



Брюксел, 8.11.2012  
COM(2012) 636 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна  
промишленост в Европа**

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>1.</b>	<b>Ключов сектор на кръстопът.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CARS 21: съвместно стратегическо виждане за промишлеността през 2020 г.....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Предизвикателствата на икономическото положение .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>План за действие за повишаване на конкурентоспособността .....</b>	<b>8</b>
<b>4.1.</b>	<b>Инвестиции в авангардни технологии и финансиране на иновации .....</b>	<b>8</b>
	Научни изследвания, развойна дейност и иновации .....	8
	Достъп до финансиране .....	10
	Намаляване на емисиите на CO2 .....	11
	Емисии на замърсители и излъчван шум .....	12
	Безопасност на движението по пътищата .....	14
	Алтернативни горива и инфраструктура .....	15
<b>4.2.</b>	<b>Подобряване на пазарните условия.....</b>	<b>17</b>
	Укрепване на вътрешния пазар.....	17
	Интелигентно регулиране.....	19
<b>4.3.</b>	<b>Повишаване на конкурентоспособността на световните пазари .....</b>	<b>20</b>
	Търговска политика .....	20
	Международна хармонизация.....	21
<b>4.4.</b>	<b>Изпреварващо адаптиране и управление на реструктурирането.....</b>	<b>23</b>
	Човешки капитал и умения .....	23
	Преодоляване на проблемите, свързани с приспособяването на промишлеността.....	24
<b>5.</b>	<b>МОНИТОРИНГ И УПРАВЛЕНИЕ .....</b>	<b>25</b>

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

## CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа

През последните месеци **европейската автомобилна промишленост преминава през един все по-труден период** със спад на пазара на нови автомобили в ЕС за пета поредна година. Тази обстановка поражда **силен натиск** върху някои дружества за реструктуриране на техните дейности, като няколко производители неотдавна обявиха затваряне на монтажни заводи със съответните загуби на работни места. Същевременно обаче европейската промишленост продължава да е изправена пред **средносрочното и дългосрочно предизвикателство** да запази водещото си място в изключително конкурентна глобална среда, като осигурява решения в областта на мобилността. Ето защо Комисията смята, че е налице спешна нужда от набелязване на план за действие в подкрепа на изправената пред тези предизвикателства автомобилна промишленост.

### 1. КЛЮЧОВ СЕКТОР НА КРЪСТОПЪТ

Автомобилната промишленост<sup>1</sup> е от стратегическо значение за европейската икономика, като нейните продукти и услуги оказват ежедневно въздействие върху живота на европейските граждани. С отрасъла са свързани около **12 милиона преки и косвени работни места** и той дава чувствителен **положителен принос към търговския баланс на ЕС** (с нарастване през последните няколко години, като през 2011 г. достигна стойност от 90 млрд. евро). Промислеността отчита **най-високите частни разходи за научни изследвания и иновации** (28 млрд. евро през 2009 г.) и е основен двигател на технологичните иновации. Благодарение на силните си икономически връзки с много промишлени отрасли тя е важен **мултипликатор на растежа**. Тези връзки са налице както нагоре по веригата на производството, например със стоманодобивната, химическата и текстилната промишленост, така и надолу по веригата — с ИКТ, ремонтните услуги и услугите за мобилност. Отрасълът произвежда повечето от превозните средства, използвани от гражданите за тяхната лична мобилност и за превоза на товари. Следователно автомобилната промишленост ще играе **ключова роля в новата промишлена революция**, която има за цел, *inter alia*, постепенното заместване на въглеродородите като основен източник на енергия и по-ефективното и устойчиво използване на нашите ресурси.

Днес автомобилната промишленост е достигнала **историческа повратна точка**: очаква се идващото десетилетие да доведе до важни промени в няколко области, които най-вероятно ще променят из основи облика на промишлеността и нейните пазари навсякъде по света. На първо място, **променят се моделите на производство и търговия**. Докато европейският пазар се смята за напълно развит, редица трети пазари

---

<sup>1</sup> Терминът „автомобилна промишленост“ обхваща цялата верига на доставки, включваща производителите на превозни средства, доставчиците, търговското разпространение и следпродажбените услуги. Продуктите включват леки автомобили, лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, както и дву- и триколесни моторни превозни средства и четириколки.

отбелязват бърз растеж и променят търговските потоци и веригата за създаване на стойност в автомобилната промишленост. Силният конкурентен натиск нараства и докато разработват възможности на трети пазари, предприятията от ЕС трябва във все по-голяма степен да се справят с предизвикателства на вътрешния си пазар. На второ място, постигането на **поставените цели по отношение на изменението на климата** става все по-неотложно, а очакванията, свързани с напредъка на технологиите, са все по-високи. С оглед изпълнението на дългосрочните цели за намаляване на емисиите на парникови газове, както и целите за качеството на въздуха, двигателят с вътрешно горене ще продължи да бъде усъвършенстван, като това е съпътствано от разработването и постепенното въвеждане на революционни технологии, като например електрозадвижването. Също така значителни усилия ще трябва да бъдат положени за по-нататъшното разработване и разпространение на устойчиви горива, които могат да са алтернатива на традиционните дизелово гориво и бензин. В същото време **безопасността на движението по пътищата продължава да бъде важна тема.**

Както се посочва в съобщението на Комисията, с което **наскоро се актуализира промишлената политика на ЕС<sup>2</sup>**, автомобилната промишленост е едно от приоритетните направления на действие, в което **инвестициите в нови технологии и иновации трябва да бъдат улеснени**. Съобщението дава нов импулс в подкрепа на целите на „ЕС 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и призовава за по-мощна европейска промишленост, която да осигурява растеж и икономическо възстановяване. Важната роля на този промишлен отрасъл за създаването на растеж и работни места, също така и в свързаните с него услуги, е категорично призната. Затова ние трябва да възприемем действен подход.

Настоящото съобщение представя **план за действие за автомобилната промишленост**, като в него се изтъква ангажиментът на Комисията в подкрепа на конкурентоспособността и устойчивостта на отрасъла. Това е първият конкретен пример за прилагане на нашето актуализирано виждане за промишлената политика в отраслов мащаб, а именно — в автомобилната промишленост. В него се определят конкретни политически действия въз основа на отрасловия анализ, направен от групата на високо равнище CARS 21, която започна отново дейност през 2010 г. Този план за действие се гради на следните четири стълба:

- **инвестиции в авангардни технологии и финансиране на иновациите** чрез поредица законодателни инициативи и подкрепа на научните изследвания и иновациите;
- **подобряване на пазарните условия** чрез укрепване на вътрешния пазар и последователно прилагане на интелигентното регулиране;
- **повишаване на конкурентоспособността в рамките на световните пазари** чрез ефективна търговска политика и международна хармонизация на нормативната уредба в областта на превозните средства;
- **изпреварващо адаптиране** посредством инвестиции в човешки капитал и умения, както и смекчаване на социалното въздействие на реструктурирането.

---

<sup>2</sup> COM (2012) 582 окончателен, приет на 10 октомври 2012 г.

С тази стратегия Комисията възнамерява да подкрепи дейната роля, която автомобилният отрасъл ще играе в стремежа намаляващият дял на европейската промишленост в БВП, понастоящем около 16 %, да започне да нараства и до 2020 г. да достигне 20 %. Засилването на конкурентоспособността на въпросната промишленост в ЕС, подкрепата за оползотворяването на възможностите за растеж на световните пазари, както и насърчаването на незамърсяващи, безопасни и ефективни превозни средства — като части от един интегриран политически подход, ще са сред определящите фактори за постигането на този резултат.

## 2. CARS 21: СЪВМЕСТНО СТРАТЕГИЧЕСКО ВИЖДАНЕ ЗА ПРОМИШЛЕНОСТТА ПРЕЗ 2020 Г.

В края на 2010 г. Комисията реши да **възобнови дейността на групата на високо равнище CARS 21**, която беше първоначално сформирана през 2005 г. въз основа на съобщението на Комисията „Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийноэффективни превозни средства“<sup>3</sup>, прието на 28 април 2010 г. Групата имаше за цел даването на препоръки за политики в подкрепа на конкурентоспособността и устойчивия растеж на европейската автомобилна промишленост.

