



V Bruseli 8. 11. 2012  
COM(2012) 636 final

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

**CARS 2020: Akčný plán pre konkurencieschopný a udržateľný automobilový priemysel  
v Európe**

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>Kľúčové odvetvie na pomedzí .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>CARS 21: Spoločná strategická vízia pre priemysel v roku 2020 .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Problematická hospodárska situácia.....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>Akčný plán na posilnenie konkurencieschopnosti .....</b>	<b>7</b>
<b>4.1.</b>	<b>Investície do pokročilých technológií a financovanie inovácií .....</b>	<b>7</b>
	Výskum, vývoj a inovácie.....	7
	Prístup k financovaniu.....	9
	Znižovanie emisií CO2 .....	10
	Emisie znečisťujúcich látok a hluku .....	11
	Bezpečnosť cestnej premávky.....	13
	Alternatívne palivá a infraštruktúra .....	14
<b>4.2.</b>	<b>Zlepšovanie trhových podmienok.....</b>	<b>15</b>
	Silnejší vnútorný trh.....	15
	Inteligentná regulácia .....	16
<b>4.3.</b>	<b>Zvýšenie konkurencieschopnosti na svetových trhoch .....</b>	<b>18</b>
	Obchodná politika .....	18
	Medzinárodná harmonizácia .....	19
<b>4.4.</b>	<b>Predvídanie zmien a riadenie reštrukturalizácie .....</b>	<b>20</b>
	Ľudský kapitál a zručnosti .....	20
	Prispôsobovanie priemyslu .....	21
<b>5.</b>	<b>Monitorovanie a riadenie .....</b>	<b>22</b>

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

## CARS 2020: Akčný plán pre konkurencieschopný a udržateľný automobilový priemysel v Európe

V uplynulých mesiacoch zažíval **Európsky automobilový priemysel stále ťažšie obdobie** vzhľadom na to, že na trhu EÚ s novými vozidlami dochádza už piaty rok po sebe k poklesu. Táto situácia vytvára **silný tlak** na niektoré spoločnosti, ktoré sú nútené reštrukturalizovať svoje operácie, a viaceré výrobcov nedávno ohlásilo zatvorenie montážnych závodov, čo malo za následok prepúšťanie. Okrem toho Európsky priemysel aj naďalej čelí strednodobej a dlhodobej výzve udržať si v budúcnosti vedúcu pozíciu pri poskytovaní riešení v oblasti mobility v prostredí extrémnej svetovej konkurencie. Komisia sa preto domnieva, že je naliehavo dôležité vypracovať akčný plán, ktorým sa automobilovému priemyslu poskytnú podpora pri riešení týchto problémov.

### 1. KĹÚČOVÉ ODVETVIE NA POMEDZÍ

**Automobilový priemysel<sup>1</sup>** má pre európske hospodárstvo **strategický význam** a jeho výrobky a služby majú každodenný vplyv na život európskych občanov. Na toto odvetvie pripadá okolo **12 miliónov priamych a nepriamych pracovných miest** a predstavuje významný **pozitívny príspevok k obchodnej bilancii EÚ** (ktorý za posledných pár rokov zaznamenal nárast a v roku 2011 dosiahol hodnotu 90 miliárd EUR). V tomto odvetví sa vynakladajú **najvyššie súkromné výdavky na výskum a inovácie** (28 miliárd EUR v roku 2009) a je zásadnou hnacou silou technologických inovácií. Je dôležitým **faktorom, ktorý násobí rast** vďaka silným hospodárskym väzbám na viaceré priemyselné odvetvia. Tieto väzby existujú tak smerom k jeho dodávateľským odvetviám, ako sú oceľarský, chemický a textilný priemysel, ako aj k jeho nadväzujúcim odvetviám, ako sú informačné a komunikačné technológie, opravy a služby mobility. Väčšinu vyrobených vozidiel používajú občania na svoju vlastnú mobilitu a na prepravu tovaru. Z toho dôvodu bude automobilový priemysel **kľúčovým aktérom novej priemyselnej revolúcie**, ktorej cieľom je okrem iného postupné nahradenie uhl'ovodíkov ako hlavného zdroja energie a účinnejšie a udržateľnejšie využívanie našich zdrojov.

Automobilový priemysel sa dnes nachádza v **bode historického zvratu**: očakáva sa, že počas nadchádzajúceho desaťročia dôjde k významným zmenám vo viacerých oblastiach, ktoré pravdepodobne zásadne pretvoria tento priemysel a jeho trhy na celom svete. V prvom rade **dochádza k zmene modelov výroby a obchodu**. Hoci sa európsky trh považuje za zrelý, viaceré tretie trhy rýchlo rastú, v dôsledku čoho dochádza k zmene obchodných tokov a hodnotového reťazca automobilového priemyslu. Intenzívny konkurenčný tlak naďalej rastie a spoločnosti EÚ sú čoraz viac vystavované tomuto tlaku na ich domácom trhu a zároveň si vytvárajú príležitosti na tretích trhoch. Po druhé, **stále naliehavejšou sa stáva problematika klímy** a v tomto smere sa ešte viac očakáva od technologického pokroku. Aby

---

<sup>1</sup> Pod pojmom automobilový priemysel sa rozumie celý dodávateľský reťazec, ktorý zahŕňa výrobcov vozidla, dodávateľov, distribúciu a popredajné služby. Výrobky zahŕňajú osobné motorové vozidlá, ľahké úžitkové a ťažké nákladné vozidlá, dvojkoľesové a trojkoľesové motorové vozidlá a štvorkolky.

sa splnili dlhodobé ciele týkajúce sa emisií skleníkových plynov, ako aj kvality ovzdušia, bude sa ďalej zdokonaľovať spaľovací motor a zároveň sa budú rozvíjať a postupne zavádzať prelomové technológie ako napr. elektrický pohon. Bude taktiež potrebné vynaložiť značné úsilie v záujme ďalšieho rozvoja a distribúcie udržateľných palív, ktoré možno používať ako alternatívu k tradičnej naftě a benzínu. Zároveň **sa náležitá pozornosť venuje aj naďalej bezpečnosti na cestách.**

Automobilový priemysel je jedným z prioritných akčných smerov, v ktorom **by malo dôjsť k uľahčeniu investícií do nových technológií a inovácií**, ako sa uvádza v oznámení Komisie, ktorým sa **nedávno vykonala aktualizácia priemyselnej politiky EÚ<sup>2</sup>**. V danom oznámení, ktorým sa poskytli ďalšie stimuly k cieľom stratégie Európa 2020 týkajúcim sa inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, sa vyzýva na posilnenie európskeho priemyslu v záujme rastu a oživenia hospodárstva. Jednoznačne sa uznala dôležitá úloha tohto priemyselného odvetvia pri zabezpečovaní rastu a vytváraní pracovných miest, o čo sa zaslужujú aj súvisiace služby. Musíme preto konať proaktívne.

V tomto oznámení sa predstavuje **akčný plán pre automobilový priemysel**, pričom sa zdôrazňuje záväzok Komisie podporovať konkurencieschopnosť a udržateľnosť tohto odvetvia. Ide o prvý konkrétny príklad uplatnenia aktualizovanej vízie pre priemyselnú politiku v odvetvovom rámci, t.j. v automobilovom priemysle. Vymedzujú sa v ňom konkrétne politické opatrenia na základe analýzy odvetvia vykonanej skupinou na vysokej úrovni CARS 21, ktorá obnovila svoju činnosť v roku 2010. Akčný plán spočíva na týchto štyroch pilieroch:

- **Investície do pokročilých technológií a finančných inovácií** prostredníctvom celej škály regulačných iniciatív a podpory výskumu a inovácií.
- **Zlepšenie trhových podmienok** prostredníctvom posilnenia vnútorného trhu a konzistentného vykonávania inteligentnej regulácie.
- **Zvýšenie konkurencieschopnosti na svetových trhoch** prostredníctvom účinnej obchodnej politiky a medzinárodnej harmonizácie predpisov týkajúcich sa vozidiel.
- **Predvídanie zmeny** vďaka investíciám do ľudského kapitálu a zručností a zjemneniu sociálnych dôsledkov reštrukturalizácie.

