

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 28.4.2010
KOM(2010)186 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU**

Európska stratégia pre čisté a energeticky úsporné vozidlá

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU

Európska stratégia pre čisté a energeticky úsporné vozidlá

(Text s významom pre EHP)

1. CIELE STRATÉGIE

Európsky automobilový priemysel je svetovou jednotkou vo vývoji čistých a energeticky úsporných technológií založených na spaľovacích motoroch, čo je výsledkom významných investícií do výskumu a vývoja počas posledných 15 rokov. Je tiež dôležitým európskym odvetvím, ktoré je konkurencieschopné, inovačné a podporuje širokú škálu príbuzných odvetví.

V tomto oznámení je predstavená stratégia podpory vývoja a zavádzania čistých a energeticky úsporných (ekologických) ťažkých (autobusov a nákladných vozidiel)¹ a ľahkých úžitkových vozidiel (osobných automobilov a dodávok)² ako aj dvojkolesových a trojkolesových vozidiel a štvorkoliek³. V súčasnosti je doprava zodpovedná za asi štvrtinu emisií CO₂ EÚ a takisto významne prispieva k zníženej kvalite ovzdušia (tuhé častice, NO_x, HC a CO) a s tým súvisiacim zdravotným problémom, najmä v mestských oblastiach.

V krátkodobom a strednodobom horizonte bude pravdepodobne aj naďalej v cestnej doprave prevládať spaľovací motor. V budúcnosti však budú čoraz väčší význam nadobúdať alternatívne palivá a pohonné technológie. Ekologické vozidlá majú počas svojho životného cyklu len veľmi malý vplyv na životné prostredie: využívajú nízkouhlíkové zdroje energie, majú veľmi nízke emisie látok znečisťujúcich ovzdušie a hluku a možno ich ľahko recyklovať.

Ekologické vozidlá vrátane tých, ktoré môžu využívať elektrickú energiu, vodík, bioplyn a tekuté biopalivá v koncentrovanejších zmesiach, môžu významne prispieť k prioritám stratégie Európa 2020⁴ zameraným na vytvorenie hospodárstva založeného na znalostiach a inovácii (inteligentný rast) a podporu ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje (trvalo udržateľný rast). Táto stratégia je dôležitou súčasťou vlajkovej iniciatívy „Európa efektívne využívajúca zdroje“, ktorej cieľom je podporovať nové technológie modernizácie odvetvia a znižovania emisií uhlíka v odvetví dopravy, čo má prispieť k lepšej konkurencieschopnosti. Jedným z cieľov vlajkovej iniciatívy je teda presadzovanie ekologických vozidiel prostredníctvom podpory výskumu, stanovenia jednotných noriem a rozvoja infraštruktúry potrebnej na vytvorenie podmienok na „posun smerom k hospodárstvu efektívne využívajúcemu zdroje s nízkou úrovňou produkcie uhlíka, ktoré efektívnym spôsobom využíva všetky zdroje“⁵.

¹ Vozidlá kategórie M2, M3 a N2, N3 v zmysle definícií uvedených v smernici 2007/46/ES.

² Vozidlá kategórie M1 a N1 v zmysle definícií uvedených v smernici 2007/46/ES.

³ Vozidlá kategórie L v zmysle definície uvedenej v smernici 2002/24/ES.

⁴ KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

⁵ KOM(2010) 2020, 3.3.2010, s. 14.

Predpokladá sa, že celkový počet automobilov na celom svete zaznamená do roku 2030 nárast z 800 miliónov na 1,6 miliardy vozidiel⁶. Vzhľadom na cieľ znižovania emisií uhlíka v doprave si takéto zdvojnásobenie počtu automobilov na celom svete vyžaduje významnú zmenu v technológii, aby bola v dlhodobom meradle zabezpečená trvalo udržateľná mobilita. Táto stratégia by preto mala európskemu priemyslu dopomôcť k tomu, aby bolo celosvetovou jednotkou v zavádzaní technológií alternatívneho pohonu. Vzhľadom na globálny trend smerovania k trvalo udržateľnej doprave je jasné, že európsky automobilový priemysel si môže svoju konkurencieschopnosť zachovať len vtedy, ak bude mať vedúce postavenie v oblasti ekologických technológií. To si vyžaduje postupný odklon od súčasného stavu. Novým prístupom v tomto odvetví založený na čistých a energeticky úsporných vozidlách sa zvýši konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, vytvoria nové pracovné miesta v automobilovom priemysle ako aj iných odvetviach v dodávateľskom reťazci a podporí sa reštrukturalizácia. Táto iniciatíva preto vychádza z európskej iniciatívy pre ekologické automobily, ktorá sa začala realizovať ako súčasť Plánu hospodárskej obnovy Európy⁷ v novembri 2008.

Vytvorenie jednotných noriem pre bezpečnosť, environmentálne správanie a interoperabilitu zároveň zachová plnú funkčnosť vnútorného trhu a zabezpečí istotu plánovania pre všetky zainteresované strany.

Okrem toho svetoví konkurenti EÚ na americkom i ázijskom kontinente tiež významne investujú do výskumu nízkouhlíkových technológií a začínajú realizovať programy zamerané na prechod na nízkouhlíkovú cestnú dopravu. Prijímajú opatrenia na rýchly vývoj noriem pre alternatívne technológie. Aby si priemyselné odvetvie EÚ aj naďalej zachovalo svoju konkurencieschopnosť i svoje postavenie v oblasti ekologických technológií, musí si EÚ vytvoriť správny rámec pre vyspelé výrobky, po ktorých bude celosvetový dopyt.