Групата включваше седем комисари, девет представители на държавите членки, както и широка и балансирана група от заинтересовани страни (включително представители на промишлеността и НПО), и прие своя окончателен доклад<sup>4</sup> на 6 юни 2012 г. Този доклад представя общото становище на групата относно стратегическото ѝ виждане за автомобилния отрасъл през 2020 г. и предлага конкретни препоръки за редица значими области на политиката.

Анализът, представен в доклада, ясно сочи, че статуквото в европейската автомобилна промишленост не може да бъде запазено: съответно ще трябва да бъдат съобразени настоящите производствени мощности, да се създадат нови методи на производство, да се осигурят и да се използват по-ефективно допълнителни източници на суровини, както и да се разработят нови видове клъстери и бизнес модели. Не по-малко важни са необходимостта от нови профили на уменията и решаването на проблемите, свързани с възможните промени в равнището на заетост. В тази връзка е особено важно да се осигури плавен и балансиран икономически и социален преход чрез изпреварване на потребностите от умения и обучение, както и управление на реструктурирането, като така се насърчат приспособяването на предприятията и преходът в заетостта.

На този фон групата формулира **общо становище относно основните характеристики на една мощна и конкурентоспособна автомобилна промишленост и на напредъка към устойчива мобилност на обществото в ЕС през 2020 г.**, както следва:

- **автомобилен отрасъл**, който продължава да бъде от **стратегическо значение и основен елемент на европейската промишленост и икономика**, осигуряващ качествени работни места на милиони работници в ЕС;
- **отрасъл**, от който зависят много други икономически дейности и който същевременно предоставя достъпни и желани продукти, отговарящи на

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

<sup>4</sup> На разположение на следния адрес:

- потребителското търсене, на базата на конкурентен пазар за автомобилни продукти и услуги, включително следпродажбени услуги;
- **силна производствена база в ЕС** за пътни превозни средства и компоненти, произвеждаща значителна част от превозните средства и частите, които се продават на пазара на ЕС;
  - **силна промишлена мрежа** с гъвкава и интегрирана верига за доставки и разпространение;
  - отрасъл, който **изнася широка гама от висококачествени и високотехнологични превозни средства** на трети пазари;
  - **световни пазари**, които предлагат наистина **еднакви правила** за всички участници в отрасъла при равни условия за всички технологии;
  - автомобилна промишленост, която е **водеща в областта на технологиите** и която, като действа координирано с отрасъла на доставчиците на горива, произвежда превозни средства, които са **привлекателни** за потребителите в ЕС, **чисти** по отношение на регламентиранияте замърсители, **с по-нисък разход на гориво, безопасни, тихи и свързани в мрежа**;
  - **набор от технологии на задвижването**, при които преобладават **авангардните технологии на двигателите с вътрешно горене**, като електродвигането заема все по-предно място; освен това придобива значимост навлизането на превозни средства, работещи на **различен принцип на силово задвижване** (като например електрически<sup>5</sup> превозни средства и превозни средства с горивни елементи);
  - съответна **инфраструктура за пълнене и зареждане** на произвежданите превозни средства, работещи с алтернативно гориво, в съответствие с техния пазарен потенциал;
  - **работна сила** в производството, научноизследователската и развойна дейност и поддръжката, обучена и подготвена да работи с множество технологии.

Необходимо е системното прилагане на практика на **интегриран политически подход**. Затова този подход трябва да включва следните елементи:

- действия на частния сектор и на публичната политика на равнището на ЕС, на държавите членки и на регионално равнище, които се допълват взаимно;
- мерки по отношение на превозните средства, които са ефективно съчетани, когато е целесъобразно, с други мерки, насочени към инфраструктурата и потребителите;
- икономически ефективни нормативни и алтернативни мерки на политиката, които са ефективно прилагани и изпълнявани, така че да се постигнат дългосрочни цели на обществото и да се даде тласък на иновациите;
- всички области на политиката, които имат отражение върху автомобилния отрасъл, трябва да бъдат тясно координирани между съответните отговорни органи (в т. ч. търговията, промишлените, екологичните, енергийните, информационните и комуникационните технологии, безопасността на движението по пътищата и общественото здраве, транспорта и политиката в

<sup>5</sup> Т.е. задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства, хибридните превозни средства с възможност за включване към електрическа мрежа и електрическите превозни средства с увеличен пробег.

областта на конкуренцията, иновациите и вътрешния пазар), така че да се гарантира икономически ефективно постигане на целите на политиката.

Комисията осъзнава напълно тези предизвикателства и необходимостта от **амбициозна стратегия за промишлена политика за автомобилния отрасъл**. Комисията ще ориентира своите политики спрямо тази цел и призовава останалите институции, публични органи и заинтересовани страни да следват същия подход в рамките на тяхната съответна сфера на отговорност.

### **3. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТА НА ИКОНОМИЧЕСКОТО ПОЛОЖЕНИЕ**

В окончателния доклад на групата CARS 21 се прави задълбочен анализ на сегашната икономическа ситуация в автомобилната промишленост на ЕС. През първата половина на 2012 г. **положението се влоши и тази тенденция вероятно ще продължи до края на годината. Продажбите на пазарите на ЕС намаляват** (6,8 % спад за първото полугодие на 2012 г. при леките автомобили и 10,8 % спад при търговските превозни средства) в сравнение с вече ниските нива от 2011 г. Настоящите прогнози показват спад от 7,9 % на годишна база на пазара на ЕС за леки автомобили при продажби, възлизащи на 12,1 млн. единици. След период на възстановяване през 2010 г. и 2011 г. пазарът на ЕС за търговски превозни средства се очаква да се свие с 8 % през тази година, като остава на най-ниските нива в историята си. При двуколесните моторни превозни средства новите регистрации са засегнати от дълговата криза и през 2011 г. възлизаха на 1,6 млн. единици, което е с 40 % под равнището от 2007 г.

**Производството на превозни средства е в малко по-добро състояние** (монтаж на 16 млн. лекотоварни превозни средства, т.е. 1 млн. единици повече от равнището през 2009 г.), **стимулирано от износа**, както е видно от положителното търговско салдо в размер на 45 млрд. евро през първите пет месеца на 2012 г. (дължащо се главно на износа за САЩ и нововъзникващите пазари). Все пак съществуват значителни рискове за производствените равнища, свързани със забавянето в нововъзникващите икономики. Няколко производители отчетоха **финансови загуби на пазара на ЕС**, които се дължат предимно на спад на продажбите заедно с отдавнашния структурен проблем със **свръхкапацитета**<sup>6</sup>. Някои производители вече обявиха значителни действия по реструктуриране, които ще имат отражение върху тяхната верига за доставки, както и върху заетостта и перспективите за възстановяване в редица европейски региони.

**Отговорността за справянето с проблема на реструктурирането е основно на промишлеността**, но в същото време от нейна страна се заявява, че е желателно наличието на повече координация и подкрепа на европейско равнище.

Настоящият план за действие, основан на препоръките на CARS 21, поставя дългосрочни цели: запазване на производствената база в Европа, гарантиране на конкурентоспособността и устойчивостта и съставяне на цялостна „пътна карта“ на промишлената политика за автомобилната промишленост през 2020 г.

---

<sup>6</sup> За точните данни за свръхкапацитета се спори, тъй като това зависи и от броя на смените, използвани в рамките на дадена фабрика. Анализаторите са съгласни, че известен свръхкапацитет всъщност е необходим за гъвкавостта на бизнеса, докато проблем представлява излишният капацитет.

#### 4. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА

Комисията планира следните ключови действия в различни области на политиката на ЕС:

##### 4.1. Инвестиции в авангардни технологии и финансиране на иновации

В автомобилната промишленост, както и в други отрасли, се разработват редица нови, незамърсяващи и безопасни технологии, които се очаква да навлязат в значителна степен на пазара през следващите години. Като се изхожда от днешното челно място на Европа в технологично отношение, от съществено значение е тя да остане начело чрез разработване на утрешните решения и постигане на устойчива мобилност. Това следва да бъде насърчено чрез точно насочена и координирана публична подкрепа за научни изследвания и иновации, които отговарят на потребностите на промишлеността и обществото и целят разработването на дългосрочни технологии. За да бъде даден импулс на инвестициите през следващите години, е необходимо в допълнение на нормативните инициативи на равнището на ЕС, както и на национално и местно равнище, да бъде възприет цялостен политически подход, придружен от мерки по отношение на инфраструктурата и търсенето.

