



Brüsszel, 2012.11.8.
COM(2012) 636 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért

TARTALOMJEGYZÉK

1.	EGY KIEMELT ÁGAZAT VÁLASZÚT ELŐTT ÁLL	3
2.	CARS 21: AZ ÁGAZAT KÖZÖS STRATÉGIAI JÖVŐKÉPE 2020-RE.....	5
3.	NEHÉZ GAZDASÁGI HELYZET	6
4.	A VERSENYKÉPESSÉG FOKOZÁSÁRA IRÁNYULÓ CSELEKVÉSI TERV	7
4.1.	Beruházás a fejlett technológiákba és az innováció finanszírozása.....	7
	Kutatás, fejlesztés és innováció.....	7
	A finanszírozási forrásokhoz való hozzáférés.....	9
	A CO2-kibocsátás csökkentése	10
	Szennyezőanyag- és zajkibocsátás	11
	A közúti közlekedés biztonsága	13
	Az alternatív tüzelőanyagok és az infrastruktúra	14
4.2.	A piaci feltételek javítása.....	16
	Erősebb belső piac.....	16
	Intelligens szabályozás.....	17
4.3.	A versenyképesség növelése a világpiacokon.....	18
	Kereskedelempolitika.....	19
	Nemzetközi harmonizáció.....	19
4.4.	Felkészülés az alkalmazkodásra és a szerkezetátalakítás lebonyolítása	21
	A humántőke és a képességek.....	21
	Az ipar alkalmazkodásának kérdése	22
5.	NYOMON KÖVETÉS ÉS IRÁNYÍTÁS	23

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért

Az európai autóipar hónapok óta egyre nehezebb időszakon megy keresztül, mivel az új gépkocsik uniós piacának forgalma már ötödik éve folyamatosan csökken. A helyzet nyomán kialakuló **nagy nyomás** egyes vállalatokat óhatatlanul szerkezetátalakításra kényszerít, így a közelmúltban több gyártó is összeszerelő üzemek bezárását jelentette be, aminek következtében pedig munkahelyek szűntek meg. Az európai iparnak ugyanakkor továbbra is szembe kell néznie azzal a **közép- és hosszú távú kihívással**, hogy egy erős verseny jellemezte globális környezetben megőrizze vezető szerepét a jövőbeli mobilitási megoldások tekintetében. A Bizottság ezért úgy véli, hogy sürgősen elő kell terjeszteni egy olyan cselekvési tervet, amely a gépjárműipar segítségére lehet e kihívások kezelésében.

1. EGY KIEMELT ÁGAZAT VÁLASZÚT ELŐTT ÁLL

A gépjárműipar¹ **stratégiai jelentőséggel bír** az európai gazdaság szempontjából; termékei és szolgáltatásai az európai polgárok mindennapjainak elengedhetetlen részévé váltak. Az ágazat **közvetlenül és közvetve körülbelül 12 millió munkahelyet biztosít**, és **jelentős mértékben növeli az EU kereskedelmi mérlegét** (amely az elmúlt néhány évben folyamatosan nőtt, és 2011-ben elérte a 90 milliárd eurót). **A magánszféra ebben az ágazatban fordítja a legtöbbet kutatásra és innovációra** (2009-ben 28 milliárd eurót), és ez az ágazat a technológiai innováció egyik alapvető hajtórugója. Számos más ipari ágazattal fennálló erős gazdasági kapcsolatainak köszönhetően a gépjárműipar jelentős **multiplikátor hatást gyakorol a növekedésre**. Ezek a kapcsolatok egyaránt fennállnak mind a beszállító ágazatokkal, mint például az acéliparral, a vegyiparral és a textiliparral, mind az értéklánc következő szintjein elhelyezkedő információs és kommunikációs technológiákkal, valamint a javítási és a mobilitási szolgáltatásokkal. Ez az ágazat állítja elő a polgárok által személyes mobilitásuk céljára, valamint az áruszállításra használt járművek többségét. A gépjárműipar ezért **kulcsszerepet fog betölteni az új ipari forradalomban**, amelynek célja többek között a szénhidrogének mint fő energiaforrás fokozatos felváltása, valamint erőforrásaink hatékonyabb és fenntartható hasznosítása.

A gépjárműipar mára **történelmi fordulópont**hoz érkezett: a következő évtized várhatóan számos terület számára olyan nagy változásokat tartogat, amelyek valószínűleg mind magát az ágazatot, mind a piacait gyökeresen átalakítják az egész világon. Először is **mind a termelés, mind a kereskedelem változóban van**. Míg az európai piac érettnek tekinthető, számos harmadik ország piaca gyorsan növekszik, aminek következtében megváltozik a kereskedelmi forgalom iránya és az autóipari értéklánc. Az intenzív verseny jelentette nyomás tovább fokozódik, és az uniós vállalatok hazai piacain is egyre gyakrabban kénytelenek kihívásokkal szembenézni, miközben harmadik országok piacain keresik a lehetőségeket.

¹ A „gépjárműipar” kifejezés a teljes ellátási láncot magában foglalja a gyártóktól és beszállítóktól a forgalmazásig és az értékesítés utáni szolgáltatásokig. A termékek közé tartoznak a személygépkocsik, a könnyű és nehéz haszongépjárművek, valamint a két-, a három- és a négykerékű motorkerékpárok.

Másodsorban **egyre sürgetőbbé válnak az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzések**, és egyre nagyobbak a technológiai fejlődéssel szemben támasztott elvárások. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló hosszú távú célok, valamint a levegőminőségi célkitűzések elérése érdekében tovább kell tökéletesíteni a belső égésű motorokat, emellett pedig fejleszteni kell, és fokozatosan meg kell valósítani az olyan úttörő technológiákat, mint például az elektromos meghajtás. Jelentős erőfeszítéseket kell tenni továbbá az olyan fenntartható tüzelőanyagok továbbfejlesztése és elosztása érdekében, amelyek alternatívát jelenthetnek a hagyományos dízelolajjal és benzinnel szemben. Ugyanakkor **a közúti biztonság továbbra is fontos kérdés marad**.

Az autóiipari ágazat az egyik kiemelt cselekvési irányvonal, ahol **elő kell segíteni az új technológiákba és az innovációba való beruházást**, mint azt az Európai Bizottság **az EU iparpolitikáját aktualizáló közleményében**² nemrég kifejtette. A közlemény kifejti, hogy a növekedés és a gazdasági fellendülés érdekében erősebb európai iparra van szükség, amivel pedig az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célként kitűző Európa 2020 stratégiának is további lendületet ad. Elismert tény, hogy ez az iparág milyen fontos szerepet játszik a növekedés és a foglalkoztatás megteremtésében, többek között a kapcsolódó szolgáltatások terén is. Ezért proaktív megközelítést kell alkalmaznunk.

Ez a közlemény **a gépjárműipart támogató cselekvési tervet** mutat be, amelyben rávilágít arra, hogy a Bizottság elkötelezte magát amellett, hogy támogassa az ágazat versenyképességét és fenntarthatóságát. Ez az első konkrét példa az aktualizált iparpolitikai jövőképnek egy bizonyos ágazat, nevezetesen a gépjárműipar keretein belüli alkalmazására. A 2010-ben újraindított CARS 21 magas szintű munkacsoport által készített ágazati elemzés alapján konkrét politikai intézkedéseket határoz meg. A cselekvési terv az alábbi négy pillérre épül:

- **Beruházás a fejlett technológiákba, az innováció finanszírozása** a szabályozási kezdeményezések sora révén, valamint a kutatás és az innováció támogatása
- **A piaci feltételek javítása** egy erősebb belső piac és az intelligens szabályozás következetes végrehajtása révén
- **A versenyképesség növelése a világpiacokon** hatékony kereskedelempolitika és a gépjárműipari szabályok nemzetközi harmonizálása révén
- **Felkészülés az alkalmazkodásra** a humántőkébe és szaktudásba való befektetés révén és a szerkezetátalakítás társadalmi hatásainak enyhítése

A Bizottság ezzel a stratégiával azt kívánja támogatni, hogy az autóiipari ágazat aktívan hozzájáruljon ahhoz, hogy az európai ipar csökkenő részaránya a GDP-n belül a jelenlegi körülbelül 16 %-os szintről 2020-ra akár 20 %-ra emelkedjen. Ezt a célt szolgálja az ágazat versenyképességének megerősítése az EU-ban, a világpiacok kínálta növekedési lehetőségek kiaknázásának ösztönzése, valamint a tiszta, biztonságos és hatékony járművek támogatása, mely kezdeményezésekre az integrált politikai megközelítés keretében kerül sor.

² COM (2012) 582 végleges, elfogadva 2012. október 10-én.

2. CARS 21: AZ ÁGAZAT KÖZÖS STRATÉGIAI JÖVŐKÉPE 2020-RE

Az „Európai stratégia a tiszta és energiatakarékos járművekről” című, 2010. április 28-án elfogadott bizottsági közlemény³ nyomán a Bizottság 2010 végén úgy határozott, hogy **újraindítja az eredetileg 2005-ben létrehozott CARS 21 magas szintű munkacsoportot**. A munkacsoport célkitűzése az európai gépjárműipar versenyképességét és fenntartható növekedését támogató szakpolitikai ajánlások kidolgozása volt.

A munkacsoport hét biztosból, kilenc tagállam képviselőiből és az érdekeltek (többek között az ipar és a nem kormányzati szervezetek képviselői) széles körű és kiegyensúlyozott összetételű csoportjából állt, és végleges jelentését⁴ 2012. június 6-án fogadta el. A jelentés bemutatja a csoport közös álláspontját a gépjárműipar 2020. évi stratégiai jövőképéről, és számos idevágó szakpolitikai területet illetően egyedi ajánlásokat tesz.