Táto stratégia stavia na existujúcej stratégii z roku 2007 zameranej na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových komerčných vozidiel⁸ a dopĺňa v súčasnosti vykonávané i plánované činnosti, ktorých cieľom je znižovanie emisií uhlíka v doprave a zmiernenie vplyvu dopravy na životné prostredie. Napriek tomu, že sa týka len cestnej dopravy a cestných vozidiel a obmedzuje sa len na strednodobé hľadisko, podporuje cieľ zníženia emisií uhlíka o 80 až 90 % do roku 2050. Technologický vývoj v oblasti technológií ekologického pohonu automobilov môže/by mal nájsť využitie v námornej a leteckej doprave, mestských dopravných systémoch a v oblasti ľahkých železníc a dopravy ťažkými úžitkovými vozidlami.

2. AKČNÝ PLÁN PRE EKOLOGICKÉ VOZIDLÁ

Cieľom tejto stratégie je zabezpečiť vhodný a technologicky neutrálny politický rámec pre čisté a energeticky úsporné vozidlá. Súčasne je potrebné sledovať dve línie: presadzovanie čistých a energeticky úsporných vozidiel založených na konvenčných spaľovacích motoroch a uľahčenie zavádzania prelomových technológií vo vozidlách s mimoriadne nízkymi emisiami uhlíka. Uvažuje sa o týchto pohonných systémoch:

⁶ Európska hospodárska komisia Organizácie Spojených národov – Svetové fórum pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (UNECE-WP.29): neformálny dokument GRPE-58-02.

⁷ KOM(2008) 800, 26.11.2008.

⁸ KOM(2007) 19, 7.2.2007.

- Alternatívne palivá do spaľovacích motorov, ktoré by mali nahradiť benzín alebo naftu vrátane kvapalných biopalív a plynných palív (vrátane LPG, CNG a bioplynu). Vďaka nižším emisiám CO₂ a znečisťujúcich látok majú potenciál znížiť vplyv cestnej dopravy na životné prostredie. Používanie alternatívnych palív iných ako biopalivá si vyžaduje úpravu spaľovacích motorov, na to určenú palivovú nádrž na palube a dostatočne rozšírenú sieť čerpacích staníc. Kvapalné biopalivá ako sú etanol a bionafta možno až do určitého pomeru zmiešať s konvenčnými kvapalnými palivami a spaľovať v súčasných spaľovacích motoroch. Koncentrovanejšia zmes si však vyžaduje úpravu palivového systému a motoru vozidla. Plynné palivá možno spaľovať v upravených spaľovacích motoroch a skladovať na palube v špeciálnych palivových nádržiach. Viacpalivové vozidlá môžu používať niekoľko rozličných dostupných palív. Alternatívne palivá sa musia vyrábať trvalo udržateľným spôsobom, ak sa má dosiahnuť očakávané zníženie vplyvov na životné prostredie v porovnaní s konvenčným benzínom alebo naftou. Aj naďalej by mali pokračovať práce na zlepšovaní kvality konvenčného benzínu a nafty.
- Elektrické vozidlá používajú na poháňanie vozidla elektrický motor a nabíjajú sa elektrickou energiou. Energia sa uskladňuje v batériách alebo v iných alternatívnych systémoch skladovania elektrickej energie na palube vozidla. Elektrické vozidlá možno zostanú ešte aj v blízkej budúcnosti špecializovaným trhom, ale predpokladá sa, že predaj sa zvýši vďaka zlepšeniu batériových technológií. V prípade batériových elektrických vozidiel sa na základe štúdií predpokladá, že podiel na trhu v súvislosti s predajom nových automobilov porastie z 1 až 2 % v roku 2020 na 11 až 30 % v roku 2030. V prípade dobíjateľných hybridných vozidiel (plug-in hybrid) sa v roku 2020 predpokladá 2 % podiel a do roku 2030 sa má dosiahnuť 5 až 20 % podiel⁹. Zásadným faktorom pri zavádzaní elektrických vozidiel na hlavný spotrebiteľský trh je cenová dostupnosť. Spotrebiteľské ceny budú musieť výrazne klesnúť vďaka technologickým zlepšeniam a úsporám z rozsahu, ak sa má zvýšiť podiel na trhu. Technológia elektrických vozidiel má významný potenciál radikálne riešiť niekoľko výziev, ktorým čelí Európska únia, ako napr. globálne otepľovanie, závislosť na fosílnych palivách, miestne znečistenie ovzdušia a skladovanie obnoviteľnej energie v batériách vozidiel prostredníctvom inteligentných sietí. Zdá sa, že elektrické vozidlá sú najslubnejšie pre použitie v meste, a to vzhľadom na relatívne obmedzený dojazd umožnený batériami a potenciálne lepší pomer medzi nákladmi a prínosmi v prípade, že nabíjacia infraštruktúra bude najprv rozmiestnená v mestách. Nižšie emisie znečisťujúcich látok a hluku majú zároveň najväčšie sociálne prínosy (vrátane zdravotných) v mestských oblastiach.
- Vozidlá s vodíkovými palivovými článkami môžu zabezpečiť obdobné environmentálne prínosy ako batériové elektrické vozidlá. Tiež majú elektrické motory, ale elektrickú energiu generujú na palube vozidla z vodíkového paliva využívajúc palivové články, pričom produkujú len vodnú paru. Vývoj a používanie batériových vozidiel a vozidiel s vodíkovými palivovými článkami sa preto vzájomne dopĺňajú, keďže majú spoločné mnohé podobné komponenty elektrického pohonu.

