



V Bruselu dne 8.11.2012  
COM(2012) 636 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU  
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl  
v Evropě**

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>KLÍČOVÉ ODVĚTVÍ NA ROZCESTÍ.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CARS 21: SPOLEČNÁ STRATEGICKÁ VIZE PRO PRŮMYSL V ROCE 2020 .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>NÁROČNÁ HOSPODÁŘSKÁ SITUACE.....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>AKČNÍ PLÁN NA POSÍLENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI .....</b>	<b>7</b>
<b>4.1.</b>	<b>Investice do vyspělých technologií a financování inovací.....</b>	<b>7</b>
	Výzkum, vývoj a inovace.....	7
	Přístup k finančním prostředkům .....	9
	Snižování emisí CO2.....	10
	Emise znečišťujících látek a hluku .....	11
	Bezpečnost silničního provozu .....	12
	Alternativní paliva a infrastruktura .....	13
<b>4.2.</b>	<b>Zlepšení tržních podmínek .....</b>	<b>15</b>
	Silnější vnitřní trh.....	15
	Inteligentní regulace.....	16
<b>4.3.</b>	<b>Posílení konkurenceschopnosti na světových trzích .....</b>	<b>17</b>
	Obchodní politika.....	17
	Mezinárodní harmonizace .....	18
<b>4.4.</b>	<b>Předvídání požadavků na přizpůsobení se a řízení restrukturalizace .....</b>	<b>19</b>
	Lidský kapitál a dovednosti .....	19
	Přizpůsobování průmyslu.....	20
<b>5.</b>	<b>MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ .....</b>	<b>21</b>

# SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

## CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě

Evropský automobilový průmysl v uplynulých měsících prochází stále obtížnějším obdobím, neboť trh EU s novými automobily vykazuje již pátým rokem ztráty. Tato situace vytváří **silný tlak** na společnosti, aby restrukturalizovaly svůj provoz, a několik výrobců v nedávné době ohlásilo uzavření montážních závodů, což vedlo ke ztrátám pracovních míst. Současně však evropské průmyslové odvětví stojí před **střednědlouhým a dlouhodobým úkolem** udržet si své vedoucí postavení v řešení budoucích problémů mobility v nesmírně konkurenčním celosvětovém prostředí. Komise proto považuje za bezodkladné předložit akční plán na podporu automobilového průmyslu při řešení těchto uvedených úkolů.

### 1. KLÍČOVÉ ODVĚTVÍ NA ROZCESTÍ

Automobilový průmysl<sup>1</sup> má pro evropské hospodářství **strategický význam** a jeho produkty a služby mají každodenní dopad na život evropských občanů. Odvětví představuje přibližně **12 milionů přímých a nepřímých pracovních míst** a je **významným pozitivním příspěvkem k obchodní bilanci EU** (která v posledních několika letech zažívá růst a v roce 2011 dosáhla 90 miliard EUR). Odvětví zaznamenává **největší soukromé výdaje na výzkum a inovace** (28 miliard EUR v roce 2009) a je základním hybatelem v oblasti technologických inovací. Je důležitým **faktorem růstu**, neboť vykazuje silné ekonomické vazby na mnoho průmyslových odvětví. Tyto vazby v současné době sahají jak k předcházejícím oblastem výroby (například ocelářský, chemický a textilní průmysl), tak i k následným oblastem (jako např. informační a komunikační technologie, služby v oblasti oprav a mobility). Vyrábí většinu vozidel, která občané využívají pro svou osobní mobilitu i pro přepravu zboží. Proto bude automobilový průmysl **klíčovým aktérem nové průmyslové revoluce**, která si mimo jiné klade za cíl postupné nahrazení uhlovodíků jakožto hlavního zdroje energie a účinnější a udržitelnější využívání našich zdrojů.

Pro automobilový průmysl dnes nastává **historický okamžik**: očekává se, že nadcházející desetiletí povede k významným změnám v několika oblastech, které pravděpodobně podstatně přetvoří toto odvětví a jeho trhy po celém světě. Především dochází k proměně modelů výroby a obchodu. Evropský trh je sice považován za vyspělý, ale několik třetích trhů rychle roste a mění přitom obchodní toky a hodnotový řetězec automobilového průmyslu. Intenzivní konkurenční tlak se rozrůstá a společnosti v EU čelí stále větší konkurenci v rámci svého domácího trhu a zároveň rozvíjejí příležitosti na trzích třetích zemí. Za druhé je **naléhavější řešení otázek a úkolů v oblasti změny klimatu** a stále víc se očekává od technického pokroku. Dojde k dalšímu vylepšení spalovacího motoru, přičemž rozvíjeny a postupně zaváděny budou i převratné technologie typu elektrizovaného pohonu, aby se splnily dlouhodobé cíle snižování emisí skleníkových plynů, jakož i cíle kvality ovzduší. Značné úsilí

---

<sup>1</sup> Pojmeme automobilový průmysl se rozumí celý dodavatelský řetězec zahrnující výrobce vozidel, dodavatele, distribuci i poprodejní služby. K výrobkům se řadí osobní automobily, lehká užitková a těžká nákladní vozidla, jednopá motorová vozidla, tříkolová vozidla a čtyřkolky.

bude rovněž nezbytné, pokud jde o další rozvoj a distribuci udržitelných paliv, které mohou skýtat alternativu tradiční motorové nafty a benzínu. Zároveň zůstává **významným problémem bezpečnost silnic**.

Automobilový průmysl je jednou z prioritních oblastí, kde by mělo dojít k usnadnění **investic do nových technologií a inovací**, jak je stanoveno ve sdělení Komise, jímž se nedávno **aktualizovala průmyslová politika EU<sup>2</sup>**. Sdělení znovu upozorňuje na cíle EU do roku 2020 spočívající v inteligentním a udržitelném růstu podporujícím začlenění a současně zdůrazňuje potřebu silnějšího evropského průmyslu pro růst a hospodářské oživení. Důležitá role tohoto průmyslového odvětví při posilování růstu a vytváření pracovních míst byla jasně rozpoznána, a to i v rámci souvisejících služeb. Proto musíme zaujmout aktivnější přístup.

Toto sdělení předkládá **akční plán pro automobilový průmysl**, v němž se zdůrazňuje odhodlání Komise podporovat konkurenceschopnost a udržitelnost tohoto odvětví. Jde o první konkrétní příklad uplatnění naší nové vize průmyslové politiky v rámci jednotlivého odvětví, tj. automobilového průmyslu. Plán vymezuje konkrétní opatření, která vycházejí z analýzy odvětví provedené skupinou na vysoké úrovni CARS 21, která byla obnovena v roce 2010. Tento akční plán spočívá na čtyřech pilířích:

- **Investice do vyspělých technologií a financování inovací** prostřednictvím řady regulačních iniciativ a podpory výzkumu a inovací
- **Zlepšení tržních podmínek**, a to prostřednictvím posílení vnitřního trhu a jednotného provádění inteligentní regulace
- **Posílení konkurenceschopnosti na světových trzích** prostřednictvím účinné obchodní politiky a mezinárodní harmonizace předpisů týkajících se vozidel
- **Předvídaní potřeb přizpůsobení** pomocí investic do lidského kapitálu a dovednosti a zmírnění sociálních dopadů restrukturalizace.

Prostřednictvím této strategie Komise zamýšlí podpořit aktivní úlohu automobilového průmyslu při snaze obrátit sestupnou křivku vývoje průmyslu v Evropě a do roku 2020 pozvednout jeho podíl na HDP ze současné úrovně okolo 16 % až na 20%. Nástrojem k dosažení uvedených cílů bude podpora konkurenceschopnosti tohoto průmyslu v EU, podpora jeho využívání příležitostí k růstu na světových trzích a propagace čistých, bezpečných a účinných vozidel v rámci integrovaného politického přístupu.

## 2. CARS 21: SPOLEČNÁ STRATEGICKÁ VIZE PRO PRŮMYSL V ROCE 2020

Na konci roku 2010 se Komise rozhodla **znovu zahájit činnost skupiny na vysoké úrovni CARS 21**, která byla původně zřízena v roce 2005 na základě sdělení „Evropská strategie pro čistá a energeticky účinná vozidla“<sup>3</sup> přijatého dne 28. dubna 2010. Cílem skupiny bylo vypracovat politická doporučení na podporu konkurenceschopnosti a udržitelného růstu evropského automobilového průmyslu.

---

<sup>2</sup> COM(2012) 582 final, přijato 10. října 2012.

<sup>3</sup> KOM(2010) 186 v konečném znění, 28.4.2010.

