

Čtvrtek 6. května 2010

Vozidla na elektrický pohon

P7_TA(2010)0150

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. května 2010 o vozidlech na elektrický pohon

(2011/C 81 E/17)

Evropský parlament,

- s ohledem na plán hospodářské obnovy EU, zejména na iniciativu na podporu ekologických vozidel z listopadu 2008,
 - s ohledem na směrnici 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, která stanoví jako minimální hodnotu 10 % podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě,
 - s ohledem na nařízení (ES) č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily,
 - s ohledem na akční plán pro městskou mobilitu ze dne 30. září 2009,
 - s ohledem na neformální zasedání Rady, které se konalo v San Sebastianu dne 9. února 2010,
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 3. března 2010 nazvané „EVROPA 2020 – strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“,
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 27. dubna 2010 o evropské strategii pro čistá a energeticky účinná vozidla,
 - s ohledem na otázky Radě a Komisi ze dne 16. února 2010 o vozidlech na elektrický pohon (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
 - s ohledem na čl. 115 odst. 5 a čl. 110 odst. 2 jednacního řádu,
- A. vzhledem k tomu, že problémy způsobené změnou klimatu, emisemi CO₂ a dalších znečišťujících látek a malou stabilitou cen pohonných hmot vedly k technologickému rozvoji baterií a systémů akumulace energie a k větší informovanosti na úrovni trhu o těchto záležitostech, což společně vytvořilo pozitivní klima pro celosvětový rozvoj vozidel na elektrický pohon,
- B. vzhledem k tomu, že vozidla na elektrický pohon představují významnou inovaci s vysokým tržním potenciálem, zejména z dlouhodobého hlediska, a vzhledem k tomu, že schopnost rychle vstoupit na trh s kvalitními výrobky a se všeobecnou úrovní standardizace rozhodne o tom, kdo zaujme vedoucí postavení na trhu,
- C. vzhledem k tomu, že vozidla na elektrický pohon se podílejí na dosažení priorit stanovených v rámci strategie Evropa 2020, k nimž patří hospodářství založené na znalostech a inovacích a podpora ekologičtějšího a konkurenceschopnějšího hospodářství, které bude zároveň efektivnější z hlediska využívání zdrojů,
- D. vzhledem k tomu, že na neformálním zasedání Rady v San Sebastianu, které se uskutečnilo dne 9. února 2010, ministři EU pro konkurenceschopnost vyjádřili souhlas se stanoviskem Komise, že je nutné, aby EU uplatňovala společnou strategii v oblasti elektromobilů,

Čtvrtek 6. května 2010

- E. vzhledem k tomu, že existují různé politické důvody k inovaci pohonných systémů (elektrických nebo hybridních), a to:
- i) snížení emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší,
 - ii) snižování znečištění hlukem,
 - iii) zlepšení energetické účinnosti a případné využívání obnovitelných zdrojů energie,
 - iv) nedostatek fosilních zdrojů energie a rozkolísanost ekonomických nákladů na tyto zdroje,
 - v) podpora inovací založená na vedoucím postavení v oblasti technologií, která by mohla vést k hospodářskému zotavení evropského průmyslu a zajistit do budoucna jeho obecnou konkurenceschopnost,
- F. vzhledem k průměrné skladbě zdrojů EU pro výrobu stávající elektrické energie v Evropě představují vozidla na elektrický pohon a hybridní vozidla s možností dobít ze sítě důležitý způsob, jak v rámci širší strategie snížit emise CO₂, a vzhledem k tomu, že přechod na energeticky účinný a udržitelný dopravní systém musí být prioritou EU, chceme-li do roku 2050 dosáhnout cíle v podobě dopravního systému, z něhož budou do značné míry vyloučeny zdroje emisí CO₂,
- G. vzhledem k tomu, že existuje řada problémů, které je třeba řešit za účelem podpory úspěšného zavádění vozidel na elektrický pohon na trh, zejména:
- i) vysoké ceny vozidel na elektrický pohon, jejichž důvodem je většinou cena baterií,
 - ii) nutnost pokračovat ve výzkumu a vývoji s cílem zlepšit vlastnosti vozidel na elektrický pohon a snížit jejich ceny,
 - iii) souhlas zákazníků, pokud jde o ceny vozidel, jejich akční rádius a dobu dobíjení,
 - iv) odpovídající infrastruktura pro dobíjení,
 - v) evropská a celosvětová standardizace, např. standardizace rozhraní mezi vozidly a infrastrukturou pro dobíjení,
 - vi) emise vozidel na elektrický pohon v celém cyklu (*well-to-wheel*),
- H. vzhledem k tomu, že se potvrdilo, že elektromobily mají ještě rezervy, pokud jde o jejich schopnost akumulovat energii, takže je možné dále zlepšovat využívání zdrojů obnovitelné energie s ohledem na výhody, které skýtají inteligentní sítě,
- I. vzhledem k tomu, že sdělení o čistých autech stručně zmiňuje, že v důsledku přechodu od konvenčních vozidel na vozidla s elektrickým pohonem vzniká v průmyslu potřeba nových dovedností, a vzhledem k tomu, že bude nutný koordinovaný přístup, mají-li být vyřešeny problémy, jimž čelí zaměstnanci v automobilovém odvětví,
- J. vzhledem k tomu, že několik zemí a regionů již začalo zavádět infrastrukturu pro dobíjení vozidel na elektrický pohon,