⁹ IHS - Global Insight: Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicles study.

Táto stratégia stavia na existujúcich opatreniach a **stanovuje strednodobé a dlhodobé činnosti**. Vďaka týmto činnostiam sa nielenže dosiahnu prínosy nových technológií pohonu, pokiaľ ide o napĺňanie politických cieľov v oblasti životného prostredia a energetiky, ale zamedzí sa aj situácii, kde by cenou za pokrok v nových technológiách bolo len obmedzené zlepšenie konvenčných vozidiel alebo zvýšený dopyt po menej úsporných vozidlách. Budú využívané synergie medzi zlepšovaním spaľovacích motorov a zavádzaním technológií s mimoriadne nízkymi emisiami uhlíka. Uľahčuje sa vývoj a rozšírenie prelomových technológií, ktoré by v spojení s návrhmi, ktoré sa majú predložiť v nadchádzajúcej bielej knihe o európskej dopravnej politike, mali významne prispieť k trvalo udržateľnejšej mobilite.

V súčasnosti je európsky rámec pre elektrickú mobilitu nedostatočný. Aby bola teda v praxi zabezpečená technologická neutralita, oddiel 2.7 sa zameriava na činnosti potrebné na zabezpečenie rovnocenného regulačného rámca, ktorý by túto technológiu umožnil.

Pri osobitných politických iniciatívach uvedených v stratégii sa bude musieť vziať do úvahy posúdenie environmentálneho, hospodárskeho a sociálneho vplyvu. Činnosti na úrovni EÚ budú preto v súlade so zásadou subsidiarity dopĺňať činnosti na vnútroštátnej a regionálnej úrovni a zameriavať sa na oblasti, v ktorých má činnosť na európskej úrovni jasnú pridanú hodnotu.

2.1. Regulačný rámec

EÚ si stanovila ambicióznú stratégiu na zníženie emisií CO₂ z cestných vozidiel¹⁰ a v tomto smere sa už podarilo mnoho dosiahnuť. Podľa nariadenia (ES) č. 443/2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov, sa vyžaduje, aby sa v prípade nových osobných automobilov do roku 2015 v plnej miere dosiahli priemerné emisie vozového parku 130 g CO₂/km. Priemyselné odvetvie bude musieť ešte viac investovať do technológií znižujúcich emisie vrátane inteligentných technológií riadenia dopravy a ďalej zlepšovať účinnosť motorov.

Okrem toho Rada a Parlament v súčasnosti prerokujú návrh Komisie¹¹ na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (dodávok). Navrhuje sa v ňom, aby od roku 2016 priemerné emisie vozového parku v prípade všetkých nových dodávok boli 175 g/km .

EÚ tiež vďaka stanoveniu prísnejších noriem znížila emisie znečisťujúcich látok ako tuhé častice a NO_x. Od roku 2014 sa budú uplatňovať limity Euro 6¹² pre automobily a dodávky a EURO VI pre ťažké úžitkové vozidlá.

Hoci benzínové a naftové spaľovacie motory sa do roku 2020 stanú menej rozšírenými, musia sa využiť všetky prostriedky na zníženie ich negatívneho vplyvu na životné prostredie.

Komisia:

- vypracuje v roku 2010 návrh nariadenia o typovom schvaľovaní dvojkolesových a trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (vozidlá kategórie L), ktorým sa stanovujú emisné normy a prispôbia alebo vyvinú opatrenia na zohľadnenie nových technológií,

¹⁰ Nariadenie (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).

¹¹ KOM(2009) 593, 28.10.2009.

¹² Nariadenie (ES) č. 715/2007 (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

- do roku 2010 vypracuje opatrenia na implementáciu nariadenia (ES) č. 443/2009: podrobné pravidlá monitorovania a vykazovania údajov, podrobné pravidlá uplatňovania výnimiek zo špecifických cieľov pre emisie CO₂ v prípade malých a špecializovaných výrobcov, podrobné pravidlá pre postup schvaľovania inovačných technológií (ekologické inovácie), podrobné pravidlá pre spôsoby vyberania poplatkov za nadmerné emisie,
- navrhne podrobné pravidlá marketingu „ekologického bonusu“ vozidiel, aby sa zabránilo zavádzajúcim tvrdeniam o vplyve na životné prostredie,
- do roku 2010 predloží návrh na zníženie vplyvu spotreby paliva v mobilných klimatizačných zariadeniach na životné prostredie,