Prostredníctvom tejto stratégie má Komisia v úmysle podporiť aktívnu úlohu, ktorú bude automobilové odvetvie zohrávať v snahe zvrátiť klesajúci podiel priemyslu v Európe z jeho súčasnej úrovne 16 % HDP až na 20 % HDP do roku 2020. V tejto súvislosti bude nápomocné posilnenie konkurencieschopnosti tohto odvetvia v EÚ, podpora pri využívaní príležitostí na rast na svetových trhoch, ako aj presadzovanie ekologických, bezpečných a účinných vozidiel, ktoré budú súčasťou integrovaného politického prístupu.

## 2. CARS 21: SPOLOČNÁ STRATEGICKÁ VÍZIA PRE PRIEMYSEL V ROKU 2020

Na konci roku 2010 sa Komisia rozhodla **obnoviť činnosť skupiny na vysokej úrovni CARS 21**, ktorá bola pôvodne vytvorená v roku 2005 na základe oznámenia Komisie

---

<sup>2</sup> KOM(2012) 582 v konečnom znení, prijaté 10. októbra 2012.

„Európska stratégia pre čisté a energeticky úsporné vozidlá“<sup>3</sup> z 28. apríla 2010. Cieľom tejto skupiny bolo vypracovať politické odporúčania na podporu konkurencieschopnosti a udržateľného rastu európskeho automobilového priemyslu.

Skupinu tvorilo sedem komisárov, deväť zástupcov členských štátov a široká a vyvážená skupina zainteresovaných strán (vrátane zástupcov priemyslu a mimovládnych organizácií). Skupina prijala svoju záverečnú správu<sup>4</sup> 6. júna 2012. V tejto správe sa skupina zhodla na strategickú víziu pre automobilový priemysel v roku 2020 a stanovila konkrétne odporúčania týkajúce sa niekoľkých dôležitých politických oblastí.

Z analýzy uvedenej v správe jasne vyplýva, že v **prípade európskeho automobilového priemyslu nemožno zachovať status quo**: bude potrebné prispôbiť súčasné výrobné kapacity, navrhnuť nové výrobné metódy, zaistiť ďalšie zdroje surovín a účinnejšie ich využívať a vyvinúť nové klastre a obchodné modely. Rovnako dôležité sú nové profily zručností, pričom bude potrebné riešiť možné zmeny potrieb v oblasti zamestnanosti. V tejto súvislosti je obzvlášť dôležité zabezpečiť hladký a vyvážený hospodársky a sociálny prechod prostredníctvom predvídaných zručností a potrieb v oblasti odbornej prípravy a dôkladne sa pripraviť na reštrukturalizáciu, čím sa podporí prispôbenie podnikov a prechody medzi zamestnaniami.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti skupina vymedzila svoje **jednotné stanovisko k tomu, akými kľúčovými znakmi by sa mal vyznačovať silný a konkurencieschopný automobilový priemysel a pokrok smerom k udržateľnej mobilite pre spoločnosť EÚ v roku 2020**. Ide o tieto kľúčové znaky:

- **automobilové odvetvie**, ktoré si zachováva svoj **strategický význam pre priemysel a hospodárstvo EÚ a je ich základným kameňom** a ktoré zabezpečuje kvalitné pracovné miesta pre milióny pracovníkov v EÚ,
- odvetvie, ktoré má ústredný význam pre mnoho iných hospodárskych činností, pričom dodáva cenovo dostupné a žiadané výrobky, ktoré spĺňajú požiadavky spotrebiteľov, a to v rámci konkurencieschopného trhu s automobilovými výrobkami a službami vrátane služieb po predaji,
- **silná výrobná základňa v EÚ**, pokiaľ ide o cestné vozidlá a ich diely, ktorá vyrába a predáva značnú časť vozidiel a ich častí na trhu EÚ,
- **silná priemyselná sieť** s pružnou a integrovanou sieťou dodávok a distribúcie,
- odvetvie, ktoré **vyváža väčšiu škálu vysoko kvalitných a vysoko technologických vozidiel** na tretie trhy,
- **svetové trhy**, ktoré ponúkajú skutočne **rovnaké podmienky** pre všetkých aktérov v odvetví a rovnaké šance pre všetky technológie,
- automobilový priemysel, ktorý má **vedúce postavenie v technológiách** a ktorý v koordinovanom úsilí s priemyslom dodávateľov palív vyrába vozidlá, ktoré sú **atraktívne** pre spotrebiteľov v EÚ, **ekologické** z hľadiska regulovaných znečisťujúcich látok, **hospodárnejšie z hľadiska spotreby palív**, **bezpečné, tiché a prepojené**,
- **škála technológií pohonu** s prevládajúcim výskytom **pokročilých technológií spaľovacích motorov**, ktoré sú však v čoraz väčšej miere elektrifikované. Okrem

<sup>3</sup> KOM(2010) 186 v konečnom znení, 28.04.2010.

<sup>4</sup> K dispozícii na internetovej stránke [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).

- toho má stále väčší význam zavádzanie vozidiel s **alternatívnymi koncepciami pohonu** (ako vozidlá s elektrickým pohonom<sup>5</sup> a s pohonom na palivové články),
- vybudovanie vhodnej **palivovej a nabíjacej infraštruktúry** pre vozidlá na alternatívne palivá v súlade s ich trhovým potenciálom,
  - **pracovná sila** vo výrobe, výskume a vývoji ako aj v službách, ktorá je zaškolená a pripravená pracovať s rôznymi technológiami.

Je potrebné systematicky zavádzať **integrováný politický prístup**. Tento prístup musí preto zahŕňať tieto prvky:

- činnosti v rámci súkromného sektora a verejné politické opatrenia na úrovni EÚ i členských štátov a na regionálnej úrovni, ktoré sa vzájomne dopĺňajú,
- opatrenia týkajúce sa vozidiel, ktoré sa v prípade potreby účinne dopĺňajú inými opatreniami, ktoré sa zameriavajú na infraštruktúru a používateľov,
- nákladovo efektívne regulačné a alternatívne politické opatrenia, ktoré sa účinne vykonávajú a presadzujú s cieľom dosiahnuť dlhodobé spoločenské ciele a podnecovať inovácie,
- všetky oblasti politiky, ktoré majú vplyv na automobilové odvetvie, by sa mali úzko koordinovať v rámci činnosti príslušných zodpovedných orgánov vrátane politik týkajúcich sa obchodu, priemyslu, životného prostredia, energií, informačných a komunikačných technológií, bezpečnosti na cestách a verejného zdravia, dopravy, hospodárskej súťaže, inovácií a vnútorného trhu, aby sa zabezpečilo dosiahnutie cieľov politiky nákladovo efektívnym spôsobom.

Komisia si v plnej miere uvedomuje tieto výzvy, ako aj potrebu **ambicióznej priemyselnej politickej stratégie pre automobilové odvetvie**. Komisia zameria svoje politiky tak, aby dosiahla tento cieľ, a vyzýva ďalšie inštitúcie, verejné orgány a zainteresované strany, aby zaujali rovnaký prístup v ich príslušnej oblasti zodpovednosti.