Čtvrtek 6. května 2010

- K. vzhledem k tomu, že členské státy EU začaly zavádět vnitrostátní programy na podporu vozidel na elektrický pohon s cílem umožnit jejich vstup na trh Společenství,
- L. vzhledem k tomu, že průmyslu a výzkumu se v konkurenčních zemích dostalo značné podpory, a vzhledem k tomu, že EU by tento příklad měla následovat,
- M. vzhledem k tomu, že přezkum politiky investic do infrastruktury EU v roce 2010 představuje výbornou příležitost k přechodu na investice do infrastruktury v podobě čistých a vyspělých technologií, zejména inteligentních sítí,
- N. vzhledem k tomu, že vysoký počet měst a městských oblastí s vysokou hustotou obyvatelstva v Evropě skýtá vhodné podmínky pro rychlé zavedení elektromobilů, což evropským výrobcům umožní zaujmout v rané fázi vedoucí postavení na trhu,
- O. vzhledem k tomu, že výroba vozidel na elektrický pohon by mohla napomoci hospodářskému oživení a zajistit dlouhodobou životaschopnost evropského automobilového průmyslu, založeného na výrobě vozidel s nízkými emisemi,
1. bere na vědomí, že španělské předsednictví považuje vývoj vozidel na elektrický pohon v rámci boje proti změně klimatu za prioritu, podporuje rozhodnutí Rady ve složení pro konkurenceschopnost vyzvat Komisi, aby vypracovala akční plán pro čistá a energeticky účinná vozidla, který by zahrnoval i zlepšení inteligentních sítí, a vítá sdělení Komise ze dne 27. dubna 2010 o evropské strategii pro čistá a energeticky účinná vozidla;
2. vyzývá Komisi a členské státy, aby vytvořily podmínky nezbytné pro existenci jednotného trhu s vozidly na elektrický pohon a zároveň zaručily účinnou koordinaci politik na úrovni EU s cílem zabránit tomu, aby měl přechod na dopravní systém bez emisí CO₂ negativní dopad na sociální oblast a na zaměstnanost a aby vedle sebe existovaly nekompatibilní systémy a normy, které nejsou interoperabilní;
3. zdůrazňuje, že vývoj vozidel na elektrický pohon by měl být vyvážený a měl by být plánován v rámci budoucí politiky udržitelné mobility, přičemž zásadní je mj. snižování počtu nehod, využívání prostoru, omezování dopravního přetížení, celková spotřeba energií, emise CO₂, hluku a plynné emise, a vyzdvihuje, že rozvoj elektrické mobility by měl zahrnovat elektromobily, kola na elektrický pohon, tramvaje, vlaky atd.;
4. vyzývá Komisi a Radu, aby společně přijaly opatření v oblasti:
- i) zavedení mezinárodní – je-li to možné – nebo alespoň evropské standardizace infrastruktur a technologií pro dobíjení, včetně inteligentních sítí, norem otevřené komunikace, měřicí technologie ve vozidlech a interoperability; to s sebou nese využití nových technologií ve vývoji nezbytné interoperabilní infrastruktury pro přeshraniční elektrickou mobilitu v Evropě,
- ii) podpory výzkumu a inovací se zvláštním zaměřením na zlepšování technických vlastností baterií a motorů,
- iii) zlepšování elektrických sítí zavedením inteligentních sítí a zajištěním udržitelné výrobní kapacity s nízkými emisemi CO₂, zejména prostřednictvím obnovitelných zdrojů energie,