Skupina zahrnuje sedm komisařů, devět zástupců členských států a široké a vyvážené uskupení zúčastněných stran (včetně zástupců průmyslového odvětví a nevládních organizací). Svoji závěrečnou zprávu<sup>4</sup> přijala dne 6. června 2012. Tato zpráva představuje konsensuální názor skupiny na strategickou vizi automobilového průmyslu v roce 2020 a uvádí konkrétní doporučení k řadě důležitých politických oblastí.

Analýza uvedená ve zprávě jasně ukazuje, že současný stav evropského automobilového je beze změn dlouhodobě neudržitelný: bude nutné přizpůsobit stávající výrobní kapacity, navrhnout nové výrobní metody, zajistit další zdroje surovin a jejich účinné využívání a vytvořit nové klastry a obchodní modely. Neméně důležité je i to, že budou zapotřebí nové profily dovedností a bude nutné řešit možné změny potřeb v oblasti zaměstnanosti. V této souvislosti je velmi důležité zajistit hladký a vyvážený hospodářský a sociální přechod prostřednictvím předvídání potřeb v oblasti dovedností a odborné přípravy, jakož i prozíravého řízení restrukturalizace, které podpoří přizpůsobování podniků a přechod v rámci zaměstnanosti.

Skupina v této souvislosti vymezila **společné stanovisko ke klíčovým vlastnostem silného a konkurenceschopného automobilového průmyslu a pokrok směrem k dosažení udržitelné mobility pro společnost EU v roce 2020** takto:

- **Automobilové odvětví** si i nadále zachovává **strategickou důležitost** jako **základní pilíř průmyslu a hospodářství EU**, neboť poskytuje kvalitní zaměstnání milionům pracovníků v EU;
- odvětví, které je zásadní pro mnoho dalších hospodářských činností a zároveň dodává cenově dostupné a žádané výrobky, uspokojuje poptávku spotřebitelů, a to na základě konkurenčního trhu s výrobky a službami automobilového průmyslu, včetně následného trhu;
- **silná výrobní základna v EU** pro silniční vozidla a jejich součásti, výroba velké části vozidel a součástí prodávaných na trhu EU;
- **silná průmyslová síť** s flexibilním a integrovaným dodavatelským a distribučním řetězcem;
- odvětví **vyvázející širší škálu vysoce kvalitních a technologicky vyspělých vozidel** na trhy třetích zemí;
- **světové trhy**, které nabízejí skutečně **rovné podmínky** pro všechny aktéry v rámci tohoto odvětví, se spravedlivými příležitostmi pro všechny technologie, automobilový průmysl, který má **vedoucí postavení v oblasti technologií**, v koordinované činnosti s průmyslem dodávajícím paliva, vyrábějící vozidla, která jsou pro spotřebitele EU **atraktivní, čistá**, pokud jde o regulaci znečišťujících látek, **vykazují nízkou spotřebu, jsou bezpečná, tichá a propojená**;
- **škála pohonných technologií**, které vévodí **rozvinutá technologie spalovacích motorů**, i když stále více nastupuje ke slovu elektrizace. Kromě toho získává na významu využívání vozidel s **alternativním pohonem** (například elektrická vozidla<sup>5</sup> a vozidla s pohonem na palivové články);
- vhodná **infrastruktura pro doplňování paliva a dobíjení vozidel** poháněných alternativním palivem, v souladu s potenciálem trhu;
- **pracovní síly** v oblasti výroby, výzkumu a vývoje a služeb, které jsou vyškolené a připravené pracovat s velkým množstvím technologií.

<sup>4</sup> K dispozici na adrese [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)

<sup>5</sup> včetně vozidel na elektrickou baterii, plug-in hybridních vozidel a pokročilých elektrických vozidel.

Je třeba systematicky uvést do praxe **integrováný politický přístup**.

Tento přístup tedy musí zahrnovat následující prvky:

- soukromý sektor a opatření v oblasti veřejné politiky na úrovni EU, členských států a na regionální úrovni, které se budou vzájemně doplňovat;
- opatření týkající se vozidel, která budou případně účinně propojena s dalšími opatřeními zaměřenými na infrastrukturu a uživatele;
- nákladově efektivní regulační a alternativní opatření, která budou účinně prováděna a prosazována za účelem dosažení dlouhodobých společenských cílů a podpory inovací;
- všechny oblasti politik, které mají dopad na automobilový průmysl, musí být úzce koordinovány mezi příslušnými odpovědnými orgány, včetně politik v oblasti obchodu, průmyslu, životního prostředí, energetiky, informačních a komunikačních technologií, bezpečnosti silničního provozu a veřejného zdraví, dopravy a hospodářské soutěže, inovací a vnitřního trhu, aby se zajistilo nákladově účinné dosažení politických cílů.

Komise bere plně na vědomí tyto výzvy i potřebu **ambiciózní strategie průmyslové politiky pro automobilové odvětví**. Komise zaměří své politiky tak, aby bylo dosaženo tohoto cíle, a vyzývá ostatní instituce, orgány veřejné moci a zúčastněné subjekty, aby v rámci svých příslušných oblastí odpovědnosti uplatňovaly stejný přístup.

### 3. NÁROČNÁ HOSPODÁŘSKÁ SITUACE

Závěrečná zpráva skupiny CARS 21 nabízí podrobný rozbor současné hospodářské situace automobilového průmyslu EU. V první polovině roku 2012 se situace **zhoršila a tato tendence bude pravděpodobně pokračovat až do konce roku. Prodej na trzích EU klesá** (6,8% pokles za první pololetí roku 2012 u osobních automobilů a 10,8% pokles u užitkových vozidel) - ve srovnání s již nízkými úrovněmi v roce 2011. Současné odhady naznačují 7,9% meziroční pokles na trhu EU v případě osobních automobilů, s prodejem dosahujícím 12,1 milionů jednotek. Na trhu EU pro užitková vozidla se letos očekává pokles o 8 % po předchozím období oživení v roce 2010 i 2011; výsledky ovšem zůstávají na historicky nízkých hodnotách. V případě dvoukolových motorových vozidel trpí nové registrace krizí veřejného dluhu a dosáhly v roce 2011 počtu 1,6 milionů jednotek, což je o 40 % nižší než v roce 2007.

**Výroba automobilů je na tom o něco lépe** (smontováno bylo celkem 16 milionů jednotek lehkých užitkových vozidel, tj. o 1 milion jednotek více než v roce 2009), je **posílena vývozem**, jak prokázala kladná obchodní bilance 45 miliard EUR v prvních pěti měsících roku 2012 (především díky vývozu do USA a nově vznikajícím trhům). Existují však významná rizika poklesu úrovně výroby v důsledku zpomalení rozvíjejících se ekonomik. Několik výrobců ohlásilo **finanční ztráty na trhu EU**, a to zejména z důvodu poklesu

prodeje společně s dlouhodobým strukturálním problémem **nadměrné kapacity**<sup>6</sup>. Někteří výrobci oznámili významné restrukturalizační kroky, které budou mít dopad na jejich dodavatelský řetězec, jakož i na zaměstnanost a vyhlídky na oživení v několika evropských regionech.

**Odpovědnost za řešení problematiky restrukturalizace spočívá hlavně na průmyslu**, ale průmysl zároveň uvádí, že je žádoucí více koordinace a podpory na evropské úrovni.

Tento akční plán, který vychází z doporučení skupiny CARS 21, stanoví dlouhodobé cíle pro zachování výrobní základny v Evropě, zajištění konkurenceschopnosti a udržitelnosti a vypracování celkového plánu průmyslové politiky pro automobilový průmysl v roce 2020.

#### **4. AKČNÍ PLÁN NA POSÍLENÍ KONKURENCESCHOPNOSTI**

Komise plánuje následující klíčová opatření v různých oblastech politiky EU:

##### **4.1. Investice do vyspělých technologií a financování inovací**

V automobilovém průmyslu, stejně jako v jiných odvětvích, dochází k rozvoji celé řady nových, čistých a bezpečných technologií, u nichž se očekává, že v budoucích letech významným způsobem ovlivní trh. Stojí-li Evropa na vedoucím místě v oblasti dnešních technologií, je nezbytné, aby se v čele udržela i při rozvoji budoucích řešení, které jí zajistí udržitelnou mobilitu. K tomu by měla napomoci dobře cílená a koordinovaná veřejná podpora pro výzkum a inovace, která bude odpovídat potřebám průmyslu a společnosti v zájmu rozvoje dlouhodobých technologií. Je třeba zaujmout holistický přístup doplňující regulační iniciativy na evropské, vnitrostátní i místní úrovni a doprovázený opatřeními v oblasti infrastruktury a poptávky, aby se podpořily investice v nadcházejících letech.

