uz vidi un sabiedrības veselību, negadījumiem un enerģijas nelietderīgas izmantošanas, visā ES ieviešot viedās satiksmes kontroles un pārvaldības sistēmas, kas paredzētas, lai nodrošinātu netraucētu satiksmes plūsmu; uzskata, ka, lai nodrošinātu efektīvu transportlīdzekļa un infrastruktūras saziņu, komunikācijas iekārtām visās dalībvalstīs jāatbilst ES standartam;
75. pauž viedokli, ka īpaši svarīga ir viedā automobiļa iniciatīva<sup>1</sup>, „Galileo” un citas programmas, kas veicina automatizētu transporta sistēmu; tāpēc aicina Komisiju stingri atbalstīt šīs izstrādes;
76. stingri atbalsta ar informācijas un sakaru tehnoloģijām saistītu inovāciju pētniecības un attīstības turpināšanu; uzskata, ka jaunu tehnoloģiju izstrāde ir jāievieš viedā automobiļa iniciatīvā, lai palīdzētu racionalizēt satiksmes plūsmas tādējādi, lai, atvieglot transportlīdzekļu vadītājiem pieņemt pareizo lēmumu un izvēlēties visīsāko ceļu, transports kļūtu energoefektīvāks; aicina visas ieinteresētās puses, it īpaši dalībvalstis, veikt vajadzīgos pasākumus *eCall* iniciatīvas īstenošanai;
77. uzskata darbu pie automatizētām transporta sistēmām par būtisku priekšnoteikumu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības sekmīgai darbībai un panākumiem centienos samazināt šīs rūpniecības nozares ietekmi uz vidi; uzskata, ka „Galileo” ir jāmin kā piemērs, un tādēļ prioritāram jābūt uzdevumam rast risinājumu „Galileo” finansēšanas problēmai, visām ieinteresētajām pusēm sadarbojoties un dodot kopīgu ieguldījumu šajā projektā;
78. uzskata, ka Eiropas Jaunrades un tehnoloģiju institūta vienai no pirmajām zinību un jaunrades apvienībām savā darbībā jāparedz CO<sub>2</sub> samazināšana transportlīdzekļu tehnoloģijā;

---

<sup>1</sup> COM(2006)0059.

## ***Pārstrukturēšanas politika un turpmākā attīstība***

79. uzskata, ka jānosaka vispārēji nosacījumi, lai padarītu ES autobūves nozari ilgtspējīgu un nodrošinātu tās vietas saglabāšanu tehnoloģiskās, ekoloģiskās un sociālās jomas jaunrades priekšplānā, to atbalstot ar augsti kvalificētu darbaspēku;
80. atzīst, ka gan ražotājiem, gan piegādātājiem autobūves nozarē ES ir pieejams augsti kvalificēts darbaspēks, — faktors, kas lielā mērā pozitīvi ietekmējis ES autobūves nozares augsto izpildes kvalitāti;
81. norāda, cik svarīga autobūves nozare ir nodarbinātības, izaugsmes, jaunrades un konkurētspējas ziņā; pauž viedokli, ka būs nepieciešamas būtiskas pārmaiņas autobūves nozarē, kā arī jāveic pielāgojumi politikā, lai nodrošinātu, ka Kopienas noteikumu dēļ netiktu samazināts darbavietu skaits;
82. apgalvo, ka Kopienas tiesību aktos vides, ceļu satiksmes drošības un energoefektivitātes jomā norādīts, ka darba ņēmējiem nepieciešama pienācīga izglītība un arodmācības, lai viņi varētu vieglāk piemēroties izmaiņām, — gan tehniskām, gan attiecībā uz noteikumiem, un lai viņiem būtu attiecīgā darba vai labāka darba perspektīvas;
83. aicina Komisiju koordinēt struktūrfondu un Eiropas Globalizācijas pielāgošanas fonda efektīvu izmantošanu saistībā ar autobūves nozari;
84. pieprasa, lai Kopiena nesniedz atbalstu tiem uzņēmumiem, kuri pēc tam, kad vienā no dalībvalstīm ir saņēmuši šādu palīdzību, pārvieto ražotnes uz citu valsti, pilnībā neizpildot ar attiecīgo dalībvalsti noslēgtās vienošanās;
85. uzsver, ka attiecībā uz turpmāko pārstrukturizācijas procesu ES un dalībvalstīm uzmanība ir jāpievērš arī pārstrukturizācijas sekmēšanai, tās radīto seku mazināšanai un jaunu iespēju piedāvāšanai darba ņēmējiem;
86. aicina sociālos partnerus īstenot atbilstošu politiku attiecībā uz tiem darba ņēmējiem, kurus apdraud nozares pārstrukturizācija;
87. prasa sniegt plašāku informāciju un vairāk apspriesties ar darba ņēmējiem procesā, kad nozare piemērojas jaunajiem uzdevumiem, kas saistīti ar videi nekaitīgāku transportlīdzekļu izstrādi un ražošanu;
88. norāda, ka jāpārskata pašreizējās ražotāju un komercaģentu attiecības, kuru ietekme uz ES autobūves nozares konkurētspēju rada nopietnus zaudējumus daudziem MVU šajā nozarē; uzskata, ka sadarbība pētījumu un attīstības jomā un rūpniecības stratēģijās ir jāsekmē uz stabilākiem pamatiem; šajā nolūkā mudina Komisiju un dalībvalstis pieņemt nepieciešamās politikas pamatnostādnes vai izveidot sistēmu, lai stabilizētu šīs attiecības un pārvarētu esošās grūtības;
89. norāda, ka ir svarīgi sistemātiskāk izmantot EIB resursus, lai atbalstītu MVU autobūves nozarē un palīdzētu tiem iegūt pieeju riska kapitālam;
90. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.



## PASKAIDROJUMS

Eiropas autobūves nozare, kas veido apmēram 3 % no ES IKP un 7 % no Eiropas Savienības kopējā ražošanas apjoma, ir viena no ES vissvarīgākajām ekonomikas nozarēm, kurā ik gadu ražo ap 19 miljoniem transportlīdzekļu, kas ir apmēram viena trešdaļa no kopējās ražošanas apjoma pasaulē. Tā ir arī viena no ES vadošajām eksporta nozarēm, kurā gadā rodas EUR 35 miljardu tirdzniecības pārpalikums un kurai ir augsta inovāciju pakāpe ar ikgadējo 4 % pētniecības un attīstības ieguldījumu no tās apgrozījuma. Šī nozare ir viena no vissvarīgākajām darba devējām kontinentā ar vairāk nekā 2 miljoniem tiešu darba vietu, kā arī 10 miljoniem netiešu darba vietu gan lielos uzņēmumos, gan MVU. Īsāk sakot, autobūves nozare ir Eiropas ekonomikas, sociālās un kultūras dzīves galvenais elements.

Nozarei pašreiz ir vairāki nozīmīgi risināmi uzdevumi vidē, kurā tā darbojas. Strauja tehnoloģiju maiņa kopā ar nežēlīgu starptautisko konkurenci spiež arī nozari strauji mainīties. Turklāt nozare ir pakļauta ievērojamām sabiedrības prasībām, jo īpaši saistībā ar vidi un drošību uz ceļiem. Šīs ciešā nozares un politikas jomu mijiedarbība saistībā ar, piemēram, vidi, enerģiju un transportu, noved pie tā, ka šī ir viena no visreglamentētākajām ES jomām, kurai piemēro apmēram 80 direktīvas un 115 ANO/EEK noteikumus. Vislielākais izaicinājums nozarei ir reaģēt uz lielo skaitu reglamentējošo iniciatīvu, vienlaikus mēģinot saglabāt un uzlabot tās konkurētspēju.

*CARS* 21 augsta līmeņa darba grupas, kurā apvienojušās vissvarīgākās ieinteresētās puses, mērķis bija izveidot tiesisku regulējumu, kurā, no vienas puses, ņem vērā nozares konkurētspēju, no otras — valsts politikas prasības. Šis jaunais saskaņotais tiesiskais regulējums bruģētu ceļu nākotnes politikai. Daži no *CARS* 21 augsta līmeņa darba grupas galvenajiem ieteikumiem bija nepieciešamība panākt saskaņotu mijiedarbību starp dažādām politikas jomām, kā arī paredzamība un vajadzība aizsargāt sabiedrības intereses, vienlaikus mazinot nozarei radīto reglamentējošo noteikumu slogu.

Referents atzinīgi vērtē *CARS* 21 augsta līmeņa darba grupas darbu un Komisijas nostāju šajā sakarā. Tomēr atsevišķos aspektos referents vēlas uzsvērt konkrētus punktus.

### Automobiļu iekšējā tirgus pilnveidošana

Grupas *CARS* 21 darbības sākumā autobūves nozarē puda bažas par likumdošanas kumulatīvo izmaksu augsto līmeni. Pēc veiktās pārbaudes grupa *CARS* 21 secināja, ka pašreizējā tipa apstiprināšanas sistēma darbojas efektīvi un tā ir jā saglabā, un ka lielākā daļa tiesību aktu ir bijusi vajadzīga un lietderīga drošības un veselības, patērētāju un vides aizsardzības interesēs.

Referents uzskata, ka vissvarīgākais ir īsts automobiļu, lietotu automobiļu un rezerves daļu iekšējais tirgus. Viņš uzsver vajadzību izveidot ES sistēmu tipa apstiprinājumam, kas ietver visus motorizētos transportlīdzekļus, un aicina Komisiju ierosināt pasākumus, kas nodrošina reģistrēšanas procedūru, kura atvieglos pārrobežu pārdošanu, jo īpaši attiecībā uz lietotiem automobiļiem. Turklāt Komisijai prasa palīdzēt izveidot kopējo tirgu automobiļu aprīkojumam un rezerves daļām, jo spēkā esošie noteikumi it īpaši automobiļu aprīkojuma jomā traucē šīs nozares tālāku attīstību.