Čtvrtek 6. května 2010

- iv) podpory iniciativ, které zajistí existenci jednotného trhu a povedou k vypracování předpisů pro schvalování typu v oblasti energeticky účinných, čistých aut a především v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
 - v) koordinace vnitrostátních podpůrných opatření a pobídek pro vozidla na elektrický pohon,
 - vi) podpory opatření, jež mají zajistit konkurenceschopnost průmyslu produkujícího energeticky účinná, čistá vozidla,
 - vii) energetických ustanovení, z nichž budou vycházet předběžná opatření týkající se sociálních otázek a otázek zaměstnanosti;
5. vyzývá Komisi, aby zajistila komplexní výpočet celkových emisí CO₂ u vozidel na elektrický pohon a vzala v úvahu předpokládané změny ve výrobě elektřiny a ve skladovacích kapacitách, k nimž má dojít do roku 2050;
6. zdůrazňuje, že vozidla na elektrický pohon představují technologický průlom, který vyžaduje integraci strategií v oblasti inovací a technologického rozvoje prostřednictvím odpovídajícího financování a podpory výzkumu, vývoje a inovací v klíčových oblastech, jejichž rozsah se neustále rozšiřuje, jako jsou baterie a infrastruktury (mj. sloučením s inteligentními sítěmi); vítá v této souvislosti ekologická inovační opatření, jichž mohou výrobci využít, je však velmi znepokojen obtížemi, které provázejí jejich realizaci;
7. připomíná závěry ze zasedání Rady ve složení pro konkurenceschopnost, které se konalo dne 1. března 2010; tyto závěry odkazují na návrh evropského výzkumného a inovačního plánu orientovaného na podnikání, který připravuje Komise a který by měl doplnit inovační strategie jednotlivých států, mj. podporou nástrojů a iniciativ s vysokým potenciálem, jako jsou hlavní trhy, zadávání veřejných zakázek v předobchodní fázi a lepší přístup k financování především pro malé a střední podniky pomocí lepšího využívání nástrojů rizikového kapitálu;
8. žádá EU a členské státy, aby postupně nahradily své vozové parky zajišťující veřejnou dopravu vozidly na elektrický pohon a stimulovaly poptávku veřejnými zakázkami, a vyzývá orgány EU, aby zahájily zavádění infrastruktury, jakmile budou stanoveny příslušné normy;
9. připomíná, že v souladu s plánem obnovy podporuje iniciativa týkající se ekologických vozidel vývoj nových a udržitelných druhů silniční dopravy, přičemž jako prioritu si klade elektromobily;
10. podporuje záměr Komise zřídit do roku 2011 evropskou normu pro dobíjení vozidel na elektrický pohon, která zajistí interoperabilitu a bezpečnost infrastruktury, a vyslovuje se pro stanovení technických norem pro dobíjecí systémy, a to i pro různé kategorie vozidel; vyzývá Komisi, aby v případech, kdy je to možné, usilovala o stanovení celosvětových norem a zajistila, aby norma pro dobíjení stimulovala vývoj moderních technologií, jako jsou inteligentní dobíjení či normy otevřené komunikace, a byla v souladu s požadavky kladenými na systémy inteligentních elektroměrů;
11. je přesvědčen, že standardizace umožní jednoduchý a přímý schvalovací proces a přispěje k rychlejšímu zavádění nízkouhlíkových vozidel na trh a k jejich rozšíření v EU, což zvýší konkurenceschopnost odvětví mobility EU v důsledku nižších nákladů na vývoj ze strany výrobců a vyloučení emisí CO₂ ze silniční dopravy;
12. zdůrazňuje, že standardizace vozidel na elektrický pohon, infrastruktury a metody dobíjení by neměly bránit další inovaci, zejména v oblastech elektrické mobility nebo konvenčních motorů;