##### Научни изследвания, развойна дейност и иновации

Инвестициите в научни изследвания, развойна дейност и иновации (НИРДИ) са гаранция за конкурентоспособност. Освен това европейското финансиране за НИРДИ в рамките на Седмата рамкова програма за научни изследвания (РП7) и заемите и гаранциите по заеми от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), целящи поощряване на разработването на незамърсяващи транспортни технологии, бяха посочени в доклада на CARS 21 като ключови инструменти за възстановяването от кризата в периода 2008 — 2009 г. и за преодоляването на настоящия конкурентен натиск по отношение на челното място в областта на технологиите. Важно е да се отбележи, че европейските фондове предоставят значителен капиталов лост на автомобилната промишленост на ЕС, която трябва да финансира едновременно НИРДИ по отношение на няколко технологии за силово задвижване (непрекъснато усъвършенстване на двигателите с вътрешно горене, както и разработване на електрозадвижване, силово задвижване с горивни елементи и хибридно силово задвижване) — в съответствие с перспективата за 2020 г. за разнообразен набор от горива, необходими за постигането на целите, свързани с изменението на климата. Повишаването на безопасността на движението по пътищата е друга област, в която все още има широко поле за основано на обективни данни подобряване на безопасността на превозните средства. Публично-частното партньорство (2009 — 2013 г.) „Европейска инициатива за „зелени“ автомобили“ получи изключително положителна оценка в окончателния доклад на CARS 21, както и дейността по отпускане на заеми на ЕИБ, по-специално във връзка с Европейския механизъм за чист транспорт. Налице е силно изразено съгласие, че и двата инструмента следва да продължат да бъдат използвани.

Комисията:

- предложи „Хоризонт 2020“<sup>7</sup> като рамка на финансирането на научните изследвания и иновациите за периода 2014 — 2020 г. с общ бюджет в размер на

---

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



80 млрд. евро, което представлява значително увеличение в сравнение с РП7, включително ангажимент за реализирането на благоприятна за околната среда европейска транспортна система с ефективно използване на ресурсите. В очакване на окончателните решения, които ще бъдат приети в контекста на следващата многогодишна финансова рамка, се счита, че при финансирането на научните изследвания и иновациите в автомобилостроенето следва да бъде взето предвид икономическото и социално значение на отрасъла;

- предложи програмата **COSME** (Конкуренетоспособност на предприятията и МСП)<sup>8</sup> с бюджет от 2,5 млрд. евро за периода 2014 — 2020 г.;
- предложи двете програми да поддържат финансови инструменти на ЕС, с което потенциално ще се даде възможност на МСП и по-големите дружества в автомобилния сектор да се възползват от подобрен достъп до дългово и дялово финансиране. Чрез COSME автомобилните МСП следва също да са в състояние да се възползват от мерки за подобряване на достъпа до пазари, а чрез „Хоризонт 2020“ — от други мерки за повишаване на тяхната привлекателност за инвеститорите;
- прие своето съобщение „Научни изследвания и иновации в областта на мобилността на бъдещето в Европа“<sup>9</sup>, в което се предлага разработването на **Европейска стратегия за транспортни технологии**. Стратегията предвижда съставянето през 2013 — 2014 г. заедно със заинтересованите страни на „пътни карти“ в областта на технологията, насочени към внедряването на технологии и иновации в десет ключови области на транспорта, включително незамърсяващи, ефективни, безопасни, тихи и интелигентни пътни превозни средства. Това ще спомогне за оптимизирането на приноса на научните изследвания и иновациите за амбициозните цели на Бялата книга за транспорта<sup>10</sup> и ще окаже подкрепа за изпълнението на „Хоризонт 2020“;
- започна изпълнението на **Стратегическия план за енергийни технологии** (план SET)<sup>11</sup>, който е свързан с програмите за научни изследвания и иновации в няколко области от стратегическо значение за транспортния отрасъл, и по-специално интелигентните електроенергийни мрежи, алтернативните горива като биогоривата, водорода и горивните елементи, както и съхраняването на енергията. В това отношение ще бъдат осигурени съответните връзки със стратегията за транспортни технологии.

„Хоризонт 2020“ ще осигури обща рамка за научните изследвания и иновациите в областта на транспорта, но същевременно от ключово значение е подробното очертаване на приоритетите и действията за финансирането на научните изследвания и развитието на иновации в автомобилната промишленост. Въз основа също на доклада на CARS 21 Комисията е убедена, че финансирането следва да обхваща дейности, по-близки до пазара, като например обществените поръчки, стандартизацията и демонстрационните дейности. Формата на публично-частно партньорство следва да се

---

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

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

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

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

насърчава като най-опростен и бърз инструмент и трябва да се търсят синергии с националното финансиране.

Освен това трябва допълнително да се изследват потенциалните синергии между отрасъла и ЕИТ<sup>12</sup>, по-специално в контекста на планираните бъдещи ОЗИ<sup>13</sup> в сферата на производството с добавена стойност и градската мобилност.

Комисията:

- ще работи съвместно с промишлеността за изработването на предложение за **„Европейска инициатива за „зелени“ превозни средства“** (като продължение на публично-частното партньорство „Европейска инициатива за „зелени“ автомобили“) в рамките на „Хоризонт 2020“, включително платформа за разработване на незамърсяващи и енергийно ефективни технологии за превозни средства, както беше обявено в съобщението от 2010 г. за индустриалната политика<sup>14</sup>. Инициативата ще послужи като средство за привличане на частно финансиране, което ще спомогне за решаването на ключовите предизвикателства, посочени в „Хоризонт 2020“.

### Достъп до финансиране

Заедно с Европейската програма за научни изследвания финансирането от ЕИБ (заеми и гаранции по заеми) изигра важна роля сред мерките за възстановяване на автомобилния отрасъл по време на кризата 2008 — 2009 г. Чрез подкрепа за големи инвестиции, свързани с незамърсяващите технологии, ЕИБ спомага за гарантиране конкурентоспособността на промишлеността през следващите години. По време на предишната криза ЕИБ увеличи обема на отпусканите заеми на автомобилната промишленост от средно 2 млрд. евро годишно на почти 14 млрд. за периода 2009 — 2010 г. Размерът на отпусканите заеми намаля през 2011 г., което отразява, наред с друго, подобрения достъп до финансиране от търговските банки по това време. Едновременно с приключването от страна на дружествата на техните научноизследователските и иновационни проекти, финансирани понастоящем от ЕИБ, за да бъдат постигнати целите за 2020 г. по отношение на горивната ефективност, са необходими нови проекти, като ЕИБ разполага напълно със средствата да отговори на това ново търсене. Също така би могло да се очаква неотдавнашното увеличение на капитала на ЕИБ с 10 млрд. евро, прието от Европейския съвет, да доведе до повече възможности за автомобилния отрасъл (по-специално по отношение на иновациите и ефективността на ресурсите).

Комисията:

- ще продължи да работи съвместно с ЕИБ с оглед **гарантиране наличието на финансиране за научноизследователските и иновационни проекти на автомобилостроенето**, особено за постигане на целите за 2020 г. по отношение на горивната ефективност, като същевременно ще запази в действие необходимите процедури на оценка с цел да се гарантира жизнеспособността на инвестициите в дългосрочен план;

---

<sup>12</sup> Европейски институт за иновации и технологии.

<sup>13</sup> Общности на знание и иновации.

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

- ще подкрепя ЕИБ в усилията ѝ за улесняване на достъпа на МСП и дружествата със средна капитализация. Въпреки че административната тежест се счита за малка, Комисията ще продължи да проучва инструментите, които биха могли да подобрят достъпа до финансиране за МСП, особено ако **МСП срещат затруднения в достъпа до кредити, отпускани от търговските банки**. Биха могли да бъдат проучени предоставянето на търговско финансиране или на световна кредитна линия за доставчици в една държава, както евентуално и други варианти;
- ще проучи заедно с ЕИБ възможността за **финансиране на проекти, свързани с използването на електроенергията за транспортни цели**, включително подкрепа посредством целева техническа помощ, например чрез съществуващата програма ELENA<sup>15</sup>.

## Намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>

Насърчаването на нови, по-малко енергоемки технологии в превозни средства с пониски емисии на CO<sub>2</sub> и внедряването им по икономически ефективен начин ще подкрепи създаването на добавена стойност и работни места в автомобилната промишленост, както и ще намали енергийната зависимост на ЕС, като се ограничи вносът на петрол.

Стратегията на ЕС от 2007 г. се основаваше на всеобхватен подход за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства<sup>16</sup>. Това включваше както мерки, свързани с търсенето и предлагането, така и действия във връзка с технологията на двигателите, допълнени от други мерки, насочени към алтернативните горива, поведението на водачите и други технологични подобрения. Определянето на най-подходящите цялостни мерки за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътният транспорт въз основа на внимателна оценка на разходите и ползите и при съответно отчитане на ефективността на превозните средства, използването на превозните средства и инфраструктурите е от първостепенно значение и за бъдещата политика, предложена от Комисията в нейната неотдавнашна Бяла книга за транспортната политика.

Потреблението на гориво и емисиите могат да бъдат намалени значително чрез широкомащабното навлизане на превозни средства с по-аеродинамична форма. Комисията подготвя изменение на Директива 96/53/ЕО относно максималните маси и размери на пътните превозни средства, което, *inter alia*, ще даде възможност за до 10 % икономии на гориво посредством преоборудване на съществуващите и препроектиране на бъдещите камиони с цел подобряване на аеродинамиката им.

За лекотоварните превозни средства съответните регламенти за CO<sub>2</sub> определиха цели за 2020 г.: 95 g CO<sub>2</sub>/km за автомобилите и 147 g CO<sub>2</sub>/km за микробусите. Вследствие на изменението на тези регламенти Комисията предложи начини за постигане до 2020 г. на тези цели по икономически ефективен начин.

За да се даде възможност на автомобилната промишленост да направи дългосрочни инвестиции и иновации е също така желателно да се укажат своевременно вероятната

<sup>15</sup> ELENA (Европейската програма за подпомагане в областта на енергетиката на местно равнище) — програма за техническа помощ за проекти за устойчива енергия в регионите и градовете.

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

форма и обхват на целите за намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> за периода след 2020 г., като се отчитат дългосрочните цели на Съюза във връзка с изменението на климата.

Комисията:

- прие наскоро предложения за изпълнението на **целите за 2020 г. за CO<sub>2</sub> при леките автомобили и микробусите**<sup>17</sup>. По отношение на условията в предложенията се предвижда запазване в сила на разпоредбите за екоиновациите, суперкредити за превозни средства с ниски емисии на CO<sub>2</sub> и освобождаване на най-малките производители;
- ще започне консултация на широка основа относно **регулаторната политика, свързана с CO<sub>2</sub>, за леките автомобили и микробусите в периода след 2020 г.**, която ще определи редица аспекти, по които да се споделят виждания, като след това становищата могат да бъдат включени при определянето на формата и обхвата на целите на бъдещата политика в контекста на предвиденото изменение<sup>18</sup>. Комисията ще вземе предвид различни въпроси, като например икономическата ефективност, очакваното разработване на технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и други значими фактори;
- ще **направи горепосочените политически мерки част от по-широка и интегрирана политика за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътният транспорт** чрез прилагането на Бялата книга за транспортната политика, обхващаща технологиите за превозни средства, инфраструктурата, поведението на водачите и други мерки;
- ще предложи изменение на Директива 96/53/ЕО в началото на 2013 г., за да се даде възможност за **проектирането на камиони с по-аеродинамична форма**.

### **Емисии на замърсители и излъчван шум**

През последните години стана ясно, че настоящите процедури, използвани за измерване на замърсителите, емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на лекотоварните превозни средства (леки автомобили и микробуси), не са достатъчно представителни за управлението на превозното средство при действителни условия. Затова се предвижда изменение на циклите на управление на превозното средство и на процедурата за изпитване, като то се изготвя понастоящем в световен мащаб, въз основа на събрани данни относно поведението при действителни условия на управление. Подобряването на цикъла на изпитване, както и определянето на ясни условия на изпитване, резултатът от които са сравними и представителни стойности, е от значение за постигането на очакваните намаления от нормативните мерки и финансовите стимули, както и за предоставянето на надеждна информация на потребителите.

Освен това много държави членки не спазват изискванията на законодателство за качеството на въздуха и са изправени пред значителни проблеми с концентрацията на NO<sub>2</sub> в околната среда. Нормативните изисквания за качество на въздуха, определени в Директива 2008/50/ЕО, не могат да бъдат изпълнени по-специално в градските райони („горещи точки“), главно по отношение на праховите частици, азотните оксиди и озона.

---

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

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

Тази ситуация възниква отчасти поради емисиите на NO<sub>x</sub> (NO + NO<sub>2</sub>) от пътни превозни средства в локалния трафик, които вероятно са значително по-високи при действителни условия на управление от нормативните гранични стойности на емисиите, измерени по време на цикъл на изпитване, особено при превозните средства с дизелов двигател.

Предвид належащите проблеми, свързани с качеството на въздуха, е необходимо да се пристъпи към прилагането на Евро 6, както е предвидено, а също и да се определят, възможно най-бързо, мерки за по-големи намаления на емисиите от превозните средства по пътищата.

Комисията е наясно, че гарантирането на ефективно намаление на емисиите на NO<sub>x</sub> при действително управление, е от значение за постигането на настоящите и бъдещите цели, определени в законодателството за качеството на въздуха. Вследствие на това и с оглед изпълнението на изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007 Комисията започна през януари 2011 г. разработването на нова процедура за изпитване, която да се включи в уредбата на одобрението на типа и при която стойностите на емисиите на NO<sub>x</sub> от лекотоварни превозни средства се измерват директно при действителни условия на управление.

Емисиите на NO<sub>x</sub> при действително управление (ЕДУ), измерени по „процедурата ЕДУ“, следва да започнат бъдат записвани и съобщавани от задължителните дати в Евро 6 (през 2014 г.). Най-късно три години след тези дати процедурата ЕДУ следва да бъде прилагана заедно със стриктните гранични стойности за емисиите, което ще гарантира значително намаление на емисиите на NO<sub>x</sub> при действително управление в сравнение с нивото на емисиите, което се очаква, в случай че процедурата ЕДУ не се прилага. Тези три допълнителни години, предвидени с оглед въвеждането на задължителните гранични стойности, се смятат за необходими, тъй като Комисията е запозната с факта, че в много случаи се налага значително препроектиране на превозните средства с дизелов двигател, за да се постигнат граничните стойности на емисии на NO<sub>x</sub>, предвидени в Евро 6, при нормални условия на управление.

Освен това, въз основа на оценка на въздействието, в процес на изменение е законодателството относно шума, излъчван от превозните средства. Ще бъдат въведени по-строги гранични стойности, които да ограничат здравните последици, свързани с шума. През последните години беше разработена и изпробвана нова процедура на изпитване. Тази процедура отразява в по-голяма степен управлението при действителни условия и вече може да се прилага. Взети заедно, тези разпоредби ще допринесат за намаляването на нивото на шума от движението по пътищата.

Комисията:

- ще подкрепи активно разработването и прилагането на **нов цикъл на изпитване и процедура на изпитване при управление** за измерване на разхода на гориво и на емисиите от леки автомобили и микробуси, които са в по-голяма степен представителни за управлението при действителни условия, като отчита характеристиките на пазара на ЕС. Начините за включване в правната уредба на ЕС на новия цикъл и новите процедури на изпитване следва да бъдат определени преди 2014 г., включително методологията за определяне на съответствието на целите за CO<sub>2</sub>, определени въз основа на стария цикъл и

старата процедура. При изпитването за емисии прилагането на новия цикъл и новата процедура следва да гарантира съответствието с граничните стойности съгласно нормата Евро 6 при действителни условия на управление, като са налице съответните преходни разпоредби за периода от 2014 г. до 2017 г. При изпитването за CO<sub>2</sub> прилагането на новия цикъл и новата процедура следва да отчита вече определените цели за опазване на околната среда и да бъде съвместимо с тях, така че да се избегне налагането на излишни тежести на заинтересованите страни. Определението на пробег за електрически превозни средства също ще бъде разгледано;

- ще предложи преди 2014 г. допълнителни **мерки за контрол на емисиите на замърсители от превозните средства в експлоатация**, въз основа на задълбочен анализ, с цел гарантиране на своевременното намаляване на емисиите на замърсители при действителни условия, като така се допринася за подобряване на качеството на въздуха;
- предложи през декември 2011 г. **нов регламент за шума, излъчван от превозните средства**<sup>19</sup>, като част от интегриран политически подход за намаляване на шума в околната среда, включително нова процедура на изпитване за измерване на шума и допълнително намаляване на нивата на шума на превозното средство. На промишлеността следва да бъде предоставен подходящ преходен период в съответствие със степента на необходимите технически промени.