### Regulatīvās vides internacionalizēšana

Referents uzsver, ka ir svarīgi samazināt nevajadzīgu birokrātiju, tostarp dubultus noteikumus, kas radušies starptautisko konvenciju dēļ. Tā kā autobūves nozare vairs nav ierobežota ar valstu robežām vai pat ar kontinenta robežām, tālāka autobūves reglamentēšana ir iespējama tikai starptautisku noteikumu un standartu sistēmā. Šiem noteikumiem ir jānodrošina, ka automobiļu un rezerves daļu eksports un imports no citiem pasaules reģioniem netiek traucēts, piemērojot atšķirīgas normas. Tādēļ referents aicina Komisiju strādāt pie Eiropas standartu atzīšanas pasaulē, jo īpaši kvalitatīvu automobiļu tirgū, jo Eiropa ir tirgus līdere šajā segmentā, un stratēģisku standartu izstrāde ir būtisks konkurētspējas dzinējspēks. Turklāt atzinīgi tiek vērtēti Komisijas plāni aizstāt 38 EK direktīvas ar starptautiskiem ANO/EEK noteikumiem. Atzinīgi vērtē arī 25 direktīvu un ANO/EEK noteikumu noteikšanu, kuros var paredzēt automātisku vai virtuālu pārbaudi. Referents uzstājīgi mudina Komisiju sākt pašreizējās regulas vienkāršošanu pēc iespējas ātrāk. Referents īpaši pauž bažas par direktīvas attiecībā uz nolietotiem transportlīdzekļiem nesaskaņoto īstenošanu un uzskata, ka Komisijas nodoms risināt šo problēmu, kas kavē kopējā tirgus attīstību, tikai pēc 2009. gada nav pietiekami mērķtiecīgs.

### Vides standartu pieņemšana 21. gadsimtam

Vides jomā paziņojumā apstiprina tālāku piesārņotāju emisiju samazināšanu. Turklāt paziņojumā aprakstīti elementi nākotnes stratēģijai CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai no automobiļiem. Šo stratēģiju pamatos uz integrētu pieeju, lai sasniegtu ES 120 g/km CO<sub>2</sub> emisiju mērķi līdz 2012. gadam, apvienojot ES un dalībvalstu darbības. Komisija paredzējusi ierosināt tiesību aktus, kuros uzmanība pievērsta obligātajiem CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumiem, lai, uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģiju, attiecībā uz jaunām automašīnām sasniegtu mērķi – vidēji 130 g/km CO<sub>2</sub> emisijas, un, ja tas ir vajadzīgs tehniskā ziņā, izmantojot citus tehnoloģiskus uzlabojumus un vairāk izmantojot biodegvielu, emisijas samazinātu vēl par 10 g/km CO<sub>2</sub>.

Referents uzskata, ka individuālā mobilitāte ir viens no pagājušā gadsimta lielākajiem sasniegumiem, kas piedāvā kvintiljoniem iespēju ikdienā, nodarbinātībā un tūrismā. Šo sasniegumu nevar un tas nav jāvirza atpakaļ, lai gan tas jāpielāgo nepieciešamiem vides standartiem. Mobilitāte ir Eiropas dzīvesveida daļa. Turklāt referents ir pārliecināts, ka mobilitāte un vides aizsardzība neizslēdz viena otru un ka automobiļi nākotnē būs pamats jaunam dzīves stilam, apvienojot mobilitāti un vides aizsardzību.

Referents piekrīt, ka siltumnīcefektu izraisošo gāzu samazināšana ir visu ES politikas jomu nozīmīgākais mērķis un ka CO<sub>2</sub> emisiju 20 % samazināšanas mērķi līdz 2020. gadam, kā izklāstīts Eiropadomes 2007. gada 8.–9. marta secinājumos, veido sistēmu, kurā jāpieņem visi politiskie lēmumi. Referents aicina autobūves nozari sekmēt CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanos, bet brīdina pret nozares noslogošanu ar nereāliem mērķiem, lai panāktu līdzsvaru attiecībā pret citu nozaru trūkumiem. Referents aicina Komisiju paturēt prāta Eiropas autobūves nozares nozīmi nodarbinātībā, izaugsmē un inovācijās Eiropā.

Referents uzskata, ka vispiemērotākā ir integrēta pieeja, lai ievērojami samazinātu CO<sub>2</sub> emisijas no vieglajiem automobiļiem. Šajā integrētajā pieejā jāņem vērā visas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas iespējas, piemēram, infrastruktūra, vadītāju uzvedība, biodegvielas un transportlīdzekļu tehnoloģija.



Referents vēlas mudināt Komisiju noteikt tālejošus, bet reālus mērķus. Šajā saistībā jo tālejošāki būs obligātie CO<sub>2</sub> emisiju mērķi, jo vairāk laika ir jāpiešķir autobūves nozarei, lai pielāgotos. Šajā sakarā referents vēlas atgādināt, ka jaunu vieglo automobiļu veidu izstrāde aizņem apmēram 7 gadus. Obligāta samazināšana no 2012. gada radītu bīstamu risku autobūves nozarei, jo tai nepietiek laika, lai reaģētu uz šiem jaunajiem tiesību aktiem. Tā kā juridiski saistoši mērķi visticamāk nestāsies spēkā pirms 2009. gada beigām, periods līdz 2012. gadam noteikti ir pārāk īss, lai nodrošinātu autobūves nozarei nepieciešamo laiku pārstrukturizēties. Tādēļ obligāti mērķi CO<sub>2</sub> emisijām no transportlīdzekļu tehnoloģijām nav jānosaka pirms 2015. gada.

Referents uzskata, ka vidējam 120g/km CO<sub>2</sub> emisiju mērķim jauniem vieglajiem automobiļiem no 2015. gada jābūt sasniedzamam, ja integrē papildu pasākumus (piemēram, ekobraukšana, infrastruktūra, biodegvielas vai adaptīvā kruīza kontrole). Runājot tikai par dzinēju tehnoloģiju, 135g/km CO<sub>2</sub> emisiju mērķis ir tālejošs, bet reāls. Visbeidzot referents vēlas aicināt Komisiju neierosināt jaunus obligātos CO<sub>2</sub> emisiju mērķus pirms paredzētie obligātie mērķi nav kļuvuši juridiski saistoši.

Atzinīgi tiek vērtēts Komisijas plāns noteikt saistošu biodegvielu mērķi līdz 2012. gadam. Tomēr referents uzskata, ka šis mērķis ne tuvu nav pietiekami tālejošs.

#### Padarot autotransportu vēl drošāku

Šajā paziņojumā uzsvērts, ka jāpieņem vienota pieeja ceļu satiksmes drošībai, iesaistot transportlīdzekļu raksturīgās īpatnības, infrastruktūru un ceļu satiksmes dalībniekus.

Referents atzinīgi vērtē Komisijas centienus samazināt nelaiemes gadījumos cietušo skaitu uz ceļiem, tostarp attīstot jaunus pasākumus, piemēram, *eCall*, obligātās *isofix* bērnu ierobežotājsistēmas, elektroniskās stabilitātes sistēmas, drošības jostu lietošanas atgādināšanas sistēmas, gājēju aizsardzība, avārijas bremžu sistēmas un dienas gaismas lukturi. Referents atzīst kvalitatīvu automobiļu tirgus veicinošo nozīmi, ieviešot šīs jaunās tehnoloģijas.

Tomēr jāatzīmē arī, ka papildu drošības sistēmas vēl vairāk palielinās vieglo automobiļu svaru, kas noved pie lielāka CO<sub>2</sub> emisiju apjoma. Tādēļ referents vēlas, lai tiktu izstrādāta sistēma, kas ļauj automobiļu ražotājiem pieļaut papildu CO<sub>2</sub> emisijas, ja tās rodas, piemērojot drošības pasākumus. Šādā sistēmā kravas automobiļiem ar zemu drošības bilanci (kā *Chinese Brilliance*) piemērotu sodu par nevajadzīga svara pārnēsāšanu.

#### Ieviešot vienlīdzīgus apstākļus tirdzniecības attiecībās

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

Pat ja Eiropas autobūves nozare ir viena no konkurētspējīgākajām nozarēm pasaulē, visticamāk to apdraudēs situācijā, kad tiks izmantota negodīga konkurence, dempings, intelektuālā īpašuma tiesību neievērošana vai valsts atbalsts. Referents uzskata, ka saskaņā ar PTO noteikumiem jāņem vērā CO<sub>2</sub>-bilance automobiļiem, kas tiek importēti ES.

Turklāt referents vēlas pievērst uzmanību divām valstīm: Saistībā ar Dienvidkoreju Komisiju

aicina apturēt sarunas par brīvās tirdzniecības nolīgumu, līdz pilnībā ir noskaidrots jautājums par Korejas valsts atbalstu automobiļu ražotājiem un līdz tas atbilst visiem standartiem, kas noteikti brīvai tirdzniecībai. Ja nav iespējamas citas iespējas, automobiļus pat jāizslēdz no nolīguma par brīvo tirdzniecību.

Saistībā ar Ķīnu referents uzsver ciešu partnerattiecību nozīmi, izstrādājot tiesisko regulējumu, kas nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Intelektuālā īpašuma tiesību pieņemšana ir šādu partnerattiecību ar Ķīnu *conditio sine qua non*.

#### Pētniecība un attīstība autobūves nozarē

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

Referents atzinīgi vērtē centienus, finansējot un sadarbojoties pētniecības un attīstības jomā Eiropā, kas bijuši veiksmīgi jau vairākās programmās, piemēram, Septītajā pamatprogrammā, Konkurētspējas un jauninājumu programmā, kā arī i2010. Viņš mudina Komisiju noteikt darba programmām konkrētākus mērķus autobūves nozares vajadzību virzienā, kuras radušās jaunu tiesību aktu vai paredzētu obligāto mērķu dēļ.

Referents prasa Komisijai pieņemt plānus, lai ievērojami palielinātu pētniecības un attīstības finansējumu autobūves nozarei, kad nākamo gadu laikā par saistošiem kļūs CO<sub>2</sub> emisiju mērķi vai obligātie alternatīvie dzinēji. ES pētniecības un attīstības finansējuma pieaugumam autobūves nozarē nav jābūt mazākam par 300 % līdz 2012. gadam. Turklāt jābūt skaidri noteiktai saiknei starp valsts pētniecības un attīstības finansējuma palielināšanos autobūves nozarē un CO<sub>2</sub> mērķu saistošo raksturu.