A jelentésben közreadott elemzésből egyértelműen kiderül, hogy az európai gépjárműipar korábbi állapota nem tartható fenn: a jelenlegi termelési kapacitásokat ki kell igazítani, új termelési módszereket kell kidolgozni, további nyersanyagforrásokat kell biztosítani és azokat hatékonyabban kell felhasználni, továbbá új klasztereket és üzleti modelleket kell kifejleszteni. Legalább ilyen fontos, hogy új készségprofilokra van szükség, és a foglalkoztatási igények esetleges változásaival is foglalkozni kell. Ebben az összefüggésben különösen fontos biztosítani a zökkenőmentes és kiegyensúlyozott gazdasági és társadalmi átalakulást a készség- és képzési szükségletek előrejelzése révén, valamint a szerkezetátalakítás lebonyolítását jól előkészíteni, ami elősegíti a vállalkozások alkalmazkodását és a foglalkoztatás terén bekövetkező átmeneti helyzetet.

Mindezek figyelembevételével a munkacsoport **közös álláspontot fogadott el arról, hogy melyek egy erős és versenyképes gépjárműipar kulcsfontosságú jellemzői, és az uniós társadalom 2020-ra miként tud előrehaladást elérni a fenntartható mobilitás felé vezető úton:**

- olyan **gépjárműipar**, amely megőrzi **stratégiai jelentőségét**, és továbbra is **az uniós ipar és gazdaság sarokköve** marad, és munkavállalók millióinak biztosít minőségi munkahelyet az EU-ban,
- olyan ágazat, amely számos más gazdasági tevékenység szempontjából központi szerepet játszik, miközben megfizethető és népszerű termékeket állít elő, és a gépjárműipari termékek és szolgáltatások versenypiacán – az utópiacot is beleértve – kielégíti a fogyasztói igényeket,
- a közúti járműveknek és alkatrészeiknek az EU piacán értékesített járművek és alkatrészeik jelentős részét előállító, **erős gyártóbázisa az EU-ban**,
- **erős ipari hálózat** rugalmas és integrált ellátási és értékesítési láncsal,
- olyan ágazat, amely **kiváló minőségű és csúcstechnológiát alkalmazó járművek széles választékát exportálja** harmadik országok piacaira,
- olyan **világpiacok**, amelyek az ágazat valamennyi szereplője számára valóban **egyenlő feltételeket** teremtenek, és minden technológiának egyenlő esélyt adnak,
- **a technológia terén vezető szerepet** betöltő gépjárműipar, amely a tüzelőanyag-ellátó ágazattal összehangoltan fellépve az uniós fogyasztók számára **vonzó**, a szabályozott szennyező anyagok szempontjából **tiszta, üzemanyag-hatékonyabb, biztonságos, csendes és hálózathoz csatlakoztatható** járműveket gyárt,

³ COM(2010) 186 végleges, 2010.4.28.

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

- a **meghajtási technológiák** olyan **kínálata**, amelyben ugyan a **fejlett belső égésű motorteknológia** az uralkodó, de egyre nagyobb arányt képvisel az elektromos meghajtás is. Emellett az **alternatív meghajtási technológiákkal** működő járművek (például az elektromos⁵ és az üzemanyagcellás járművek) is egyre jobban terjednek,
- folyik a megfelelő **töltőállomás-infrastruktúra** kiépítése az alternatív üzemanyaggal működő járművekhez, a bennük rejlő piaci lehetőségekkel összhangban,
- olyan, a gyártás, a kutatás-fejlesztés és a szervizelés területén dolgozó **munkaerő**, amely megfelelően képzett és felkészült arra, hogy a különféle technológiák egész sorával dolgozzon.

Integrált szakpolitikai megközelítést kell szisztematikusan megvalósítani a gyakorlatban. Ennek a megközelítésnek ezért magában kell foglalnia a következő elemeket:

- egymást kiegészítő, uniós, tagállami és regionális szintű magánszektorbeli és szakpolitikai intézkedések,
- a járművekre vonatkozó intézkedéseket adott esetben egyéb, az infrastruktúrára és a felhasználóra összpontosító intézkedésekkel kell hatékonyan kombinálni,
- a hosszú távú társadalmi célkitűzések elérése és az innováció ösztönzése érdekében hatékonyan végrehajtott és érvényesített, költséghatékony szabályozási és alternatív szakpolitikai intézkedések,
- a felelős hatóságoknak a szakpolitikai célkitűzések költséghatékony teljesítése érdekében szorosan össze kell hangolniuk minden olyan szakpolitikai területet, amely kihat a gépjárműágazatra, mint például a kereskedelempolitika, az iparpolitika, a környezetvédelmi politika, az energiapolitika, az információs és kommunikációs technológiákra, a közúti közlekedés biztonságára, illetve a közegészségügyre vonatkozó politika, a közlekedéspolitika és a versenypolitika, valamint az innovációra és a belső piacra vonatkozó politika.

A Bizottság teljes mértékben felismeri ezeket a kihívásokat, valamint azt, hogy **a gépjárműipar ambiciózus iparpolitikai stratégiát igényel**. A Bizottság szakpolitikáit hozzá fogja igazítani ehhez a célkitűzéshez, és felszólítja a többi intézményt, hatóságot és érdekelt felet, hogy saját felelősségi körükben kövessék ugyanezt a megközelítést.

3. NEHÉZ GAZDASÁGI HELYZET

A CARS 21 végleges jelentése alapos elemzést nyújt az uniós gépjárműipar jelenlegi gazdasági helyzetéről. 2012 első felében a helyzet tovább **romlott, és ez a tendencia várhatóan folytatódik az év végéig**. A 2011. évi, már amúgy is alacsony forgalomhoz viszonyítva **az EU piacain tovább csökkent a forgalom** (2012 első felében a személygépkocsik eladása 6,8 %-kal, a haszongépjárműveké pedig 10,8 %-kal esett vissza). A jelenlegi előrejelzések szerint 12,1 millió eladott egységnyi forgalom mellett az EU személygépkocsi-piacán idén 7,9%-os csökkenés várható. Noha a haszonjárművek uniós piacán 2010-ben és 2011-ben növekedés volt tapasztalható, idén várhatóan 8 %-os visszaesés fog bekövetkezni, és a forgalom továbbra is történelmi mélyponton van. A motorkerékpárok

⁵ beleértve az akkumulátorról működő elektromos, a hálózatra csatlakoztatható hibrid és az egyre nagyobb távolság megtételére alkalmas elektromos járműveket.

esetében az új regisztrációk száma megsínylette az adósságválságot: a 2011-ben nyilvántartásba vett 1,6 millió egység 40 %-kal marad el a 2007-es szinttől.

A járműgyártás területén valamivel jobb a helyzet (16 millió könnyű tehergépjárművet szereltek össze, azaz 1 millió egységgel többet, mint 2009-ben), ami **az exportnak köszönhető**, mint azt a 2012 első öt hónapjában elért 45 milliárd eurós pozitív kereskedelmi egyenleg is igazol (ez jórészt az Egyesült Államokba és a feltörekvő piacokra irányuló exportból származik). A feltörekvő gazdaságok lassulásához kapcsolódóan ez a termelési szint azonban jelentős kockázatokat is magában rejt. Több gyártó is **pénzügyi veszteséget könyvelt el az uniós piacon** főként a csökkenő forgalom, valamint a strukturális **többletkapacitás**⁶ régóta fennálló problémája miatt. Egyes gyártók olyan jelentős szerkezetátalakításokat jelentettek be, amelyek nemcsak saját beszállítói láncukra, hanem több európai régió foglalkoztatási és gazdaságélénkítési kilátásaira is hatással lesznek.

A szerkezetátalakítás kérdésének megoldása elsősorban az ágazat felelőssége, ugyanakkor a gazdasági ágazat kifejezésre juttatta, hogy fokozottabb koordinációra és támogatásra lenne szükség európai szinten.

Ez a CARS 21 munkacsoport ajánlásain alapuló cselekvési terv hosszú távon azt tűzi ki célul, hogy megőrizze az európai gyártóbázist, biztosítsa a versenyképességet és a fenntarthatóságot, és egy komplett iparpolitikai ütemtervet biztosítson a gépjárműipar számára 2020-ig.

4. A VERSENYPÉSSÉG FOKOZÁSÁRA IRÁNYULÓ CSELEKVÉSI TERV

A Bizottság tervei között az alábbi kiemelt fellépések szerepelnek a különféle uniós szakpolitikai területeken:

4.1. Beruházás a fejlett technológiákba és az innováció finanszírozása

A gépjárműiparban – más ágazatokhoz hasonlóan – egy sor új, tiszta és biztonságos technológia fejlesztése folyik, amelyek az elkövetkező években várhatóan egyre nagyobb teret fognak hódítani a piacokon. A mai technológiák tekintetében elért vezető szerepéből kiindulva elengedhetetlen, hogy Európa a jövő megoldásainak kidolgozása és a fenntartható mobilitás megvalósítása révén továbbra is az élen maradjon. Ezt az ipar és a társadalom szükségleteit kielégítő, hosszabb távú technológiák kifejlesztését célzó kutatáshoz és innovációhoz nyújtott célirányos és összehangolt állami támogatással kell ösztönözni. Az elkövetkező években a beruházások ösztönzésére holisztikus szakpolitikai megközelítést kell alkalmazni, amely kiegészíti az uniós, tagállami és helyi szintű szabályozási kezdeményezéseket, amelyekhez az infrastruktúrát és a keresletet érintő intézkedések társulnak.