##### **Výzkum, vývoj a inovace**

Investice do výzkumu, vývoje a inovací zajišťují konkurenceschopnost. Kromě toho evropské financování výzkumu, vývoje a inovací v rámci sedmého rámcového programu pro výzkum (7. RP) a úvěry a záruky na úvěry Evropské investiční banky (EIB) s cílem povzbudit rozvoj čistých dopravních technologií byly ve zprávě CARS 21 identifikovány jako klíčové nástroje pro oživení po krizi v letech 2008–2009 a pro zvládnutí současného konkurenčního tlaku, pokud jde o vedoucí postavení v oblasti technologií. Důležité je i to, že evropské finanční prostředky poskytují značný pákový efekt pro automobilový průmysl EU, který potřebuje financovat současně výzkum, vývoj a inovace v oblasti pohonných technologií (neustálé zlepšování spalovacích motorů a také rozvoj elektrických pohonů, palivových článků a hybridních pohonných technologií) – v souladu s perspektivou roku 2020 s pestrými škálami paliv potřebnou ke splnění cílů v oblasti změny klimatu. Rozvoj bezpečnosti silničního provozu je další oblast, kde stále existuje velký prostor pro vědecky podložené zvýšení bezpečnosti vozidel. Závěrečná zpráva skupiny CARS 21 velmi pozitivně hodnotí Evropskou iniciativu pro ekologické automobily (EGCI), partnerství veřejného a soukromého sektoru (2009–2013), jakož i úvěrovou činnost EIB, zejména v rámci evropského nástroje pro čistou dopravu. Existuje všeobecná shoda, že oba nástroje by se měly i nadále používat.

---

<sup>6</sup> Přesné údaje o nadměrné kapacitě jsou předmětem diskuse, jelikož závisí mimo jiné na počtu směn používaných v daném závodě. Analytici se shodují na tom, že v některých případech je nadměrná kapacita zapotřebí pro zachování flexibility podniku, ale že nadbytečná kapacita je problematická.

Komise:

- navrhla iniciativu **Horizont 2020**<sup>7</sup> jakožto rámec pro financování výzkumu a inovací na období 2014 – 2020, s celkovým rozpočtem ve výši 80 miliard EUR – výrazné zvýšení ve srovnání s RP7, včetně závazku vytvořit evropský dopravní systém, který bude účinně využívat zdroje a bude šetrný k životnímu prostředí. Až do konečných rozhodnutí, která budou přijata v rámci příštího víceletého finančního rámce, se má za to, že financování výzkumu a inovací v oblasti automobilového průmyslu by mělo zohlednit jejich hospodářskému a sociálnímu významu.
- navrhla program **COSME** (konkurenceschopnost podniků a malých a středních podniků)<sup>8</sup> s rozpočtem ve výši 2,5 miliardy EUR na období 2014–2020.
- navrhla, že by oba programy měly podporovat finanční nástroje EU, které případně umožní malým a středním podnikům a větším firmám v automobilovém odvětví využívat zlepšený přístup k dluhovému a kapitálovému financování. Prostřednictvím programu COSME by měly mít malé a střední podniky v oblasti automobilového průmyslu možnost využívat opatření na zlepšení přístupu k trhům a prostřednictvím programu Horizont 2020 k opatřením na zvýšení jejich přitažlivosti pro investory.
- přijala sdělení o výzkumu a inovacích pro budoucí mobilitu Evropy<sup>9</sup>, ve kterém navrhuje rozvoj **evropské strategie pro dopravní technologie**. Strategie předpokládá, že se v letech 2013–2014 ve spolupráci se zúčastněnými stranami vypracují technologické plány zaměřené na zavádění technologií a inovací v deseti kritických oblastech dopravy, včetně čistých, účinných, bezpečných, tichých a inteligentních silničních vozidel. To přispěje k optimálnějšímu využití výzkumu a inovací za účelem dosažení ambiciózních cílů bílé knihy o dopravě<sup>10</sup> a podpoří provádění iniciativy Horizont 2020.
- zahájila provádění **strategického plánu pro energetické technologie** (plán SET)<sup>11</sup>, který se zaměřuje na program výzkumu a inovací v několika oblastech strategického významu pro odvětví dopravy, zejména pokud jde o inteligentní elektrorozvodné sítě, bioenergetiku a alternativní paliva, jako jsou vodíkové a palivové články, a také skladování energie. V tomto ohledu budou zajištěna vhodná propojení se strategií pro dopravní technologie.

Iniciativa Horizont 2020 zajistí obecný rámec pro výzkum a inovace v oblasti dopravy a je tedy velmi důležité podrobně stanovit priority a postupy pro financování rozvoje výzkumu a inovací v automobilovém průmyslu. Komise rovněž na základě zprávy skupiny CARS 21 dospěla k přesvědčení, že by se financování mělo zaměřit na činnosti bližší trhu, jako je zadávání veřejných zakázek, normalizace a demonstrace. Rovněž by se mělo upřednostnit partnerství veřejného a soukromého sektoru jakožto nejúspěšnější a nejrychlejší nástroj a měly by se vyhledávat synergie s finančními prostředky jednotlivých států.

---

<sup>7</sup> KOM (2011) 808 v konečném znění, 30.11.2011, KOM (2011) 809 v konečném znění, 30.11.2011.

<sup>8</sup> KOM(2011) 834 v konečném znění, 30.11.2011.

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

<sup>10</sup> KOM (2011) 144 v konečném znění.

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



Kromě toho by měly být dále prozkoumány možné synergie mezi odvětvím a EIT<sup>12</sup>, a to zejména v rámci plánovaných budoucích znalostních a inovačních společenství<sup>13</sup> v oblastech výroby s přidanou hodnotou a městské mobility.

- Komise bude spolupracovat s průmyslem na vytvoření návrhu týkajícího se **iniciativy pro evropská ekologická vozidla (v návaznosti na iniciativu EGCI, partnerství veřejného a soukromého sektoru)** v rámci programu Horizont 2020, zahrnující platformu pro rozvoj čistých a energeticky účinných technologií pro vozidla, jak bylo oznámeno v rámci sdělení o průmyslové politice v roce 2010<sup>14</sup>. Iniciativa posílí financování ze soukromých prostředků, aby se mohly lépe řešit klíčové úkoly programu Horizont 2020.

### **Přístup k finančním prostředkům**

Vedle Evropského výzkumného programu sehrálo klíčovou roli mezi opatřeními pro oživení automobilového odvětví během krize v období 2008–2009 financování ze strany EIB (úvěry a záruky na půjčky). Podporou velkých investic do čistých technologií pomáhá EIB zajistit konkurenceschopnost tohoto průmyslového odvětví v příštích letech. V období předchozí krize zvýšila EIB objem svých úvěrů pro automobilový průmysl z průměru ve výši 2 miliard EUR/rok na téměř 14 miliard EUR na období 2009–2010. Stávající objem půjček poklesl v roce 2011, což bylo mimo jiné odrazem lepšího přístupu k finančním prostředkům z komerčních bank v dané době. V současnosti EIB financuje výzkumné a inovační projekty, které společnosti dokončují, a je připravena vzhledem k potřebě nových projektů v zájmu dosažení cílů souvisejících s účinností paliv pro rok 2020 uspokojit i tuto novou poptávku. Očekává se také, že nedávné kapitálové navýšení EIB o objemu 10 miliard EUR schválené Evropskou radou přinese více příležitostí pro automobilový průmysl (zejména pokud jde o inovace a účinné využívání zdrojů).

Komise:

- pokračuje ve spolupráci s EIB, aby se **zajistila dostupnost finančních prostředků pro výzkum a inovace v oblasti automobilového průmyslu**, a to zejména v zájmu dosažení cílů účinnosti paliv pro rok 2020, a současně zachovává nezbytné postupy hodnocení žádostí, aby zabezpečila dlouhodobou životaschopnost investic.
- podporuje EIB v jejím **úsilí o usnadnění přístupu k finančním prostředkům pro malé a střední podniky a středně kapitalizované společnosti**. Administrativní zátěž se sice považuje za nízkou, ale Komise bude dále zjišťovat, jaké nástroje by mohly zlepšit přístup k financování pro malé a střední podniky, zejména **budou-li malé a střední podniky narážet na překážky v přístupu k úvěrům od komerčních bank**. Prozkoumat lze i možnost obchodních nebo globálních úvěrů pro dodavatele v jedné zemi a případně i další možnosti.

---

<sup>12</sup> Evropský inovační a technologický institut.

<sup>13</sup> Knowledge and Innovation Communities.

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

- prozkoumá s EIB možnost **financování projektů souvisejících s elektrickou mobilitou**, včetně podpory prostřednictvím cílené technické pomoci, jak je tomu v případě již existující facility ELENA<sup>15</sup>.