### 3. PROBLEMATICKÁ HOSPODÁRSKA SITUÁCIA

Záverečná správa skupiny CARS 21 obsahuje dôkladnú analýzu súčasnej hospodárskej situácie v automobilovom priemysle EÚ. V prvej polovici roka 2012 sa situácia **zhoršila a tento vývoj bude pravdepodobne pokračovať do konca roka**. Predaj na trhoch EÚ klesá (v prvej polovici roka 2012 došlo k 6,8 % poklesu predaja osobných motorových vozidiel a 10,8 % poklesu predaja úžitkových vozidiel) vzhľadom na už aj tak nízke úrovne v roku 2011. Súčasná prognóza naznačuje 7,9 % medziročný pokles na trhu EÚ s osobnými motorovými vozidlami, pričom predaj dosahuje 12,1 milióna jednotiek. Trh EÚ s úžitkovými vozidlami má podľa očakávania zaznamenať tohto roku pokles o 8 % po predchádzajúcom období zotavenia v roku 2010 a 2011, ale zostáva na historicky nízkych úrovniach. Dlhová kríza sa odráža na nových registráciách dvojkolesových motorových vozidiel, ktoré v roku 2011 dosiahli 1,6 milióna jednotiek, čo je 40 % pod úrovňou z roku 2007.

**Výroba vozidiel je vďaka vývozu v mierne lepšej situácii** (montáž 16 miliónov jednotiek ľahkých úžitkových vozidiel, t. j. o 1 milión jednotiek viac než v roku 2009), čo preukazuje

---

<sup>5</sup> Vrátane batériových elektrických vozidiel, nabíjateľných hybridných vozidiel a rozšírenej rady elektrických vozidiel.

pozitívna obchodná bilancia, ktorá v prvých piatich mesiacoch roku 2012 dosiahla úroveň 45 miliárd EUR (najmä vďaka vývozu do Spojených štátov a na rozvíjajúce sa trhy). S poklesom rozvíjajúcich sa ekonomík však súvisí niekoľko dôležitých rizík poklesu úrovni výroby. Viacero výrobcov vykázalo **finančné straty na trhu EÚ**, a to najmä v dôsledku poklesu predaja sprevádzaného dlhodobým štrukturálnym problémom **nadmernej kapacity**<sup>6</sup>. Niektorí výrobcovia ohlásili významné reštrukturalizačné opatrenia, ktoré budú mať dôsledky na ich dodávateľský reťazec, ako aj na zamestnanosť a vyhliadky na zotavenie vo viacerých európskych regiónoch.

**Zodpovednosť za riešenie otázky reštrukturalizácie nesie hlavne priemysel**, ten však zároveň zdôrazňuje, že je žiaduce posilniť koordináciu a podporu na úrovni EÚ.

V tomto akčnom pláne založenom na odporúčaní skupiny CARS 21 sa stanovujú dlhodobé ciele zamerané na udržanie výrobných základov v Európe, zabezpečenie konkurencieschopnosti a udržateľnosti a vytvorenie detailného plánu pre priemyselnú politiku v automobilovom priemysle v roku 2020.

#### 4. AKČNÝ PLÁN NA POSILNENIE KONKURENCIESCHOPNOSTI

Komisia plánuje tieto kľúčové opatrenia v rámci rôznych oblastí politiky EÚ:

##### 4.1. Investície do pokročilých technológií a financovanie inovácií

V automobilovom priemysle sa rovnako ako v iných odvetviach vyvíjajú nové, ekologické a bezpečné technológie, ktoré by mali v nadchádzajúcich rokoch vo významnej miere preniknúť na trh. Je veľmi dôležité, aby sa Európa, ktorá začína na vedúcej pozícii v súčasných technológiách, udržala v popredí a vyvíjala riešenia pre budúcnosť v záujme udržateľnej mobility. Ty by malo byť podporené dobre zacielenou a koordinovanou verejnou podporou pre výskum a inovácie, ktorá zodpovedá potrebám priemyslu a spoločnosti a je zameraná na vývoj technológií s dlhodobým uplatnením. Na stimuláciu investícií v nadchádzajúcich rokoch je potrebné prijať celistvý politický prístup, ktorý by dopĺňal regulačné iniciatívy na úrovni EÚ a na vnútroštátnej a miestnej úrovni a ktorý by sprevádzali opatrenia v oblasti infraštruktúry a dopytu.

##### Výskum, vývoj a inovácie

Investície do výskumu, vývoja a inovácií zabezpečujú konkurencieschopnosť. Okrem toho, v správe skupiny CARS 21 sa európske financovanie výskumu, vývoja a inovácií v rámci siedmeho rámcového programu pre výskum a úvery a záruky za úvery z Európskej investičnej banky (EIB) určené na stimuláciu vývoja ekologických dopravných technológií určili za kľúčové nástroje na prekonanie krízy v rokoch 2008 – 2009 a na riešenie súčasného konkurenčného tlaku, pokiaľ ide o vedúce postavenie v oblasti technológií. Je dôležité pripomenúť, že európske fondy poskytujú automobilovému priemyslu EÚ významný pákový účinok, ktorý potrebuje financovať súčasne výskum, vývoj a inovácie, pokiaľ ide o viaceré technológie pohonu (neustále zdokonaľovanie spaľovacích motorov, ako aj vývoj elektrického pohonu, pohonu na palivové články a hybridného pohonu), a to v súlade so

---

<sup>6</sup> Presné údaje o nadmernej kapacite sú predmetom diskusií, keďže okrem iného závisia od počtu pracovných zmien v príslušnom závode. Analytici súhlasia, že určitá nadmerná kapacita je potrebná na účely pružnosti podniku, nadbytočná kapacita ale predstavuje problém.

snahou mať v roku 2020 k dispozícii širokú škálu palív, aby sme dokázali splniť ciele v oblasti zmeny klímy. Bezpečnosť na cestách je ďalšou oblasťou, v ktorej existuje široký priestor na vedecky podložené zlepšenie bezpečnosti vozidiel. V záverečnej správe skupiny CARS 21 sa veľmi pozitívne ohodnotilo verejno-súkromné partnerstvo v rámci Európskej iniciatívy pre ekologické vozidlá (2009 – 2013), ako aj úverová činnosť EIB, najmä v rámci nástroja európskej ekologickej dopravy. Existuje jasná zhoda v tom, že oba tieto nástroje by sa mali aj naďalej používať.

Komisia:

- vypracovala návrh programu **Horizont 2020**<sup>7</sup> ako rámca pre financovanie výskumu a inovácií na obdobie rokov 2014 – 2020 s celkovým rozpočtom 80 miliárd EUR, čo predstavuje významný nárast oproti siedmemu rámcovému programu pre výskum, ktorý zahŕňa záväzok zaviesť európsky dopravný systém, ktorý by bol nákladovo efektívny a šetrný k životnému prostrediu. Do prijatia konečných rozhodnutí, ktoré sa prijímú v rámci budúceho viacročného finančného rámca, sa má za to, že financovanie výskumu a inovácií v automobilovom priemysle by malo zodpovedať jeho hospodárskemu a sociálnemu významu,
- vypracovala návrh programu **COSME** (program pre konkurencieschopnosť podnikov a malých a stredných podnikov)<sup>8</sup> s rozpočtom 2,5 miliardy EUR na obdobie rokov 2014 – 2020,
- navrhla, aby oba programy podporovali finančné nástroje EÚ, ktoré potenciálne umožnia malým a stredným podnikom a väčším spoločnostiam v automobilovom odvetví čerpať výhody z lepšieho prístupu k úverom a kapitálovému financovaniu. Vďaka programu COSME by malé a stredné podniky v automobilovom priemysle mali mať prospech z opatrení zameraných na zlepšenie prístupu na trhy a program Horizont 2020 zahŕňa opatrenia na zlepšenie ich prítťažlivosti pre investorov,
- prijala oznámenie pod názvom „Výskum a inovácie pre budúcu mobilitu Európy“<sup>9</sup>, v ktorom navrhuje rozvoj **európskej stratégie pre dopravné technológie**. V tejto stratégii sa plánuje stanoviť v rokoch 2013 – 2014 v spolupráci so zainteresovanými stranami technologické plány zamerané na zavádzanie technológií a inovácií v desiatich kritických oblastiach dopravy vrátane ekologických, efektívnych, bezpečných, tichých a inteligentných cestných vozidiel. Táto stratégia prispeje k optimalizácii prínosu výskumu a inovácií k ambicióznym cieľom bielej knihy o doprave<sup>10</sup> a podporí vykonávanie programu Horizont 2020,
- začala vykonávať **strategický plán pre energetické technológie** (plán SET)<sup>11</sup>, ktorý sa zaoberá programom výskumu a inovácií vo viacerých oblastiach, ktoré majú strategický význam pre odvetvie dopravy, ako sú najmä inteligentné elektrické siete, alternatívne palivá ako bioenergia a vodík a palivové články, ako aj uskladňovanie energie. V tejto súvislosti sa zabezpečia vhodné väzby na stratégiu pre dopravné technológie.