#### **Безопасност на движението по пътищата**

Безопасността на движението по пътищата е била и ще остане приоритет на политиката на ЕС и на националната политика в продължение на много години. Тя представлява интересен пример за ефективно прилагане на интегрирания политически подход. ЕС заема челно място в областта на пътната безопасност, а нашият автомобилен парк е сравнително нов и безопасен. Автомобилостроенето играе важна роля за предотвратяването на сблъсъци и защитата при удар, не на последно място с помощта на устройствата за безопасност, наложени чрез нормативната уредба за ЕС одобрение на типа.

Чрез съчетание от мерки по отношение на превозните средства, водачите и инфраструктурата, прилагани на европейско, национално и местно равнище беше постигнат значителен напредък в намаляването на смъртните случаи по пътищата. Тези окуражителни резултати обаче не следва да са повод за самодоволство и за 2020 г. беше предложена нова цел за още по-голямо ограничаване на смъртните случаи по пътищата в ЕС — с 50 % в сравнение с 2010 г.<sup>20</sup>.

Комисията:

- ще продължи да работи по безопасността на движението по пътищата в съответствие с приоритетните области и цели от **Насоките за политиката през периода 2011—2020 г.**<sup>21</sup>, обхващащи действията по отношение на

---

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

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

<sup>21</sup> Idem.

превозните средства, инфраструктурата и поведението на водачите. Необходимо е да бъде намерена правилната комбинация от политики, съчетаващи нормативни и други мерки, като тя бъде определена посредством задълбочен анализ на въздействието. Сред приоритетите са мотоциклетите, безопасността на новите технологии за превозни средства (електрически превозни средства) и технологиите в подкрепа на поведението на водачите и прилагането на правилата за движение по пътищата (интелигентни устройства за регулиране на скоростта, устройства, напомнящи за предпазните колани, интелигентни транспортни системи, екологично управление);

- ще насърчава по-нататъшното внедряване на **интелигентните транспортни системи (ИТС)**, включително взаимодействащите си системи, по-специално „eCall“ — системата за спешни повиквания от автомобили в рамките на целия ЕС. Понастоящем в процес на въвеждане са съответните законодателни мерки, осигуряващи висока степен на координация и навременно и цялостно разполагане на всички елементи, свързани с възможността за спешно повикване (eCall), така че тази животоспасяваща система да може работи ефективно от 2015 г.;
- призовава държавите членки, местните органи и заинтересованите страни към конструктивно и координирано сътрудничество за разработване на най-обещаващите мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата и за внедряване на интелигентните транспортни системи. Комисията е също така в процес на задълбочена оценка на най-подходящите бордови системи за безопасност с цел допълнително подобряване на безопасността на движението по пътищата и на превозните средства в ЕС, като подготвя „пътна карта“ на тяхното внедряване, планирано за края на 2013 г.

## Алтернативни горива и инфраструктура

Разнообразяването на енергийните източници, използвани за транспорт, ще допринесе за постигането на целите на ЕС в областта на климата и за подобряването на неговата енергийна сигурност. При все че все още има значителни запаси на въглеродороди, с изчерпването на изобилието от резерви е вероятно цените да стават все по-нестабилни. Успоредно с повишаването на енергийната ефективност това обстоятелство също налага предлагането на пазара на алтернативни горива, като например електроенергия, водород, устойчиви биогорива, метан (природен газ и биометан), втечен нефтен газ (LPG). За цялостната политическа рамка предимствата на всяка комбинация „гориво — силово задвижване“ следва да бъдат оценени въз основа на принципа „от източника на гориво до потребителя“<sup>22</sup>, включително и аспектите на жизнения цикъл. Предвид новостта на много горива тяхната ефективност трябва да бъде подложена на постоянен преглед.

Навлизането на пазара на алтернативни горива изисква изграждането на подходяща инфраструктура. Това, както и последващото разработване на пазар за съответните превозни средства, би послужило също и за насърчаването на икономическия растеж и създаването на работни места. Разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива следва да е в крак с развитието на технологиите и пазарното проникване на

---

<sup>22</sup> Интегриращ емисиите, генерирани по време на целия жизнен цикъл на горивото, включително добива, производството и фактическото използване.

превозни средства, задвижвани с алтернативни горива, като се има предвид тяхната икономическа ефективност. Възможни са различни форми на публична подкрепа за инфраструктурата: пилотни проекти, стандартизация, инвестиционна подкрепа и законодателство. Публичната политика може да окаже подкрепа за навлизането на пазара, но след това пазарите сами трябва да изберат най-добрите решения в контекста на дадената политическа рамка, като отчитат всички форми на икономическо и социално въздействие.

Комисията е в процес на изготвяне на пакета от мерки „Чиста енергия за транспорта“, който следва да предостави рамка за инвестициите и развитието на технологиите в тази област. Той има за цел да улесни създаването на вътрешен пазар за превозни средства и плавателни съдове, използващи алтернативни горива, включително необходимата инфраструктура, и да премахне техническите и регулаторни препятствия в целия ЕС.

По отношение на електрическите превозни средства през 2010 г. Комисията възложи мандат на европейските организации по стандартизация (ЕОС) да приемат нови стандарти с цел да се гарантира техническата съвместимост и връзката между електрическата станция за доставка на електрическа енергия и зарядното устройство на електрическите превозни средства. Процесът на стандартизация все още не е дал задоволителен резултат по отношение на инфраструктурата. В доклада на CARS 21 се призовава за приемането на единен стандарт в целия ЕС. Комисията ще проучи връзката между превозните средства и мрежата, както и ще наблюдава евентуалните нови бизнес модели, които насърчават синергиите между устройствата на електрическите превозни средства за съхраняване на електроенергия и необходимата гъвкавост на електроенергийната система, включително общите стандарти и протоколи за връзката между електрическите превозни средства и електроенергийните мрежи, както и оперативната съвместимост за комуникации и плащане.

Допълнително внимание изисква и предоставянето на потребителите на ясна информация относно горивата и тяхната съвместимост с превозните средства, например посредством етикетиране. Комисията ще следи отблизо тези въпроси посредством извършването в момента проучване на пазара на дребно, изследващо функционирането на пазара на автомобилните горива от гледна точка на потребителите<sup>23</sup>.

Комисията:

- ще предложи в рамките на следващите месеци **„Стратегия за алтернативни горива“** като част от пакета „Чиста енергия за транспорта“ в подкрепа на необходимостта от редица алтернативни горива в контекста на постигането на целите на ЕС в областта на климата и във връзка със сигурността на енергийните доставки на ЕС;
- ще приеме като част от пакета „Чиста енергия за транспорта“ **законодателно предложение относно инфраструктурата за алтернативни горива във**

---

<sup>23</sup> Проучването ще даде представа за това дали потребителите са в състояние да направят информиран избор и ще обхване и въпроси, свързани с разбирането и прозрачността на информацията, например разбирането на информацията върху етикетите, на разликите между горивата и на съвместимостта на горивата със съответните автомобили. Резултатите ще бъдат публикувани до края на 2013 г.



връзка с изграждането на минимална инфраструктура за пълнене/зареждане и общи стандарти за някои горива, включително за електрическите превозни средства;

- ще предложи до 2013 г. законодателна мярка, гарантираща прилагането в целия ЕС на практични и задоволителни решения за **инфраструктурата, свързана с интерфейса за зареждане на електрическите превозни средства**, в случай че между заинтересованите страни, участващи в процеса на стандартизация, не бъде постигнато съгласие за доброволен подход. Тази мярка ще вземе предвид синергиите между електроенергийната система и електрическите превозни средства;
- ще продължи диалога със съответните заинтересовани страни относно **схемата за етикетиране на горивата** в съответствие със съответните европейски стандарти с оглед на това на потребителя да се гарантира лесноразбираема информация относно съвместимостта на неговото превозно средство с различните горива, предлагани на бензиностанциите;
- **ще следи** изпълнението на националните планове за действие относно енергията от възобновяеми източници, по-специално използваните в различните държави членки **ефективни проценти на биогоривата в горивната смес и съвместимостта** на горивата с новите технологии при превозните средства.