Kutatás, fejlesztés és innováció

A kutatásba, fejlesztésbe és innovációba (K+F+I) való beruházás biztosítja a versenyképességet. Emellett a CARS 21 jelentés megállapította, hogy a hetedik kutatási

⁶ A többletkapacitásra vonatkozó pontos adat vita tárgyát képezi, ugyanis ez többek között az adott üzemben ledolgozott műszakok számától is függ. Az elemzők egyetértenek abban, hogy a rugalmassághoz tulajdonképpen szükség is van némi többletkapacitásra, a túlzott kapacitás azonban már problémát okoz.

keretprogram (FP7) keretében a K+F+I-re biztosított uniós finanszírozás, valamint az Európai Beruházási Bank (EBB) által a tiszta közlekedési technológiák fejlesztésének ösztönzése érdekében nyújtott hitelek és hitelgaranciák kulcsfontosságú szerepet játszottak 2008–2009-ben a válságkezelésben, jelenleg pedig enyhítik a technológiák terén a vezető szerepért folyó verseny által okozott nyomást. Fontos megjegyezni, hogy az európai alapok jelentős mértékben segítik az EU gépjárműiparát, amelynek egyszerre több meghajtási technológia terén folyó K+F+I-t (a belső égésű motorok folyamatos továbbfejlesztését, valamint az elektromos, az üzemanyagcellás és a hibrid meghajtások fejlesztését) kell finanszíroznia – összhangban a 2020-ra vonatkozó tervvel, mely szerint az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzések teljesítéséhez diverzifikálni kell a tüzelőanyag-kínálatot. A közúti közlekedés biztonságának fejlesztése egy másik olyan terület, ahol még mindig nagy szükség van a járműbiztonság kutatási eredményeken alapuló továbbfejlesztésére. A CARS 21 munkacsoport végleges jelentése nagyon pozitívan értékelt a környezetbarát járművekre irányuló európai kezdeményezés (EGCI) köz-magán társulást (2009–2013), valamint az EBB-nek különösen az európai tiszta közlekedési program keretében végzett hitelnyújtási tevékenységét. Széles körű egyetértés alakult ki arról, hogy mindkét eszközt továbbra is alkalmazni kell.

A Bizottság:

- azt javasolta, hogy a **Horizont 2020**⁷ biztosítsa a kutatás és innováció finanszírozásának kereteit a 2014–2020 közötti időszakban összesen 80 milliárd eurós költségvetésből – ami jelentős növekedést jelent a hetedik keretprogramhoz képest –, és kötelezettségvállalást is foglaljon magában egy erőforrás-hatékony és környezetbarát európai közlekedési rendszer kifejlesztésére. A végleges határozatok meghozataláig, amelyek a következő többéves pénzügyi keret kidolgozásakor születnek majd meg, úgy kell tekinteni, hogy a gépjárműipari kutatás és innováció finanszírozásnak összhangban kell lennie az ágazat gazdasági és társadalmi jelentőségével,
- javaslatot tett a **COSME** (a vállalkozások versenyképességét és a kis- és középvállalkozásokat segítő) programra⁸, amely a 2014–2020 közötti időszakban 2,5 milliárd eurós költségvetésből fog gazdálkodni,
- azt javasolta, hogy mindkét program támogassa azokat az uniós pénzügyi eszközöket, amelyek a gépjárműiparban a kkv-k és nagyobb vállalatok számára megkönnyítik az idegen tőkéből és a saját tőkéből történő finanszírozási lehetőségekhez való hozzáférést. A COSME keretprogram révén a gépjárműipari kkv-k a piacra jutás megkönnyítését célzó intézkedésekből profitálhatnak, a „Horizont 2020” keretprogram segítségével pedig az arra irányuló intézkedésekből, hogy vonzóbbá váljanak a befektetők számára,
- közleményt fogadott el „Kutatás és innováció az európai mobilitás jövőjének szolgálatában” címmel⁹, amely egy **európai közlekedéstechnológiai stratégia** kialakítására tesz javaslatot. A stratégia 2013–2014-re olyan technológiai ütemtervek kidolgozását irányozza elő az érdekeltekkel együtt, amelyek a technológiák és innováció bevezetésére összpontosítanak a közlekedés tíz kiemelt területén –

⁷ COM (2011) 808 végleges, 2011.11.30. és COM (2011) 809 végleges, 2011.11.30.

⁸ COM(2011) 834 végleges, 2011.11.30.

⁹ COM (2012) 501

beleértve a tiszta, hatékony, biztonságos, csendes és „intelligens” közúti járműveket. Az ütemtervek révén optimalizálható lesz mind a kutatás és innováció hozzájárulása a közlekedésről szóló fehér könyv¹⁰ nagyra törő célkitűzéseinek teljesítéséhez, mind a „Horizont 2020” keretprogram végrehajtása,

- megkezdte a **stratégiai energiatechnológiai terv** (SET-terv)¹¹ megvalósítását, amely több, a közlekedési ágazat szempontjából stratégiai fontosságú terület – különösen az intelligens villamosenergia-hálózatok, az alternatív tüzelőanyagok, mint például a bioenergia, a hidrogén és az üzemanyagcellák, valamint az energiatárolás – kutatási és innovációs menetrendjével foglalkozik. E tekintetben biztosított lesz a megfelelő kapcsolódás a közlekedéstechnológiai stratégiával.

Míg a „Horizont 2020” keretprogram általános keretet biztosít a közlekedési kutatáshoz és innovációhoz, kulcsfontosságú, hogy részletesebben meghatározzuk a gépjárműiparban folyó kutatás és innováció finanszírozásának prioritásait és működését. A Bizottságnak – szintén a CARS 21 munkacsoport jelentése alapján – meggyőződése, hogy a finanszírozásnak olyan, a piacokhoz közelebb álló tevékenységekre is ki kell terjednie, mint például a közbeszerzés, a szabványosítás és a demonstrációs tevékenységek. Előnyben kell részesíteni a köz-magán társulásokat, mivel ez a forma a legésszerűbb és leggyorsabb eszköz, továbbá szinergiákra kell törekedni a tagállami finanszírozással.

Emellett tovább kell vizsgálni az ágazat és az EIT¹² között lehetséges szinergiákat, különösen a hozzáadott értéket előállító feldolgozóipar és a városi mobilitás területén a jövőben tervezett TIT-ekkel¹³ összefüggésben.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- az ágazattal együttműködve a Horizont 2020 keretprogram keretében javaslatot dolgoz ki a **környezetbarát járművekre irányuló európai kezdeményezésre** (az EGCI köz-magán társulás folytatásaként), ezen belül pedig egy platformot a tiszta és energiahatékony járműtechnológiák kifejlesztéséhez, melyet már a 2010. évi iparpolitikáról szóló közlemény¹⁴ is bejelentett. A kezdeményezés a magánforrásból történő finanszírozás mobilizálásával segít megoldani a „Horizont 2020” keretprogramban azonosított legfontosabb kihívásokat.

A finanszírozási forrásokhoz való hozzáférés

Az európai kutatási keretprogram mellett az EBB által nyújtott finanszírozás (hitelek és hitelgaranciák) is kulcsszerepet játszott a 2008–2009-es válság alatt a gépjárműipar fellendítését célzó intézkedések között. A tiszta technológiákkal összefüggő jelentős beruházások támogatásával az EBB segít biztosítani a gazdasági ágazat versenyképességét az elkövetkező években. Az előző válság idején az EBB a gépjárműipar számára biztosított hitel volumenét az évi átlagosan 2 milliárd euróról közel 14 milliárd euróra növelte a 2009–2010-es időszakban. 2011-ben csökkent a folyó hitelvolumen, ami többek között azt tükrözi, hogy akkoriban könnyebben lehetett finanszírozáshoz jutni a kereskedelmi bankoknál. Mivel a

¹⁰ COM (2011) 144 végleges.

¹¹ [Http://setis.ec.europa.eu/](http://setis.ec.europa.eu/)

¹² Európai Innovációs és Technológiai Intézet

¹³ Tudományos és innovációs társulások.

¹⁴ COM (2010) 614.

vállalatok mostanában fejezik be az EBB által jelenleg finanszírozott kutatási és innovációs projektjeiket, és úgy tűnik, új projekteket kell indítani a tüzelőanyag-felhasználás hatékonyságának javítására vonatkozóan 2020-ra kitűzött célértékek teljesítéséhez, az EBB jól felkészült az új igények kielégítésére. Az Európai Tanács által az EBB számára a közelmúltban jóváhagyott 10 milliárd eurós tőkeemelés várhatóan még több lehetőséget teremt a gépjárműipar számára (különösen az innováció és az erőforrás-hatékonyság terén).

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- folytatja az együttműködést az EBB-vel annak érdekében, hogy **biztosított legyen a gépjárműipari kutatási és innovációs projektek finanszírozása**, különösen a tüzelőanyag-felhasználás hatékonyságának javítására vonatkozóan 2020-ra kitűzött célértékek teljesítése érdekében, ugyanakkor fenntartva a szükséges értékelési eljárásokat, hogy biztosított legyen a beruházások hosszú távú életképessége,
- támogatja az EBB arra irányuló erőfeszítéseit, hogy **megkönnyítse a kkv-k és a közepes piaci tőkeértékű vállalatok finanszírozási forrásokhoz való hozzájutását**. Bár az adminisztratív terhek alacsonynak tekinthetők, a Bizottság tovább vizsgálja, hogy mely eszközökkel lehetne még tovább javítani a kkv-k finanszírozáshoz való hozzájutását, különösen akkor, ha **a kkv-k ismét nehézségekbe ütköznek, amikor a kereskedelmi bankoktól kívánnak hitelhez jutni**. Ezenkívül meg lehet vizsgálni a kereskedelemfinanszírozási lehetőségeket vagy annak lehetőségét is, hogy egy adott országban nemzetközi hitelkeretet biztosítsanak a szállítóknak, valamint egyéb lehetőségeket is.
- az EBB-vel együtt megvizsgálja **a villamosenergia-alapú mobilitáshoz kapcsolódó projektek finanszírozásának** lehetőségét, beleértve a célzott technikai segítségnyújtás és a meglévő ELENA mechanizmus¹⁵ révén nyújtott támogatást is.

A CO₂-kibocsátás csökkentése

A CO₂-kibocsátást csökkentő új, kevésbé energiaigényes és költséghatékony technológiák járművekben való használatának elterjesztése elősegíti a hozzáadott érték létrehozását és a munkahelyteremtést a gépjárműiparban, valamint a kőolajimport csökkentésével enyhíti az EU energiafüggőségét.