## **Snižování emisí CO<sub>2</sub>**

Podpora nových, energeticky méně náročných technologií ve vozidlech, které budou mít nižší emise CO<sub>2</sub> a budou hospodárně zaváděny, podpoří vytváření přidané hodnoty a pracovních míst v automobilovém průmyslu a zároveň sníží energetickou závislost EU omezením dovozu ropy.

Strategie EU na rok 2007 obsahovala komplexní přístup ke snižování emisí CO<sub>2</sub> u lehkých užitkových vozidel<sup>16</sup>. To zahrnovalo opatření pro nabídku i poptávku s činnostmi týkajícími se technologie motorů a další opatření zaměřená na alternativní paliva, chování řidičů a další technologická zlepšení. I pro budoucí politiku, jak navrhuje Komise ve své nedávné bílé knize o dopravní politice, která na základě pečlivého posouzení nákladů a přínosů vymezuje nejvhodnější opatření ke komplexnímu snížení emisí CO<sub>2</sub> v silniční dopravě, je naprosto zásadní zabývat se otázkou vhodné účinnosti vozidel, jejich využívání a infrastruktury.

Spotřebu paliv a emise lze rovněž výrazně snížit prostřednictvím rozsáhlého využití aerodynamických vozidel. Komise v současnosti připravuje přezkum směrnice 96/53/ES o maximální hmotnosti a rozměrech silničních vozidel, což mimo jiné umožní úspory paliva až do výše 10 % prostřednictvím dodatečného vybavení stávajících nákladních automobilů a přepracování konstrukce těch budoucích za účelem zlepšení aerodynamiky.

Pro lehká vozidla stanovily příslušné předpisy cíle týkající se CO<sub>2</sub> pro rok 2020 ve výši 95 g CO<sub>2</sub>/km pro osobní automobily a 147 g CO<sub>2</sub>/km pro dodávky. Komise v návaznosti na přezkum těchto předpisů navrhla způsoby pro dosažení těchto cílů do roku 2020 nákladově efektivním způsobem.

K tomu, aby automobilový průmysl mohl provádět dlouhodobé investice a inovace, je také žádoucí specifikovat pravděpodobnou formu a úroveň, pokud jde o cíle týkající se včasného snížení emisí CO<sub>2</sub> po roce 2020, přičemž by se měly zohlednit také dlouhodobé cíle Unie související se změnou klimatu.

Komise:

- nedávno přijala návrhy na provedení **cílů CO<sub>2</sub> do roku 2020 pro osobní a dodávkové automobily**<sup>17</sup>. Pokud jde o způsoby, návrhy předpokládají pokračování prosazování předpisů v oblasti ekologických inovací, superkreditů pro vozidla s nízkými emisemi CO<sub>2</sub> a výjimek pro nejmenší výrobce.
- zahájí rozsáhlou konzultaci o **regulační politice týkající se regulační politiky CO<sub>2</sub> pro osobní a dodávkové automobily v období po roce 2020** s vymezením řady aspektů, k nimž bude zjišťovat stanoviska, která budou následně zohledněna při stanovení formy a úrovně cílů budoucí politiky v rámci plánovaného přezkumu<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> ELENA (evropská energetická pomoc na místní úrovni), nástroj technické pomoci pro projekty v oblasti udržitelných zdrojů energie ve městech a regionech.

<sup>16</sup> KOM (2007) 19 v konečném znění.

<sup>17</sup> COM/2012/393 a COM/2012/394.

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

Komise vezme v úvahu efektivnost nákladů, očekávaný vývoj technologií na snižování emisí CO<sub>2</sub> a další významné faktory.

- **začlenění výše uvedená politická opatření do širší a integrované politiky zaměřené na snižování emisí CO<sub>2</sub> v silniční dopravě prostřednictvím provádění bílé knihy o dopravní politice týkající se technologie vozidel, infrastruktury, chování řidičů a dalších opatření.**
- navrhne přezkum směrnice 96/53/ES na začátku roku 2013 s cílem umožnit **aerodynamičtější konstrukci nákladních automobilů.**

### **Emise znečišťujících látek a hluku**

V posledních letech se jasně ukázalo, že současné postupy používané pro měření znečišťujících látek, emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliv u lehkých užitkových vozidel (osobních a dodávkových automobilů) nejsou dostatečně reprezentativní ve vztahu ke skutečnému provozu. Plánuje se proto přezkum jízdních cyklů a zkušebních postupů a v současnosti se připravuje na globální úrovni, na základě údajů o chování řidičů ve skutečném silničním provozu. Zlepšením zkušebních cyklů a stanovením jasných zkušebních podmínek, které zajistí reprezentativní a porovnatelné hodnoty, se významně přispěje k dosažení očekávaných snížení na základě regulačních opatření a finančních pobídek za současného zajištění spolehlivých informací pro spotřebitele.

Mnoho členských států navíc nesplňuje požadavky stanovené v právních předpisech o kvalitě ovzduší a čelí značným problémům, pokud jde o koncentrace NO<sub>2</sub> v atmosféře. K porušování regulačních požadavků na kvalitu ovzduší stanovených směrnicí 2008/50/ES dochází zejména v městských oblastech („kritická místa“), a to především u emisí částic, oxidů dusíku a ozonu. Tato situace nastává částečně v důsledku emisí NO<sub>x</sub> (NO + NO<sub>2</sub>) z vozidel místního provozu, které jsou pravděpodobně výrazně vyšší v podmínkách skutečného provozu než v případě regulačních mezních hodnot emisí měřených ve zkušebním cyklu, zejména u vozidel se vznětovými motory.

Vzhledem k naléhavým problémům s kvalitou ovzduší, je zapotřebí podle plánu pokračovat v provádění normy Euro 6 a určit opatření, jakmile to bude prakticky možné, na podporu snižování emisí u vozidel v provozu.

Komise uznává význam zajištění účinného snížení emisí NO<sub>x</sub> v rámci skutečného provozu, aby se dosáhlo současných a budoucích cílů stanovených v právních předpisech o kvalitě ovzduší. V důsledku toho a s cílem splnit požadavky nařízení (ES) č. 715/2007 zahájila v lednu 2011 rozvoj budoucího zkušebního postupu, který bude začleněn do rámce schvalování typu. Emise NO<sub>x</sub> z lehkých užitkových vozidel zde budou posuzovány přímo, a to ve skutečných podmínkách provozu.

Emise NO<sub>x</sub> naměřené ve skutečném provozu tímto postupem by měly být zaznamenány a oznámeny v rámci povinných údajů Euro 6 (rok 2014). Nejpozději tři roky po získání těchto údajů by se měl postup použít společně se spolehlivými a nepřekročitelnými mezními hodnotami emisí, které zajistí, že budou podstatně sníženy emise NO<sub>x</sub> ve skutečném provozu v porovnání s úrovní očekávatelnou v případě, že by takový postup použit nebyl. Tyto další tři roky, které poslouží k zavedení závazných nepřekročitelných mezních hodnot, se považují za nezbytné, neboť Komise si je vědoma skutečnosti, že v mnoha případech bude splnění

mezních hodnot Euro 6 pro emise NOx za podmínek běžného provozu vyžadovat podstatné přepracování konstrukce vozidel se vznětovým motorem.

Dále se provádí přezkum právních předpisů týkajících se emisí hluku z vozidel, a to na základě posouzení dopadů. Nepříznivé dopady hluku na zdraví budou sníženy zavedením přísnějších mezních hodnot. V posledních letech byl vyvinut a vyzkoušen nový zkušební postup. Tento postup je reprezentativnější, pokud jde o skutečný provoz, a může se začít používat. Tato ustanovení společně přispějí ke snížení úrovně hlučnosti silniční dopravy.

Komise:

- aktivně podpoří rozvoj a provádění **nového cyklu zkoušek v provozu a zkušebního postupu** k měření spotřeby paliva a emisí z osobních a dodávkových automobilů, které budou reprezentativnější, pokud jde o skutečný provoz, a přihlédne přitom k vlastnostem trhu EU. Způsoby zahrnutí nového cyklu a zkušebního postupu do právního rámce EU by měly být stanoveny do roku 2014, včetně metodiky korelace cílů pro CO<sub>2</sub> stanovených na základě starého cyklu a postupu. V případě zkoušek emisí by mělo provádění nového cyklu a postupu zajistit dodržování mezních hodnot Euro 6 ve skutečných podmínkách provozu, přičemž od roku 2014 až do roku 2017 budou použita vhodná přechodná opatření. V případě zkoušek emisí CO<sub>2</sub> by měl nový cyklus a postup zohlednit a dodržet cíle v oblasti ochrany životního prostředí, které již byly definovány, a vyhnout se zavádění zbytečného zatížení pro zúčastněné strany. Bude rovněž třeba vzít v úvahu definici dojezdu u elektrických vozidel.
- do roku 2014 navrhne **doplňující opatření na kontrolu emisí znečišťujících látek v provozu**, a to na základě důkladné analýzy s cílem zajistit včasné snížení emisí znečišťujících látek v reálném prostředí, a přispět tak ke zlepšení kvality ovzduší.
- v prosinci 2011 navrhla **nové nařízení o emisích hluku vozidel**<sup>19</sup>, jež tvoří součást integrovaného politického přístupu ke snížení hluku ve venkovním prostředí zahrnujícího i nový zkušební postup pro měření hluku a další snížení úrovně hluku vozidel. Průmyslovému odvětví by měla být poskytnuta vhodná „zaváděcí doba“ odpovídající povaze a rozsahu požadovaných technických úprav.

## Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu je a po mnoho let zůstane prioritou EU i jednotlivých členských států. Nabízí zajímavý příklad účinného provádění integrovaného politického přístupu. EU má vedoucí postavení v oblasti bezpečnosti silničního provozu a náš vozový park je relativně nový a bezpečný. Důležitou roli hraje konstrukce automobilů, pokud jde o předcházení nehodám i ochranu proti nárazu, a to v neposlední řadě i díky bezpečnostním zařízením vzniklým v rámci EU schválení typu.

Významného pokroku bylo dosaženo při snižování počtu úmrtí na silnicích prostřednictvím kombinace opatření uplatňovaných na celoevropské, vnitrostátní i místní úrovni v oblasti vozidel, řidičů a infrastruktury. Tyto pozitivní výsledky by však neměly být důvodem

---

<sup>19</sup> KOM(2011) 856 v konečném znění.

k přehnané spokojenosti, a proto byl navržen nový cíl pro rok 2020 spočívající v dalším snížení počtu úmrtí na silnicích EU o 50% ve srovnání s rokem 2010<sup>20</sup>.

Komise:

- bude pokračovat v práci na poli bezpečnosti silničního provozu v souladu prioritními oblastmi a cíli stanovenými v jejích **směrech evropské politiky pro období 2011-2020**<sup>21</sup> zahrnující opatření týkající se vozidel, infrastruktury a chování řidičů. Je třeba najít správnou kombinaci koncepcí, v níž se spojí regulační a jiná opatření a která bude vycházet z důkladného posouzení dopadů. Priority zahrnují motocykly, bezpečnost nových technologií pro vozidla (EVs) a technologie na podporu řádného chování řidičů a prosazování pravidel silničního provozu (zařízení pro inteligentní řízení rychlosti, kontrolky zapnutí bezpečnostních pásů, inteligentní dopravní systémy, ekologické řízení).
- bude dále podporovat zavádění **inteligentních dopravních systémů (ITS)**, včetně systémů spolupráce, zejména služby tísňového volání z palubního systému „eCall“ pro celou EU. Zavádějí se vhodná legislativní opatření zajišťující větší koordinaci a včasné a úplné zavedení všech prvků týkajících se systému eCall, aby tento záchranný systém mohl od roku 2015 efektivně fungovat.
- vyzývá členské státy, místní orgány a zúčastněné strany k tomu, aby konstruktivně a koordinovaně spolupracovaly na rozvoji těch nejslibnějších opatření na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zavedení inteligentních dopravních systémů. Komise rovněž provádí důkladné posouzení dopadů nejvhodnějších bezpečnostních systémů ve vozidlech, aby dále posílila bezpečnost silničního provozu a bezpečnost vozidel v EU, a připravuje plán pro zavádění těchto systémů plánované na konec roku 2013.

### **Alternativní paliva a infrastruktura**

Vhodná diverzifikace zdrojů energie používaných v dopravě přispěje ke splnění cílů EU v oblasti klimatu a zvýšení energetické bezpečnosti. Stále ještě sice existují značné zásoby uhlovlodíku, je však pravděpodobné, že ceny mohou čím dál více ztrácet na stabilitě, zatímco bude klesat nadbytečná kapacita. Současně se zlepšováním energetické účinnosti je rovněž nezbytné uvádět na trh alternativní paliva, jako je elektřina, vodík, udržitelná biopaliva, methan (zemní plyn a biomethan), zkapalněný ropný plyn (LPG). V celkovém politickém rámci by měly být výhody každého paliva a pohonné jednotky hodnoceny komplexně, počínaje těžbou a konče používáním (well-to-wheel basis<sup>22</sup>), včetně všech aspektů životního cyklu. Vzhledem k novosti mnoha paliv by měla být výkonnost těchto paliv předmětem trvalého přezkumu.

Pronikání alternativních paliv na trh vyžaduje vybudování vhodné infrastruktury. Společně s rozvojem trhu s příslušnými vozidly to napomůže hospodářskému růstu a vytváření pracovních míst. Zavádění infrastruktury alternativních paliv by mělo být v souladu s technologickým rozvojem a mírou pronikání vozidel poháněných alternativními palivy na trh, přičemž je třeba mít na paměti jejich nákladovou účinnost. Nabízejí se různé formy

---

<sup>20</sup> KOM (2010) 389 v konečném znění.

<sup>21</sup> Tamtéž.

<sup>22</sup> Princip zahrnující emise vznikající během životního cyklu paliva, včetně jeho těžby, výroby a skutečného použití.

veřejné podpory pro infrastrukturu: pilotní projekty, normalizace, podpora investic a právní předpisy. Prostřednictvím veřejné politiky lze podpořit uvádění na trh, následně však musí rozhodnout o nejlepší řešení trh, a to v daném politickém rámci a při zohlednění všech hospodářských a sociálních dopadů.

Komise v současné době připravuje balíček čistá energie pro dopravu, který by měl poskytnout rámec k řízení investic a technického vývoje v této oblasti. Cílem je usnadnit rozvoj vnitřního trhu s vozidly a plavidly na alternativní paliva, včetně nezbytné infrastruktury, tím, že se v celé EU odstraní technické a regulační překážky.

Pokud jde o elektrická vozidla, Komise v roce 2010 pověřila evropské normalizační organizace (ESO) přijetím nových norem s cílem zajistit interoperabilitu a propojitelnost mezi elektrickými dobíjecími stanicemi a nabíječi elektrických vozidel. Z hlediska infrastruktury nepřinesl dosud proces normalizace uspokojivé výsledky. Zpráva skupiny CARS 21 vyzvala k přijetí jednotné normy v celé EU. Komise prošetří spojení mezi vozidlem a sítí a také bude sledovat nové obchodní modely, které se mohou objevit, na podporu synergií mezi možnostmi uchovávání elektrické energie, které nabízejí elektrická vozidla, a flexibilitou, kterou vyžaduje elektrický systém, včetně společných norem a protokolů pro propojení mezi elektrickými vozidly a sítí a interoperability pro komunikaci a platby.

Další pozornost vyžaduje poskytování jasných informací pro spotřebitele o palivech a jejich kompatibilitě s vozidly, jako například označování. Komise bude záležitost pečlivě sledovat prostřednictvím v současnosti prováděné studie spotřebitelského trhu, která se zaměřuje na fungování trhu s pohonnými hmotami z hlediska spotřebitele<sup>23</sup>.

Komise:

- v nadcházejících měsících navrhne **strategii pro alternativní paliva** jako součást balíčku čistá energie pro dopravu, v níž zdůrazní význam alternativních paliv pro dosažení cílů EU v oblasti klimatu a životního prostředí a zajištění dodávek energie pro EU. přijme jako součást balíčku čistá energie pro dopravu **legislativní návrh týkající se infrastruktury pro alternativní paliva** zabývající se zaváděním minimální čerpací a dobíjecí infrastruktury a společných norem pro některá paliva, včetně elektrických vozidel.
- nejpozději v roce 2013 navrhne legislativní opatření k zajištění toho, aby praktická a uspokojivá řešení **infrastrukturních problémů dobíjecích rozhraní pro elektrická vozidla** byla zavedena v celé EU, nebude-li mezi zúčastněnými stranami při procesu normalizace dosaženo dohody o dobrovolném přístupu. Zohlední přitom propojitelnost elektrických systémů a elektrických vozidel.
- povede dialog s příslušnými zúčastněnými stranami o **systému označování paliv** v souladu s příslušnými evropskými normami s cílem zajistit, že spotřebiteli budou poskytnuty snadno srozumitelné informace o kompatibilitě jeho vozidla s různými palivy nabízenými na čerpacích stanicích.

---

<sup>23</sup> Studie poskytne základní představu o tom, zda jsou spotřebitelé schopni přijímat informovaná rozhodnutí o koupi včetně otázek souvisejících s pochopením a transparentností informací, např. porozumění informacím na štítku, porozumění rozdílům mezi palivy a porozumění vhodnosti paliva pro automobily. Výsledky budou zveřejněny do konce roku 2013.