#### 4.2. Подобряване на пазарните условия

Запазването на производствената база на автомобилостроенето в ЕС може да бъде осигурено единствено ако са налице благоприятни условия за стопанска дейност. Някои от тези условия, като например трудовото право, зависят силно от националните политики. Политиката на ЕС обаче също има безспорно влияние върху рамковите условия, по-специално чрез регулаторната политика. Приоритет за Комисията остава подобряването на условията за стопанска дейност за промишлеността в Европа чрез предоставяне на надеждна, предвидима и благоприятна уредба и прилагане на принципите на интелигентното регулиране, като например икономическа ефективност, периоди на изпълнение, дългосрочните цели и консултации със заинтересованите страни.

#### Укрепване на вътрешния пазар

Добре функциониращият вътрешен пазар с еднакви правила за всички участници е основен фактор за съществуването в дългосрочен план на силна и процъфтяваща европейска автомобилна промишленост. Това важи с особена сила в настоящата трудна икономическа обстановка, която принуждава производителите да коригират производствените си мощности.

Европейската автомобилна промишленост представлява множество малки и големи дружества, развиващи дейност в различни части на веригата за разпространение, доставки и услуги. Това огромно разнообразие се смята за сила и предимство за бъдещето, тъй като днешните малки предприятия утре могат да бъдат създатели на иновации и да се превърнат в основни играчи. Поради това е важно да се насърчават гравивните, прозрачни и почиващи на взаимно зачитане отношения между различните

участници в автомобилния отрасъл, включително отрасъла на ремонта, поддръжката и обслужването на клиентите.

Измененията в уредбата на конкурентното право в областта на търговското разпространение на моторни превозни средства в Европа (след изтичане срока на действие на Регламент № 1400/2002 за групово освобождаване за моторни превозни средства) могат да окажат въздействие върху организирането на вертикалните отношения между производителите и търговските разпространители на превозни средства. С оглед на балансираното извършване на този преход Комисията насърчава инициатива за саморегулиране. Освен това Комисията ще продължи да гарантира спазването на правилата на ЕС относно конкуренцията на пазарите за разпространение на моторни превозни средства и за предоставяне на услуги по ремонт и поддръжка, както и за търговско разпространение на резервни части.

Друга важна цел на регламентирането в областта на превозните средства е укрепването на вътрешния пазар на ЕС за моторни превозни средства. Трябва да се признае, че макар нормативните изисквания да са еднакви в целия ЕС, пазарните условия са твърде различни в различните държави членки. Няма еднакъв подход при мерките, целящи да повлияят на търсенето, като например финансовите стимули, въведени с цел насърчаване на незамърсяващите и енергийно ефективните превозни средства. Може да се очаква, че тази разпокъсаност ще намали потенциала за конструиране и пускане на пазара на такива превозни средства. Поради това се смята за необходимо засиленото координиране на тези мерки.

За потребителите от значение е и пазарът на автомобили втора употреба. Функционирането на пазара на автомобили втора употреба ще бъде изследвано чрез проучване на пазара на дребно.

Комисията:

- ще организира до 2013 г. диалог между **заинтересованите страни, като ги насърчи да работят за установяването на общи принципи за вертикалните споразумения** за разпространение на нови моторни превозни средства. Заинтересованите страни се приканват да участват конструктивно в този диалог, целящ балансиран резултат;
- ще представи през 2012 г. **насоки за финансовите стимули** за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства, въвеждани от държавите членки, с цел насърчаване на по-добра координация, оптимизиране на тяхната екологична ефективност и ограничаване на разпокъсаността на пазара<sup>24</sup>. Обвързването на тези стимули с конкретна технология следва да се избягва и наместо това да се разчита на обективни и общодостъпни данни за експлоатационните показатели, като например емисиите на CO<sub>2</sub> от превозното средство. Държавите членки ще бъдат приканени да вземат предвид тези насоки при определянето на своите схеми за стимулиране.

---

<sup>24</sup> Мерките, представляващи държавна помощ, ще продължат да бъдат преценявани съгласно съответните норми за държавната помощ.

## Интелигентно регулиране

Здравият и динамичен вътрешен пазар се нуждае и от съответната уредба, която избягва излишните тежести за заинтересованите страни и предлага благоприятна за инвестиции среда. Автомобилните продукти са регламентирани по същество чрез законодателната уредба на ЕС за одобрение на типа. Въпреки че, като цяло, тази система изглежда да функционира задоволително, остава необходимостта от постоянна оценка с цел намиране на начини за усъвършенстването ѝ. Необходимо е, по-специално, изменение на процедурите за надзор на автомобилните продукти, пуснати на пазара на ЕС, за да се гарантира, че превозните средства са безопасни и гражданите могат изцяло да разчитат на действащата нормативна уредба. Това ще допринесе за определянето на еднакви правила за всички участници и за увеличаване на доверието на потребителите в ефективното регулиране на продуктите и същевременно ще намали административната тежест.

Принципите на интелигентното регулиране бяха основен резултат от първия период на съществуване на CARS 21 и бяха препотвърдени при възобновяването на дейността на групата. В окончателният доклад на CARS 21 допълнително се изтъкна, че е важно да се вземат предвид настоящият конкурентен натиск върху разходите, кумулативният ефект на законодателството и състоянието на МСП. Ще бъде гарантирано всеобхватно и последователно **прилагане на принципите на интелигентното регулиране**, съчетано със задълбочена оценка на въздействието върху промишлеността, обществото и други заинтересовани страни, по-специално свързаните разходи и ползи, като се има предвид също, че възможността за закупуване и поддръжка на автомобил е основна предпоставка за запазването на силен пазар. На тази основа оценките на въздействието за предложенията за политики, свързани с автомобилната промишленост (като тези, посочени в други части от настоящото съобщение), следва да включват систематично проверка на въздействието върху конкурентоспособността с цел да се определи въздействието на новите мерки върху автомобилната промишленост. Прилагането на тези принципи ще гарантира **икономическата ефективност и целенасочеността** на предложенията на Комисията.

Комисията:

- ще направи обширна и задълбочена оценка (проверка за уместност) на нормативната уредба на одобрението на тип превозно средство. Ще приеме през 2013 г. предложение за разширяване на **нормативната уредба на одобрението на типа, така че да включва разпоредби за надзор на пазара** в области, в които е установена необходимост, за да се гарантира, че превозните средства и техните компоненти са безопасни и в съответствие със съответните правни изисквания и че тази уредба ефективно постига съответните цели на политиката;
- в рамките на своята система за оценка на въздействието **ще извърши стриктна проверка на въздействието на съответните основни бъдещи инициативи върху конкурентоспособността, включително тези със значително въздействие върху автомобилната промишленост**. При проверката на въздействието върху конкурентоспособността ще бъде разгледано икономическото положение и вероятното въздействие на нова инициатива върху конкурентоспособността на промишлеността, особено на световните пазари. Бъдещите споразумения за свободна търговия, инициативите за безопасността и за емисиите, както и други инициативи, които

имат значително въздействие върху превозните средства, ще бъдат предмет на проверка на въздействието върху конкурентоспособността — в съответствие с оперативните насоки за оценяване на въздействието върху отрасловата конкурентоспособност в рамките на системата на Комисията за оценка на въздействието<sup>25</sup>, която също така взема предвид по-широкото, общо социално и икономическо въздействие. Тези принципи бяха съвсем наскоро отново заявени в актуализираното съобщение за промишлената политика;

- ще проучи възможността и добавената стойност от **извършването на пропорционален икономически анализ на някои актове за изпълнение, свързани със съществуващото законодателство в областта на превозните средства**, като например предложенията за изменения на изискванията за емисиите от изпаряване за Евро 6 и мерките срещу неправомерното изменение на техническите характеристики на превозните средства от категория L (дву- и триколесни моторни превозни средства и четириколки). Ако има вероятност тези актове да окажат значително въздействие, те ще бъдат придружени от оценки на въздействието в съответствие с насоките на Комисията за оценка на въздействието.