A 2007-es uniós stratégia átfogó megközelítést kínált a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére¹⁶. Kereslet- és kínálatoldali intézkedéseket egyaránt magában foglalt, továbbá motortechnológiára vonatkozó fellépéseket, amelyeket egyéb, az alternatív üzemanyagokra, a járművezetői magatartásra és más technológiai fejlesztésekre vonatkozó intézkedések egészítettek ki. A Bizottság által a közelmúltban a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvben javasolt jövőbeli politika szempontjából elengedhetetlen, hogy a költségek és a haszon gondos elemzése alapján átfogó módon meghatározzuk, hogy mely, a járművek hatékonyságára vagy adott esetben a járművek és az infrastruktúra használatára vonatkozó intézkedésekkel lehetne a leginkább csökkenteni a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátást.

¹⁵ Az ELENA (európai helyi energiahatékonysági támogatás) egy szakmai segítségnyújtási eszköz a régiókban és városokban a fenntartható energiaellátással kapcsolatos projektek számára.

¹⁶ COM (2007) 19 végleges.

A tüzelőanyag-fogyasztás és a kibocsátás szintén lényegesen csökkenthető jobb aerodinamikai jellemzőkkel rendelkező járművek nagy léptékű bevezetésével. A Bizottság jelenleg a közúti járművek legnagyobb tömegéről és méreteiről szóló 96/53/EK irányelv felülvizsgálatára készül, ami többek között akár 10 %-os tüzelőanyag-megtakarítást is lehetővé tehet a meglévő teherautók utólagos felszerelésével és a jövőbeni teherautóknak az aerodinamikai jellemzőik javítása érdekében történő áttervezésével.

A könnyű haszongépjárművek tekintetében a CO₂-kibocsátást szabályozó idevágó rendeletek a személygépjárművek esetében 95 g CO₂/km, a tehergépjárművek esetében pedig 147 g CO₂/km célértéket határoztak meg 2020-ra. Miután a Bizottság felülvizsgálta e rendeleteket, különféle javaslatokat tett arra, hogy miként lehetne a célértékeket 2020-ig költséghatékonyabb módon elérni.

Ahhoz, hogy a gépjárműipar hosszú távú beruházásokat hajthasson végre és innovatív megoldásokat vezethessen be, célszerű előre jelezni, hogy – figyelembe véve az Unió hosszú távú éghajlat-változási céljait – 2020-at követően melyek lesznek a CO₂-csökkentési célértékekre vonatkozó elképzelések formái és mértéke.

A Bizottság:

- nemrég javaslatokat fogadott el **a személygépjárművek és tehergépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozó, 2020-re kitűzött célértékek** elérésére¹⁷. A módoszatok tekintetében a javaslatok az ökoinnovációra vonatkozó rendelkezések és az alacsony CO₂-kibocsátású járművek tekintetében nyújtott extra kibocsátási egységek fenntartását irányozzák elő, a rendelkezések alól a kisebb gyártók mentességet kapnának,
- széles körű konzultációt indít **a személygépjárművekre és tehergépjárművekre 2020 után vonatkozó CO₂-szabályozási politikáról**, melynek során számos aspektusról kikéri a véleményeket, a válaszokat pedig a tervezett felülvizsgálat keretében felhasználja majd annak meghatározásához, hogy mi legyen a jövőbeli szakpolitikai elképzelés formája és mértéke¹⁸. A Bizottság a költséghatékonyság és a CO₂-kibocsátást csökkentő technológiák várható fejlesztésének kérdését, valamint más releváns tényezőket is figyelembe fog venni,
- **a fenti szakpolitikai intézkedéseket** – a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv megvalósítása révén – **beépíti egy, a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló szélesebb körű, integrált szakpolitikába**, amely többek között a járműtechnológiára, az infrastruktúrára és a járművezetők viselkedésére vonatkozó intézkedéseket is magában foglal majd,
- javaslatot tesz a 96/53/EK irányelv felülvizsgálatára 2013 elején, hogy **jobb aerodinamikai jellemzőkkel rendelkező tehergépjárműveket** lehessen tervezni.

Szennyezőanyag- és zajkibocsátás

Az elmúlt években egyértelművé vált, hogy a könnyű gépjárművek (személygépkocsik és tehergépjárművek) szennyezőanyag- és CO₂-kibocsátásának, valamint tüzelőanyag-

¹⁷ COM(2012) 393 és COM(2012) 394.

¹⁸ COM (2012) 393 végleges.

fogyasztásának mérésére használt jelenlegi eljárások nem reprezentálják megfelelően a valós vezetést. Ezért tervbe van véve a menetciklusok és a vizsgálati eljárás felülvizsgálata, amelynek előkészítése már kezdetét vette, mégpedig világszinten, a valós vezetési magatartásról összegyűjtött adatok alapján. A szabályozási intézkedésektől és pénzügyi ösztönzőktől várt csökkenések megvalósításához, valamint ahhoz, hogy megbízható információkat lehessen biztosítani a fogyasztók számára, elengedhetetlen a vizsgálati ciklus továbbfejlesztése és egyértelmű vizsgálati körülmények meghatározása, amelyek összehasonlítható és reprezentatív értékeket eredményeznek.

Ezenkívül számos tagállam nem teljesíti a levegőminőségről szóló jogszabályokban meghatározott követelményeket, és jelentős problémákkal küzd a környezeti NO₂-koncentrációk tekintetében. A 2008/50/EK irányelvben a levegőminőségre vonatkozóan meghatározott követelmények különösen a városokban (a kritikus pontokon) nem teljesülnek, főként a szálló por, a nitrogén-oxidok és az ózon tekintetében. Ez részben a helyi közúti közlekedésben részt vevő járművek NO_x (NO + NO₂) kibocsátása miatt van így, amely valós vezetési feltételek mellett valószínűsíthetően lényegesen magasabb, mint a vizsgálati ciklus során alkalmazott kibocsátási határérték, különösen a dízelüzemű járművek esetében.

A levegő minőségével kapcsolatos sürgető problémák miatt a terveknek megfelelően folytatni kell az Euro 6 előírások bevezetését, és amint lehetséges, intézkedéseket kell meghatározni a közúti járművek kibocsátásának csökkentése érdekében.

A Bizottság felismeri annak jelentőségét, hogy a levegőminőségről szóló jogszabályokban megállapított jelenlegi és jövőbeli célkitűzések teljesítéséhez ténylegesen csökkenteni kell a valós vezetési feltételek során keletkező NO_x-kibocsátást. Ennek következtében, valamint a 715/2007/EK rendelet előírásainak teljesítése érdekében a Bizottság 2011 januárjában új vizsgálati eljárás kidolgozásába kezdett, amely a típusjóváhagyás szerves részét fogja képezni, és amely tényleges vezetési feltételek mellett, közvetlenül fogja mérni a könnyű tehergépjárművek NO_x-kibocsátását.

Az említett, valós vezetési feltételek mellett történő kibocsátásmérési eljárással mért NO_x-kibocsátást az Euro 6 előírások kötelező alkalmazásának időpontjától (2014-től) kell majd rögzíteni és közölni. Ezen időpont után legkésőbb három évvel a valós vezetési feltételek mellett történő kibocsátásmérési eljárást megbízható nem túlléphető (NTE) kibocsátási határértékekkel együtt kell majd alkalmazni, ami a valós vezetési feltételek mellett mért NO_x-kibocsátás jelentős csökkentését fogja biztosítani ahhoz a szinthez képest, amely az új mérési eljárás nélkül lett volna várható. A kötelező erejű NTE határértékek bevezetésére biztosított plusz három évet a Bizottság szükségesnek tekinti, mivel tisztában van azzal, hogy a dízelüzemű gépjárműveket számos esetben jelentős mértékben újra kell majd tervezni ahhoz, hogy rendes vezetési feltételek mellett meg tudjanak felelni az Euro 6 NO_x-kibocsátási határértékeknek.

Emellett a járművek zajkibocsátására vonatkozó jogszabályok hatásvizsgálaton alapuló felülvizsgálata is folyamatban van. A szigorúbb határértékeknek köszönhetően csökkenni fognak a zajjal kapcsolatos egészségügyi hatások. Az elmúlt években új vizsgálati eljárás kidolgozására és tesztelésére került sor. Ez az eljárás jobban tükrözi a valós vezetést, és már most bevezethető. Ezek a rendelkezések együttesen hozzájárulnak majd a közúti forgalom zajszintjének csökkenéséhez.

A Bizottság:

- aktívan támogatja a személygépjárművek és tehergépjárművek tüzelőanyag-fogyasztásának és kibocsátásának mérésére szolgáló, a valós vezetést jobban tükröző új **vezetési ciklusnak és vizsgálati eljárásnak** – az uniós piac jellemzőinek figyelembe vételével történő – kidolgozását és bevezetését. 2014 előtt meg kell határozni az új ciklus és vizsgálati eljárások uniós jogi keretbe való integrációjának módjait, beleértve a régi ciklus és eljárás alapján meghatározott CO₂-kibocsátási célértékek megfeleltetésére szolgáló módszertant. A kibocsátási vizsgálat esetében az új ciklus és eljárás 2014-től 2017-ig megfelelő átmeneti rendelkezésekkel történő bevezetésének biztosítani kell az Euro 6 határértékek valós vezetési feltételek mellett történő betartását. A CO₂-kibocsátási vizsgálat esetében az új ciklus és eljárás megvalósításának figyelembe kell vennie a már meghatározott környezetvédelmi célkitűzéseket, összhangban kell lennie azokkal, és nem róhat szükségtelen terheket az érdekeltekre. Az elektromos járművek hatósugarának meghatározását is fontolóra kell majd venni,
- 2014 előtt **a használatban lévő járművek szennyezőanyag-kibocsátásának ellenőrzésére szolgáló kiegészítő intézkedésekre** tesz javaslatot – átfogó elemzés alapján – azzal a céllal, hogy minél hamarabb csökkenjen a tényleges szennyezőanyag-kibocsátás, és javuljon a levegő minősége,
- 2011 decemberében, a környezeti zajártalom csökkentése irányuló integrált szakpolitikai megközelítés részeként **új, a járművek zajkibocsátására vonatkozó rendeletre**¹⁹, ezen belül a zaj mérésére szolgáló új vizsgálati eljárásra és a járművek zajszintjének további csökkentésére tett javaslatot. A szükséges technikai kiigazításokkal összhangban megfelelő „átfutási időt” kell biztosítani az ágazat számára.