- urobí čo najskôr súpis opatrení poskytujúcich environmentálne prínosy v rámci „integrovaného prístupu“ a rozhodne o ďalších krokoch, a to aj prostredníctvom regulačných prostriedkov, na podporu takých opatrení,
- do konca roku 2011 predloží návrh zmeny a doplnenia smernice 70/157/EHS¹³ na zníženie emisií hluku z vozidiel,
- zabezpečí zníženie emisií CO₂ a znečisťujúcich látok v podmienkach skutočnej prevádzky tým, že najneskôr do roku 2013 predloží návrh revízie skúšobného cyklu na meranie emisií, ktorý by mal byť vypracovaný prostredníctvom EHK OSN¹⁴, vrátane metodológie, ktorou by sa zohľadňovali inovačné technológie, a do roku 2012 vyvinie pevný postup na meranie emisií za reálnych podmienok zvažujúc pritom používanie prenosných systémov merania emisií,
- navrhne stratégiu zameranú na spotrebu paliva a emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel,
- bude presadzovať ďalšie opatrenia, ktoré by mohli pomôcť znížiť emisie CO₂ a znečisťujúcich látok z cestnej dopravy, ako napr. ekologický spôsob jazdy, inteligentné dopravné systémy (IDS) vrátane palubných technológií a aplikácií odvodených z programu Galileo, infraštruktúrnych opatrení a riadenia mestskej dopravy,
- zabezpečí implementáciu kritériá Spoločenstva pre trvalú udržateľnosť v prípade biopalív a tiež podporí vývoj vyspelých nízkouhlíkových palív a trvalo udržateľných palív a technológie motorov, ktoré môžu takéto palivá využívať.

2.2. Podpora výskumu a inovácií v oblasti ekologických technológií

Elektrické vozidlá a vozidlá s vodíkovými palivovými článkami a ich komponenty sú aj napriek súčasnému technologickému pokroku stále drahé. Aby došlo k zníženiu nákladov a zlepšeniu dojazdu a jazdných schopností elektrických a vodíkových vozidiel, je potrebný ďalší výskum a technologický rozvoj vrátane výskumu kooperatívnych systémov, ktoré využívajú komunikačné technológie na komunikáciu medzi jednotlivými vozidlami a medzi vozidlom a infraštruktúrou. Musia sa skúmať nové materiály na použitie v batériách

¹³ Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 16.

¹⁴ Ak by však nedochádzalo k pokroku, ďalšou z možností je potom jednostranná právna úprava v rámci EÚ.

a skladovanie vodíka pre vozidlá s palivovými článkami ako aj alternatívne technológie nabíjania a skladovania energie. Prostredníctvom európskej iniciatívy pre ekologické automobily sa financuje výskum a demonštračné činnosti v oblasti elektrifikácie dopravy, kým spoločný podnik pre palivové články a vodík podporuje výskum a technologický rozvoj vozidiel s vodíkovými palivovými článkami a infraštruktúry pre ne.

Komisia:

- zabezpečí, aby sa európsky výskum aj naďalej zameriaval na nízkouhlíkové palivá a čistú a energeticky úspornú dopravu vrátane vylepšovania konvenčných motorov a elektrického pohonu, ktorý zahŕňa alternatívne batériové technológie a vodíkové technológie, pričom granty by mali byť zacielené na oblasti, kde činnosť na úrovni EÚ prináša jasnú pridanú hodnotu,
- zjednoduší a zefektívni správne predpisy na získavanie výskumných grantov EÚ,
- predloží v roku 2010 návrh stratégie dlhodobého výskumu v rámci strategického plánu pre technológiu dopravy a v rámci oznámenia o čistých dopravných systémoch,
- spolu s Európskou investičnou bankou preskúma možnosť pokračovania podpory výskumných a inovačných projektov zameraných na presadzovanie čistých a energeticky úsporných výrobkov automobilového priemyslu s cieľom podporiť transformáciu tohto priemyslu.

2.3. Presadenie na trhu a informácie pre spotrebiteľov

Ekologizácia európskych vozidiel bude mať úspech len vtedy, ak sa spotrebiteľia skutočne podujmú na kúpu čistých a energetických vozidiel. Z dôvodu ich vyspelej technológie sú však ekologické vozidlá stále výrazne drahšie ako konvenčné vozidlá. Zapojenie spotrebiteľov a stimuly na strane dopytu sú preto dôležité na podporu presadenia týchto vozidiel na trhu. Také stimuly musia byť správne načasované, zacielené, nediskriminačné a časovo i rozpočtovo obmedzené.

Väčšina členských štátov bez vzájomnej koordinácie zaviedla systémy zdaňovania vozidiel založené na emisiách CO₂, kým iné členské štáty prijali alebo zvažujú prijať osobitné stimulačné programy, najmä finančného charakteru, ktoré majú spotrebiteľov podnietiť k tomu, aby si zvolili elektrické vozidlo. Programy sa výrazne líšia a vo všeobecnosti fungujú izolovane, keďže v existujúcich systémoch daní z paliva sa po uvedení vozidiel do prevádzky nezohľadňuje ich vplyv, pokiaľ ide o emisie CO₂. Existuje obava, že výrazné rozdiely medzi stimulmi v jednotlivých členských štátoch prevážia prínosy, čo môže mať nepriaznivé účinky na fungovanie vnútorného trhu.

Mestá a mestské zóny sú najslubnejšie oblasti pre vývoj nových vozidiel s relatívne obmedzeným dojazdom. Zníženie emisií znečisťujúcich látok má najväčší význam v husto obývaných mestských oblastiach a energeticky úsporné technológie prinášajú najväčší úžitok v úspore energie a znížení emisií CO₂ v mestskej doprave vyznačujúcej sa neplynulou jazdou, ako bolo uvedené v akčnom pláne mestskej mobility¹⁵. Miestne a regionálne orgány by preto mohli zohrávať dôležitú úlohu ako verejní obstarávatelia a inteligentným spôsobom využívať

¹⁵ KOM(2009) 490, 30.9.2009.

pravidlá verejného obstarávania v záujme rýchlejšieho presadenia týchto vozidiel na trhu. To by zároveň bolo dôležitým stimulom pre inovácie.