---

<sup>7</sup> KOM (2011) 808 v konečnom znení, 30.11.2011, KOM (2011) 809 v konečnom znení, 30.11.2011.

<sup>8</sup> KOM (2011) 834 v konečnom znení, 30.11.2011.

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

<sup>10</sup> KOM (2011) 144 v konečnom znení.

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



Kým program Horizont 2020 poskytne všeobecný rámec pre výskum a inovácie v doprave, je zásadne dôležité presnejšie vymedziť priority a režim financovania pre výskum a vývoj inovácií v automobilovom priemysle. Aj vzhľadom na správu skupiny CARS 21 je Komisia presvedčená, že financovanie by sa malo vzťahovať na činnosti, ktoré sú bližšie k trhu, ako verejné obstarávanie, normalizácia a demonštračné činnosti. V tejto súvislosti by sa mali uprednostňovať verejno-súkromné partnerstvá ako najúspornejšie a najrýchlejšie nástroje a mali by sa hľadať synergie s možnosťami národného financovania.

Okrem toho by sa mali bližšie preskúmať synergie medzi odvetvím a EIT<sup>12</sup>, najmä v rámci budúcich plánovaných ZIS<sup>13</sup>, a to v oblasti výroby s pridanou hodnotou a v oblasti mestskej mobility.

Komisia:

- v spolupráci s odvetvím vypracuje návrh **európskej iniciatívy pre ekologické vozidlá** (v nadväznosti na predchádzajúcu iniciatívu vo forme verejno-súkromného partnerstva) v rámci programu Horizont 2020, ktorá bude zahŕňať platformu na vývoj ekologických a energeticky úsporných technológií pre vozidlá, ako sa uvádza v oznámení o priemyselnej politike<sup>14</sup>. Iniciatíva podnieti financovanie zo súkromných zdrojov, aby sa tak prispelo k riešeniu hlavných úloh programu Horizont 2020.

### Prístup k financovaniu

Medzi opatreniami na oživenie automobilového odvetvia počas krízy v období rokov 2008 – 2009 zohralo popri európskom výskumnom programe kľúčovú úlohu financovanie zo strany EIB (úvery a záruky za úvery). Podporou veľkých investícií týkajúcich sa ekologických technológií pomáha EIB zabezpečiť konkurencieschopnosť tohto priemyselného odvetvia v nadchádzajúcich rokoch. V období predchádzajúcej krízy zvýšila EIB objem svojich úverov pre automobilový priemysel z priemeru vo výške 2 miliárd EUR za rok na takmer 14 miliárd EUR na obdobie 2009 – 2010. Objem úverov klesol v roku 2011, čo bolo okrem iného dôkazom lepšieho prístupu k financovaniu zo strany komerčných bánk v tom čase. V čase, keď spoločnosti dokončujú svoje výskumné a inovačné projekty, ktoré v súčasnosti financuje EIB, a keď sa nové projekty zdajú byť potrebné v záujme dosiahnutia cieľov týkajúcich sa úspornej spotreby palív stanovených na rok 2020, je EIB pripravená splniť túto novú požiadavku. Taktiež je možné očakávať, že nedávne zvýšenie kapitálu od EIB o 10 miliárd EUR, ktoré odsúhlasila Európska rada, sa prejaví vo forme zvýšenia príležitostí pre automobilový priemysel (najmä pokiaľ ide o inovácie a účinné využívanie zdrojov).

Komisia:

- bude aj naďalej spolupracovať s EIB s cieľom zabezpečiť **dostupnosť finančných prostriedkov pre výskumné a inovačné projekty v automobilovom priemysle**, a to najmä v záujme splnenia cieľov týkajúcich sa úspornej spotreby palív stanovených na rok 2020, pričom zároveň zachová potrebné postupy hodnotenia s cieľom zabezpečiť dlhodobú životaschopnosť investícií,

---

<sup>12</sup> Európsky inovačný a technologický inštitút.

<sup>13</sup> Znalostné a inovačné spoločenstvá.

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

- bude podporovať EIB v jej snahách o **uľahčenie prístupu malých a stredných podnikov a podnikov so strednou kapitalizáciou k financovaniu**. Hoci sa administratívne zaťaženie považuje za nízke, Komisia bude aj naďalej skúmať, aké nástroje by mohli zlepšiť prístup malých a stredných podnikov k financovaniu, najmä ak **tieto podniky majú ťažkosti pri prístupe k úverom od komerčných bánk**. Mohla by sa preskúmať možnosť poskytovania obchodných úverov alebo globálnych úverových línií pre dodávateľov v jednej krajine, resp. aj iné možnosti,
- v spolupráci s EIB preskúma možnosť **financovania projektov týkajúcich sa elektrickej mobility** vrátane podpory prostredníctvom cielenej technickej pomoci, ako je tomu v prípade už existujúceho nástroja ELENA<sup>15</sup>.

## Znižovanie emisií CO<sub>2</sub>

Podpora nových, energeticky menej náročných technológií montovaných do vozidiel, ktoré budú produkovať menej emisií CO<sub>2</sub> a ktoré sa budú zavádzať nákladovo hospodárnym spôsobom, podporí vytváranie pridanej hodnoty a pracovných miest v automobilovom priemysle a zároveň zníži energetickú závislosť EÚ vďaka obmedzeniu dovozu ropy.

Stratégia EÚ z roku 2007 zaujala komplexný prístup k znižovaniu emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel<sup>16</sup>. Tento prístup zahŕňal opatrenia na strane dopytu ako aj opatrenia na strane ponuky a činnosti týkajúce sa technológie motorov, ktoré dopĺňali iné opatrenia zamerané na alternatívne palivá, správanie vodičov a ďalšie technologické zlepšenia. Aj pre budúcu politiku, ktorú navrhuje Komisia vo svojej nedávno vydanéj bielej knihe o dopravnej politike, v ktorej na základe dôkladného posúdenia nákladov a prínosov vymedzuje najvhodnejšie opatrenia na komplexné zníženie emisií CO<sub>2</sub> v cestnej doprave, je nesmierne dôležité zaoberať sa otázkou vhodnej účinnosti vozidiel, ich využívania a infraštruktúry.

Spotrebu paliva a emisie možno tiež významne znížiť prostredníctvom veľkoplošného zavedenia aerodynamickejších vozidiel. Komisia v súčasnosti pripravuje preskúmanie smernice 96/53/ES o maximálnych povolených hmotnostiach a najväčších prípustných rozmeroch cestných vozidiel, ktoré okrem iného umožní úspory paliva až do výšky 10 % prostredníctvom dodatočného vybavenia súčasných nákladných vozidiel a prepracovania konštrukcie tých budúcich na účely zlepšenia aerodynamiky.