- bude **monitorovat** provádění vnitrostátních akčních plánů pro energii z obnovitelných zdrojů, zejména **skutečné kvóty pro míšení biopaliv** používané v jednotlivých členských státech a **kompatibilitu** paliv s technologií vozidel.

#### 4.2. Zlepšení tržních podmínek

Zachování automobilové výrobní základny v EU lze zajistit pouze tehdy, budou-li zde poskytnuty výhodné podmínky podnikání. U řady z těchto podmínek, např. pracovního práva, to do značné míry závisí na vnitrostátních politikách. Politika EU má ale také jasný vliv na rámcové podmínky, zejména prostřednictvím regulační politiky. Prioritou Komise zůstává zlepšení podmínek podnikání pro průmysl v Evropě prostřednictvím zajištění spolehlivého, předvídatelného a příznivého rámce a provedení zásad inteligentní regulace, jako je například nákladová účinnost, zaváděcí doba, dlouhodobé cíle a konzultace se zúčastněnými stranami.

#### Silnější vnitřní trh

Dobře fungující vnitřní trh s rovnými podmínkami pro všechny účastníky je v dlouhodobém výhledu hlavním předpokladem silného a prosperujícího evropského automobilového průmyslu. Platí to obzvláště v současné obtížné hospodářské situaci, kdy jsou výrobci vystaveni tlaku na to, aby přizpůsobili své kapacity.

Evropský automobilový průmysl představuje velké množství malých a velkých společností, které působí v různých částech řetězce zahrnujícího distribuci, dodávku a služby. Tuto obrovskou rozmanitost lze považovat za silnou stránku a výhodu pro budoucnost, neboť dnešní malé společnosti mohou zítra přinést strategické inovace a vyrůst ve významné hráče. Z tohoto důvodu je nutné prosazovat konstruktivní, transparentní a ohleduplné vztahy mezi různými zúčastněnými subjekty v automobilovém odvětví, včetně odvětví oprav, údržby a zákaznických služeb.

Změny právního rámce pro hospodářskou soutěž v případě distribuce motorových vozidel v Evropě (po skončení platnosti nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla č. 1400/2002) může mít dopad na uspořádání vertikálních vztahů mezi výrobcí a distributory. V zájmu zvládnutí tohoto přechodu vyváženým způsobem podporuje Komise samoregulační iniciativu. Kromě toho bude i nadále zajišťovat dodržování pravidel EU pro hospodářskou soutěž na trzích pro distribuci motorových vozidel a poskytování služeb v oblasti oprav a údržby, jakož i distribuce náhradních dílů.

Dalším důležitým cílem regulace oblasti vozidel je posílení vnitřního trhu EU pro motorová vozidla. Musíme konstatovat, že v současnosti jsou navzdory stejným regulačním požadavkům v celé EU tržní podmínky v jednotlivých členských státech velmi rozdílné. Opatření ovlivňující poptávku, jako jsou finanční pobídky, která byla zavedena s cílem podporovat čistá a energeticky účinná vozidla, nevycházejí všechna ze stejného přístupu. Lze předpokládat, že tato fragmentace snižuje potenciál pro rozvoj takových vozidel a jejich uvádění na trh. Proto je záhodno zajistit silnější koordinaci.

Pro spotřebitele je rovněž důležitý trh s použitými vozidly. Bude provedena studie spotřebitelského trhu zaměřující se na fungování takového trhu.

Komise:

- uspořádá do roku 2013 dialog mezi **zúčastněnými stranami, které podpoří ve spolupráci na základě společných zásad týkajících se vertikálních dohod**

o distribuci nových vozidel. Zúčastněné strany se vyzývají k tomu, aby se do tohoto dialogu konstruktivně zapojily, s cílem dosáhnout vyváženého výsledku.

- představí v roce 2012 **pokyny pro finanční pobídky** pro čistá a energeticky účinná vozidla zaváděné v členských státech, aby posílila koordinaci, zvýšila účinnost ve vztahu k životnímu prostředí a snížila fragmentaci trhu<sup>24</sup>. Takové pobídky by se neměly omezovat na konkrétní technologie, ale spíše vycházet z objektivních a všeobecně dostupných údajů o výkonnosti, jako jsou emise CO<sub>2</sub> z vozidla. Členské státy budou vyzvány, aby tyto pokyny vzaly řádně v úvahu při přípravě svých programů pobídek.

## Inteligentní regulace

Zdravý a dynamický vnitřní trh rovněž vyžaduje vhodnou regulaci, která se vystříhá neúměrné zátěže pro zúčastněné strany a zajistí příhodné prostředí pro investice. Výrobky automobilového průmyslu jsou regulovány hlavně prostřednictvím legislativního rámce EU pro schválení typu. Ačkoli se zdá, že tento systém obecně funguje uspokojujícím způsobem, je i nadále nezbytné provádět průběžné hodnocení s cílem určit způsoby pro možné zlepšení. Zejména je zapotřebí revize postupů pro dozor nad výrobky automobilového průmyslu, které jsou uváděny na trh EU, aby se zajistilo, že vozidla jsou bezpečná a občané mohou zavedenému regulačnímu rámci plně důvěřovat. To přispěje k vytvoření rovných podmínek pro všechny aktéry, ke zvýšení důvěry spotřebitelů v účinnou regulaci výrobků a současně ke snížení administrativní zátěže.

Zásady inteligentní regulace byly klíčovým výsledkem již v rámci prvního procesu CARS 21 a v obnoveném procesu byly potvrzeny. Závěrečná zpráva skupiny CARS 21 dále zdůraznila význam zohlednění současného konkurenčního tlaku na náklady, kumulativního účinku právních předpisů a situace malých a středních podniků. Bude zajištěno komplexní a důsledné uplatňování zásad **inteligentní regulace**, která zahrne důkladné posouzení dopadů na průmysl, společnost a další zúčastněné strany, zejména pokud jde o související náklady a přínosy, a to také s ohledem na skutečnost, že cenová dostupnost nákupu a vlastnictví automobilu je základním předpokladem pro zachování silného trhu. Na tomto základě by mělo posouzení dopadů příslušných politických návrhů pro automobilový průmysl, jako jsou postupy uvedené v jiných částech tohoto sdělení, systematicky zahrnovat i zkoušku konkurenceschopnosti, aby se určil dopad nových opatření na automobilový průmysl. Uplatňování těchto zásad zajistí, že návrhy Komise budou **cílené a nákladově účinné**.

Komise:

- provede rozsáhlé a důkladné hodnocení (kontrolu kvality) rámce pro schvalování typu vozidel. V roce 2013 přijme návrh na posílení **rámce schvalování typu, aby zahrnoval i ustanovení pro dozor nad trhem** v oblastech, kde bylo zjištěno, že je to nutné, aby byla zajištěna bezpečnost vozidel a jejich součástí i soulad s příslušnými právními předpisy a aby tento rámec zajistil účinné splnění daných cílů.
- **v rámci systému posouzení dopadů provede přísné zkoušky konkurenceschopnosti u významných budoucích iniciativ, včetně iniciativ, které**

---

<sup>24</sup> Opatření představující státní podporu budou nadále posuzována v rámci příslušných pravidel státní podpory.



**mají podstatný dopad na automobilový průmysl.** Zkouška konkurenceschopnosti posoudí hospodářskou situaci a pravděpodobný dopad nové iniciativy na konkurenční postavení průmyslu, zejména v rámci světových trhů. Zkoušce konkurenceschopnosti budou podrobeny budoucí dohody o volném obchodu, bezpečnosti a emisích, jakož i další iniciativy s významným dopadem na oblast vozidel – v souladu s pokyny pro posouzení dopadů na konkurenceschopnost daného odvětví v rámci systému Komise pro posouzení dopadů<sup>25</sup>, které přihlíží i k širším, obecně společenským a hospodářským dopadům. Tyto zásady velmi nedávno zopakovala v aktualizovaném sdělení o průmyslové politice.

- přezkoumá možnost a přidanou hodnotu **provedení přiměřené ekonomické analýzy u některých prováděcích aktů na základě stávajících právních předpisů týkajících se vozidel**, jako například návrhy revize požadavků na emise způsobené vypařováním pro Euro 6 a opatření proti neoprávněným úpravám pro vozidla kategorie L (jednostopá motorová vozidla, tříkolová vozidla a čtyřkolky). Pokud se však u těchto aktů očekává významný dopad, budou doplněny o posouzení dopadů, a to v souladu s pokyny Komise pro posuzování dopadů.