Čtvrtek 6. května 2010

13. vyzývá k harmonizaci požadavků na schvalování vozidel na elektrický pohon, přičemž zvláštní požadavky by se měly týkat ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků i konečných uživatelů, a dále vyzývá k tomu, aby tyto požadavky byly začleněny do rámce EU pro schvalování typu vozidla tím, že se ustanovení předpisu EHK OSN č. 100 stanou závaznými; důrazně podporuje návrh Komise přezkoumat u vozidel na elektrický pohon požadavky na bezpečnost v případě nárazu a rovněž pozornost, kterou Komise věnuje otázce bezpečnosti vozidel na elektrický pohon z hlediska zranitelných uživatelů komunikací;
14. vítá návrh Komise předložit do roku 2010 koordinované pokyny týkající se pobídek ke koupi vozidel na elektrický pohon; dále Komisi a Radu žádá, aby umožnily vypracování odpovídajícího balíčku pobídek k zavedení rozsáhlé dobíjecí sítě v souladu s harmonizovanými modely elektrické mobility;
15. zdůrazňuje, že balíčky veřejné podpory poskytované společností musí být vázány na řadu jasných podmínek v podobě sociálních, technologických a ekonomických kritérií i kritérií environmentální účinnosti, a žádá Komisi, aby provedla účinná *ex-post* hodnocení této finanční podpory;
16. vyzývá Komisi, aby umožnila vytvoření evropské odvětvové struktury s cílem zvládnout sociální přechod, jež s sebou politika v oblasti nízkouhlíkové mobility nese, a koordinovat předběžná opatření k zajištění udržitelné obnovy automobilového průmyslu a omezení jakéhokoli sociálního dopadu; žádá přijetí účinných opatření, která by umožnila předjímat změny v automobilovém odvětví a dodavatelském řetězci, ve spolupráci se všemi zúčastněnými stranami, zejména prostřednictvím opětovného zahájení činnosti platformy CARS 21 se zvláštní pracovní skupinou pro sociální otázky;
17. vyzývá členské státy, aby v plném rozsahu zajistily využívání fondu pro přizpůsobení se globalizaci a dalších strukturálních fondů, jako je Evropský sociální fond, a podnikly tak snahy o rekvalifikaci a cílenou odbornou přípravu i další změnu v zaměření odvětvové odborné přípravy a vzdělávacích struktur, tak aby vyhovely potřebě nových odborností vyplývajících z této technologie;
18. vítá záměr Komise zřídit evropskou radu pro kvalifikace v jednotlivých odvětvích, zaměřený na vytvoření sítě monitorovacích středisek v jednotlivých členských státech;
19. vyslovuje se pro zřízení platformy pro sdílení informací, pro koordinaci evropských aktérů, projektů a iniciativ a zřízení mezinárodního monitorovacího střediska (na celosvětové úrovni) pro elektrickou mobilitu, které se zaměří na podnikatelské modely, technologie pro vozidla a nabíjení a sloučení s inteligentními elektrickými sítěmi a v němž bude zastoupena většina relevantních zúčastněných stran, dané odvětví a/nebo politické iniciativy;
20. vyzývá členské státy, aby vypracovaly nezbytnou dlouhodobou fiskální politiku na podporu energeticky účinných, čistých vozidel, a žádá Komisi, aby definovala dlouhodobou společnou vizi problémů, jako jsou politiky související s emisemi CO₂, předjímání strukturálních změn v důsledku přechodu od konvenčních paliv na elektřinu a podpora využívání obnovitelných zdrojů energie;
21. vyzývá Komisi, členské státy a odvětví elektrické mobility, aby zvážily zdroje, energetickou a environmentální vyváženost vozidel na elektrický pohon v průběhu celého jejich životního cyklu počínaje výrobou a konče likvidací, včetně recyklace a opětovného použití baterií;
22. upozorňuje na dostupnost surovin potřebných na výrobu baterií a součástí, což vyvolává otázky ohledně vyšších výrobních nákladů a závislosti EU; vyzývá toto odvětví, aby se snažilo lépe využívat dostupných zdrojů, a Komisi, aby financovala aplikovaný výzkum v rámci současného a budoucího rámcového programu pro suroviny používané v elektrických bateriích, podněcovala k větší provázanosti jednotlivých geologických průzkumů prováděných v EU a podporovala takové dovednosti a technologie v tomto odvětví, které povedou k intenzivnějšímu průzkumu nových ložisek surovin;

Čtvrtek 6. května 2010

23. podporuje návrh Komise zorganizovat kampaně zaměřené na informování spotřebitele o výhodách, možnostech a praktických aspektech vozidel na elektrický pohon;
24. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi, sociálním partnerům a tomuto odvětví.

Nařízení o blokových výjimkách v odvětví motorových vozidel

P7_TA(2010)0151

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 6. května 2010 o nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla

(2011/C 81 E/18)

Evropský parlament,

- s ohledem na čl. 3 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii, čl. 101 odst. 1 a 3, čl. 103 odst. 1 a čl. 105 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen SFEU),
- s ohledem na nařízení Rady č. 19/65/EHS ze dne 2. března 1965 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě ⁽¹⁾,
- s ohledem na směrnici Rady 86/653/EHS ze dne 18. prosince 1986 o koordinaci právní úpravy členských států týkající se nezávislých obchodních zástupců ⁽²⁾,
- s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 2790/1999 ze dne 22. prosince 1999 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě ⁽³⁾ (nařízení o vertikálních dohodách o všeobecné blokové výjimce pro motorová vozidla, dále jen „stávající GBER“),
- s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel ⁽⁴⁾ (nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla, dále jen „stávající MVBER“),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla ⁽⁵⁾; a s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel ⁽⁶⁾,
- s ohledem na návrh nařízení Komise o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel (nové nařízení o vertikálních dohodách o všeobecné blokové výjimce pro motorová vozidla, dále jen „nové GBER“), jež byl zveřejněn dne 28. července 2009 k nahlédnutí na internetových stránkách Komise,

⁽¹⁾ Úř. věst. 36, 6.3.1965, s. 533.

⁽²⁾ Úř. věst. L 382, 31.12.1986, s. 17.

⁽³⁾ Úř. věst. L 336, 29.12.1999, s. 21.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 30.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.