V prípade ľahkých úžitkových vozidiel sa v príslušných nariadeniach týkajúcich sa CO<sub>2</sub> stanovili ciele na rok 2020 vo výške 95 g CO<sub>2</sub>/km pre osobné motorové vozidlá a 147 g CO<sub>2</sub>/km pre dodávky. Komisia v nadväznosti na preskúmanie týchto nariadení navrhla modalitu dosiahnutia týchto cieľov do roku 2020 nákladovo efektívnym spôsobom.

Aby sa mohli v automobilovom priemysle realizovať dlhodobé investície a inovácie je taktiež žiaduce naznačiť pravdepodobnú formu a úroveň ambícií, pokiaľ ide o ciele včasného zníženia emisií CO<sub>2</sub> po roku 2020, pričom by sa mali zohľadniť tiež dlhodobé ciele Únie týkajúce sa klímy.

Komisia:

<sup>15</sup> ELENA (Európsky nástroj miestnej pomoci v oblasti energie) nástroj technickej pomoci pre projekty v oblasti udržateľných zdrojov energie v mestách a regiónoch.

<sup>16</sup> KOM(2007) 19 v konečnom znení.

- nedávno prijala návrhy na vykonanie **cieľov týkajúcich sa CO<sub>2</sub> pre osobné motorové vozidlá a dodávky do roku 2020**<sup>17</sup>. Pokiaľ ide o modalitu, v návrhoch sa predpokladá, že sa budú aj ďalej uplatňovať ustanovenia o ekologických inováciách, superkredity pre vozidlá s nízkymi emisiami CO<sub>2</sub> a výnimky pre najmenších výrobcov,
- otvorí rozsiahle konzultácie o **regulačnej politike týkajúcej sa emisií CO<sub>2</sub> z osobných motorových vozidiel a dodávok po roku 2020**, v rámci ktorých vymedzí niekoľko aspektov, ku ktorým sa bude snažiť získať stanoviská, ktoré následne zohľadní pri stanovení formy a úrovne ambícií budúcej politiky v rámci plánovaného preskúmania<sup>18</sup>. Komisia zohľadní také otázky, ako je nákladová efektívnosť, očakávaný vývoj technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> a ďalšie relevantné faktory,
- **začlení uvedené politické opatrenia do širšej a integrovanej politiky znižovania emisií CO<sub>2</sub> z cestnej dopravy prostredníctvom vykonávania bielej knihy o dopravnej politike**, ktorá sa týka technológie vozidiel, infraštruktúry a správania vodičov ako aj ďalších opatrení,
- navrhne preskúmanie smernice 96/53/ES, ktoré sa má vykonať na začiatku roka 2013, s cieľom umožniť **aerodynamickejšiu konštrukciu nákladných vozidiel**.

### **Emisie znečisťujúcich látok a hluku**

V posledných rokoch sa jasne ukázalo, že súčasné postupy používané na meranie znečisťujúcich látok, emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva v prípade ľahkých úžitkových vozidiel (osobné motorové vozidlá a dodávky) nie sú dostatočne reprezentatívne pre podmienky skutočnej prevádzky. Preto sa plánuje preskúmanie jazdných cyklov a skúšobných postupov, ktoré sa v súčasnosti pripravuje na celosvetovej úrovni, na základe údajov o spôsobe jazdy v podmienkach skutočnej prevádzky. Zlepšenie skúšobného cyklu a stanovenie jasných skúšobných podmienok, ktoré zabezpečia porovnateľné a reprezentatívne hodnoty, významne prispeje k dosiahnutiu očakávaných znížení na základe regulačných opatrení a finančných stimulov, pričom sa súčasne zabezpečia spoľahlivé informácie pre spotrebiteľov.

Mnoho členských štátov okrem toho nespĺňa požiadavky stanovené v právnych predpisoch týkajúcich sa kvality ovzdušia a potýka sa s vážnymi problémami, pokiaľ ide o koncentrácie NO<sub>2</sub> v ovzduší. Obzvlášť v mestských oblastiach (tzv. „kritické miesta“) dochádza k porušovaniu regulačných požiadaviek na kvalitu ovzdušia stanovených v smernici 2008/50/ES, a to najmä pokiaľ ide o tuhé častice, oxidy dusíka a ozón. Táto situácia nastáva čiastočne v dôsledku emisií NO<sub>x</sub> (NO + NO<sub>2</sub>) z vozidiel miestnej cestnej premávky, ktoré sú v podmienkach skutočnej prevádzky pravdepodobne výrazne vyššie, než sú regulačné limity emisií merané v skúšobnom cykle, a to najmä v prípade vozidiel na naftový pohon.

Vzhľadom na naliehavé problémy s kvalitou ovzdušia je potrebné pokračovať vo vykonávaní normy Euro 6 podľa plánu a určiť opatrenia, len čo to bude prakticky možné, na ďalšie znižovanie emisií z vozidiel v cestnej premávke.

Komisia uznáva význam zabezpečenia účinného zníženia emisií NO<sub>x</sub> v podmienkach skutočnej prevádzky, aby sa dosiahli súčasné a budúce ciele stanovené v právnych predpisoch

<sup>17</sup> KOM(2012) 393 a KOM(2012) 394.

<sup>18</sup> KOM(2012) 393 v konečnom znení.

o kvalite ovzdušia. V dôsledku toho a s cieľom splniť požiadavky nariadenia (ES) č. 715/2007 Komisia začala v januári 2011 vyvíjať budúci skúšobný postup, ktorý by sa mal začleniť do rámca typového schvaľovania a v rámci ktorého by sa emisie NOx z ľahkých úžitkových vozidiel posudzovali priamo v podmienkach skutočnej prevádzky.

Emisie NOx merané v podmienkach skutočnej prevádzky (real driving emissions – RDE) týmto novým postupom („postup RDE“) by sa mali zaznamenávať a oznamovať od dátumov povinného zavedenia normy Euro 6 (v roku 2014). Najneskôr tri roky po týchto dátumoch by sa mal postup RDE uplatňovať spolu s prísnyimi emisnými limitmi, ktoré nemožno prekročiť (NTE – not-to-exceed emission limits), čo zabezpečí významné zníženie emisií NOx v podmienkach skutočnej prevádzky v porovnaní s úrovňou očakávanou v prípade, že by sa takýto postup nepoužil. Tieto tri ďalšie roky, ktoré poslúžia na zavedenie záväzných limitov NTE, sa považujú za potrebné, pretože Komisia si je vedomá skutočností, že v mnohých prípadoch bude splnenie limitov emisií NOx v podmienkach bežnej prevádzky podľa normy Euro 6 vyžadovať podstatné prepracovanie konštrukcie vozidiel na naftový pohon.

Ďalej sa vykonáva preskúmanie právnych predpisov týkajúcich sa emisií hluku z vozidiel, a to na základe posúdenia vplyvu. Nepriaznivý vplyv hluku na zdravie sa zníži zavedením prísnejších medzných hodnôt. V posledných rokoch sa vyvinul a vyskúšal nový skúšobný postup. Tento skúšobný postup je reprezentatívnejší pre podmienky skutočnej prevádzky a môže sa teraz zaviesť. Tieto ustanovenia spolu prispievajú k zníženiu úrovni hluku z cestnej premávky.