V smernici 2009/33/ES¹⁶ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, ktorej cieľom je znížiť emisie skleníkových plynov a zlepšiť kvalitu ovzdušia (najmä v mestách), sa vyžaduje, aby verejné orgány zohľadňovali energetické a environmentálne vplyvy súvisiace s prevádzkovaním vozidiel počas ich životného cyklu. To dáva konkurenčnú výhodu ekologickým vozidlám a poskytuje silnú podporu ich širšiemu uvedeniu na trh.

Aby boli ekologické vozidlá skutočne prijaté ako alternatíva konvenčných vozidiel, musia byť spotrebiteľia dobre informovaní o možnostiach, výhodách a praktických aspektoch ekologickej mobility, za čo je zodpovedný najmä automobilový priemysel. Spotrebiteľia by tiež mali mať nástroje na porovnanie týchto technológií s konvenčnými vozidlami.

Komisia:

- predloží v roku 2010 usmernenia o finančných stimuloch na nákup ekologických vozidiel pre spotrebiteľov, bude podporovať koordináciu opatrení zameraných na zvýšenie dopytu prijímaných v členských štátoch a zabezpečí, aby všetky prínosy, ktorý z toho vyplynú pre priemysel, boli v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci,
- bude pracovať na revízii smernice o zdaňovaní energií s cieľom viac stimulovať účinné využívanie konvenčných palív a postupné zavádzanie alternatívnych palív s nízkymi emisiami uhlíka,
- prijme kroky na zabezpečenie lepšej koordinácie a na zlepšenie celkovej účinnosti opatrení prijatých členskými štátmi v oblasti zdaňovania vozidiel v záujme podpory ekologických vozidiel,
- bude monitorovať implementáciu smernice 2009/33/ES,
- začne výskumný projekt s cieľom plne porozumieť očakávaniam spotrebiteľov a ich nákupnému správaniu a preskúšať rôzne možné informačné nástroje na porovnanie čistých a energeticky úsporných automobilov s konvenčnými vozidlami,
- predloží návrh zmeny a doplnenia smernice 1999/94/ES¹⁷ o označovaní motorových vozidiel,
- v roku 2011 začne v celej EÚ demonštračný projekt o elektromobilite v rámci európskej iniciatívy pre ekologické automobily s cieľom posúdiť správanie spotrebiteľov a používateľské vzorce a podporiť informovanosť používateľov o všetkých druhoch elektrických technológií ako aj s cieľom otestovať nový vývoj v oblasti normalizácie týkajúcej sa elektrických vozidiel. Budúce iniciatívy tohto druhu môžu byť osobitne zamerané na mestské oblasti s trvale zvýšenou hladinou znečistenia ovzdušia.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5.

¹⁷ Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

2.4. Globálne aspekty

Priemyselné odvetvie EÚ pôsobí na svetových trhoch a je súčasťou početných globálnych skupín. Aby sa zlepšilo globálne podnikateľské prostredie a zabezpečili podnikateľské príležitosti pre európsky priemysel, potrebujeme väčšiu otvorenosť a rovnaké podmienky na dôležitých trhoch s automobilmi. Otvorené svetové trhy sú významným zdrojom zvýšenia produktivity, rastu a vytvárania pracovných miest. Zabezpečenie prístupu na svetové trhy si vyžaduje jednak zníženie ciel a jednak odstránenie príliš obmedzujúcich technických predpisov. Ak je to možné, mali by sme sa snažiť o regulačnú konvergenciu s našimi hlavnými obchodnými partnermi ako aj o ambiciózny prístup na trh.

Výroba elektrických vozidiel a vozidiel s vodíkovými palivovými článkami vo veľkom si bude vyžadovať používanie odlišných surovín ako v prípade konvenčných vozidiel. Niektoré z týchto surovín, ako napr. vzácne zeminy pre batérie a ušľachtilé kovy pre palivové články, sú nedostatkové a sústredené vo veľmi malom počte geografických oblastí. Mal by sa zabezpečiť spravodlivý a otvorený prístup k týmto surovinám, aby ich potenciálny nedostatok nebol prekážkou v konkurencieschopnosti priemyslu EÚ.

Komisia:

- sa zapojí do medzinárodných normalizačných činností a do regulačných dialógov s našimi hlavnými obchodnými partnermi a bude poskytovať technickú pomoc krajinám, ktoré nie sú členmi EÚ, s cieľom podporovať obchod a zamedziť uplatňovaniu predpisov, ktoré by mohli narušiť trh s ekologickými vozidlami,
- bude aj naďalej podnikať iniciatívy v oblasti regulačnej spolupráce s cieľom podporovať harmonizované predpisy na svetovej úrovni s krajinami, ktoré nie sú členmi EHK OSN,
- podporí prostredníctvom iniciatívy v oblasti surovín¹⁸ prístup k surovinám, ktoré sú nedostatkové.

2.5. Zamestnanosť

Aby európski výrobcovia automobilov mali k dispozícii vhodne kvalifikované pracovné sily, je veľmi dôležité predvídať a riadiť reštrukturalizáciu, ako aj predvídať zručnosti a kvalifikácie potrebné na projektovanie a výrobu inovačných vozidiel. Tieto zručnosti sú v súčasnosti vzácne. Spoločenský aktéri nedávno vydali v rámci automobilového partnerstva vyhlásenie, ktorým vyzývajú na zriadenie celoeurópskeho strediska pre sledovanie.