A közúti közlekedés biztonsága

A közúti közlekedés biztonsága már sok éve uniós és tagállami szakpolitikai prioritás, és az is marad. Érdekes példát kínál az integrált szakpolitikai megközelítés hatékony végrehajtására. Az EU világelső a közúti közlekedés biztonsága területén, gépjárműparkunk pedig viszonylag új és biztonságos. A gépjárművek tervezése fontos szerepet játszik mind az ütközések elkerülésében, mind az ütközésvédelemben, nem utolsósorban az uniós típusjóváhagyás keretében jóváhagyott biztonsági berendezések révén.

A járműre, a járművezetőre és az infrastruktúrára vonatkozó uniós, tagállami és helyi szintű intézkedések együttesével jelentős haladást sikerült elérni a halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentésében. Ezek a reménykeltő eredmények azonban nem adnak okot a megelégedésre, és a Bizottság a 2010. évi adatokhoz képest az EU-ban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2020-ig további 50 %-os csökkentésére mint célkitűzésre tett javaslatot²⁰.

¹⁹ COM(2011) 856 végleges.

²⁰ COM (2010) 389 végleges.

A Bizottság:

- a **2011–2020 közötti időszakra szóló politikai iránymutatások**²¹ súlyponti területeinek és célkitűzéseinek megfelelően folytatja a közúti közlekedés biztonságával összefüggő, a járművekre, az infrastruktúrára és a vezetők viselkedésére is kiterjedő munkát. Meg kell találni a szabályozási és egyéb intézkedéseket egyesítő megfelelő szakpolitikai kombinációt, amelyet alapos hatásvizsgálat alapján kell meghatározni. A prioritások közé tartoznak: a motorkerékpárok, az új járműtechnológiák biztonsága, valamint a vezető viselkedését és a közlekedési szabályok betartását támogató technológiák (intelligens sebességszabályozó eszközök, a biztonsági öv használatára figyelmeztető berendezések, intelligens közlekedési rendszerek, környezettudatos vezetés),
- továbbra is támogatja az **intelligens közlekedési rendszerek (ITS)**, ezen belül az együttműködési rendszerek, különösen az uniós, járműbe épített vészhelyzeti segélyhívó rendszer, az „eSegélyhívó” megvalósítását. Folyik a szoros koordinációt és az eSegélyhívó összes elemének kellő időben és hiánytalanul történő kiépítését biztosító megfelelő jogszabályi intézkedések megvalósítása annak érdekében, hogy 2015-től hatékonyan működjön ez az életmentő rendszer.
- felkéri a tagállamokat, a helyi hatóságokat és az érdekeltet, hogy konstruktív és összehangolt módon működjenek együtt a közúti közlekedés biztonságának javítását és az intelligens közlekedési rendszerek megvalósítását célzó legígéretesebb intézkedések kidolgozásában. A Bizottság jelenleg a legmegfelelőbb, az EU-ban a közúti közlekedés biztonságának és a járműbiztonság további javítását célzó, járműbe szerelt biztonsági rendszerek mélyreható elemzését végzi, és ütemtervet készít a 2013 végére tervezett megvalósításhoz.

Az alternatív tüzelőanyagok és az infrastruktúra

A közlekedésre használt energiaforrások megfelelő diverzifikálása segít elérni az EU éghajlatváltozással kapcsolatos céljait és javítani az energiabiztonságot. Noha még mindig jelentős szénhidrogén-tartalékok léteznek, valószínű, hogy a többletkapacitások csökkenésével az árak egyre kiszámíthatatlanabbá válhatnak. Az energiahatékonyság javításával párhuzamosan ez olyan alternatív tüzelőanyagok forgalmazását is igényli, mint például a villamos áram, a hidrogén, a fenntartható bioüzemanyagok, a metán (földgáz és biometán) és a PB-gáz. Az átfogó szakpolitikai kerethez az ún. „well-to-wheel” módszerrel²², azaz a kitermeléstől a gépjárművekben történő felhasználásig terjedően, az életciklus egyes szempontjaira is kiterjedően meg kell vizsgálni az egyes tüzelőanyag-meghajtás kombinációk előnyeit. Mivel számos tüzelőanyag még új, teljesítményüket folyamatosan figyelemmel kell kísérni.

Az alternatív tüzelőanyagok piaci elterjedéséhez megfelelő infrastruktúrát kell kiépíteni. Ez, valamint a megfelelő járművek piacának ezt követő fejlesztése is előmozdítaná a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját az alternatív üzemanyagokkal meghajtott járművek technológiai fejlődésének és piaci elterjedésének megfelelő ütemben kell kiépíteni, szem előtt tartva azok költséghatékonyságát.

²¹ Idem.

²² A tüzelőanyag teljes életciklusa – ezen belül a kitermelés, az előállítása és a tényleges használat – során keletkező kibocsátásokat összesítve.

Az infrastruktúrát a közszféra különféle formákban támogathatja: kísérleti projektek, szabványosítás, a beruházások támogatása és a jogalkotás révén. A szakpolitika támogathatja a piaci bevezetést, a továbbiakban azonban maguknak a piacoknak kell eldönteniük, hogy az adott szakpolitikai keretek között, minden gazdasági és társadalmi hatást figyelembe véve melyek a legjobb megoldások.

A Bizottság jelenleg a „Tiszta energiák a közlekedésben” csomag előkészítésén dolgozik, amely kijelöli az irányvonalakat az ezen a téren folyó beruházások és technológiai fejlődés számára. Célja, hogy felszámolja a technikai és szabályozási akadályokat az EU-ban, és ezáltal megkönnyítse az alternatív üzemanyaggal működő járművek és hajók belső piacának – ezen belül a szükséges infrastruktúra – fejlődését.

Az elektromos járművek tekintetében a Bizottság 2010-ben megbízást adott az európai szabványügyi szervezeteknek, hogy dolgozzanak ki olyan új szabványokat, amelyek biztosítják, hogy a villamosenergia-ellátó pontok és az elektromos járművek töltőcsatlakozói használhatók legyenek együtt és csatlakoztathatók legyenek egymáshoz. A szabványosítási folyamat az infrastruktúra oldalán még nem hozott kielégítő eredményt. A CARS 21 jelentés egységes szabvány elfogadását sürgette az EU egész területén. A Bizottság meg fogja vizsgálni a jármű és a hálózat közötti kapcsolatot, és figyelemmel fogja kísérni az esetleg kialakuló új üzleti modelleket, amelyek elősegíthetik az elektromos járművek által kínált villamosenergia-tárolás és az elektromos rendszer által igényelt rugalmasság közötti szinergiákat, beleértve az elektromos járművek és hálózatok közötti kapcsolatra vonatkozó közös szabványokat és előírásokat, valamint a kommunikációhoz és a fizetéshez szükséges interoperabilitást.

További figyelmet igényel a fogyasztók egyértelmű tájékoztatása a tüzelőanyagokról, valamint azoknak a járművekkel való kompatibilitásáról, lásd a címkézést. A Bizottság figyelemmel fogja kísérni a kérdést egy jelenleg folyó fogyasztói piaci felmérés révén, amely a fogyasztók szemszögéből vizsgálja az üzemanyagok piacának működését²³.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- az elkövetkező hónapokban a „Tiszta energiák a közlekedésben” csomag részeként javaslatot tesz az **alternatív tüzelőanyagok stratégiájára**, amely alátámasztja, hogy az EU éghajlat-változási és környezetvédelmi célkitűzéseinek teljesítéséhez és az EU biztonságos energiaellátásához az alternatív tüzelőanyagok egész sorára van szükség,
- a „Tiszta energiák a közlekedésben” csomag részeként **jogalkotási javaslatot** fogad el **az alternatív tüzelőanyag-ellátó infrastruktúráról**, a minimális töltőállomás-infrastruktúra megvalósítására, valamint egyes tüzelőanyagok – többek között az elektromos járművekre alkalmazandó – közös szabványaira vonatkozóan,
- legkésőbb 2013-ban jogalkotási intézkedésre tesz javaslatot annak érdekében, hogy az EU egész területén praktikus és megfelelő megoldásokat alkalmazzanak **az elektromos járművek feltöltésére szolgáló infrastruktúra** kialakításakor,

²³ A vizsgálat betekintést fog nyújtani abba, hogy a fogyasztók képesek-e tájékozott vásárlói döntéseket hozni, ideértve az információk érthetőségével és átláthatóságával kapcsolatos kérdéseket, például a címkéken szereplő információk, az üzemanyagok közötti különbségek, valamint annak megértését, hogy az üzemanyagok alkalmasak-e egy adott járműhöz. Az eredmények közzétételére 2013 végén kerül sor.

amennyiben a szabványosítási folyamatban részt vevő érintettek között nem születik önkéntes megegyezés egy közös megközelítésről. A Bizottság figyelembe fogja venni a villamosenergia-rendszer és az elektromos járművek közötti szinergiákat,

- folytatja a párbeszédet az érdekeltekkel egy, a vonatkozó európai szabványoknak megfelelő **tüzelőanyag-címkézési rendszerről** annak biztosítása érdekében, hogy a fogyasztók könnyen érthető tájékoztatást kapjanak arról, hogy járművük üzemeltethető-e a töltőállomásokon kínált egyes tüzelőanyagokkal,
- **figyelemmel kíséri** a megújuló energiaforrásokra vonatkozó nemzeti cselekvési tervek végrehajtását, különösen **a bioüzemanyagok** különböző tagállamokban alkalmazott **tényleges keverési arányait**, valamint a tüzelőanyagok és a járműtechnológiák **összeegyeztethetőségét**.