Visbeidzot referents vēlas ierosināt, lai paredzētajā Eiropas Tehnoloģiju institūtā viena no pirmajām zinību un jaunrades apvienībām būtu veltīta CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai transportlīdzekļu tehnoloģijās.

14.9.2007

## STARPTAUTISKĀS TIRDZniecības KOMITEJAS ATZINUMS

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu  
(2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Erika Mann*

### IEROSINĀJUMI

Starptautiskās tirdzniecības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

- A. tā kā Eiropas autobūves nozare ir viena no viskonkurētspējīgākajām un novatoriskākajām pasaulē un tā kā ir svarīgi pilnībā izprast daudzpusējo un divpusējo nolīgumu ietekmi uz šo nozari kopumā; tā kā ir būtiski Eiropā un pasaulē radīt apstākļus, lai šo konkurētspēju saglabātu arvien globālākā pasaulē;
- B. tā kā Komisija atbalsta integrētu stratēģiju, lai nodrošinātu to, ka Eiropas uzņēmumi saglabā konkurētspēju arvien globālākā vidē, un tā kā šī stratēģija ir izklāstīta tās paziņojumos Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Globālā Eiropa. Konkurence pasaulē” (COM(2006)0567), „Globālā Eiropa: spēcīgāka partnerība, lai Eiropas eksportētājiem sniegtu piekļuvi tirgum” (SEC(2007)0452) un „Globālā Eiropa. Eiropas tirdzniecības aizsardzības instrumenti mainīgajā globālajā ekonomikā. Zaļā grāmata publiskai apspriešanai” (COM(2006)0763);
- C. tā kā šajos paziņojumos izklāstīto stratēģiju pašlaik īsteno sarunās par vairākiem divpusējiem un reģionāliem brīvās tirdzniecības nolīgumiem;
- D. tā kā autobūves nozare Eiropā dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras stratēģiju, struktūras un darbības plašuma ziņā un tā kā tāpēc šīs atšķirības ir pilnībā jāņem vērā, izstrādājot jaunu un globālāk orientētu tirdzniecības stratēģiju;
- E. tā kā Eiropā un pasaulē ir svarīgi saglabāt un radīt politisko vidi, kas atbalstītu Eiropas autobūves nozares atbilstību vides normām; tā kā tāpēc ir būtiski ievērot un atbalstīt starptautiskos tehniskos standartus visā pasaulē;

- F. tā kā 2006. gadā Eiropas autobūves nozare eksportēja apmēram 70 % no saražotajām vienībām; tā kā 2004. gadā mehāniskie transportlīdzekļi un to daļas un aprīkojums veidoja attiecīgi 8,7 % un 2,8 % no ES rūpniecības eksporta, un tādēļ šī nozare ir īpaši atkarīga no eksporta noteikumiem, un tā kā 2004. gadā ES transportlīdzekļu aprīkojuma eksports pārsniedza importu par EUR 60,2 miljardiem;
- G. tā kā autobūves nozare Eiropas Savienībā nodrošina aptuveni 12 miljonus darbavietu; tā kā šī nozare pētniecībā iegulda aptuveni 4 % no apgrozījuma un līdz ar to ir lielākais rūpnieciskais investors pētniecībā un izstrādē Eiropā; tā kā šī nozare 2005. gadā valstu budžetos ienākuma nodokļa veidā iemaksāja EUR 360 miljardus (3,5 % no ES IKP);
- H. tā kā ir svarīgi, lai Padome un Eiropas Centrālā banka beidzot īsteno tādu valūtas maiņas kursa politiku, kas veicinātu nodarbinātību rūpniecībā ES teritorijā, jo dolāra un jenas zemais maiņas kurss attiecībā pret EUR pašlaik rada daudz darbavietu zudumu, kā arī algu un darba apstākļu ievērojamu pasliktināšanos Eiropas autobūves nozarē;
- I. tā kā pēdējos gados starptautiskā autobūves nozare ir piedzīvojusi ievērojamas izmaiņas un sastopas ar jaunām problēmām galvenokārt pieaugošās globālās konkurences dēļ un tā kā tādēļ, pārveidojot Eiropas normatīvo un tirdzniecības vidi, ir nopietni jāņem vērā rūpnīcu pārcelšanas risks;
- J. tā kā augsta līmeņa grupa *CARS 21* ir izstrādājusi un vienojusies par 10 gadu ceļvedi, kurā ir ieteikumi ar mērķi veicināt autobūves nozares konkurētspēju pasaulē, kā arī palielināt nodarbinātību; tā kā šis ceļvedis ir *CARS 21* nobeiguma ziņojuma neatņemama daļa un tā kā Parlaments tāpēc aizstāv viedokli, ka šie ieteikumi ir jāpārskata,

#### *Daudzpusēja pieeja*

1. uzsver PTO sistēmas nozīmi autobūves nozarei arvien globālākā tirdzniecības vidē; uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai pašreizējā Dohas attīstības sarunu kārtā automobiļu ražotājiem sniegtu reālu un daudzsološu pieeju trešo valstu tirgiem, it īpaši lielākajiem jauno tirgus ekonomikas valstu tirgiem, kas kļūst nozīmīgi šajā nozarē;
2. uzskata standartu starptautisko saskaņošanu par absolūtu nepieciešamību, lai nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus; uzsver, ka ir ļoti svarīgi, lai ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) pasaules foruma par transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanu (*WP.29*) visas dalībvalstis ieviestu pēc iespējas vairāk standartu, kas noteikti ANO EEK 1958. gada un 1998. gada nolīgumos;
3. uzsver PTO strīdu izšķiršanas mehānisma nozīmi to problēmu risināšanā, kuras attiecas uz eksportu uz trešām valstīm; atgādina PTO izskatīto strīdu pozitīvo iznākumu Kanādas gadījumā (atsevišķi pasākumi, kuri skar autotransporta nozari), Indijas gadījumā (pasākumi, kuri skar autotransporta nozari) un Indonēzijas gadījumā (atsevišķi pasākumi, kuri skar autotransporta nozari);
4. atzinīgi vērtē Komisijas lūgumu PTO izveidot īpašu struktūrvienību, kura izskatītu neatrisinātos jautājumus saistībā ar transportlīdzekļu daļām, kas ievestas no Ķīnas un kas, pēc Komisijas domām, neatbilst vairākiem dažādu PTO nolīgumu pantiem;

## *Divpusēja pieeja*

5. atgādina, ka ES prioritātei jābūt veiksmīgai daudzpusējo tirdzniecības sarunu pabeigšanai; tomēr saprot un atbalsta Komisijas vēlmi vienoties par jauniem divpusējās tirdzniecības nolīgumiem, lai uzlabotu nosacījumus par piekļuvi tirgum; uzstāj, ka ES politikai jābūt Eiropas autoražotāju konkurētspēja Eiropas Savienībā un ārpus tās; ir pārliecināts, ka autobūves nozarei ir svarīgi, lai ES noslēgtu divpusējus nolīgumus ar *Mercosur*, *ASEAN*, Indiju un arī Ukrainu un Krieviju pēc to pievienošanās PTO;
6. prasa šajos divpusējos nolīgumos atcelt beztarifu šķēršļus; pieprasa, lai partnervalstīs šajā sakarā būtu nodrošināta nolīgumu pareiza īstenošana, un tāpēc prasa, lai tiktu apsvērta strīdu izšķiršanas sistēmu iekļaušana nolīgumos;
7. pauž bažas par to, ka kavējas asociācijas nolīgumā ar *Mercosur* paredzēto diskusiju atsākšana; šajā sakarā kritizē izsludināto stratēģisko partnerību ar Brazīliju; aicina Komisiju ziņot Parlamentam par to, kāda būs šīs partnerības ietekme uz autobūves nozari un degvielas ražošanu;
8. uzsver, ka pašreiz apspriestais ES un Korejas brīvās tirdzniecības nolīgums ir īpaši svarīgs autobūves nozarei Eiropā; pieprasa Komisijai apsvērt stratēģiju, kā pakāpeniski atcelt ES importa tarifus un aizsardzības mehānismus, un tādēļ iesaka to saistīt ar beztarifu šķēršļu atcelšanu no Korejas puses; uzsver, ka ir svarīgi veikt ietekmes novērtējumu pirms divpusējā nolīguma apspriešanas; izsaka nožēlu, ka tas netika veikts pirms ES un Korejas brīvās tirdzniecības nolīguma apspriešanas; aicina Komisiju veikt sarunas par vispārēju nolīgumu, kura mērķis drīzāk būtu panākt līdzsvarotu vienošanos, nevis iekļauties noteiktā termiņā;
9. atgādina, ka Koreja ir parakstījusi un ratificējusi 1958. gada ANO EEK nolīgumu un tādējādi ir apņēmusies ieviest standarta noteikumus; mudina Komisiju to uzsvērt sarunās un pieprasīt šo noteikumu ātru ieviešanu; norāda, ka jebkurā gadījumā brīvās tirdzniecības nolīgumā skaidri jānosaka, ka Koreja atļauj tās tirgū pārdot Eiropā ražotus automobiļus, kas atbilst ANO EEK standartiem;
10. aicina Komisiju izvērtēt iespēju ar autobūvi saistītajos jautājumos ieviest īpašu, paātrinātu strīdu izšķiršanu, kāda jau ir ieviesta ASV un Korejas brīvās tirdzniecības nolīgumā, lai sūdzības iesniedzēja puse varētu pārtraukt vieglo automobiļu tarifa koncesijas un aizstāt tās ar nodokļiem saskaņā ar dominējošo vislielākās labvēlības režīma likmi, ja īpašā struktūrvienība uzskata, ka ar autobūvi saistītu saistību pārkāpums vai paredzēto ieguvumu atcelšana/pārkāpšana ir iespēja, kuras iekļaušanu ES brīvās tirdzniecības nolīgumos Komisija arī varētu apsvērt;
11. aicina Komisiju izvērtēt iespēju izveidot autotransporta darba grupu, līdzīgi kā izdarīts saskaņā ar ASV un Korejas brīvās tirdzniecības nolīgumu, kura nodrošinās īpašu agrīnā brīdinājuma sistēmu, lai risinātu regulatīvos jautājumus, kādi var rasties nākotnē, un veicinās labu regulatīvo praksi; pauž pārliecību, ka šāda grupa ir jāizveido arī saistībā ar ES un Korejas brīvās tirdzniecības nolīgumu, un, iespējams, jāapsver šādas grupas izveide saistībā ar citiem brīvās tirdzniecības nolīgumiem, kuros Eiropas autobūves nozarei ir īpašas intereses;