Komisia:

- zriadi na základe vyhlásenia automobilového partnerstva Európsku radu pre zručnosti v odvetví, ktorej cieľom bude vytvoriť sieť národných stredísk pre sledovanie v jednotlivých členských štátoch,
- od roku 2011 zacieli využívanie prostriedkov Európskeho sociálneho fondu na podporu rekvalifikovania a zvyšovania kvalifikácií.

¹⁸ KOM(2008) 699, 4.11.2008.

2.6. Strednodobé preskúmanie právnych predpisov týkajúcich sa emisií CO₂

Komisia:

- do roku 2013 preskúma nariadenie (ES) č. 443/2009 a zameria sa na spôsoby dosiahnutia cieľa zníženia emisií CO₂ na 95 g/km v prípade osobných automobilov do roku 2020 ako aj na dlhodobý výhľad do roku 2030, pričom bude vychádzať zo skúseností získaných pri plnení krátkodobých cieľov,
- preskúma spôsoby dosiahnutia dlhodobého cieľa zníženia emisií CO₂ z ľahkých komerčných vozidiel (dodávok) do dátumu určeného zákonodarcom¹⁹.

Cieľom strednodobého preskúmania bude poskytnúť automobilovému priemyslu istotu pri plánovaní vzhľadom na dlhodobý cieľ. Akékoľvek nové normy týkajúce sa CO₂ by mali reflektovať na úplný potenciál rôznych technologických možností, pretože ambiciózne emisné ciele budú zásadnou hnacou silou pre inovácie v dlhodobom meradle, pričom sa v nich bude zohľadňovať to, do akej miery prispeli k zníženiu celkovej úrovne skleníkových plynov, ktoré je v odvetví dopravy potrebné. Prvoradým cieľom v tomto období bude zabezpečiť, aby žiadny podporný mechanizmus pre vozidlá s mimoriadne nízkymi emisiami neoslabil stimuly na znižovanie emisií existujúcich konvenčných vozidiel so spaľovacími motormi.

2.7. Osobitné opatrenia pre elektrické vozidlá

1. Uvádzanie na trh

Typové schvaľovanie cestných vozidiel²⁰ bolo rozšírené na všetky pohonné systémy s cieľom odstrániť potenciálne regulačné prekážky a zabezpečiť, aby vozidlá s alternatívnym pohonom boli prinajmenšom také bezpečné ako konvenčné vozidlá. Preto boli už ustanovené jednotné normy pre vozidlá s pohonom na vodík, plyn a biopalivá²¹. Jednotné požiadavky sú potrebné aj pre elektrické vozidlá. Prispeje to k právnej istote v rámci odvetvia a zabezpečí ochranu spotrebiteľov.

Komisia v spolupráci s medzinárodnými partnermi v rámci EHK OSN:

- v roku 2010 navrhne požiadavky elektrickej bezpečnosti na účely typového schvaľovania vozidiel,
- do roku 2011 preskúma iné požiadavky typového schvaľovania upravené smernicou 2007/46/ES,
- do roku 2012 preskúma požiadavky na bezpečnosť pri nehodách a posúdi či tichosť týchto vozidiel môže byť nebezpečná pre zraniteľných účastníkov cestnej dopravy.

2. Normalizácia

¹⁹ V návrhu Komisie sa predpokladá cieľ 135 g/km do roku 2020 (KOM(2009) 593, 28.10.2009).

²⁰ Upravené smernicou Komisie 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

²¹ Nariadenie (ES) č. 79/2009 (Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 32). Predpisy EHK OSN 67 a 110, smernica 2009/30/ES (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 88).

Jednotné normy by mali umožniť, aby sa všetky elektrické vozidlá mohli nabíjať a napojiť na elektrickú sieť kdekoľvek v EÚ ako aj pomocou všetkých druhov nabíjačiek. Malo by sa v čo najväčšej možnej miere vyhnúť investíciám do elektrických nabíjacích staníc, ktoré by zodpovedali rozdielnym normám. Problémy s kompatibilitou, ktoré by vodičom neumožňovali nabíjať vozidlo na každej dostupnej stanici, by narušili dôveru spotrebiteľov v technológiu elektrických vozidiel.

Možné je už pomalé nabíjanie vozidiel z existujúcich elektrických zásuviek. Rýchle nabíjanie pod vysokým napätím, verejné nabíjacie miesta a potreba zabezpečiť napojenie vozidla na elektrickú sieť si však vyžaduje osobitnú zástrčku a zásuvku, ktoré musia byť normalizované na úrovni EÚ, aby bola zabezpečená interoperabilita. Rýchle prijatie európskej normy by posilnilo svetovú konkurencieschopnosť európskeho priemyslu tým, že by sa stal priekopníkom v tejto oblasti. Pri koncipovaní normy by sa zohľadnili práce v súčasnosti vykonávané medzinárodnými normalizačnými orgánmi.

Komisia:

- poverí v roku 2010 v rámci smernice 98/34/ES²² európske normalizačné orgány, aby do roku 2011 vyvinuli normalizované nabíjacie rozhranie s cieľom zabezpečiť interoperabilitu a konektivitu medzi elektrickými napájacími bodmi a nabíjačkou elektrického vozidla, zaoberať sa bezpečnostnými rizikami a elektromagnetickou kompatibilitou a preskúmať možnosti inteligentného nabíjania (možnosť používateľov čerpať elektrickú energiu „mimo špičky“),
- určí spôsob implementácie takej normy, aby interoperabilné rozhranie prijali všetci aktéri v odvetví vrátane výrobcov vozidiel, dodávateľov elektrickej energie a prevádzkovateľov siete na rozvod elektrickej energie,
- bude neustále monitorovať technologický rozvoj a vývoj na trhoch na celom svete, aby v prípade potreby aktualizovala európske normy.