Komisia:

- aktívne podporí rozvoj a vykonávanie **nového jazdného skúšobného cyklu a skúšobného postupu** na meranie spotreby paliva a emisií z osobných motorových vozidiel a dodávok, ktoré budú reprezentatívnejšie, pokiaľ ide o skutočnú prevádzku, a zohľadní pritom charakteristiku trhu EÚ. Do roku 2014 by sa mali stanoviť modality začlenenia nového cyklu a nových skúšobných postupov do právneho rámca EÚ vrátane metodiky korelácie cieľov týkajúcich sa emisií CO<sub>2</sub> stanovených na základe starého cyklu a skúšobného postupu. Vykonávanie nového cyklu a skúšobného postupu by pri skúšaní emisií malo zabezpečiť dodržanie medzných hodnôt podľa normy Euro 6 v podmienkach skutočnej prevádzky, pričom od roku 2014 do roku 2017 sa budú uplatňovať vhodné prechodné opatrenia. V prípade skúšok emisií CO<sub>2</sub> by sa pri vykonávaní nového cyklu a postupu mali zohľadniť a dodržiavať ciele v oblasti ochrany životného prostredia, ktoré sa už vymedzili, a malo by sa vyhnúť nadmernému zaťaženiu zainteresovaných strán. Rovnako sa zväži definícia dojazdu v prípade elektrických vozidiel;
- do roku 2014 navrhne doplňujúce **opatrenia na kontrolu emisií znečisťujúcich látok v prevádzke**, a to na základe dôkladnej analýzy s cieľom zabezpečiť včasné zníženie emisií znečisťujúcich látok v reálnom prostredí, a prispieť tak k zlepšeniu kvality ovzdušia;
- v decembri 2011 vypracovala **návrh nového nariadenia o emisiách hluku vozidiel**<sup>19</sup> ako súčasť integrovaného politického prístupu zameraného na zníženie hluku v prostredí, ktorý zahŕňa nový skúšobný postup na meranie hluku a ďalšie

---

<sup>19</sup> KOM/2011/856 v konečnom znení.

zníženie úrovni hluku vozidiel. Priemyslu by sa mal poskytnúť dostatočný čas na prípravu zodpovedajúci charakteru a rozsahu požadovaných technických úprav.

## Bezpečnosť cestnej premávky

Bezpečnosť cestnej premávky je a aj zostane ešte mnoho rokov prioritou politiky EÚ i jednotlivých členských štátov. Je zaujímavým príkladom účinného vykonávania integrovaného politického prístupu. EÚ má vo svete vedúce postavenie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a naše autá sú relatívne nové a bezpečné. Konštrukcia vozidiel zohráva dôležitú úlohu, pokiaľ ide o predchádzanie nehodám, ako aj ochranu pred nárazom, a to v neposlednom rade aj vďaka bezpečnostným zariadeniam povinným na základe rámca EÚ pre typové schvaľovanie.

Významný pokrok sa dosiahol pri znižovaní počtu úmrtí na cestách prostredníctvom opatrení zameraných na vozidlá, vodičov a infraštruktúru, ktoré sa uplatňujú na celoeurópskej, vnútroštátnej a miestnej úrovni. Tieto povzbudivé výsledky by však nemali viesť k prehnanej spokojnosti, preto sa navrhol nový cieľ pre rok 2020, ktorý spočíva v ďalšom znižovaní úmrtí na cestách v EÚ o 50 % v porovnaní s rokom 2010<sup>20</sup>.

Komisia:

- bude aj naďalej pokračovať vo svojej činnosti v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v súlade s oblasťami záujmu a cieľmi vymedzenými v jej **politických usmerneniach na roky 2011 – 2020**<sup>21</sup>, ktoré zahŕňajú opatrenia týkajúce sa vozidiel, infraštruktúry a správania vodičov. Je potrebné vymedziť vhodné politické riešenie, ktoré bude spájať regulačné a iné opatrenia a ktoré sa bude zakladať na hĺbkovom posúdení vplyvu. Priority zahŕňajú motocykle, bezpečnosť nových technológií pre vozidlá a technológie na podporu vhodného správania vodičov a presadzovanie pravidiel cestnej premávky (zariadenia pre inteligentné riadenie rýchlosti, upozornenia na zapnutie bezpečnostných pásov, inteligentné dopravné systémy, ekologická jazda);
- bude ďalej podporovať zavádzanie **inteligentných dopravných systémov** vrátane systémov spolupráce, najmä celoeurópskej služby tiesňového volania z palubného systému „eCall“. Zavádzajú sa vhodné legislatívne opatrenia, ktoré majú zabezpečiť úzku koordináciu a včasné a úplné zavedenie všetkých prvkov súvisiacich so službou „eCall“ s cieľom zaručiť účinné fungovanie tohto systému záchrany života od roku 2015;
- vyzýva členské štáty, miestne orgány a zainteresované strany, aby spolupracovali konštruktívnym a koordinovaným spôsobom na rozvoji najslubnejších opatrení na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a zavedenie inteligentných dopravných systémov. Komisia okrem toho realizuje hĺbkové posúdenie najvhodnejších bezpečnostných systémov montovaných do vozidiel na ďalšie zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a bezpečnosti vozidiel v EÚ a pracuje na zavádzacom programe, ktorý je plánovaný na koniec roku 2013.

---

<sup>20</sup> KOM (2010) 389 v konečnom znení.

<sup>21</sup> Idem.

## Alternatívne palivá a infraštruktúra

Vhodná diverzifikácia zdrojov energie používaných v doprave prispeje k splneniu cieľov EÚ v oblasti klímy a zlepši jej energetickú bezpečnosť. Hoci ešte stále existujú značné zásoby uhl'ovodíka, je pravdepodobné, že v prípade zníženia nadbytočnej kapacity by sa ceny mohli stať vysoko nestálymi. Súčasne so zlepšovaním energetickej účinnosti je taktiež potrebné uvádzať na trh alternatívne palivá ako elektrická energia, vodík, udržateľné biopalivá, metán (zemný plyn a biometán) a LPG. V celkovom politickom rámci by sa mali hodnotiť výhody každej kombinácie paliva a pohonnej sústavy na základe princípu well-to-wheels (od zdroja ku kolesám)<sup>22</sup> vrátane posúdenia aspektov životného cyklu. Vzhľadom na novosť mnohých palív by ich výkonnosť mala byť predmetom nepretržitého preskúmania.

Prenikanie alternatívnych palív na trh si vyžaduje vybudovanie vhodnej infraštruktúry. Toto, ako aj následný rozvoj trhu s príslušnými vozidlami by taktiež viedlo k podpore hospodárskeho rastu a tvorby pracovných miest. Postupné zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá by malo byť v súlade s technologickým rozvojom a mierou prenikania vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami na trh, pričom je potrebné mať na zreteli nákladovú efektívnosť. Do úvahy prichádzajú rôzne formy verejnej podpory pre infraštruktúru: pilotné projekty, normalizácia, podpora investícií a legislatíva. Uvádzanie na trh možno podporiť prostredníctvom verejnej politiky, ale následne musia o najlepších riešeniach rozhodovať samotné trhy, a to v rámci príslušného politického rámca a pri zohľadnení všetkých hospodárskych a sociálnych vplyvov.

Komisia v súčasnosti pripravuje balík pre ekologické zdroje energie pre dopravu, ktorý by mal poskytnúť rámec pre riadenie investícií a technologického rozvoja v tejto oblasti. Jeho cieľom je uľahčiť rozvoj vnútorného trhu s vozidlami a plavidlami na alternatívne palivá vrátane potrebnej infraštruktúry tým, že sa v celej EÚ odstránia technické a regulačné prekážky.