12. aicina Komisiju ievērojami uzlabot piekļuvi Ķīnas tirgum, atceļot tirdzniecību traucējošos beztarifu šķēršļus, regulatīvās barjeras un investīciju ierobežojumus; prasa Komisijai tam pievērst īpašu uzmanību turpmākajās sarunās par ES un Ķīnas Partnerības un sadarbības nolīgumu;
13. uzskata, ka Eiropas riepu ražotāji dod ievērojamu ieguldījumu Eiropas autobūves nozares veiksmīgā attīstībā; tāpēc aicina Komisiju sīkāk izskatīt jautājumu par nepamatotām tehniskām tirdzniecības barjerām, piemēram, vietējiem tehniskiem noteikumiem, ar ko riepu ražotāji saskaras galvenajās jaunajās tirgus ekonomikās valstīs Āzijā;
14. uzskata, ka tehniskie noteikumi ir daļēji vainojami tajā, ka ES riepu ražošanas nozarei ir izteikti negatīva tirdzniecības bilance attiecībā pret galvenajiem Āzijas tirgiem;

#### *Biodegviela*

15. uzsver, cik nozīmīgas ir investīcijas saistībā ar otrās paaudzes biodegvielu; norāda, ka šādas investīcijas ir īpaši svarīgas saistībā ar jau pastāvošo konkurenci starp pirmās paaudzes biodegvielu un dažām pārtikas kultūrām; uzskata, ka 7. pētniecības pamatprogrammā par galveno prioritāti jānosaka investīcijas otrās paaudzes biodegvielas pētniecībā un izstrādē;
16. uzsver, ka Eiropas politikai ir jānodrošina un jāveicina jauninājumu turpmāka attīstība biodegvielas jomā Eiropā; norāda, ka, lai izstrādātu ilgtspējīgas otrās paaudzes biodegvielas standartus un tehnoloģijas, būtiska būs pasaules mēroga stratēģija;

#### *Izejvielas*

17. uzskata piekļuvi izejvielām par ļoti svarīgu autobūves nozarei; aicina Komisiju un dalībvalstis piešķirt augstu prioritāti izejmateriālu piekļuves un ieviešanas stratēģijām attiecībā uz galvenajiem tirgus dalībniekiem no trešām valstīm;

#### *Ārvalstu tiešās investīcijas un uzņēmumi*

18. norāda, ka ārvalstu tiešās investīcijas un uzņēmumi ir mūsdienu pasaules autobūves nozares būtiska sastāvdaļa; tomēr uzstāj, lai Eiropā turpinātu pastāvēt dinamiskas autobūves nozares noteikumi;
19. norāda, ka Eiropas uzņēmumiem, kuri sāk darbību valstīs ārpus ES, jāievēro uzņēmumu sociālās atbildības principi, kā arī starptautiskie sociālie standarti, piemēram, *ILO* normas un cilvēka cienīga darba principi; iesaka sīki izpētīt ASV un Korejas brīvās tirdzniecības nolīgumā noteiktās Darba lietu padomes koncepciju; uzsver, ka īpaša uzmanība jāpievērš šo noteikumu īstenošanai tā sauktajās speciālajās ekonomiskajās zonās, kur bieži ir atstātas novārtā darbinieku un arodbiedrību tiesības;

#### *Intelektuālā īpašuma tiesības*

20. atzīmē, ka Eiropas autobūves nozare lielus līdzekļus atvēl pētniecībai un izstrādei; tādēļ pauž dziļas bažas par intelektuālā īpašuma tiesību nepietiekamu aizsardzību lielākajās jaunajās tirgus ekonomikās valstīs; mudina it īpaši Ķīnas valdību īstenot un ievērot

Nolīgumu par intelektuālā īpašuma tiesībām tirdzniecībā un starptautiskās intelektuālā īpašuma tiesības, lai efektīvi apkarotu viltošanu un pirātismu; mudina Komisiju turpmākajos divpusējos nolīgumos īpašu uzmanību veltīt intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzībai un iekļaut noteikumus par augsto tehnoloģiju īpašumtiesību aizsardzību;

21. nepiekrīt Komisijas priekšlikumam atcelt dizainparaugu aizsardzības tiesības, jo tas varētu negatīvi ietekmēt Eiropas autobūves nozari, nenodrošinot labumu patērētājiem; aicina Komisiju ievērot pašreizējos līdzvērtīgas konkurences nosacījumus attiecībā uz Japānu un atsevišķiem ASV štatiem, kur ir spēkā ļoti augsti standarti;
22. nepiekrīt pašreizējam Komisijas priekšlikumam mainīt pastāvošo izcelsmes norāžu sistēmu ES, uzsverot, ka autobūves nozare ir īpaši atkarīga no pircēju uzticības zīmoliem; norāda, ka automašīnu vai to daļu marķēšana, kā to paredz Komisijas priekšlikumā, izraisītu negatīvas sekas ražotājam, to noslogojot ar papildu beztarifu šķēršļiem;

#### *Tirdzniecībai labvēlīgu apstākļu un atbilstošu aizsardzības instrumentu nodrošināšana*

23. aicina Komisiju būt uzmanīgai, pilnībā pārskatot tirdzniecības aizsardzības instrumentus; atgādina, ka autobūves nozarei trešās valstis var piemērot pretkonkurences pasākumus, un mudina Komisiju, aizstāvot ES rūpniecību pret negodīgu praksi, aizsargāt pamatideju par tirdzniecības aizsardzības instrumentiem;
24. aicina Komisiju pastiprināt cīņu pret viltotu automašīnu daļu ieviešanu;

#### *Vide un tirdzniecība*

25. atbalsta ES mērķi līdz 2012. gadam samazināt CO<sub>2</sub> emisiju līdz 120 g/km; aicina Komisiju veicināt līdzīgas iniciatīvas, izmantojot Partnerības un sadarbības nolīgumus un divpusējos brīvās tirdzniecības nolīgumus; uzsver, ka autobūves nozarei ir nozīmīga loma emisiju samazināšanā visā pasaulē; uzsver, ka tikai holistiska un starptautiska pieeja var nodrošināt nozīmīgu CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumu; tomēr uzskata, ka ieguvums no ES noteikumiem vides jomā autobūves nozarē ievērojami pārsniegtu ES tirgus robežas; uzsver, ka ES stratēģijā jāparedz tādas tēmas kā otrās paaudzes biodegvielas un alternatīvo degvielu izpēte, satiksmes drošība, starptautisko standartu noteikšana un stimuli atteikties no automobiļiem, kas rada vislielāko piesārņojumu;
26. uzsver, ka ievērojamu CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumu nevar panākt, ja neiesaistās arī citi dalībnieki, tostarp autovadītāji, infrastruktūras nodrošinātāji, degvielas ražotāji, kā arī pilsētu un ceļu apsaimniekotāji; iesaka pieredzes apmaiņu šajā jomā ar trešām valstīm, piemēram, Japānu;

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	12.9.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+ : 25 - : 1 0 : 4
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Kader Arif, Francisco Assis, Graham Booth, Daniel Caspary, Françoise Castex, Glyn Ford, Eduard Raul Hellvig, Jacky Henin, Syed Kamall, Sajjad Karim, Alain Lipietz, Caroline Lucas, Marusya Ivanova Lyubcheva, Erika Mann, Helmuth Markov, Cristiana Muscardini, Vural Öger, Georgios Papastamkos, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Tokia Saïfi, Peter Štastný, Robert Sturdy, Gianluca Susta, Daniel Varela Suanzes-Carpegna, Corien Wortmann-Kool, Zbigniew Zaleski</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Małgorzata Handzlik, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Javier Moreno Sánchez</i>
<b>Aizstājēji (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	



4.10.2007

## EKONOMIKAS UN MONETĀRĀS KOMITEJAS ATZINUMS

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam (2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Antolín Sánchez Presedo*

### IEROSINĀJUMI

Ekonomikas un monetārā komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. norāda uz to, cik makroekonomiski nozīmīga ir mehānisko transportlīdzekļu rūpniecība, kas saražo 3 % no Eiropas IKP un nodrošina darbavietas 7 % no visiem rūpniecībā nodarbinātajiem, rada 8 % no dalībvalstu kopējiem budžeta ieņēmumiem, atvēl daudz vairāk līdzekļu pētniecībai un attīstībai nekā jebkura cita rūpniecības nozare un piesaista vienu sesto daļu no visiem Eiropas mājsaimniecību izdevumiem; atzīmē, ka Eiropas nozīme pasaulē ir tik liela, jo īpaši tādēļ, ka tā ir pasaulē lielākā vieglo automobiļu un otra lielākā kravas automašīnu ražotāja, tās iekšējais tirgus ir viens no lielākajiem pasaulē un šī tirgus konsolidācijas pakāpe ir ļoti augsta, Eiropā ražoto automašīnu zīmolu reputācija un Eiropā sniegto pakalpojumu kvalitāte ir ļoti augsta, un Eiropas ražotāji ir nostiprinājuši eksporta pozīcijas un atrašanos tirgos, uzturot augstu izaugsmes potenciālu;
2. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par *CARS 21*, jo tajā tiek izmantota Lisabonas stratēģija, lai veicinātu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības izaugsmi un nodarbinātību šajā nozarē, kas ir viena no Eiropas un pasaules ekonomikas stūrakmeņiem; uzskata, ka ir svarīgi izstrādāt ieteikumus un izveidot vienotu Eiropas sistēmu produktivitātes pieauguma un nozares novatoriskās spējas veicināšanai, lai dotu šai nozarei iespēju izveidot vidi, kas atvērta brīvai tirdzniecībai un starptautiskai konkurencei un noturīgi reaģē uz mobilitātes un transporta vajadzībām un pieprasījumu;
3. pauž apņemšanos aktīvi piedalīties katrā šīs iniciatīvas posmā, ievērojot savas saistības, lai vairotu ieteikto mērķu īstenošanai veiktās darbības legimitāti, ietekmi un iedarbīgumu; apgalvo arī, ka pēc iespējas vairāk ir jāiesaista dažādas dalībvalstu ieinteresētās iestādes;
4. mudina pilnībā īstenot Lisabonas stratēģijas mērķus ilgtspējīgai izaugsmei un

nodarbinātībai, izvairoties no pasākumiem, kuru rezultātā būtu jālemj par darbavietu skaita samazināšanu Eiropas mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībā un kuri apdraudētu Eiropas starptautisko konkurētspēju;