4.2. A piaci feltételek javítása

A gépjármű-gyártóbázist csak kedvező üzleti feltételek esetén lehet megőrizni az EU-ban. Több ilyen feltétel, mint például a munkajog esetében, ez a tagállami szakpolitikáktól függ igen nagy mértékben. Az uniós szakpolitika azonban nyilvánvalóan befolyásolja a keretfeltételeket, különösen a szabályozási politika révén. A Bizottság továbbra is prioritásként kezeli azt a kérdést, hogy Európában megbízható, kiszámítható és kedvező kereteket biztosítva javítsa az üzleti feltételeket az ipar számára, és megvalósítsa az intelligens szabályozás elveit, mint például a költséghatékonyság, az átfutási idők, a hosszú távú célok és az érdekeltekkel folytatott konzultáció.

Erősebb belső piac

Egy egyenlő versenyfeltételeket biztosító, jól működő belső piac az egyik legfontosabb tényező hosszú távon az erős és virágzó európai gépjárműipar szempontjából. Ez különösen igaz a jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben, amikor a gyártók a kapacitásaik kiigazítására kényszerülnek.

Az európai gépjárműipart számtalan kis- és nagyvállalat alkotja, amelyek az értékesítési, ellátási és szolgáltatási lánc különböző részein működnek. Ez az fokozott diverzitás erősségnek és eszköznek is tekinthető a jövő szempontjából, mivel a ma még kis vállalatok holnap már akár stratégiai innovációra képesek, és jelentős szereplővé válhatnak. Ezért fontos a konstruktív, átlátható és tisztelősen alapuló kapcsolatok ösztönzése a gépjárműágazat különböző szereplői, többek között a javítási, karbantartási és ügyfélszolgálati ágazatok között.

Az Európában a gépjárművek forgalmazására vonatkozó versenyjogi keret változásai (a gépjárművek csoportmentességére vonatkozó 1400/2002/EK rendelet hatályvesztésén túl) hatással lehetnek a járműgyártók és -forgalmazók közötti vertikális kapcsolatok szerveződésére. E változások kiegyensúlyozott módon való kezelése érdekében a Bizottság ösztönzi az önszabályozási kezdeményezéseket. Emellett a Bizottság továbbra is biztosítani fogja a piacokon az uniós versenyjogi szabályok betartását a gépjárművek forgalmazása, a javítási és karbantartási szolgáltatások, valamint a pótalkatrész-forgalmazás területén.

A járművekre vonatkozó szabályozás másik fontos célkitűzése a gépjárművek uniós belső piacának megerősítése. Fel kell ismerni, hogy míg napjainkban a szabályozási követelmények az Európai Unió egész területén azonosak, addig a piaci feltételek nagyon eltérőek a különböző tagállamokban. A kereslet befolyásolására hozott intézkedések, mint például a

pénzügyi ösztönzők, amelyeket a tiszta és energiahatékony járművek népszerűsítésére hoztak, nem követik mind ugyanazt a megközelítést. Számítani lehet arra, hogy ez a megosztottság csökkenti az ilyen járművek fejlesztésére és forgalomba hozatalára vonatkozó lehetőségeket. Az ilyen intézkedéseket ezért fokozottabban össze kell hangolni.

A fogyasztók számára a használt autók piaca is fontos. Fogyasztói piaci tanulmány fog készülni a használt autók piacának működéséről.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- 2013-ig párbeszédet indít az **érdekeltek** között, **arra ösztönözve őket, hogy** az új járművek forgalmazásáról szóló **vertikális megállapodásokkal kapcsolatban közös elvek kidolgozására törekedjenek**, A Bizottság felkéri az érintetteket arra, hogy kiegyensúlyozott eredményre törekedve, konstruktív módon vegyenek részt ebben a párbeszédben,
- a tagállamok által a „tiszta” és energiahatékony járművek népszerűsítésére kidolgozott **pénzügyi ösztönzőkre vonatkozó iránymutatásokat** terjeszt elő 2012-ben a fokozottabb együttműködés elősegítése, a környezetvédelmi hatékonyság maximalizálása és a piac szétválasztottságának korlátozása érdekében²⁴. El kell kerülni, hogy az ilyen ösztönzők konkrét technológiákra irányuljanak, ehelyett objektív és általánosan rendelkezésre álló teljesítményadatokon, mint például a jármű CO₂-kibocsátásán kell alapulniuk. A Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy ösztönző rendszereik tervezésekor kellőképpen vegyék figyelembe ezeket az iránymutatásokat.

Intelligens szabályozás

Egy egészséges és dinamikus belső piac is megfelelő szabályozást igényel, amely nem ró felesleges terheket az érdekeltekre, és befektetésbarát környezetet biztosít. A gépjárműipari termékek szabályozása lényegében a típusjóváhagyásra vonatkozó uniós jogi keret révén történik. Bár úgy tűnik, hogy ez a rendszer általában kielégítő módon működik, a fejlesztési módok meghatározásához továbbra is folyamatos értékelés szükséges. Különösen az uniós piacon forgalomba hozott gépjárműipari termékekre vonatkozó felügyeleti eljárások felülvizsgálata szükséges annak biztosítása érdekében, hogy a járművek biztonságosak legyenek, és a polgárok teljesen megbízassanak a szabályozási keretrendszerben. Ez elősegíti azt, hogy az összes szereplő számára egyenlő versenyfeltételek alakuljanak ki, és a fogyasztók jobban bízzanak a termékekre vonatkozó hatályos szabályozásban, ugyanakkor csökkenti az adminisztratív terheket.

A CARS 21 munkacsoport első megbízatásának fő eredményét az intelligens szabályozás elvei jelentették, melyek az újraindított folyamatban ismét megerősítést nyertek. A CARS 21 munkacsoport végleges jelentése továbbá annak jelentőségét hangsúlyozta, hogy a verseny által jelenleg a költségekre gyakorolt nyomást, a jogszabályok halmozott hatását és a kkv-k helyzetét is figyelembe kell venni. A Bizottság biztosítani fogja **az intelligens szabályozás elveinek** átfogó és következetes **alkalmazását**, ideértve az iparágra, a társadalomra és az egyéb érdekeltekre gyakorolt hatást, nevezetesen a kapcsolódó költségek és előnyök mélyreható elemzését is, valamint figyelembe véve azt is, hogy a stabil piac fenntartásának alapvető előfeltétele, hogy egy gépkocsi megvásárlása és fenntartása megfizethető legyen.

²⁴ Az állami támogatásnak minősülő intézkedéseket továbbra is az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján kell elbírálni.

Mindezek alapján a gépjárműipar szempontjából releváns szakpolitikai javaslatokhoz készített hatásvizsgálatoknak – lásd a közlemény más részeit – rendszerint tartalmazniuk kell a versenyképességre gyakorolt hatás vizsgálatát az új intézkedések gépjárműiparra gyakorolt hatásának meghatározásához. Ezen elvek alkalmazása biztosítani fogja, hogy a Bizottság javaslatai **célirányosak és költséghatékonyak** legyenek.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- elvégzi a járműtípus-jóváhagyási keret átfogó és alapos értékelését (alkalmassági vizsgálatát). 2013-ban javaslatot fogad el **a típus-jóváhagyási keret** továbbfejlesztésére, hogy az adott esetben **piacfelügyeleti rendelkezéseket is magában foglaljon**, annak biztosítása érdekében, hogy a járművek és alkatrészeik biztonságosak legyenek, és megfeleljenek a vonatkozó jogi előírásokat, valamint ez a keret hatékonyan teljesítse a szakpolitikai célkitűzéseket,
- a hatásvizsgálati rendszer keretében **elvégzi a jelentős – köztük a gépjárműipart nagy mértékben befolyásoló – jövőbeli kezdeményezések versenyképességre gyakorolt hatásának szigorú vizsgálatát**. Ennek során mérlegelni kell a gazdasági helyzetet, valamint azt, hogy egy új kezdeményezés várhatóan milyen hatást fog gyakorolni a gazdasági ágazat versenyképességére, különösen a világpiacokon. A járművekre jelentős hatást gyakorló jövőbeni szabadkereskedelmi megállapodások, a biztonságra és a kibocsátásokra vonatkozó és az egyéb kezdeményezések versenyképességre gyakorolt hatásának vizsgálatát szintén el kell végezni – a Bizottság hatásvizsgálati rendszerében²⁵ az ágazati versenyképességre gyakorolt hatások vizsgálatára vonatkozó gyakorlati útmutatás szerint, amely a szélesebb körű, általános társadalmi és gazdasági hatásokat is figyelembe veszi. Az aktualizált iparpolitikáról szóló közlemény a közelmúltban megerősítette ezeket az elveket,
- **a járművekre vonatkozó hatályos jogszabályok alapján** megvizsgálja **egyes végrehajtási aktusok arányos gazdasági elemzésének** lehetőségét és hozzáadott értékét. Ezek például az Euro 6 járművekre a párolgási kibocsátások tekintetében vonatkozó követelmények, valamint az L kategóriájú járműveken (a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok) végzett illetéktelen beavatkozás elleni intézkedések felülvizsgálatára irányuló javaslatok. Ha azonban ezeknek a jogi aktusoknak várhatóan jelentős lesz a hatása, azokat – a Bizottság hatásvizsgálati iránymutatásainak megfelelően – hatásvizsgálat kíséri majd.