### 4.3. Повишаване на конкурентоспособността на световните пазари

Световният мащаб на автомобилната промишленост е безспорен. Търговията с автомобилни продукти нараства постоянно и трети пазари добиват все по-голямо значение за ЕС. Европейската автомобилна промишленост има много силна позиция в международната търговия и определено се възползва от пазарни възможности и на развитите, и на нововъзникващите пазари, с което частично се компенсира трудното положение на европейския пазар. Сегашното положение обаче не може да бъде приемано за даденост. Международната конкуренция се засилва бързо, появяват се нови участници, а технологиите непрекъснато се развиват. Същевременно осигуряването на отворен световен пазар продължава да бъде предизвикателство, особено поради съществуващите и новите нетарифни бариери (НБ). Докато отрасълът се стреми да запази своето конкурентно предимство, ролята на публичната политика е да гарантира еднакви правила по отношение на достъпа до пазара. Предвид тази цел докладът на CARS 21 се застъпва за действие чрез търговската политика в най-широк смисъл на понятието, включително достъпа до пазара и нормативната хармонизация.

#### Търговска политика

Съществува необходимост от тясно координиране на търговската и промишлената политика.

По отношение на различните търговски инструменти споразуменията за свободна търговия (ССТ) се считат за важно средство за подобряване на достъпа до пазара в трети държави. Приемането на международни разпоредби съгласно Спогодбата на ИКЕ на ООН от 1958 г.<sup>26</sup> е най-добрият начин за премахване на нетарифните бариери пред търговията. Необходимо е също така да се засили двустранното регулаторно

<sup>25</sup> Работен документ на службите на Комисията SEC (2012) 91 окончателен, 27.1.2012 г.

<sup>26</sup> Спогодба от 1958 г. на Икономическата комисия на Организацията на обединените нации за Европа (ИКЕ на ООН) относно международна техническа хармонизация в сектора на моторните превозни средства

сътрудничество с трети държави, като например тези, които не са договарящи се страни по настоящата Спогодба, с оглед на премахването на нетарифните бариери в автомобилния отрасъл.

Комисията:

- ще отчете напълно значението на запазването на силна и конкурентоспособна автомобилна производствена база в Европа при провеждането на своята търговска политика, като използва многостранни и двустранни инструменти. И двата вида инструменти следва да се използват за справяне с основните проблеми, свързани с премахването на **тарифните и нетарифните бариери**. **ССТ следва да се стремят към пълно отпадане на митата** и премахване на нетарифните бариери. Общото въздействие на отделните търговски преговори ще бъде оценявано последователно и всеобхватно;
- ще оцени въздействието на търговските споразумения, както и тяхното кумулативно въздействие върху конкурентоспособността, като започне проучване на вече сключените споразумения за свободна търговия и тези, които вероятно ще бъдат сключени в близко бъдеще. Комисията ще започне в скоро време това проучване, като то ще бъде приключено до края на 2013 г. Резултатите ще бъдат обсъдени със съответните заинтересовани страни;
- ще допълни многостранното регулаторно сътрудничество в рамките на ИКЕ с **двустранно регулаторно сътрудничество**, особено с ключови нови участници, но също така например със САЩ — в рамките на Трансатлантическия икономически съвет, както и с Япония.

### **Международна хармонизация**

Международната хармонизация на нормативната уредба в областта на превозните средства е приоритет за Комисията от много години. Ползата от договарянето на общи разпоредби с други основни пазари по света са по-ниските разходи за спазването на изисквания, генерираните икономии от мащаба и намалелите технически пречки пред търговията. Общата цел трябва да бъде установяването на принципа „веднъж изпитано, навсякъде допуснато“, като същевременно се насърчава и поддържа най-висока степен на безопасност и стандарти на опазване на околната среда. В окончателния доклад на CARS 21 се заключава, че най-ефективният инструмент за международна регулаторна хармонизация е Спогодбата на ИКЕ на ООН от 1958 г., при условие че тя бъде модернизирана, за да отговоря на потребностите на нововъзникващите икономики и доколкото позволява взаимното признаване на международни одобрения на типа на цяло превозно средство (IWVTA), като се започне с категорията на леките автомобили. Комисията се ангажира с извършването на няколко действия през следващите години.

Комисията:

- ще насърчава и подкрепя дейно по-нататъшната международна хармонизация на нормативната уредба в областта на превозните средства в съответствие с основните насоки, изложени по-долу. **Реформата на Спогодбата на ИКЕ на ООН от 1958 г.** е ключов елемент на тази стратегия и нейната цел е да направи приемането и прилагането на международни разпоредби **по-привлекателни за третите пазари**. Държавите членки и заинтересованите страни се приканват да

подкрепят тези усилия. Комисията ще дава насоки при изготвянето на първо предложение за изменение на Спогодбата от 1958 г. през март 2013 г.;

- ще допринесе за **изготвянето на първо предложение за ново правило<sup>27</sup> относно IWVTA** до ноември 2013 г. Правилото относно IWVTA ще намали значително административната тежест, свързана с въвеждането на един и същ модел превозно средство в държави, които са договарящи се страни по Спогодбата от 1958 г.

Наред с работата по Спогодбата от 1958 г. Комисията ще работи също за получаването на конкретни резултати по Спогодбата от 1998 г.<sup>28</sup> С неотдавнашния политически тласък, даден от работната група на високо равнище между ЕС и САЩ относно работните места и растежа, и декларацията от Лос Кабос<sup>29</sup>, в която се признават потенциалните ползи от всеобхватно споразумение за свободна търговия между ЕС и САЩ, са налице повече предпоставки за по-силен ангажимент на САЩ и по-успешна работа по Спогодбата на ИКЕ на ООН от 1998 г. Най-обещаващите области са революционните технологии, а именно — силово задвижване с водородно гориво и електрозадвижване. През 2011 г. Комисията заедно с агенциите на САЩ се нагърби с водеща роля в рамките на Трансатлантическия икономически съвет за започване на работа по електрическите превозни средства. Впоследствие бяха сформирани две неофициални работни групи: първата по нормативните изисквания за безопасност, а втората по екологичните показатели на електрическите превозни средства. Групите бързо привлякоха интереса на много други договарящи се страни и се разраснаха до многостранни форуми по Спогодбата от 1998 г. През следващите няколко години следва да са налице конкретни резултати.

Комисията:

- **ще насочва работата на двете неофициални работни групи: (1) по безопасността и (2) по екологичните показатели на електрическите превозни средства**, с оглед постигането на споразумение за глобално техническо правило относно безопасността на електрическите превозни средства през 2014 г. и за общ подход по отношение на политиката, свързана с екологичните показатели на електрическите превозни средства. Двете неофициални работни групи бяха сформирани по инициатива на ЕС и САЩ, но вече привлякоха голям брой членове, включително Япония, Китай и Канада. Споразумението за глобално техническо правило относно безопасността на електрическите превозни средства ще бъде от ключово значение за осигуряването на икономии от мащаба за производителите и за постигането на увереност у потребителите в съответното равнище на безопасност на електрическите превозни средства;
- ще насърчава въз основа на данни, предоставени от заинтересованите страни, по-мощно международно сътрудничество между органите за стандартизация за постигането на общи или съвместими стандарти за безопасността на

---

<sup>27</sup> В съответствие с установените принципи на Спогодбата от 1958 г. договарящите се страни, които прилагат най-строгата версия на правилото относно IWVTA, не са длъжни да приемат одобрения на типа, издадени съгласно по-малко строга версия.

<sup>28</sup> В рамките на Спогодбата от 1998 г. се изготвят глобални технически правила.

<sup>29</sup> МЕМО/12/462, 19.6.2012 г.

електрическите превозни средства, инфраструктурата и оперативната съвместимост.

#### **4.4. Изпреварващо адаптиране и управление на преструктурирането**

С течение на времето икономическите и социалните параметри еволюират и променят конкурентната позиция на местата на производство. Дружествата, работниците и икономиките, които най-бързо се адаптират към новата ситуация, печелят предимство на световния пазар. Силните страни на европейската икономика са основани на знанието и високите научни постижения. Това означава, че Европа трябва да инвестира в своя човешки капитал и да адаптира своите производствени мощности към новата действителност, включително към новите технологии и променящите се пазари. Публичната интервенция следва да бъде насочена както към подпомагане на работниците и дружествата, които извършват тази адаптация, така и към защита на вътрешния пазар и еднаквите правила за дейност, и да гарантира, че отрицателните социални последици от преструктурирането са сведени до минимум.