5. uzsver, ka visa transportlīdzekļu dzīvescikla ekoloģiskās efektivitātes uzlabošana izšķiroši ietekmē Eiropas mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības turpmāko konkurētspēju; uzskata, ka tālejoši vides noteikumi paātrinās jauninājumu ieviešanu tirgū;
6. atbalsta integrētu stratēģiju, kas nosaka politikas mērķus un ļauj veikt elastīgus atbildes pasākumus saskaņā ar tiesību aktu labākas izstrādes un izmaksu lietderības principiem; atbalsta regulējuma starptautisku saskaņošanu ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (UNECE) vadībā ar mērķi vienkāršot un racionalizēt šīs jomas noteikumus; tomēr norāda, ka starptautiskais saskaņošanas process nedrīkst atturēt Eiropas Savienību īstenot pastāvīgu un no ANO Eiropas Ekonomikas komisijas neatkarīgu likumdošanas procesu gadījumos, kad tas ir nepieciešams ES mērķu sasniegšanai attiecībā uz veselību, drošību, patērētājiem un vidi;
7. norāda, cik būtiski ir paātrināt visa Eiropas mehānisko transportlīdzekļu parka uzlabošanas procesu, nomainot transportlīdzekļus par pieejamām cenām; vērš uzmanību uz valsts sektora īpašo atbildību šajā jomā;
8. norāda, ka mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības nozare nav samazinājusi emisijas, kā to solīja līdz šim brīvpriecīgi uzņemtajās saistībās;
9. atzinīgi vērtē izredzes pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. septembra Direktīvu Nr. 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem<sup>1</sup> un aicina Komisiju ne tikai panākt uzlabojumus dalībvalstu īstenošanas praksē, bet arī radīt stimulu Eiropas vieglo automobiļu parku atjaunošanai; uzskata, ka nodokļu reforma, kas veicina vieglo automobiļu parka atjaunošanu un vecāku automobiļu izņemšana no apgrozības, būtu atbilstīgs līdzeklis šī mērķa sasniegšanai;
10. norāda, ka patērētāju aizsardzība ir viena no Eiropas politikas prioritātēm; uzskata, ka Eiropas mehāniskajiem transportlīdzekļiem jāpaliek pieejamiem plašām patērētāju masām Eiropā, un aicina izvairīties no pasākumiem, kuru rezultātā palielinātos vieglo automobiļu cenas un patērētājiem būtu jāmaksā vairāk;
11. atzīmē, ka, ievērojot Lisabonas stratēģijas mērķus attiecībā uz ekonomisko izaugsmi un nodarbinātību Eiropas Savienībā, nebija iespējams paredzēt mehānisko transportlīdzekļu rūpnīcu pārvietošanu uz trešām valstīm, lai samazinātu cenu spiedienu, un tādēļ mudina izvairīties no reglamentējošiem pasākumiem, kas veicina šādu pārvietošanu;
12. uzsver, ka konkurenci starp Eiropas mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem var saglabāt un veicināt tikai tad, ja katram segmentam tiek noteikts augstākais un zemākais CO<sub>2</sub> emisiju līmenis, jo, nosakot mehānisko transportlīdzekļu parka vidējās vērtības, nav ņemtas vērā Eiropas ražotāju izstrādājumu sortimenta dažādās prioritātes un tiek ierobežota konkurence;

---

<sup>1</sup> Direktīva 2000/53/EK (OV L 269, 21.10.2000.,34. lpp.).

13. atbalsta vienkāršas nodokļu politikas pieņemšanu, kas atbilst Eiropas Savienības mērķiem; atbalsta transportlīdzekļu reģistrēšanas nodokļa atcelšanu, par pārrobežu darījumiem divreiz maksātā nodokļa atmaksāšanu, tieši uz CO<sub>2</sub> emisiju pamatotu elementu ieviešanu un Eiropas sistēmas izveidi, ar kuru paredz nodokļu atvieglojumus par novatoriskiem drošības un videi nekaitīgiem tehnoloģijas veidiem; šajā sakarā pauž nožēlu, ka Padome vēl arvien nav pieņēmusi šo CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai veltītās direktīvas priekšlikumu par vieglo automobiļu aplikšanu ar nodokļiem; mudina pēc iespējas ātrāk pieņemt un īstenot šo direktīvu;
14. norāda, ka taisnīga atlīdzinājuma princips intelektuālā īpašuma tiesību īpašniekiem ir savienojams ar centieniem palielināt konkurenci un uzlabot iekšējo tirgu; aicina veicināt, lai intelektuālā īpašuma tiesības aizsargātu un ievērotu visas valstis;
15. atzinīgi vērtē Komisijas nodomu veicināt pētniecību un attīstību; ir iecerējis kopējā budžetā piešķirt vairāk apropriāciju pētniecībai un izstrādei mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības nozarē;
16. uzsver nepieciešamību palielināt konkurenci rezerves daļu tirgū, un atļaut neatkarīgus garantijas remontus; uzskata, ka jābūt iespējai izvēlēties starp dažādiem augstas kvalitātes pakalpojumiem un līdzvērtīgām rezerves daļām, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu pircēji spēs uzturēt tos par pieņemamām cenām visā to lietošanas laikā;
17. lai palielinātu Eiropas mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības konkurētspēju, ierosina transportlīdzekļu nozares atbrīvojuma pārskatīšanu saistīt ar *CARS 21* termiņa vidusposma pārskatu, sekmējot šīs nozares uzņēmēju savstarpējo sadarbību, neļaujot piesavināties valsts atbalstu un veicinot konkurences politiku starptautiskā līmenī;
18. atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi ieviest pārskatīšanas un pārbaudes mehānismu, ņemot vērā tehnoloģijas un straujās attīstības īpašo nozīmi mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības nozarē; tomēr arī uzskata, ka tiesību aktos vairāk ir jāizmanto turpināmības klauzula, lai nodrošinātu, ka šī direktīva nekavē pētniecības un attīstības un tirgus konjunktūras diktēto tehnoloģisko progresu, vai pat nedarbojas pret to;
19. uzskata darbu pie automatizētās transporta sistēmas par būtisku priekšnoteikumu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības sekmīgai darbībai un panākumiem centienos samazināt šīs rūpniecības nozares ietekmi uz vidi; uzskata, ka „Galileo” ir jāmin kā piemērs, un tādēļ par prioritāru jāuzskata uzdevums rast risinājumu „Galileo” finansēšanas problēmai, visām ieinteresētajām pusēm sadarbojoties un dodot kopīgu ieguldījumu šajā projektā;
20. atzinīgi vērtē Komisijas nodomu vienkāršot un internacionalizēt tiesību aktus; uzsver, cik būtiski ir atcelt liekos noteikumus, jo tie daļēji sakrīt ar starptautiskām konvencijām.

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSĒJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	3.10.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+ : 32 - : 2 0 : 0
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Mariela Velichkova Baeva, Pervenche Berès, Zsolt László Becsey, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, David Casa, Jean-Paul Gauzès, Robert Goebbels, Dariusz Maciej Grabowski, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Guntars Krasts, Astrid Lulling, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Heide Rühle, Antolín Sánchez Presedo, Manuel António dos Santos, Olle Schmidt, Cristian Stănescu, Margarita Starkevičiūtė, Sahra Wagenknecht.</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Katerina Batzeli, Harald Ettl, Thomas Mann, Bilyana Ilieva Raeva, Donato Tommaso Veraldi.</i>
<b>Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	

28.6.2007

## NODARBINĀTĪBAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAS ATZINUMS

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu (2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Ona Juknevičienė*

### IEROSINĀJUMI

Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. atzīst, ka, neskatoties uz pārstrukturizāciju 27 ES dalībvalstīs, nozarē joprojām ir 2 miljoni tiešo darba vietu (7 % no ražošanā nodarbinātajiem) un ka tā atbalsta no 10 līdz 12 miljoniem papildu darba vietu;
2. atzīst, ka gan ražotājiem, gan piegādātājiem Eiropas autobūves nozarē ir pieejams augsti kvalificēts darbaspēks, kas lielā mērā pozitīvi ir ietekmējis Eiropas autobūves nozares augsto izpildes kvalitāti;
3. atzīst, ka nozares lielāku konkurētspēju un godīgas konkurences apstākļus var sekmēt, bez izņēmumiem piemērojot un ietverot autobūves starptautiski tiesiskajā regulējumā noteikumus, kuri ir labi sagatavoti un pārredzami un atbilst pašreizējām sociālajām un vides prasībām;
4. pieprasa, lai Kopiena nesniedz atbalstu tiem uzņēmumiem, kuri pēc tam, kad vienā no dalībvalstīm ir saņēmuši šādu palīdzību, pārvieto ražotnes uz citu valsti, izpildot ar attiecīgo dalībvalsti noslēgtās vienošanās tikai daļēji;
5. uzsver, ka attiecībā uz turpmāko restrukturizācijas procesu ES un dalībvalstīm uzmanība ir jāpievērš arī restrukturizācijas sekmēšanai, tās radītās ietekmes mazināšanai un jaunu iespēju piedāvāšanai strādniekiem;
6. aicina dalībvalstis turpināt modernizāciju ieviešanu, lai saskaņā ar Lisabonas stratēģiju radītu vairāk un labākas darba vietas, tādējādi atbalstot Eiropas konkurētspēju pasaules līmenī attiecībā uz jaunākajām zinātnes atziņām, un stiprinātu Eiropas sociālekonomisko

struktūru;