4.3. A versenyképesség növelése a világpiacokon

A gépjárműipar egyértelműen globális ágazat. A gépjárműipari termékek kereskedelmi forgalma folyamatosan növekszik, és a harmadik országok piacai egyre fontosabbá válnak az EU számára. Az európai autóipar rendkívül erős pozíciót élvez a nemzetközi kereskedelemben, és mind az érett, mind a feltörekvő piacokon jól ki tudja aknázni a piaci lehetőségeket, ami részben ellensúlyozza az európai piacon kialakult nehéz helyzetet. A jelenlegi helyzetet azonban nem lehet biztosra venni. A nemzetközi verseny az új szereplők belépésével és a technológia folyamatos fejlődésével gyorsan kiéleződik. Ugyanakkor továbbra is nehéz a világpiac nyitottságát biztosítani – különösen a meglévő és az új nem vámjellegű akadályok miatt. Míg az ágazat versenyelőnyének megőrzésére törekszik, a szakpolitikának az a szerepe, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson a piaci hozzáférés

²⁵ Bizottsági szolgálati munkadokumentum SEC(2012) 91 végleges, 2012.1.27.

tekintetében. E célt szem előtt tartva a CARS 21 munkacsoport jelentése a legtagabb értelemben vett kereskedelmi politika segítségével történő fellépést támogatja, beleértve a piaci hozzáférés és a szabályozás harmonizációját.

Kereskedelempolitika

A kereskedelmi és az iparpolitikát szorosan össze kell hangolni.

A különféle kereskedelmi eszközök közül a szabadkereskedelmi megállapodásokat fontos eszközök a harmadik országok piacaira való bejutás javítása szempontjából. A nem vámjellegű kereskedelmi akadályok felszámolásának legjobb módja a nemzetközi előírásokhoz való csatlakozás az 1958. évi ENSZ-EGB megállapodás²⁶ alapján. Ezenkívül a kétoldalú szabályozási együttműködést is meg kell erősíteni a harmadik országokkal, például azokkal, amelyek nem szerződő felek ebben a megállapodásban, a gépjárműiparban meglévő nem vámjellegű akadályok felszámolása érdekében.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- a kereskedelempolitika megvalósítása során – mind többoldalú, mind kétoldalú eszközökkel – teljes mértékben érvényre juttatja, hogy milyen fontos, hogy Európa erős és versenyképes gépjármű-gyártóbázisa megmaradjon. **A vámjellegű és a nem vámjellegű akadályok felszámolása** érdekében, ami kulcsfontosságú kérdés, mind a többoldalú, mind a kétoldalú eszközöket igénybe kell venni. **A szabadkereskedelmi megállapodásoknak a vámok teljes lebontására** és a nem vámjellegű akadályok felszámolására kell törekedniük. Minden kereskedelmi tárgyalás általános hatását alaposan és átfogó módon értékelni fogják,
- a már megkötött és a közeljövőben várhatóan megkötésre kerülő szabadkereskedelmi megállapodások hatásait felmérve alaposan és átfogó módon értékeli a kereskedelmi megállapodások által egyenként és együttesen az ágazat versenyképességére gyakorolt hatást. A Bizottság hamarosan elindítja a vizsgálatot, amely 2013 végéig fejeződik be. Az eredményeket meg fogja vitatni az érdekeltekkel,
- az ENSZ-EGB keretében folyó többoldalú szabályozási együttműködést kiegészíti **kétoldalú szabályozási együttműködéssel**, különösen a kulcsfontosságú új szereplőkkel, de ugyanakkor például – a Transzatlanti Gazdasági Tanács keretében – az Egyesült Államokkal, valamint Japánnal is.

Nemzetközi harmonizáció

A járművekre vonatkozó előírások nemzetközi harmonizálását a Bizottság évek óta prioritásként kezeli. Amennyiben sikerül közös előírásokról megállapodni a világ egyéb jelentős piacaival, az olyan előnyökkel jár, mint az alacsonyabb megfelelési költségek, a méretgazdaságosság és a kereskedelem műszaki akadályainak csökkentése. A végső cél az, hogy általános elv legyen, hogy ha már egyszer megvizsgáltak egy járművet, akkor azt mindenhol elfogadják, és emellett a lehető legmagasabb biztonsági és környezetvédelmi színvonalat ösztönözzük és tartjuk fenn. A CARS 21 munkacsoport végleges jelentése azt a következtetést vonta le, hogy a nemzetközi szabályozási harmonizáció leghatékonyabb

²⁶ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 1958. évi megállapodása a gépjárműágazat nemzetközi műszaki harmonizációjáról.

eszköze az 1958. évi ENSZ-EGB megállapodás, feltéve, hogy a szükséges mértékben korszerűsítik a feltörekvő gazdaságok igényeinek kielégítése érdekében, illetve amennyiben lehetővé teszi a teljes járművekre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyás kölcsönös elismerését a személygépkocsik kategóriájával kezdve. A Bizottság elkötelezett amellett, hogy számos intézkedést végrehajtsa az elkövetkező években.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- előmozdítja és aktívan támogatja a járművekre vonatkozó előírások további nemzetközi harmonizációját az alábbiakban meghatározott irányvonalak mentén. **Az 1958. évi ENSZ-EGB megállapodás reformja** e stratégia kulcsfontosságú eleme, amelynek célja **vonzóbbá tenni a harmadik országok piaci számára a nemzetközi előírások elfogadását és végrehajtását**. A Bizottság felkéri a tagállamokat és az érdekeltet, hogy támogassák ezt az erőfeszítést. Az 1958. évi felülvizsgált megállapodásra vonatkozó első javaslat kidolgozását 2013 márciusában a Bizottság fogja irányítani,
- részt vesz egy, **a teljes járművekre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyásra vonatkozó új előírás²⁷ első javaslatának** 2013 novemberéig való **kidolgozásában**. A teljes járművekre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyásról szóló előírásnak köszönhetően jelentősen csökkennek az adminisztratív terhek, ha ugyanazt a járműmodellt olyan országokban akarják bevezetni, amelyek az 1958. évi megállapodásban részes szerződő felek.

Az 1958. évi megállapodáson folyó munkával párhuzamosan a Bizottság azon is dolgozik, hogy konkrét eredményeket érjen el az 1998. évi megállapodás²⁸ tekintetében. A közelmúltban a munkahelyteremtéssel és a növekedéssel foglalkozó magas szintű EU-USA munkacsoport által keltett és egy, az EU és az USA közötti átfogó szabadkereskedelmi megállapodás lehetséges előnyeit elismerő Los Cabos-i nyilatkozat²⁹ nyomán kialakult politikai lendületre tekintettel most nagyobb az esély az Egyesült Államok tényleges elköteleződésére és az 1998. évi ENSZ-EGB megállapodás keretében végzett munka nagyobb sikerére. A legígéretesebb területek az áttörést jelentő technológiák, különösen a hidrogén- és az elektromos meghajtás. 2011-ben a Bizottság az Egyesült Államok hatóságaival együtt vezető szerepet töltött be abban, hogy a Transzatlanti Gazdasági Tanácsban megkezdődjön az elektromos járművekkel kapcsolatos munka. Ennek következtében létrehoztak két informális munkacsoportot: az egyik a biztonságra vonatkozó szabályozási követelményekkel, a másik pedig az elektromos járművek környezeti teljesítményével foglalkozik. A csoportok sok más szerződő fél érdeklődését is gyorsan felkeltették, és mára többoldalú fórummá nőttek ki magukat az 1998. évi megállapodás keretében. A következő néhány évben már konkrét eredmények is várhatók.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- **irányítja a (1) biztonsággal és (2) az elektromos járművek környezeti teljesítményével foglalkozó két informális munkacsoport munkáját**, hogy 2014-

²⁷ Az 1958. évi megállapodás elvei alapján a teljes járművekre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyásra vonatkozó előírás legszigorúbb változatát alkalmazó szerződő felek nem kötelesek elfogadni a kevésbé szigorú változat szerint megadott típusjóváhagyásokat.

²⁸ Az 1998. évi megállapodás keretében globális műszaki előírások kidolgozása folyik.

²⁹ MEMO/12/462, 2012.6.19.

ben el lehessen fogadni egy, az elektromos járművek biztonságáról szóló globális műszaki előírást, és közös megközelítést lehessen kialakítani az elektromos járművek környezeti teljesítményére vonatkozó politikák terén. Mindkét informális munkacsoport az EU és az USA kezdeményezésére jött létre, de már eddig is sok taggal bővült, többek között Kína, Japán és Kanada is csatlakozott. Az elektromos járművek biztonságára vonatkozó globális műszaki előírásról való megállapodás kulcsfontosságú lesz abból a szempontból, hogy biztosítja a méretgazdaságosságot a gyártók számára, a fogyasztókat pedig megnyugtatja, hogy az elektromos járművek a megfelelő mértékben biztonságosak,

- az érdekeltek véleménye alapján előmozdítja a fokozottabb nemzetközi együttműködést a szabványosító szervezetek között annak érdekében, hogy közös vagy egymással összhangban álló szabványokat dolgozzanak ki az elektromos járművek biztonsága, infrastruktúrája és együttműködési képessége területén.

4.4. Felkészülés az alkalmazkodásra és a szerkezetátalakítás lebonyolítása

A gazdasági és társadalmi keretfeltételek idővel változnak, aminek következtében megváltozik az egyes termelési helyszínek versenyhelyezete. Az új helyzethez leggyorsabban alkalmazkodó vállalatok, munkavállalók és gazdaságok jutnak előnyhöz a világpiacra. Mivel az európai gazdaság erősségei a tudáson és a kiválóságon alapulnak, Európának be kell ruháznia humántőkéjébe, és termelési kapacitásait hozzá kell igazítani az új körülményekhez, köztük az új technológiákhoz és a változó piacokhoz. A közszféra beavatkozását arra kell irányítani, hogy segítséget nyújtson a munkavállalóknak és a vállalkozásoknak az alkalmazkodáshoz, megvédje a belső piacot és az egyenlő feltételeket, valamint a lehető legalacsonyabb szinten tartsa a szerkezetátalakítás negatív társadalmi következményeit.