3. *Infraštruktúra*

Po uvedení elektrických vozidiel na trh ich môžu spotrebiteľia začať nabíjať v existujúcich nabíjacích staniciach. Bude však potrebné zabezpečiť verejne prístupné nabíjacie stanice, ktoré uspokojia potreby spotrebiteľov, pokiaľ ide o nabíjanie batérií. Vybudovanie adekvátnej elektrickej nabíjacej siete si bude vyžadovať významné investície a vymedzenie noriem v oblasti bezpečnosti, interoperability a spoplatnenia. Je potrebné posúdiť, či existujú synergie medzi posilnením kapacít pre elektrické a vodíkové vozidlá a ich prepojením s nízkouhlíkovými elektrickými zdrojmi.

Komisia:

- zaujme vedúcu úlohu v spolupráci s členskými štátmi na národnej a regionálnej úrovni pri posilňovaní nabíjacej a napájacej infraštruktúry v EÚ,
- v spolupráci s Európskou investičnou bankou preskúma možnosti financovania s cieľom stimulovať investície do infraštruktúry a posilnenia služieb pre ekologické vozidlá.

²² Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37.

4. Výroba a rozvod energie

Vplyv ekologických vozidiel vybavených alternatívnymi technológiami sa musí dôkladne posúdiť a porovnať s vplyvom konvenčných vozidiel na základe zohľadnenia celého životného cyklu. Takýmto prístupom sa zohľadňuje vplyv emisií za celý cyklus, teda tzv. emisií „od zdroja až po kolesá“ („well-to-wheels“)²³ vrátane emisií z výroby elektrickej energie, ako aj vplyvy výroby a likvidácie vozidla na životné prostredie.

Predpokladá sa, že elektrifikácia dopravy bude mať za následok zvýšenie celkového dopytu po elektrickej energii, hoci nepôjde o náhle zvýšenie, pretože zavádzanie elektrických vozidiel na trh bude postupné²⁴. Zvýšený dopyt si však napriek tomu môže vyžadovať rozšírenie kapacít na výrobu elektrickej energie s potenciálne vysokými emisiami uhlíka, najmä ak sa budú vozidlá dobíjať počas špičky. Toto riziko možno zmierniť, ak budú dobíjateľné vozidlá plne integrované do elektrickej siete, čo by predstavovalo krok smerom k realizácii inteligentných sietí, inteligentného merania odberu a vhodných spotrebiteľských stimulov, ako aj pomocou iných komerčných riešení ako napr. výmena batérií. Plná integrácia by zároveň umožnila využívať batérie v elektrických vozidlách ako sekundárne skladovacie kapacity nadbytočnej elektrickej energie vyrobenej z obnoviteľných zdrojov.

Na tento účel je potrebné okrem iného upraviť súčasnú elektrickú rozvodnú sieť a vyvinúť inteligentné siete a komunikačné protokoly medzi vozidlom a sieťou, ktoré by zaistili, aby sa batérie automaticky nabíjali v období mimo špičky alebo v čase, keď je v rozvodnej sieti práve nadbytok elektrickej energie vyrobenej z obnoviteľných zdrojov, pričom by sa zohľadnil vplyv cien.

Významnú úlohu budú v tomto vývoji zohrávať priemyselné iniciatívy v rámci Európskeho strategického plánu pre energetické technológie (plán SET). Najmä iniciatíva pre rozvodnú sieť elektrickej energie má urýchliť postup elektrifikácie dopravy, kým cieľom európskej iniciatívy pre priemyselnú bioenergiu je ďalší vývoj technológií pre výrobu vyspelých biopalív pri dodržaní kritérií udržateľnosti stanovených v smernici o obnoviteľnej energii.

Komisia:

- zistí a porovná environmentálnu a uhlíkovú stopu vozidiel s rôznymi druhmi pohonu (spaľovací motor, elektrický motor, plynový pohon a vodíkový pohon) na základe prístupu zohľadňujúceho životný cyklus,
- zhodnotí, či podpora elektrických vozidiel vedie k zvýšeným dodávkam elektrickej energie nízkouhlíkovej generácie na základe podpory nízkouhlíkových zdrojov energie, aby sa zabezpečilo, že elektrická energia, ktorú spotrebúvajú elektrické vozidlá, sa nečerpá na úkor nízkouhlíkovej elektrickej energie, s ktorou sa už počíta na základe splnenia požiadaviek smernice o obnoviteľnej energii²⁵,

²³ Vplyvom „od zdroja až po kolesá“ („well-to-wheel“, WTW) sa rozumie súhrn vplyvu výroby paliva (od zdroja po nádrž) a vplyv používania vozidla (od nádrže po kolesá). WTW je dôležitým prvkom vplyvu vozidla na životné prostredie počas jeho celého životného cyklu, pretože zahŕňa aj vplyv výroby a likvidácie vozidla na životné prostredie.

²⁴ Európske tematické centrum pre ovzdušie a zmeny klímy: Environmental impacts and impact on the electricity market of a large scale introduction of electric cars in Europe, s. 97.

²⁵ Smernica o obnoviteľnej energii, smernica 2009/28/ES (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16).