7. uzskata, ka ES un dalībvalstīm jāturpina ieguldīt līdzekļus pētniecībā, tehnoloģiju attīstībā, izglītībā un apmācībā, lai, pieaugot konkurētspējai, tiktu saglabātas darba vietas;
8. atzīst, ka pilnībā ir jāizmanto ES fondi (piemēram, Sociālais fonds, Globalizācijas pielāgošanas fonds (GPF)) un dalībvalstu finansējums, lai ierobežotu ietekmi, ko rada nozarē notiekošās pārmaiņas, un turpinātu nozarē strādājošo nepārtrauktu izglītošanu un apmācīšanu;
9. aicina dalībvalstu sociālos partnerus īstenot atbilstošu politiku attiecībā uz tiem strādniekiem, kurus apdraud nozares pārstrukturizācija;
10. uzsver, ka, turpinoties pārstrukturizācijai un pārdalei un samazinoties darba vietu skaitam, ir svarīgi sniegt darbiniekiem izsmeļošas konsultācijas un informēt viņus par pieņemtajiem starptautiskajiem lēmumiem it īpaši gadījumos, kad lēmumu pieņemšana ietekmē viņu dzīvi, tādējādi nodrošinot pārmaiņu paredzamību un to, ka tās ir iespējams vadīt labāka rezultāta iegūšanai; šajā kontekstā ir jāveic viss nepieciešamais, lai pēc iespējas labāk ieviestu direktīvu par Eiropas Uzņēmumu padomes izveidošanu vai lai saprastu, kādas izmaiņas ir nepieciešamas direktīvā, lai uzlabotu tās ieviešanu.

## Paskaidrojums

This opinion focuses on the consequences for employment regarding the automotive regulatory framework<sup>1</sup>.

The car manufacturing industry is facing a transition period due to market forces.

Examples of trends in the industry are:

1. Existing overcapacities in certain Member States are pushing manufacturers to close existing plants.
2. Also, aggressive price competition between manufacturers is pushing manufacturers to relocate their plants in countries with cheaper labour force. Within Europe, car manufacturers producing in the EU 15 tend to favour outsourcing to new Member states such as Czech Republic or Slovakia for the supply of the European market. It has led to a shift from the EU15 to the EU10, for instance, between 2000 and 2005, the manufacture of motor vehicles was among the top five employment growth sectors in the Czech Republic.
3. Also globalisation has its effects. When it comes to the production aimed at external market, many car manufacturers now tend to favour building their manufacturing plants in the heart of the big markets they are aiming at (for example China, Brazil). This transition has an impact on the employment in this sector within the world.

Despite the overcapacity problem and the pressures from globalisation, car production within Europe (including EU-15) still has advantages (high-skilled work force, good infrastructures, common market, proximity of a big market, network of suppliers). EU 27 as a whole therefore remains the world's largest vehicle producer and the car industry still holds around 2 million direct jobs in the manufacturing of vehicles and components (7% of all manufacturing employment in the EU). It is also supporting an additional 10 to 12 million jobs in the EU. When it comes to the EU 15, employment in the car sector has declined but car manufacturing remains very important. In 2005, more than 13 million cars were produced in EU 15.

Active policy tools can therefore be relevant and they should be used in order to strengthen European socio-economic structures in a way to reinforce Europe's added value on the world market and maintain employment in the car industry. For example, the EU and the Member States should further invest in education and training (implementation of *Lifelong Learning Program*, positive use of EU funds such as the ESF to promote projects aiming at the improvement of production methods and employment).

At the same time, considering that further restructuring will occur despite efforts in adapting the car manufacturing industry in Europe, the EU and the Member States also need to focus on the smoothening of restructuring and the offering of new possibilities for automobile workers. For example, EU funds (Social fund, ERDF) should be used to a full extent for the support of the ongoing car manufacturing transition. The Globalisation Adjustment Fund is a

---

<sup>1</sup> COM(2007) 0022.

good example of fund helping the workers affected by globalisation-related redundancies in all kinds of industries. Also, directives on information and consultation of workers and other collective redundancies should be fully respected when transitions occur. Therefore efforts are needed either to better implement the Directive on the establishment of a European Works Council or to understand what changes to the Directive might be appropriate to improve its implementation.



## PROCEDŪRA

<b>Virsraksts</b>	<i>CARS 21: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam</i>
<b>Procedūras numurs</b>	2007/2120(INI)
<b>Komiteja, kas atbildīga par jautājumu</b>	ITRE
<b>Atzinumu sniedza</b> Datums, kad paziņoja plenārsēdē	EMPL 06.06.2007.
<b>Ciešāka sadarbība — datums, kad paziņoja plenārsēdē</b>	
<b>Atzinumu sagatavoja</b> Iecelšanas datums	<i>Ona Juknevičienė</i> 28.02.2007.
<b>Aizstātais(-ā) atzinuma sagatavotājs(-a)</b>	
<b>Izskatīšana komitejā</b>	07.06.2007. 26.06.2007.
<b>Pieņemšanas datums</b>	27.06.2007.
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+: 28 -: 1 0: 0
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Emine Bozkurt, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Roger Helmer, Karin Jöns, Ona Juknevičienė, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Jiří Maštálka, Maria Matsouka, Csaba Óry, Elisabeth Schroedter, José Albino Silva Peneda, Gabriele Stauner, Gabriele Zimmer</i>
<b>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Rumiana Jeleva, Magda Kósáné Kovács, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira, Glenis Willmott</i>
<b>Aizstājēji (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Manolis Mavrommatis</i>
<b>Piezīmes (ši informācija pieejama tikai vienā valodā)</b>	...

16.10.2007

## **VIDES, SABIEDRĪBAS VESELĪBAS UN PĀRTIKAS NEKAITĪGUMA KOMITEJAS ATZINUMS (\*)**

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam  
(2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Rebecca Harms*

(\*) Komiteju iesaistīšanas procedūra – Reglamenta 47. pants

### **IEROSINĀJUMI**

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. uzsver, ka transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā energoefektivitātes uzlabošana būtiski ietekmē Eiropas autorūpniecības nozares konkurētspēju; tāpēc aicina Komisiju izstrādāt tādu tiesisko regulējumu visām ES pārdošanā esošajām automašīnām, kas veicina jauninājumus vides aizsardzības jomā un mazāk piesārņojošiem transportlīdzekļiem nodrošina vadošo stāvokli tirgū;
2. uzskata, ka transportlīdzekļu ražotājiem bijis pietiekami daudz laika, lai uzlabotu transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītājus ekspluatācijas laikā, un ka ir jādod stingrs norādījums transportlīdzekļu ražotājiem paātrināt minēto uzlabojumu ieviešanu;
3. atgādina par Parlamenta 2005. gada 5. jūlija rezolūciju par ilgtspējīgas attīstības tehnoloģiju veicināšanu — Eiropas Savienības vides tehnoloģiju rīcības plānu, kurā ir uzsvērts, ka tikai tāda vides politika, kurā ir noteikti precīzi un tālejoši mērķi, var radīt pieprasījumu, kas ļaus jauninājumiem nokļūt tirgū, kā, piemēram, mērķis līdz 2012. gadam samazināt vieglo automobiļu un vieglo kravas automobiļu vidējo CO<sub>2</sub> emisijas rādītāju līdz 120g CO<sub>2</sub>/km;

4. apzinoties to, kāds siltumnīcefekta gāzu samazinājums ir jāpanāk Eiropā un pasaulē, lai novērstu klimata pārmaiņu bīstamo ietekmi, uzstāj, ka ir jāveic steidzami pasākumi, lai uzlabotu degvielas patēriņa efektivitāti autotransporta nozarē;
5. apzinoties ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo vai ievainoto personu lielo skaitu, mudina transportlīdzekļu ražošanas nozari pievērst vēl lielāku uzmanību jaunu un efektīvāku tehnoloģisko pasākumu izstrādei un ieviešanai, lai uzlabotu, ciktāl tas attiecas uz automobiļiem, satiksmes dalībnieku drošību;
6. pauž bažas par augu degvielas ražošanas ļoti negatīvo ietekmi uz vidi, sociālo jomu un klimatu, kamēr nav izstrādāts tiesiskais regulējums vides aizsardzības jomā; uzsver nepieciešamību panākt ilgtspējīgu politiku attiecībā uz biodegvielu Eiropas Savienībā un Eiropas Savienības tirgum paredzētās biodegvielas ražošanā tās tirdzniecības partneru teritorijās; aicina ieviest ilgtspējīgi ražotas biodegvielas sertifikāciju; aicina Komisiju likumdošanas priekšlikumos transportlīdzekļu radītās CO<sub>2</sub> emisijas samazināšanai sniegt iespēju ņemt vērā tikai sertificētu ilgtspējīgi ražotu biodegvielu, lai panāktu mērķi 120g CO<sub>2</sub> /km; uzsver, ka no augiem vai augu sastāvdaļām iegūta otrās paaudzes biodegvielas izmantošana, kas tieši nekonkurē ar izmantošanu pārtikā un kura ir efektīvāka, ir turpmāk jāattīsta un ir vēl vairāk jāatbalsta; uzskata, ka ir būtiski jāuzlabo transportlīdzekļu efektivitāte, lai ar biodegvielu palīdzību būtu iespējams ilgtspējīgi samazināt transporta ietekmi uz klimatu vai samazināt atkarību no naftas produktu pieejamības;
7. pauž bažas, ka palielināts vispārējs pieprasījums pēc autodegvielas var izraisīt tādu netradicionālu naftas produktu avotu izmantošanu kā bitumena smilšakmens vai *CTL (coal-to-liquid)* degvielas, kas ļoti negatīvi ietekmē vidi; šajā sakarā atzinīgi vērtē ierosinājumu pārskatīt degvielas kvalitātes direktīvu, lai ņemtu vērā ceļu satiksmes transportlīdzekļu degvielas siltumnīcefekta gāzu emisiju aprites ciklu; uzskata, ka stingra ES vides jomas regulējuma ieguvumi autobūves nozarē pārsniegs Eiropas tirgus robežas;
8. atzinīgi vērtē *Euro-5* un *Euro-6* standartu ātro ieviešanu, lai samazinātu privāto automašīnu radītās piesārņojošās emisijas; mudina Komisiju nekavējoties pieņemt stingrāku priekšlikumu attiecībā uz *EURO-VI* standartu smagajiem kravas transportlīdzekļiem;
9. atbalsta Eiropas direktīvu aizstāšanu ar starptautisku regulējumu un automātisku kontroli, ja vien tas neizraisa negatīvas sekas veselības aizsardzības, drošības vai vides jomā; aicina veikt pasākumus, lai nodrošinātu pārredzamību un publisku piekļuvi kontroles rezultātiem;
10. saistībā ar Eiropas tiesību aktiem aicina Komisiju sākt emisiju kontroles procedūru atkārtotu novērtēšanu un pārskatīšanu, lai labāk atspoguļotu reālos ekspluatācijas apstākļus, neskarot pašreizējās diskusijas par transportlīdzekļu radītajām CO<sub>2</sub> emisijām;
11. atzinīgi vērtē integrētas pieejas izmantošanu politikas izstrādē, ja vien tās īstenošana nelabvēlīgi neietekmē attiecīgajā vietā veiktos pasākumus, uz kuriem ir balstīta ES dalībvalstu atbildība saistībā ar pienākumu izpildi vides jomā;
12. aicina sniegt plašāku informāciju un vairāk konsultēties ar darbiniekiem šajā procesā, kad nozare piemērojas jaunajiem uzdevumiem, kas saistīti ar videi draudzīgāku