A humántőke és a képességek

Az európai gyártóbázis megőrzéséhez elengedhetetlen a humánerőforrásba történő beruházás a készségek fejlesztése és az oktatás révén. A szakképzett munkaerő a gépjárműipar növekedése és versenyképessége szempontjából kiemelt tényező, és ahhoz is elengedhetetlen, hogy az úttörő technológiák terén sikerüljön vezető szerepet kivívni. Másrészt az ágazat már jelenleg is a szakképzett munkaerő hiányával szembesül, továbbá azzal, hogy jól kell meghatározni, hogy a jövőben milyen készségekre lesz szükség. Biztosítani kell a munkavállalók megfelelő képzettségét, valamint a szakképzést és az egész életen át tartó tanulást.

A készségek hiánya az egyik legégetőbb probléma. Hosszú távú célok elérésére irányuló gyors intézkedésekre van szükség a tagállamok szintjén az oktatási és képzési rendszereknek a kínált készségek fejlesztése érdekében történő alapvető korszerűsítéséhez. Ehhez többek között új tantervek szükségesek, amelyek nyitottabbá teszik az oktatást és a képzést az információs és kommunikációs technológiák segítségével, valamint a munkaadókkal alkotott partnerségek új formái. Európában ez a probléma nemcsak a gépjárműiparban jelentkezik, hanem más ágazatokban is. A Bizottság „Az oktatás újragondolása: beruházás a készségekbe a jobb társadalmi-gazdasági eredmények érdekében” című közleményében hamarosan felvázolja az e kérdések rendezésére szolgáló stratégiai prioritásokat. Horizontális kérdésként az Unió foglalkoztatási politikája, különösen a legutóbbi foglalkoztatási csomag³⁰ is

³⁰ COM(2012) 173 végleges, 2012.4.18.

foglalkozik vele. Ezenkívül az alábbi ágazati kezdeményezések lesznek kiemelten fontosak. Az uniós munkaerőpiacon az igényelt készségek tekintetében tapasztalt változásokra tekintettel a készséghiányokra kiegészítő megoldást jelenthet a szakembereknek az Unión kívülről való bevonása.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- a közelmúltban elkészült megvalósíthatóság- és hozzáadottérték-értékelések nyomán 2013-ban támogatja az **európai gépjárműipari képzési tanács**³¹ megalapítását, amely a gépjárműipari ágazatban a készségek fejlesztésére és a foglalkoztatásra irányuló kutatásokat végző meglévő nemzeti szervezeteket fogja össze. A képzési tanácsban részt vesznek majd a munkaadók és a munkavállalók európai és tagállami szintű képviselői, valamint az oktatást és képzést nyújtó szervezetek. A képzési tanács ösztönözni fogja az információk és bevált gyakorlatok cseréjén alapuló, egymástól való tanulást, valamint fórumot biztosít a párbeszédhez. A tanács először elemezni fogja a gépjárműiparban a foglalkoztatással és a készségekkel összefüggő tendenciákat, ami alapján ajánlásokat fog megfogalmazni a politikai döntéshozók, az oktatási és képzési szolgáltatók és más érdekelték számára,
- ösztönzi, hogy az **Európai Szociális Alapot (ESZA) vegyék igénybe a munkavállalók átképzésére és készségfejlesztésére**. Az ESZA-ra vonatkozóan a többéves pénzügyi keretben meghozandó határozatok sérelme nélkül a Bizottság arra fogja ösztönözni a tagállamokat, hogy fokozottabban aknázzák ki az igényelt készségekre, a készségek megfeleltetésére, valamint a változások előrejelzésére vonatkozó rendszerszintű projekteket, továbbá tegyenek javaslatokat az egész életen át tartó tanulással összefüggő lehetőségekre.

Az ipar alkalmazkodásának kérdése

Míg egyrészt a gépjárműipar a szakképzett munkaerő hiányával kapcsolatos problémákkal küzd, másrészt a szerkezetátalakítás társadalmi következményeivel is foglalkozni kell, ha a munkahelyek megszűntetése elkerülhetetlenné válik. Az európai piacon csökkenő forgalomra válaszul egyes szerkezetátalakítási döntéseket már meghoztak, de még további kiigazításokra lehet szükség. Feltétlenül el kell kerülni, hogy az üzembeszárások vagy leépítések hatása az elbocsátások miatt továbbgyűrűzzön az egész régió gazdaságában. A vállalatoknak be kell tartaniuk a kollektív elbocsátásokra vonatkozó uniós irányelveket, tájékoztatniuk kell a munkavállalókat és konzultációt kell velük folytatniuk, követniük kell a változások előrejelzésére vonatkozó helyes gyakorlatot³². E tekintetben a minden (azaz vállalati, helyi, tagállami és uniós) szinten megfelelő szociális párbeszéd kulcsfontosságú eleme a szerkezetátalakítási folyamatok előrejelzésének és megfelelő kezelésének. A szerkezetátalakítás főleg az ágazat felelőssége, de a Bizottságnak, a tagállamoknak és a helyi hatóságoknak is van kiegészítő szerepe.

³¹ A szociális partnerek által lebonyolított és az Európai Bizottság Foglalkoztatási, Szociális és Esélyegyenlőségi Főigazgatósága által támogatott projekt.

³² E helyes gyakorlatok közé tartozik a „Íránymutatások a változások és társadalmi következményeik kezeléséhez” című, 2003-as dokumentum, amelyet azonban az ESZSZ (Európai Szakszervezetek Szövetsége) hivatalosan nem fogadott el.

A Bizottság 2012 elején zöld könyvet fogadott el a szerkezetátalakításról azzal a céllal, hogy meghatározza a sikeres gyakorlatokat és politikákat a szerkezetátalakítás és a változásokhoz való alkalmazkodás területén³³.

A Bizottság javasolta továbbá, hogy az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap (EGAA) a 2014–2020 közötti időszakban is működjön tovább, működését fejlesszék tovább és hatályát terjesszék ki, különösen az új munkavállalói kategóriákra (pl. az ideiglenes munkavállalókra). Mostanáig az EGAA 16 esetben nyújtott támogatást a gépjárműiparban, és csaknem 21 000 gépjárműipari dolgozó részesült az EGAA összesen 113 millió euró támogatásában.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- a jövőben is **figyelemmel kíséri/felügyeli a szerkezetátalakítási tevékenységeket, hogy szigorúan megfeleljenek az uniós jogszabályoknak**, különösen az állami támogatásra és a belső piacra vonatkozó szabályok tekintetében,
- **meghatározza a helyes gyakorlatokat, és ösztönzi, hogy a szerkezetátalakítások során** – az intenzív gépjárműipari termelés jellemezte régiók és a munkaügyi hivatalok képviselőivel, valamint az ágazat érdekelt feleivel, többek között a szociális partnerekkel konzultálva – **nagyobb hangsúlyt helyezzenek a változásokra való felkészülésre,**
- újraindítja a **szolgálatközi munkacsoportot**, hogy **tanulmányozza és nyomon kövesse a gépjárműgyártó üzemek bezárásával vagy jelentős leépítésével kapcsolatos főbb ügyeket.** A munkacsoport aktívan és nagyon hatékonyan működött közre a gépjárműipart érintő korábbi ügyekben³⁴. A munkacsoport ésszerűsítene a vonatkozó uniós alapok igénybevételét (technikai segítségnyújtással, a várakozási idő csökkentésével, valamint az erőforrások leghatékonyabb felhasználására, a nyomon követésre és a beszámolásra vonatkozó tanácsokkal),
- üzembezárások és jelentős leépítések esetén **felhívja a tagállamok figyelmét arra, hogy vegyék fontolóra az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap (EGAA) igénybevételét,**
- a tagállamokat arra ösztönzi, hogy vegyék igénybe **a rugalmas foglalkoztatási rendszereket és az ESZA által ezekhez nyújtott társfinanszírozást**, hogy így támogassák a beszállítókat, amelyeknek egy gépjárműgyártó üzem bezárása/leépítése után több időre lehet szükségük ahhoz, hogy új ügyfeleket találjanak.

5. NYOMON KÖVETÉS ÉS IRÁNYÍTÁS

A CARS 21 magas szintű munkacsoportban folytatott konstruktív vita rávilágított arra, hogy ebben a stratégiai ipari ágazatban hasznos és szükséges is folytatni a párbeszédet a fő érdekelttekkel (mind a magán-, mind a közszférában, valamint a civil társadalommal). Emellett az aktualizált iparpolitikai közlemény egy, a tiszta járművekkel foglalkozó munkacsoport létrehozását szorgalmazta.

³³ COM (2012) 7 végleges.

³⁴ Például a VW Forest és a MG Rover, West Midlands, esetében.

A Bizottság javasolja a CARS 2020 folyamat elindítását, amely nyomon követné és rendszeresen felmérné a CARS 21 jelentés ajánlásainak és a cselekvési terv végrehajtását. Ez a folyamat azzal járna együtt, hogy a magas szintű munkacsoport évente nem hivatalos üléseket tartana, amelyeket a Sherpa csoport készítené elő. Annak érdekében, hogy biztosítva legyen a koherencia és a folytonosság, a csoport összetétele hasonló maradna a CARS 21 munkacsoport összetételéhez, a lehetséges módosítások kizárása nélkül.

Továbbá eseti alapon tematikus üléseket is szervezhetnének szakértői szinten a Bizottság ismereteinek növelése és az érdekeltekkel folytatott konzultáció kiszélesítése végett.

A Bizottság a következő lépéseket fogja tenni:

- 2013-ban elindítja a **CARS 2020 magas szintű folyamatot** a CARS 21 jelentés ajánlásai, valamint az ezen cselekvési tervben meghatározott intézkedések végrehajtásának nyomon követésére,
- **eseti alapon szakértői üléseket** szervez a gépjárműipar **gazdasági és versenyképességi problémáiról**.

Az új biztosi kollégium feladata lesz mérlegelni, hogy fenntartsák-e a folyamatot a javasolt formátumban, vagy módosításokra, illetve kiigazításokra van szükség.