#### **4.3. Posílení konkurenceschopnosti na světových trzích**

Automobilový průmysl je bezpochyby globální záležitostí. Obchod s výrobky automobilového průmyslu vytrvale roste a trhy třetích zemí jsou pro EU stále důležitější. Evropský automobilový průmysl má v rámci mezinárodního obchodu velmi silné postavení a je zřejmé, že využívá tržní příležitosti jak rozvinutých, tak nově vznikajících trhů, což částečně kompenzuje obtížnou situaci na evropském trhu. Současnou situaci ovšem nelze považovat za samozřejmou. Mezinárodní konkurence rychle sílí s příchodem nových účastníků a neustálým vývojem technologií. Úkolem zůstává zajistit, aby globální trh zůstal otevřený – zejména s ohledem na stávající a nové necelní překážky. Zatímco průmysl se snaží udržet si svoji konkurenční výhodu, úlohou veřejné politiky je zajistit rovné podmínky v přístupu na trh. S ohledem na tento cíl se zpráva skupiny CARS 21 vyslovuje ve prospěch opatření prostřednictvím obchodní politiky v tom nejširším slova smyslu, která zahrne přístup na trh i harmonizaci regulace.

#### **Obchodní politika**

Je zapotřebí úzce koordinovat obchodní a průmyslové politiky.

Mezi různými obchodními nástroji, které se nabízejí, se za důležitý prostředek ke zlepšení přístupu na trh ve třetích zemích považují dohody o volném obchodu. Přijetí mezinárodních předpisů podle dohody EHK OSN z roku 1958<sup>26</sup> je tou nejlepší cestou k odstranění necelních překážek obchodu. Za účelem odstranění necelních překážek v automobilovém průmyslu je rovněž zapotřebí posílit bilaterální regulační spolupráci s třetími zeměmi, tedy například s těmi, které nejsou smluvními stranami této dohody.

Komise:

---

<sup>25</sup> Pracovní dokument útvarů Komise SEC (2012) 91 final, 27.1.2012.

<sup>26</sup> Dohoda Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) z roku 1958 o mezinárodní technické harmonizaci v odvětví motorových vozidel

- při provádění své obchodní politiky plně zohlední význam zachování silné a konkurenceschopné automobilové výrobní základny v Evropě, a to na základě mnohostranných i bilaterálních nástrojů. Oba druhy nástrojů by měly být využity při řešení klíčových problémů **odstraňování necelních a jiných překážek. Dohody o volném obchodu by se měly zaměřit na úplné odstranění cel i necelních překážek.** Celkové dopady každého obchodního vyjednávání budou důkladně a komplexně posouzeny.
- posoudí dopady obchodních dohod, jakož i jejich kumulativní dopad na konkurenceschopnost tohoto průmyslu, a to prostřednictvím brzkého zahájení studie již uzavřených dohod o volném obchodu i dohod, které budou uzavřeny v blízké budoucnosti. Studie bude probíhat až do konce roku 2013 a její výsledky budou projednány s příslušnými zúčastněnými stranami.
- doplní mnohostrannou spolupráci v oblasti regulace v rámci Evropské hospodářské komise OSN o **dvoustrannou regulační spolupráci**, a to zejména s klíčovými novými účastníky, ale také například se Spojenými státy (v rámci Transatlantické hospodářské rady) a s Japonskem.

### Mezinárodní harmonizace

Mezinárodní harmonizace předpisů týkajících se vozidel je pro Komisi již mnoho let prioritou. Dohodnou-li se společné předpisy s ostatními hlavními trhy na celém světě, přinese to výhody nižších nákladů na dodržování předpisů i úspory z rozsahu a omezí se technické překážky obchodu. Celkovým cílem musí být stanovení zásady „jednou otestované, všude přijímané“ a současné prosazování a zachování nejvyšších bezpečnostních a environmentálních norem. Závěrečná zpráva skupiny CARS 21 dospívá k závěru, že nejúčinnějším nástrojem pro mezinárodní harmonizaci v oblasti regulace je dohoda EHK OSN z roku 1958, za předpokladu, že bude modernizována tak, aby zohledňovala potřeby rozvíjejících se ekonomik a umožňovala vzájemné uznávání mezinárodních technických schválení typu úplného vozidla, počínaje kategorií osobních automobilů. Komise se zavázala provést v nadcházejících letech několik opatření.

Komise:

- bude prosazovat a aktivně podporovat další mezinárodní harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, jak je uvedeno níže. Klíčovým prvkem této strategie je **revize dohody EHK OSN z roku 1958**. Půjde o to **zatraktivnit** přijímání a provádění mezinárodních předpisů **pro trhy třetích zemí**. Členské státy a zúčastněné strany se vybízejí k tomu, aby toto úsilí podpořily. Komise v březnu 2013 povede vypracování prvního návrhu revidované dohody z roku 1958.
- přispěje k **vypracování prvního návrhu nového nařízení<sup>27</sup> o mezinárodních technických schválení typu úplného vozidla**, který má být dokončen v listopadu 2013. Nařízení o mezinárodních technických schválení typu úplného vozidla podstatným způsobem sníží administrativní zátěž týkající se uvádění stejného modelu vozidla na trh v zemích, které jsou smluvními stranami dohody z roku 1958.

<sup>27</sup> V souladu se zavedenými zásadami dohody z roku 1958 smluvní strany, které uplatňují nejpřísnější znění nařízení o mezinárodních technických schválení typu úplného vozidla, nebudou muset přijímat schválení typu vydaná podle méně přísného znění.

Souběžně s prací na dohodě z roku 1958 bude Komise usilovat o dosažení konkrétních výsledků v rámci dohody z roku 1998<sup>28</sup>. Nová politická dynamika, již dala vzniknout Pracovní skupina EU-USA na vysoké úrovni pro zaměstnanost a růst, a prohlášení Los Cabos<sup>29</sup> uznávající možný přínos komplexní dohody o volném obchodu mezi EU a USA zvyšuje potenciál pro zapojení USA a úspěšnější práci v rámci dohody EHK OSN z roku 1998. Nejslibnějšími oblastmi práce jsou průlomové technologie, zejména vodíkové a elektrické pohonné systémy. Komise v roce 2011 převzala společně s agenturami USA vedení v Transatlantické hospodářské radě, pokud jde o zahájení činnosti v oblasti elektrických vozidel. V důsledku toho byly zřízeny dvě neformální pracovní skupiny, první z nich pro oblast regulačních požadavků na bezpečnost, a druhá týkající se environmentální výkonnosti elektrických vozidel. Skupiny rychle přilákaly zájem mnoha dalších smluvních stran a v souladu s dohodou z roku 1998 se rozrostly do vícestranných fór. Konkrétní výsledky by měly být k dispozici v příštích letech.

Komise:

- **bude řídit práci dvou neformálních pracovních skupin pro 1) bezpečnost a 2) environmentální výkonnost elektrických vozidel** s cílem dohodnout celosvětový technický předpis týkající se bezpečnosti elektrických vozidel v roce 2014 a společný přístup, pokud jde o politiku týkající se environmentální výkonnosti elektrických vozidel. Obě neformální pracovní skupiny byly zahájeny z podnětu EU a USA, ale již přilákaly řadu dalších členů, včetně Japonska, Číny a Kanady. Dohoda o celosvětovém technickém předpisu týkající se bezpečnosti elektrických vozidel bude mít klíčový význam pro zajištění úspor z rozsahu pro výrobce a zvýšení důvěry spotřebitelů, pokud jde o odpovídající úroveň bezpečnosti elektrických vozidel.
- na základě informací od zúčastněných stran podpoří lepší mezinárodní spolupráci mezi tvůrci norem v zájmu dosažení společných nebo kompatibilních norem týkajících se bezpečnosti elektrických vozidel, infrastruktury a interoperability.

#### **4.4. Předvídání požadavků na přizpůsobení se a řízení restrukturalizace**

Hospodářské a sociální podmínky se v průběhu doby vyvíjejí a s nimi se mění i konkurenční postavení výrobních míst. Společnosti, pracovníci a ekonomiky, jež se nejrychleji přizpůsobí nové situaci, získají výhodu na světových trzích. Silná stránka evropského hospodářství vyplývá ze znalostí a excelence. To znamená, že Evropa musí investovat do lidského kapitálu a přizpůsobit své výrobní kapacity novým skutečnostem, včetně nových technologií a neustále se vyvíjejících trhů. Veřejná intervence by se měla zaměřit na pomoc pracovníkům a společnostem při tomto přizpůsobování se, ochranu vnitřního trhu a rovných podmínek pro všechny účastníky a minimalizaci nepříznivých sociálních dopadů jakékoli restrukturalizace.