transportlīdzekļu izstrādi un ražošanu;

13. aicina sniegt darbiniekiem atbilstošu apmācību, lai darbinieki varētu piemēroties tehnoloģiskajām un reglamentējošo standartu izmaiņām;
14. norāda, — lai sasniegtu vispārējo mērķi ieviest efektīvākus transportlīdzekļus, tas ir, ar zemāku degvielas patēriņu un labākiem vides rādītājiem, ir nepieciešams mainīt rīcību, turklāt prioritātei ir jābūt tehnoloģiju ieviešanai, lai sekmētu videi draudzīgāku braukšanu;
15. uzsver, ka jauninājums un jauna tehnoloģija ir svarīgi, bet vienlaikus atgādina, ka nepieciešams arī atjaunot Eiropas transportlīdzekļu parku, lai piemērotu tehniskos uzlabojumus;
16. uzsver atbilstošu finansiālu stimulu ieviešanas nozīmi, piemēram, nodokļu samazināšanu tiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst vides un drošības mērķiem;
17. uzsver, ka ir svarīgi mainīt transportlīdzekļu izmantošanu pilsētās; uzskata, ka vienlaikus ar automašīnām, kurām ir ekonomiskāks degvielas patēriņš, ir svarīgi ieviest pilsētas elektromobiļus; tāpēc aicina atbalstīt nepieciešamo tehnoloģiju pētniecību un attīstību;
18. atgādina, ka transportlīdzekļu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu visvieglāk var panākt, pārstrukturējot sabiedriskā transporta sistēmu;
19. apzinās transportlīdzekļu nozīmi vecāka gadagājuma cilvēku vai invalīdu mobilitātei, jo īpaši lauku apvidos;
20. aicina ES un dalībvalstis sniegt visu nepieciešamo atbalstu jaunu tehnoloģiju pētniecībai un attīstībai, piemēram, saistībā ar ūdeņraža dzinējiem, degvielas elementiem vai hibrīdiem;
21. stingri atbalsta ar informācijas un sakaru tehnoloģijām saistītu jauninājumu pētniecības un attīstības turpināšanu; uzskata, ka jaunu tehnoloģiju izstrāde ir jāievieš viedā automobiļa iniciatīvā, lai palīdzētu racionalizēt transporta satiksmi tādējādi, ka transportlīdzekļu vadītājiem būtu vieglāk pieņemt pareizo lēmumu un izvēlēties visīsāko ceļu, un transports kļūtu energoefektīvāks.

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	2.10.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+ : 42 - : 1 0 : 1
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Adamos Adamou, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Amalia Sartori, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Iles Braghetto, Rebecca Harms, Karin Jöns, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan, Bart Staes</i>
<b>Aizstājēji (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Pier Antonio Panzeri, Willi Piecyk</i>

13.9.2007

## IEKŠĒJĀ TIRGUS UN PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam (2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Malcolm Harbour*

### IEROSINĀJUMI

Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu 2005. gadā izveidot augsta līmeņa darba grupu *CARS 21*<sup>1</sup> un to, ka Komisija apvienoja ieinteresētās puses, lai vienotos par integrētu likumdošanas pieeju nozarē, kas ir ļoti nozīmīga ES tehnoloģiskajai un rūpnieciskajai bāzei un ražojumu konkurētspējai pasaulē;
2. atzinīgi vērtē Komisijas atbildi<sup>2</sup> uz augsta līmeņa darba grupas *CARS 21* gala ziņojumu<sup>3</sup> un mudina pieņemt tās ieteikumus saskaņā ar desmitgadu reglamentējošo ceļvedi, kas ir *CARS 21* gala ziņojuma neatņemama sastāvdaļa;
3. uzsver dalībvalstu nozīmīgo lomu Eiropas Savienības politisko un iekšējā tirgus mērķu sasniegšanā un dalībvalstu pienākumu nodrošināt integrētu pieeju tiesību aktu īstenošanā autobūves nozarē un tādēļ atzinīgi vērtē to, ka dalībvalstis augsta līmeņa darba grupā tika pārstāvētas ministru līmenī;
4. aicina dalībvalstu pārvaldes iestādes cieši sadarboties ar Komisiju *CARS 21* ieteikumu īstenošanā; īpaši atzīmē vajadzību nodrošināt, ka jaunu regulējumu ieviešana autobūves nozarē notiek saskaņoti un izvairoties no iekšējā tirgus kropļojumiem;
5. atbalsta Komisijas priekšlikumus par mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijas procedūrām<sup>4</sup> un par problēmām, ko iekšējā tirgus darbībai rada daži valstu noteikumi;

<sup>1</sup> Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisks regulējums 21. gadsimtam.

<sup>2</sup> COM(2007)0022.

<sup>3</sup> Augsta līmeņa darba grupa 2005. gada 12. decembrī pieņēma gala ziņojumu, kurā ieteica, kā uzlabot Eiropas autobūves nozares konkurētspēju.

<sup>4</sup> Komisijas 2007. gada 4. februāra skaidrojošs paziņojums par procedūrām to mehānisko transportlīdzekļu

atzīmē valstu noteikumu ietekmi uz tādiem ekonomikas sektoriem kā transportlīdzekļu izpirkumnoma un noma; aicina dalībvalstis iespējami drīzāk veikt nepieciešamās izmaiņas noteikumos;

6. cer, ka dalībvalstu parlamenti un reģioni vēlēsies būt saistīti ar *CARS 21* procesa rezultātu; aicina nodrošināt, lai Eiropas Parlamenta koordinētais parlamentu sadarbības tīkls autobūves jautājumos sniegtu reālu ieguldījumu ceļu satiksmes drošībā, vides aizsardzībā, jauninājumos un konkurētspējā;
7. uzsver, cik liela nozīme ir labākiem reglamentējošiem principiem, it īpaši attiecībā uz izmaksu lietderību, pieejamību un visaptverošiem ietekmes novērtējumiem, lai izstrādātu konkurētspējīgus reglamentējošos noteikumus, ko ievērojot, nozare būtu konkurētspējīga, turpinātu nodrošināt darbavietas un ekonomisko izaugsmi un vienlaikus palīdzētu sasniegt ES mērķus vides un drošības jomā;
8. skaidri atbalsta ziņojuma ieteikumu aizstāt 38 Kopienas direktīvas ar ANO Eiropas Ekonomikas komisijas regulējumiem, nesamazinot prasības drošības un vides aizsardzības jomā;
9. vēlreiz apstiprina atbalstu viedo automobiļu iniciatīvai, it īpaši *eCall* sistēmai, aicinot visas ieinteresētās puses, it īpaši dalībvalstis, veikt vajadzīgos pasākumus tās īstenošanai;
10. atgādina Komisijai par tās oficiālo apņemšanos sniegt Eiropas Parlamentam gada ziņojumu par paveikto ANO Eiropas Ekonomikas komisijā, lai nodrošinātu pārredzamību un labu pārvaldību šajā internacionalizācijas procesā;
11. apstiprina savu atbalstu efektīvai tipa apstiprinājuma procedūrai, kā norādīts Parlamenta nesen 2007. gada 10. maijā pieņemtajā nostājā otrajā lasījumā<sup>1</sup>;
12. it īpaši vērš uzmanību uz rezerves daļu ražotājiem paredzētajiem jaunajiem noteikumiem, kas ietekmē drošību un vides aspektus, un atzīmē, ka ar šiem noteikumiem tiks izveidots rezerves daļu vienots tirgus;
13. atzīmē reglamentējošā ceļveža *CARS 21* nozīmi plānotas pieejas noteikšanā, lai ieviestu videi draudzīgāku un drošāku aprīkojumu; jo īpaši atbalsta darbības, lai pēc iespējas drīzāk stabilitātes elektroniskās kontroles sistēmas (*ESC*) kļūtu par standarta aprīkojumu;
14. aicina Komisiju iepriekšminētajā gada ziņojumā informēt Eiropas Parlamentu par tipa apstiprinājuma procedūru darbību un par komitoloģijas procedūras uzraudzību;
15. atbalsta stratēģisku pieeju to tiesību aktu plānošanā un īstenošanā, kas nodrošina sociālo un vides mērķu sasniegšanu, un atzīmē, ka autobūves rūpniecībai jādod pietiekams laiks, lai projektētu, sagatavotu ražošanai un saražotu jaunu modeļu automobiļus, kas atbilstu šiem mērķiem;
16. aicina Komisiju nodrošināt, lai tiktu pareizi īstenota Regula (EK) Nr. 1400/2002 par mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu Eiropas Savienībā; turklāt uzskata, ka, pārskatot

---

reģistrācijai, kuru izcelsmes valsts ir citā dalībvalstī (2007/C 68/04).