Pokiaľ ide o elektrické vozidlá, Komisia v roku 2010 poverila európske normalizačné organizácie, aby prijali nové normy s cieľom zabezpečiť interoperabilitu a prepojitelnosť medzi elektrickými nabíjacími stanicami a nabíjačkami elektrických vozidiel. Z hľadiska infraštruktúry neprinesol zatiaľ proces normalizácie uspokojujúce výsledky. V správe skupiny CARS 21 sa vyzvalo na prijatie jednotnej normy pre celú EÚ. Komisia preskúma otázku spojenia medzi vozidlom a sieťou a bude tiež sledovať nové obchodné modely, ktoré sa môžu objaviť a ktoré podporujú synergie medzi možnosťami uchovávaní elektrickej energie, ktoré ponúkajú elektrické vozidlá, a flexibilitou, ktorú vyžaduje elektrický systém vrátane jednotných noriem a protokolov pre spojenie medzi elektrickými vozidlami a sieťami, ako aj interoperability pre metódy komunikácie a platieb.

Väčšiu pozornosť si vyžaduje poskytovanie jasných informácií spotrebiteľom o palivách a ich zlučiteľnosti s vozidlami, ako je napr. označovanie. Komisia bude pozorne sledovať túto záležitosť prostredníctvom v súčasnosti vykonávanej štúdie spotrebiteľského trhu, ktorá sa zameriava na fungovanie trhu s pohonnými hmotami z pohľadu spotrebiteľov<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Princíp zahrňujúci emisie vznikajúce počas životného cyklu paliva vrátane jeho ťažby, výroby a skutočného použitia.

<sup>23</sup> Štúdia poskytne náhľad o tom, či sú spotrebiteľia schopní prijímať informované rozhodnutie o kúpe vrátane otázok súvisiacich s pochopením a transparentnosťou informácií napr. porozumením informáciám na etiketách, porozumením rozdielom medzi palivami a porozumením vhodnosti paliva pre vozidlá. Výsledky budú uverejnené do konca roku 2013.

Komisia:

- v nadchádzajúcich mesiacoch navrhne **stratégiu pre alternatívne palivá** ako súčasť balíka pre ekologické zdroje energie pre dopravu, v ktorej opodstatní potrebu škály alternatívnych palív v záujme splnenia cieľov EÚ v oblasti klímy a životného prostredia a v súvislosti so zaistením dodávok energie v EÚ;
- ako súčasť balíka pre ekologické zdroje energie pre dopravu prijme **legislatívny návrh týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá**, ktorý sa týka zavedenia minimálnej čerpacej, resp. nabíjacej infraštruktúry a jednotných noriem pre určité palivá vrátane infraštruktúry a noriem pre elektrické vozidlá;
- najneskôr v roku 2013 navrhne legislatívne opatrenie, ktorým sa má zabezpečiť, aby sa po celej Európe zaviedli praktické a uspokojivé riešenia **infraštruktúrnych aspektov nabíjacích rozhraní pre elektrické vozidlá**, ak zainteresované strany zapojené do procesu normalizácie nedospejú medzi sebou k dohode o dobrovoľnom prístupe. Zohľadní pritom synergie medzi elektrickým systémom a elektrickými vozidlami;
- bude viesť dialóg s príslušnými zainteresovanými stranami o **systéme označovania palív**, ktorý bude v súlade s príslušnými európskymi normami, aby sa zabezpečilo, že spotrebitelia budú mať k dispozícii ľahko zrozumiteľné informácie o kompatibilitě svojho vozidla s rôznymi palivami ponúkanými na čerpacích stanicích;
- bude monitorovať vykonávanie národných akčných plánov pre energiu z obnoviteľných zdrojov, najmä **účinné sadzby za premiešavanie biopalív** používané v rôznych členských štátoch a **kompatibilitu** palív s technológiami vozidiel.

#### 4.2. Zlepšovanie trhových podmienok

Zachovanie automobilovej výroby základne v EÚ možno zabezpečiť len vtedy, ak sa zaistia priaznivé podmienky na podnikanie. V prípade viacerých týchto podmienok, ako je napr. pracovné právo, to vo veľkej miere závisí od politik jednotlivých členských štátov. Politika EÚ má však taktiež zrejmy vplyv na rámcové podmienky, najmä prostredníctvom regulačnej politiky. Prioritou Komisie zostáva zlepšiť podmienky na podnikanie v priemysle v Európe prostredníctvom spoľahlivého, predvídateľného a priaznivého rámca a vykonávať zásady inteligentnej regulácie, ako je nákladová efektívnosť, zavádzacie obdobia, dlhodobé ciele a konzultácie so zainteresovanými stranami.

#### Silnejší vnútorný trh

Dobre fungujúci vnútorný trh s rovnakými podmienkami pre všetkých je kľúčovým prínosom pre silný a prosperujúci európsky automobilový priemysel v dlhodobom horizonte. To platí obzvlášť v súčasnej ťažkej hospodárskej situácii, v ktorej sú výrobcovia nútení prispôbovať svoju kapacitu.

Európsky automobilový priemysel predstavuje veľké množstvo malých a veľkých spoločností, ktoré pôsobia v rôznych častiach distribučného a dodávateľského reťazca a reťazca služieb. Táto obrovská rozmanitosť sa považuje za silnú stránku a výhodu pre budúcnosť vzhľadom na to, že dnešné malé spoločnosti môžu zajtra priniesť strategické inovácie a stať sa významnými aktérmi. Preto je dôležité podporovať konštruktívne,

transparentné a ohľaduplné vzťahy medzi rôznymi aktérmi v automobilovom priemysle vrátane odvetvia opráv, údržby a zákazníckych služieb.

Zmeny právneho rámca hospodárskej súťaže v súvislosti s distribúciou motorových vozidiel v Európe (po ukončení platnosti nariadenia o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá č. 1400/2002) môžu mať vplyv na organizáciu vertikálnych vzťahov medzi výrobcami vozidiel a distribútormi. Aby sa tento prechod zvládol vyváženým spôsobom, Komisia podporuje samoregulačnú iniciatívu. Okrem toho bude Komisia aj naďalej zabezpečovať dodržiavanie pravidiel EÚ o hospodárskej súťaži na trhoch zameraných na distribúciu motorových vozidiel a na poskytovanie služieb opravy a údržby ako aj na distribúciu náhradných dielov.

Ďalším dôležitým cieľom v oblasti regulácie vozidiel je posilniť vnútorný trh EÚ s motorovými vozidlami. Je potrebné poznamenať, že hoci sú regulačné požiadavky v súčasnosti rovnaké v celej EÚ, trhové podmienky v jednotlivých členských štátoch sú veľmi rozdielne. Opatrenia ovplyvňujúce dopyt ako napr. finančné stimuly, ktoré sa zaviedli s cieľom propagovať ekologické a energeticky účinné vozidlá nie sú založené na rovnakom prístupe. Možno očakávať, že táto roztrieštenosť zníži potenciál pre rozvoj takých vozidiel a ich uvádzanie na trh. Preto sa považuje za nevyhnutné zabezpečiť užšiu koordináciu.

Pre spotrebiteľov je dôležitý tiež trh s použitými vozidlami. Vykoná sa štúdia spotrebiteľského trhu, ktorá sa zameria na fungovanie takého trhu.

Komisia:

- zorganizuje do roku 2013 dialóg medzi **zainteresovanými stranami, ktoré bude podporovať v práci na spoločných zásadách pre vertikálne dohody** o distribúcii nových vozidiel. Zainteresované strany sa vyzývajú, aby sa konštruktívne zapojili do tohto dialógu s cieľom dospieť k vyváženému výsledku,
- v roku 2012 predstaví **pokyny pre finančné stimuly** pre ekologické a energeticky účinné vozidlá zavedené v členských štátoch, aby posilnila koordináciu, maximalizovala účinnosť vo vzťahu k životnému prostrediu a obmedzila roztrieštenosť trhu<sup>24</sup>. Také stimuly by sa nemali obmedzovať na konkrétne technológie, ale mali by skôr vychádzať z objektívnych a všeobecne dostupných údajov o výkonnosti, ako sú emisie CO<sub>2</sub> z vozidla. Členské štáty sa vyzývajú, aby tieto pokyny náležite zohľadnili pri vypracúvaní svojich režimov stimulov.