#### **Lidský kapitál a dovednosti**

Investice do lidského kapitálu prostřednictvím rozvoje dovedností a odborné přípravy jsou naprosto zásadní pro udržení výrobní základny v Evropě. Dostupnost kvalifikovaných pracovních sil je klíčovým faktorem pro růst a konkurenceschopnost automobilového průmyslu a bude nevyhnutelná k dosažení vedoucího postavení v oblasti průlomových technologií. Na druhé straně se tento průmysl již potýká s existujícím nedostatkem

---

<sup>28</sup> V rámci dohody z roku 1998 jsou vytvořeny celosvětové technické předpisy.

<sup>29</sup> MEMO/12/462, 19.6.2012

kvalifikovaných pracovních sil a pociťuje potřebu jasně určit dovednosti, které bude vyžadovat budoucnost. Je třeba pracovníkům zajistit vhodnou kvalifikaci, jakož i odborné vzdělávání a celoživotní učení.

Nedostatek dovedností je závažným problémem. Je zapotřebí urychlených opatření s dlouhodobými cíli na vnitrostátní úrovni, aby se zásadním způsobem zmodernizovaly systémy vzdělávání a odborné přípravy s cílem aktualizovat nabídku dovedností, a to mimo jiné prostřednictvím nových školních osnov, poskytování vzdělávání a odborné přípravy pomocí informačních a komunikačních technologií a prostřednictvím nových forem partnerství se zaměstnavateli. Na evropské úrovni se tento problém netýká pouze automobilového průmyslu, ale i dalších odvětví. Komise brzy ve svém sdělení o přehodnocení investic do vzdělávání a dovedností v zájmu dosažení lepších socioekonomických výsledků navrhne soubor strategických priorit pro řešení těchto problémů. Jako průřezové téma se tyto otázky také řeší v rámci evropské politiky zaměstnanosti, zejména prostřednictvím nedávného balíčku týkajícího se zaměstnanosti<sup>30</sup>. Kromě toho budou mít klíčový význam následující odvětvové iniciativy. S ohledem na změny v potřebách dovedností, které se projevují na trhu práce EU, je možným doplňkovým řešením nedostatku pracovních sil i přilákání potřebných pracovních sil ze zemí mimo Unii.

Komise:

- v návaznosti na nedávno dokončené studie proveditelnosti a posouzení přidané hodnoty v roce 2013 podpoří vytvoření **rady pro dovednosti v evropském automobilovém průmyslu**<sup>31</sup>, která spojí stávající vnitrostátní organizace provádějící výzkum zaměřený na rozvoj dovedností a zaměstnanost v automobilovém průmyslu. Rada pro dovednosti rovněž zapojí zástupce zaměstnavatelů a pracovníků na evropské i vnitrostátní úrovni a organizace poskytovatelů vzdělávání a odborné přípravy. Bude podporovat vzájemné učení založené na výměně informací a osvědčených postupů a také nabídne platformu pro dialog. Svoji činnost zahájí analýzou **tendencí v oblasti zaměstnanosti a kvalifikací v automobilovém průmyslu**. Tato analýza bude tvořit základ doporučení určených pro tvůrce politik, poskytovatele vzdělávání a odborné přípravy a další zúčastněné strany.
- bude podporovat **využívání Evropského sociálního fondu (ESF) pro rekvalifikaci pracovníků**. Aniž jsou dotčena rozhodnutí, jež budou přijata ve víceletém finančním rámci pro ESF, budou členské státy podporovány v tom, aby více využívaly systémové projekty k řešení potřeb v oblasti dovedností, sladění nabídky dovedností a předjímání změn a nabídky příležitosti celoživotního učení.

### **Přizpůsobování průmyslu**

Na jedné straně automobilový průmysl řeší problém dostupnosti kvalifikované pracovní síly a na druhé straně je třeba řešit sociální důsledky restrukturalizace, při které nelze zamezit ztrátám pracovních míst. Některá rozhodnutí ohledně restrukturalizace již byla přijata s ohledem na klesající prodej na evropském trhu a další úpravy mohou být nezbytné. Je nanejvýš důležité, aby nedošlo k situaci, kdy uzavírání závodů nebo omezení výroby a s nimi

---

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

<sup>31</sup> Projekt provozovaný sociálními partnery za podpory Evropské komise / GR pro zaměstnanost, sociální věci a rovné příležitosti.

spojené propouštění zaměstnanců spustí řetězovou reakci napříč celým regionálním hospodářstvím. Společnosti musí dodržovat směrnice EU o hromadném propouštění a informování pracovníků a konzultace s nimi, jakož i osvědčené postupy pro předvídaní změn<sup>32</sup>. V tomto ohledu je klíčovým prvkem řádný sociální dialog na všech úrovních (úroveň společností i místní, celostátní a evropská úroveň) pro předvídaní a dobré řízení restrukturalizačních procesů. Za restrukturalizační proces odpovídá zejména průmysl, svoji roli zde však hraje i Komise, členské státy a místní orgány.

Komise na začátku roku 2012 přijala zelenou knihu o restrukturalizaci s cílem určit osvědčené postupy a politiky v oblasti restrukturalizace a přizpůsobování se změnám<sup>33</sup>.

Komise rovněž navrhla zachovat Evropský fond pro přizpůsobení se globalizaci (EFG) i v období 2014–2020, zlepšit jeho fungování a rozšířit jeho rozsah působnosti, zejména na nové kategorie pracovníků (např. dočasní pracovníci). V rámci automobilových odvětví EFG až dosud poskytl podporu v 16 případech a bezmála 21 000 pracovníků v tomto průmyslu získalo z jeho prostředků finanční pomoc o celkové výši 113 milionů EUR.

Komise:

- bude pokračovat v **monitorování/přezkumu restrukturalizačních činností, pokud jde o přísné dodržování právních předpisů EU**, zejména ve věci státní podpory a pravidel vnitřního trhu.
- **určí osvědčené postupy a podpoří předvídatelný přístup k restrukturalizaci** na základě konzultace se zástupci regionů, v nichž je silně zastoupen automobilový průmysl, úřady práce a zúčastněnými stranami v rámci odvětví, včetně sociálních partnerů.
- **obnoví meziútvárovou pracovní skupinu pro prozkoumání a sledování hlavních případů uzavření automobilových závodů nebo významného omezení výroby**. Taková pracovní skupina již byla v minulých případech v oblasti automobilového průmyslu vysoce účinná<sup>34</sup>. Pracovní skupina by zefektivnila využívání příslušných fondů EU (prostřednictvím technické podpory, zkrácení čekací doby, poradenství ohledně co nejefektivnějšího využívání zdrojů, monitorování a podávání zpráv).
- v případě uzavření závodu nebo výrazného omezení výroby **vyzve příslušné členské státy, aby zvážily využití Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci (EFG)**.
- podpoří členské státy v tom, aby využívaly **programy pracovní flexibility a jejich spolufinancování z ESF** na podporu dodavatelů, u nichž je možné, že budou potřebovat více času k nalezení nových klientů po uzavření/omezení výroby automobilového závodu.

## 5. MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ

Konstruktivní diskuse v rámci skupiny na vysoké úrovni CARS 21 zdůraznila užitečnost a potřebu pokračovat v dialogu s hlavními zúčastněnými stranami v tomto strategickém

---

<sup>32</sup> Tyto osvědčené postupy zahrnují zejména text z roku 2003 s názvem „Směry řízení změn a jejich sociálních důsledků“, který však formálně nepřijala Evropská konfederace odborových svazů.

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

<sup>34</sup> Kupříkladu případy VW Forest a MG Rover v regionu West Midlands.

průmyslovém odvětví, a to jak ze soukromého, tak i z veřejného sektoru a také z občanské společnosti. Kromě toho aktualizované sdělení o průmyslové politice vyzývá k vytvoření pracovní skupiny pro čistá vozidla.

Komise navrhuje zahájit proces CARS 2020, aby bylo možné sledovat a pravidelně hodnotit provádění doporučení a akčního plánu skupiny CARS 21. Jednalo by se o neformální roční setkání na vysoké úrovni připravovaný skupinou Sherpa. Má-li se zajistit koherence a kontinuita, musí zůstat složení této skupiny stejné jako složení skupiny CARS 21, s výhradou možných úprav.

V zájmu posílení znalostní základny Komise a rozšíření konzultace se zúčastněnými stranami lze také zavést účelová setkání? na úrovni odborníků ad hoc.

Komise:

- zavede v roce 2013 **proces na vysoké úrovni s názvem CARS 2020** s cílem sledovat provádění doporučení skupiny CARS 21, jakož i opatření stanovených v tomto akčním plánu.
- uspořádá **setkání odborníků ad hoc zaměřená na ekonomické otázky a problematiku konkurenceschopnosti** automobilového odvětví.

Teprve nové kolegium Komise zváží, zda by tento proces měl být zachován v navrženém formátu, nebo zda je zapotřebí jeho úprav a změn.