<sup>1</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2007)0176.

šo regulu, Komisijas Konkurences ģenerāldirektorātam sevi jāuzskata par daļu no integrētas pieejas likumdošanai šajā nozarē;

17. atgādina *Euro 5* un *Euro 6* Regulas (EK) (Nr. ../..) 6.–8. pantu, saskaņā ar kuriem visiem transportlīdzekļu remonta pakalpojumu sniedzējiem Kopienā jābūt pieejamai atbilstošai tehniskajai remontu informācijai;
18. uzsver informācijas un komunikācijas tehnoloģiju potenciālu, lai izvairītos no negatīvas ietekmes uz vidi un sabiedrības veselību, negadījumiem un enerģijas nelietderīgas izmantošanas, visā ES ieviešot viedās satiksmes kontroles un pārvaldības sistēmas, kas nodrošina netraucētu satiksmes plūsmu; uzskata, ka, lai nodrošinātu efektīvu transportlīdzekļa un infrastruktūras saziņu, komunikācijas iekārtām visās dalībvalstīs jāatbilst vienotam Eiropas standartam;
19. atzīmē, cik svarīga patērētājiem ir vispārējās patērētāju aptaujās savāktā informācija par transportlīdzekļu izturību un uzticamību ekspluatācijā; atzīmē, ka valsts iestādes varētu atvieglot aptauju veikšanu, ļaujot reģistrēšanas iestādēm sniegt to transportlīdzekļu īpašnieku kontaktinformāciju, kas piekrīt piedalīties šādās aptaujās.



## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	13.9.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+: 35 -: 0 0: 0
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Charlotte Cederschiöld, Corina Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Daniel Hannan, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Pierre Jonckheer, Kurt Lechner, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>André Brie, Wolfgang Bulfon, Giovanna Corda, Joel Hasse Ferreira, Christopher Heaton-Harris, Othmar Karas, Olle Schmidt, Gary Titley</i>
<b>Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	

11.10.2007

## TRANSPORTA UN TŪRISMA KOMITEJAS ATZINUMS

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21*: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam (2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Luca Romagnoli*

### IEROSINĀJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. piekrīt, ka viens no Komisijas paziņojuma „Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam” (COM(2007)0022) galvenajiem iemesliem ir apņēmība atbalstīt ES izaugsmes un nodarbinātības stratēģiju, kā arī pastāv vēlme darīt vēl vairāk, lai palielinātu Eiropas ceļu drošību, pielāgojot transportlīdzekļus un infrastruktūru un piemērojot tehnoloģiskos jauninājumus;
2. mudina Komisiju, Padomi un dalībvalstis neaizmirst par ES pienākumu samazināt automašīnu radītās CO<sub>2</sub> emisijas vismaz par 8 % līdz 2012. gadam un par 20 % līdz 2020. gadam;
3. uzskata, ka minētajā paziņojumā nav pienācīgi ņemts vērā darba grupas *CARS 21* nobeiguma ziņojums un jo īpaši pauž nožēlu par to, ka nav izcelti tie politikas virzieni, kas nepieciešami, lai īstenotu pieņemto izmaksu un ieguvumu principu;
4. atzinīgi vērtē Komisijas apņemšanos atbalstīt tādas enerģijas taupīšanas un CO<sub>2</sub> samazināšanas pasākumus kā degvielas patēriņa mērītāju un CO<sub>2</sub> emisiju indikatoru uzstādīšana automašīnās, lai rosinātu autovadītājus braukt ilgtspējīgākā veidā;
5. atzinīgi vērtē priekšlikumus par kaitīgu vielu emisiju samazināšanu un automašīnu pilnveidi ceļu drošības skatījumā, taču atgādina, ka nav pietiekami izmantota darba grupas *CARS 21* ziņojumā piedāvātā integrētā pieeja;
6. atzīmē, ka ir būtiski atbalstīt tāda vietēja līmeņa iekārtu tīkla izveidi, kas dotu iespēju iedzīvotājiem iegādāties biodegvielu un ūdeņradi, lai varētu sasniegt ekoloģiskās

efektivitātes palielināšanas nolūkā uzstādīto mērķi — palielināt biodegvielu un ūdeņraža izmantošanu;

7. atzīmē, ka automašīnu tehniskās drošības paaugstināšana palielinās arī to svaru un līdz ar to samazināsies to energoefektivitāte; tādēļ cer, ka tiks izmantota saprātīga pieeja, lai Eiropas Savienībā energoefektivitātes un drošības palielināšanai nepieciešamo tehnoloģisko pielāgojumu izmaksas tiktu segtas līdzvērtīgos apstākļos, kas nodrošina patiesu un brīvu konkurenci ES;
8. aicina integrētajā pieejā rūpīgāk ņemt vērā faktu, ka autobūves nozarē zināmā mērā tiek attīstītas un piemērotas emisiju samazināšanas sistēmas; uzskata, ka turpmākajos Eiropas Savienības tiesību aktos, kuru mērķis ir samazināt automašīnu kaitīgās emisijas, emisiju tālākās samazināšanas tehniskās iespējas ir jāskata laika perspektīvā un ir pienācīgi jāievēro izmaksu un ieguvumu princips;

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	9.10.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+: 25 -: 3 0: 11
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanislaw Jalowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle;</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Philip Bradbourn, Joost Lagendijk, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz</i>
<b>Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Ovidiu Victor Ganț, Bilyana Ilieva Raeva, Olle Schmidt</i>

5.10.2007

## JURIDISKĀS KOMITEJAS ATZINUMS

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejai

par *CARS 21* — konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu  
(2007/2120(INI))

Atzinumu sagatavoja: *Gary Titley*

### IEROSINĀJUMI

Juridiskā komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut šādus ierosinājumus:

1. atzinīgi vērtē Komisijas atbildi uz augsta līmeņa darba grupas *CARS 21* gala ziņojumu un kopumā atbalsta tās ieteikumus;
2. atzinīgi vērtē priekšlikumu vienkāršot un internacionalizēt šo nozarei uzlikto normatīvo slogu; jo īpaši atbalsta priekšlikumu aizstāt 38 EK direktīvas ar atbilstīgiem ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem un aicina Komisiju iesniegt nepieciešamos tehniskos noteikumus pašpārbaudes un virtuālās pārbaudes izmantošanai 25 EK direktīvās un ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumos;
3. uzstāj, ka Parlaments atbalstīs šos priekšlikumus tikai tad, ja visi skaidri apzinās, ka Parlaments patur sev tiesības pieprasīt tiesību aktu neatkarību no ANO Eiropas Ekonomikas komisijas sistēmas gadījumos, kad uzskata to par nepieciešamu, lai īstenotu ES saistības;
4. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu katru gadu iesniegt Parlamentam dokumentu par ANO Eiropas Ekonomikas komisijā paveikto un par komitoloģijas procesa attīstību;
5. atbalsta Komisijas lēmumu izmantot integrētu pieeju, lai sasniegtu galvenos mērķus vides un drošības jomā, un šajā sakarībā uzsver dalībvalstu nozīmi;
6. atbalsta Komisijas priekšlikumu risināt jautājumu par nolietoto transportlīdzekļu direktīvas <sup>1</sup> nesaskaņotu īstenošanu;

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 17. maija Direktīva 2006/40/EK par emisijām no mehānisko

7. aicina Komisiju uzlabot transportlīdzekļu režīma pārrobežu inspekciju un par prioritāru jautājumu uzskatīt pārrobežu līmenī uzlabot naudassodu iekasēšanu par satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas izdarīti citā dalībvalstī;
8. mudina Komisiju pieņemt konkrētākus un iedarbīgākus pasākumus, lai visās pasaules valstīs, īpaši Ķīnā, nodrošinātu intelektuālā īpašuma tiesību pārredzamību un ievērošanu;
9. atbalsta Komisijas centienus ietekmēt dažus Ķīnas normatīvās vides aspektus, lai Eiropas rūpniecības nozarēm, kas darbojas šīs valsts tirgū, garantētu godīgus noteikumus un juridisko noteiktību;
10. apliecina atbalstu iedarbīgam tipa apstiprināšanas procesam, kā tas norādīts Parlamenta 2007. gada 10. maija nostājā <sup>1</sup>;
11. aicina Komisiju nodrošināt, lai pareizi tiktu īstenota regula par mehānisko transportlīdzekļu piegādi visā ES teritorijā <sup>2</sup>;
12. atzinīgi vērtē, ka ir pieņemta Regula (EK) Nr. 715/2007<sup>3</sup>, kuras mērķis ir nodrošināt, lai visiem transportlīdzekļu remontētājiem Kopienā būtu piekļuve atbilstoši tehnisko remontu informācijai;
13. atbalsta Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei iespējami īsā laikā pieņemt direktīvu par privāto automašīnu aplikšanu ar nodokļiem.

---

transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmām (OV L 161, 14.06.2006., 12. lpp.)

<sup>1</sup> Pieņemtie teksti, P6\_TA(2007)0176.

<sup>2</sup> Komisijas 2002. gada 31. jūlija Regula (EK) Nr. 1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē (OV L 203, 1.8.2002., 30. lpp.).

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisiju no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	4.10.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+: 25 -: 0 0: 0
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Carlo Casini, Bert Doorn, Cristian Dumitrescu, Monica Frassoni, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Katalin Lévai, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Aloyzas Sakalas, Francesco Enrico Speroni, Gary Titley, Diana Wallis, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Mogens N.J. Camre, Charlotte Cederschiöld, Kurt Lechner, Eva Lichtenberger, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, József Szájer, Jacques Toubon</i>
<b>Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Iles Braghetto, Michael Cashman, Genowefa Grabowska, Lily Jacobs</i>

## KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS

<b>Pieņemšanas datums</b>	22.11.2007
<b>Galīgā balsojuma rezultāti</b>	+: 36 -: 3 0: 0
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Jan Březina, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țirle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras</i>
<b>Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Pilar Ayuso, Joan Calabuig Rull, Neena Gill, Lambert van Nistelrooij</i>
<b>Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā</b>	<i>Holger Kraemer, Umberto Pirilli, Carl Schlyter</i>