- vyhodnotí vplyv zvýšenej spotreby nízkouhlíkovej elektrickej energie na rozvodnú sústavu a sieť.

5. *Recyklácia a preprava batérií*

Intenzívne využívanie batérií v elektrických vozidlách je spojené s určitými dôsledkami pre životné prostredie. Podobne aj vodíkové palivové články prinesú nové problémy ako napr. recyklácia platinových katalyzátorov. Vysoká miera recyklácie je žiaduca aj vzhľadom na nedostatok a cenu niektorých surovín.

Keď batérie strácajú svoju kapacitu a nemožno ich už používať vo vozidle, mohli by sa využiť na iné účely ako napr. stacionárny akumulátor elektrickej energie v domácnostiach. Budú posúdené ustanovenia a programy týkajúce sa takéhoto „sekundárneho využitia“.

Počet prevádzkyschopných batérií, ktoré možno prepravovať, je v súčasnosti obmedzený smernicou o preprave nebezpečného tovaru²⁶. To má za následok vysoké náklady na prepravu, čo sa zase prejavuje vo vysokej cene batérií do vozidiel.

Komisia:

- posúdi, aké zmeny súčasných právnych predpisov týkajúcich sa recyklácie batérií a vozidiel s ukončenou životnosťou je potrebné vykonať, aby sa tieto predpisy prispôbili novým podmienkam na trhu,
- bude podporovať európske výskumné programy týkajúce sa recyklácie a opätovného použitia batérií,
- po dôkladnom posúdení nákladov a možných rizík preskúma možnosti zmeny predpisov týkajúcich sa prepravy batérií.

3. **RIADENIE**

V tomto oznámení je predstavená stratégia, ktorá má pomôcť pri budovaní čistého a energeticky úsporného systému dopravy v EÚ, ktorý posilní kapacitu Európy vyrábať inteligentné a udržateľné výrobky v rámci kľúčového odvetvia a prispeje tak k dosiahnutiu cieľov v rámci stratégie Európa 2020.

Činnosti stanovené v rámci tejto stratégie si vyžadujú vysokú mieru koordinácie naprieč všetkými významnými oblasťami politiky (priemysel, doprava, energetika, obchod, klíma a životné prostredie, zamestnanosť, zdravie a spotrebiteľská politika, výskum) a za účasti všetkých zúčastnených strán, aby sa vykonalo všetko, čo je potrebné, aby bol v EÚ vybudovaný udržateľný systém dopravy spočívajúci na konkurencieschopnom priemyselnom základe. Aby sme túto výzvu s úspechom zvládli, bude nutné, aby prebiehala neustála diskusia medzi zainteresovanými a zúčastnenými stranami, ktoré predtým nutne nemuseli spolu pracovať – t. j. medzi automobilovým priemyslom (výrobcovia a dodávatelia vozidiel), dodávatelia elektrickej energie a plynu, prevádzkovatelia rozvodných sietí, výrobcovia

²⁶ Smernica 2008/68/ES (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

elektrických súčastí, vedecké a normalizačné subjekty ako aj EÚ, vnútroštátne a regionálne orgány, obce a spotrebitelia.

Niekoľko členských štátov okrem toho začalo vykonávať svoje národné programy na podporu elektrickej mobility. Komisia uznáva užitočnosť týchto programov, ktorými sa vytvára počiatkové štádium trhu s touto technológiou a zabezpečuje informovanosť spotrebiteľov o tejto technológii. Ak by však jednotlivé prístupy neboli koordinované, mohol by sa vnútorný trh EÚ fragmentovať a mohol by prísť o konkurenčnú výhodu v oblasti tejto technológie.

Komisia:

- navrhne opätovné zaangažovanie skupiny na vysokej úrovni CARS 21 s pozmeneným mandátom a širším zapojením zúčastnených strán najmä s cieľom odstraňovať prekážky pre prijatie alternatívnych technológií na trhu,
- bude vykonávať stratégiu pre znižovanie emisií CO₂ z cestných vozidiel v rámci európskeho programu boja proti zmene klímy (ECCP),
- bude úzko koordinovať postupy práce v rámci ECCP a skupiny CARS 21,
- zabezpečí začlenenie tejto stratégie do všeobecnej dopravnej politiky EÚ, a to prostredníctvom pripravovanej bielej knihy o európskej dopravnej politike,
- zabezpečí koordináciu a spoluprácu s členskými štátmi v činnostiach v rámci tejto stratégie s cieľom zaistiť vnútorný trh, zabrániť fragmentácii snáh, vytvoriť v rámci odvetvia dostatočné kritické množstvo a monitorovať a prerokovať vývoj v jednotlivých členských štátoch.

Vykonávanie stratégie na úrovni EÚ má jasnú pridanú hodnotu: združuje početné iniciatívy a činnosti a vytvára platformu na koordináciu snáh medzi európskymi, vnútroštátnymi a regionálnymi aktérmi a zabezpečuje riadne fungovanie vnútorného trhu. Touto iniciatívou sa podporuje lepšia regulácia vďaka tomu, že sa stanovujú dlhodobé politické línie a zvyšuje istota pre hospodárske subjekty.

Aby sa zabezpečilo úspešné vykonanie tejto stratégie, vykoná sa v roku 2014 jej preskúmanie s cieľom posúdiť, aký pokrok sa dosiahol a k akým zmenám došlo na trhu a v oblasti technológií a s cieľom odporučiť ďalšie opatrenia.