#### **Човешки капитал и умения**

Инвестициите в човешкия капитал чрез развитие на уменията и обучение са абсолютно необходими за запазването на производствена база в Европа. Наличието на квалифицирана работна ръка е ключов фактор за растеж и конкурентоспособност на автомобилната промишленост и е задължително условие за осигуряването на водеща позиция при революционните технологии. От друга страна, промишлеността вече е изправена пред съществуващ недостиг на квалифицирана работна ръка и необходимост от точно определяне на уменията, необходими в бъдеще. Трябва да бъдат гарантирани подходяща квалификация за работниците, както и професионално обучение и учене през целия живот.

Недостигът на умения е критичен въпрос. На национално равнище са необходими бързи действия с дългосрочни цели за модернизирани из основи на образованието и системите на обучение с оглед повишаване на наличните умения чрез, *inter alia*, нови учебни програми и отваряне на системите за образование и обучение посредством ИКТ и нови форми на партньорство с работодателите. На европейско равнище този проблем е свързан не само с автомобилния, но и с други отрасли. В скоро време Комисията ще очертае набор от стратегически приоритети за решаването на тези въпроси в своето съобщение „Преосмисляне на образованието: инвестиции в умения за по-добри социално-икономически резултати“. По тези въпроси като по хоризонтален проблем се работи също в областта на европейската политика по заетостта, по-специално чрез неотдавнашния „Пакет за заетостта“<sup>30</sup>. Освен това от ключово значение ще бъдат посочените по-долу отраслови инициативи. Предвид промените в потребностите от умения, на които сме свидетели на пазара на труда в ЕС, допълнително решение по отношение на констатирания недостиг би могло също да бъде привличането на хора с необходимите квалификации извън Съюза.

Комисията:

---

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

- след наскоро приключилите оценки на осъществимостта и добавената стойност ще подкрепи през 2013 г. създаването на **„Европейски съвет по автомобилните умения“**<sup>31</sup>, който ще обедини съществуващите национални организации, провеждащи научни изследвания относно развитието на уменията и заетостта в автомобилния отрасъл. Съветът по уменията ще включва също представители на работодателите и на работниците на европейско и национално равнище, както и организациите на доставчиците на образование и обучение. Съветът по уменията ще насърчи обучението между партньори, основаващо се на обмен на информация и добри практики, както и ще осигури платформа за диалог. Дейността му ще започне с анализ на **тенденциите в заетостта и уменията в автомобилостроенето**, който ще послужи за основа на препоръки, насочени към разработващите политики, образованието, доставчици на услуги по обучение и другите заинтересовани страни.
- ще насърчи **използването на Европейския социален фонд (ЕСФ) за последващо обучение и преквалификация на работниците**. Без да се засягат решенията, които ще бъдат взети в многогодишната финансова рамка относно ЕСФ, държавите членки ще бъдат насърчени да използват в по-голяма степен системни проекти, насочени към потребностите от умения, изграждането на необходимите умения и изпреварването на промените, както и да предлагат възможности за учение през целия живот.

### **Преодоляване на проблемите, свързани с приспособяването на промишлеността**

Докато, от една страна, автомобилната промишленост е изправена пред проблема с липсата на квалифицирана работна ръка, от друга страна, е налице необходимост от преодоляване на социалните последици от реструктурирането, при което загубите на работни места са неизбежни. Някои решения за реструктуриране вече са взети в отговор на спада на продажбите на европейския пазар, като могат да се окажат необходими още корекции. От първостепенно значение е да се избегне положение, при което затварянето на заводи или намаляването на тяхното производство има последици, породени от съкращения, които се разпространяват из цялата регионална икономика. Дружествата трябва да спазват директивите на ЕС относно колективното освобождаване от работа и информирането и консултирането на работниците, както и добрата практика на изпреварване на промените<sup>32</sup>. В това отношение добрият социален диалог на всички равнища (дружество, местно равнище, национално равнище и на равнището на ЕС) е ключов елемент в изпреварването и доброто управление на процесите на реструктуриране. Процесът на реструктуриране е главно отговорност на промишлеността, но Комисията, държавите членки и местните органи изпълняват допълваща роля.

В началото на 2012 г. Комисията прие Зелена книга относно реструктурирането с цел набелязването на успешни практики и политики в областта на реструктурирането и приспособяването към промените<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Проект, осъществяван от социалните партньори и с подкрепата на Европейската комисия/ГД „Трудова заетост, социални въпроси и равни възможности“.

<sup>32</sup> Тези добри практики включват по-конкретно текста от 2003 г., озаглавен „Насоки за управление на промените и техните социални последици“, който обаче не беше официално приет от Европейската конфедерация на профсъюзите.

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



Комисията предложи също да продължи дейността на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) през периода 2014 — 2020 г., да подобри неговото функциониране и да разшири неговото приложно поле, по-специално за нови категории работници (напр. временни работници). Досега ЕФПГ е предоставил подкрепа на автомобилния отрасъл в 16 случая, като помощта от ЕФПГ в размер на 113 млн. евро е достигнала до почти 21 000 автомобилни работници.

Комисията:

- ще продължи да осъществява **мониторинг/преглед на дейностите по реструктуриране с оглед на тяхното строго спазване на законодателството на ЕС**, по-специално държавните помощи и правилата на вътрешния пазар;
- **ще набележи добри практики и насърчи изпреварващия подход в реструктурирането**, съчетан с консултации с представители на регионите, в които автомобилната промишленост е силно застъпена, органите по заетостта и заинтересованите страни от отрасъла, включително социалните партньори;
- ще поднови дейността на **междуведомствената работна група за проучване и проследяване на по-значими случаи на затваряне или значително намаляване на производството на автомобилни заводи**. Работната група беше дейна и високоефективна във връзка с предишни случаи в автомобилната промишленост<sup>34</sup>. Работната група ще опрости използването на съответните фондове на ЕС (чрез предоставяне на техническа помощ, намаляване на времето на изчакване, консултации за най-ефективното използване на ресурсите, мониторинг и докладване);
- в случаите на затваряне или значително намаляване на производството на заводи **ще прикани държавите членки да използват Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ)**;
- ще поощри държавите членки да се възползват от **схеми за гъвкави форми на заетост и тяхното съфинансиране от ЕСФ** в подкрепа на доставчиците, които може да се нуждаят от допълнително време, за да се намерят нови клиенти след затваряне/намаляване на производството на автомобилен завод.

## 5. МОНИТОРИНГ И УПРАВЛЕНИЕ

Градивните дискусии в групата на високо равнище CARS 21 изтъкнаха целесъобразността и необходимостта от продължаване на диалога между основните заинтересовани страни (както от частния и публичния сектор, така и от гражданското общество) в този стратегически промишлен отрасъл. Освен това в актуализираното съобщение за промишлената политика беше отправен призив за създаването на работна група за незамърсяващите превозни средства.

Комисията предлага да се даде старт на процеса CARS 2020 и чрез него редовно да се следи изпълнението на препоръките и плана за действие на CARS 21 и да се отчита

---

<sup>34</sup> Например случаите, засягащи VW Forest и MG Rover в Уест Мидландс.

постигнатото. Този процес ще доведе до неофициална годишна среща на високо равнище, подготвена от подпомагащата група на „шерпите“. С цел гарантиране на съгласуваност и приемственост съставът на тази група ще остане сходен с този на CARS 21, без това да засяга възможността за евентуални промени.

Също така могат да бъдат организирани *ad hoc* специални срещи на експертно равнище с оглед подобряване на базата от знания на Комисията и консултации на по-широка основа със заинтересованите страни.

Комисията:

- ще организира през 2013 г. **процес на високо равнище, наречен CARS 2020**, чрез който да следи изпълнението на препоръките на CARS 21, както и на мерките, определени в настоящия план за действие;
- ще организира *ad hoc* срещи на експерти по икономически и свързани с конкурентоспособността проблеми в автомобилния отрасъл.

Комисията в следващия си състав ще трябва да прецени дали този процес следва да се запази в предложения формат, или може да са необходими корекции или промени.