### **Inteligentná regulácia**

Zdravý a dynamický vnútorný trh potrebuje tiež vhodnú reguláciu, ktorá zamedzuje nadmernému zaťaženiu zainteresovaných strán a vytvára prostredie priaznivé pre investície. Výrobky automobilového priemyslu sú regulované predovšetkým prostredníctvom legislatívneho rámca EÚ pre typové schvaľovanie. Hoci sa zdá, že tento systém vo všeobecnosti funguje uspokojivo, je aj naďalej potrebné vykonávať priebežné vyhodnocovanie s cieľom určiť spôsoby pre možné zlepšenie. Najmä je potrebné vykonať preskúmanie postupov dohľadu nad výrobkami automobilového priemyslu uvedenými na trh EÚ s cieľom ubezpečiť sa, že vozidlá sú bezpečné a občania môžu plne dôverovať

---

<sup>24</sup> Opatrenia, ktoré predstavujú štátnu pomoc, sa budú aj naďalej posudzovať podľa príslušných pravidiel štátnej pomoci.



zavedenému regulačnému rámcu. To prispeje k vytvoreniu rovnakých podmienok pre všetkých aktérov a k zvýšeniu dôvery spotrebiteľov v účinnú reguláciu výrobkov a súčasne k zníženiu administratívneho zaťaženia.

Zásady inteligentnej regulácie boli kľúčovým výsledkom prvého procesu činnosti skupiny CARS 21 a boli potvrdené v obnovenom procese. V záverečnej správe skupiny CARS 21 sa okrem toho zdôraznilo, že je dôležité zohľadniť súčasný konkurenčný tlak na náklady, kumulatívny účinok právnych predpisov a situáciu malých a stredných podnikov. **Zabezpečí sa komplexné a dôsledné uplatňovanie zásad inteligentnej regulácie**, ktorá zahŕňa hĺbkové posúdenie vplyvov na priemysel, spoločnosť a ďalšie zainteresované strany, najmä pokiaľ ide o súvisiace náklady a prínosy, pričom sa zároveň zohľadní skutočnosť, že cenová dostupnosť nákupu a vlastníctva motorového vozidla je základným predpokladom na zachovanie silného trhu. Na tomto základe by malo posúdenie vplyvov príslušných politických návrhov pre automobilový priemysel, ako sú návrhy uvedené v iných častiach tohto oznámenia, systematicky zahŕňať aj previerku konkurencieschopnosti s cieľom určiť dosah nových opatrení na automobilový priemysel. Uplatňovaním týchto zásad sa zabezpečí, že návrhy Komisie budú **dobře zacielené a nákladovo efektívne**.

Komisia:

- vykoná rozsiahle a hĺbkové hodnotenie (kontrolu vhodnosti) rámca pre typové schvaľovanie vozidiel. V roku 2013 prijme návrh na rozšírenie **rámca pre typové schvaľovanie, aby zahŕňal aj ustanovenia o dohľade nad trhom** v oblastiach, v ktorých sa zistilo, že je to nevyhnutné, aby sa zabezpečila bezpečnosť vozidiel a ich súčastí a ich súlad s príslušnými právnymi predpismi a aby sa vďaka tomuto rámcu účinne dosiahli príslušné ciele politiky,
- v rámci svojho systému posudzovania vplyvu **vykoná dôkladné previerky konkurencieschopnosti v prípade dôležitých budúcich iniciatív vrátane tých, ktoré majú významný vplyv na automobilový priemysel**. V previerkach konkurencieschopnosti sa posúdi hospodárska situácia a pravdepodobný vplyv novej iniciatívy na konkurenčné postavenie priemyslu, najmä na svetových trhoch. Budúce dohody o voľnom obchode, iniciatívy v oblasti bezpečnosti a emisií a v ďalších oblastiach, ktoré majú významný vplyv na vozidlá budú predmetom previerky konkurencieschopnosti, a to v súlade s operatívnymi pokynmi na posudzovanie vplyvu na odvetvovú konkurencieschopnosť v rámci systému Komisie na posudzovanie vplyvov<sup>25</sup>, ktorý zohľadňuje aj širšie, všeobecne spoločenské a hospodárske vplyvy. Tieto zásady boli veľmi nedávno potvrdené v aktualizovanom oznámení o priemyselnej politike,
- preskúma možnosť a pridanú hodnotu **primeranej hospodárskej analýzy niektorých vykonávacích aktov na základe platných právnych predpisov týkajúcich sa vozidiel**, ako sú návrhy revízie požiadaviek na emisie z vyparovania podľa normy Euro 6 a opatrení proti neoprávnenej manipulácii v prípade vozidiel kategórie L (dvojkolesové a trojkolesové motorové vozidlá a štvorkolky). **Ak sa však očakáva, že tieto akty budú mať významný vplyv, vypracuje sa k nim posúdenie vplyvu** v súlade s pokynmi Komisie pre posudzovanie vplyvov.

---

<sup>25</sup> Pracovný dokument útvarov Komisie SEK(2012)91 v konečnom znení, 27.1.2012.

### 4.3. Zvýšenie konkurencieschopnosti na svetových trhoch

Automobilový priemysel je jednoznačne celosvetovou záležitosťou. Obchod s výrobkami automobilového priemyslu stabilne narastá a trhy tretích krajín sú pre EÚ čoraz dôležitejšie. Európsky automobilový priemysel má veľmi silnú pozíciu v medzinárodnom obchode a je zrejme, že využíva trhové príležitosti v rámci rozvinutých ako aj vznikajúcich trhov, čo čiastočne kompenzuje ťažkú situáciu na európskom trhu. Súčasnú situáciu však nemožno považovať za samozrejmosť. Medzinárodná konkurencia rýchlo silnie s príchodom nových konkurentov a neustálym vývojom technológií. Výzvou zároveň zostáva zabezpečiť otvorenosť svetového trhu, a to najmä z dôvodu existujúcich a nových necolných prekážok. Zatiaľ čo priemysel sa snaží udržať si svoju konkurenčnú výhodu, úlohou verejnej politiky je zabezpečiť rovnaké podmienky pri prístupe na trh. So zreteľom na tento cieľ sa v správe skupiny CARS 21 vyzýva prijať opatrenia prostredníctvom obchodnej politiky v najširšom zmysle slova, čo by zahŕňalo prístup na trh aj harmonizáciu regulácie.

#### Obchodná politika

Je potrebné, aby sa obchodná a priemyselná politika úzko koordinovali.

Pokiaľ ide o rôzne obchodné nástroje, dohody o voľnom obchode sa považovali za dôležité prostriedky na zlepšenie prístupu na trh v tretích krajinách. Prijatie medzinárodných predpisov podľa dohody EHK OSN z roku 1958<sup>26</sup> je tou najlepšou cestou na odstránenie necolných prekážok obchodu. Na odstránenie necolných prekážok v automobilovom priemysle je taktiež potrebné posilniť dvojstrannú regulačnú spoluprácu s tretími krajinami, napríklad s tými, ktoré nie sú zmluvnými stranami tejto dohody.

Komisia:

- pri vykonávaní svojej obchodnej politiky v plnej miere zohľadní význam zachovania silnej a konkurencieschopnej výroby základne v Európe, a to za pomoci mnohostranných i dvojstranných nástrojov. Oba druhy nástrojov by sa mali použiť pri riešení zásadných otázok, akými je **odstránenie colných a necolných prekážok**. **Dohody o voľnom obchode by sa mali zamerať na odbúranie** a odstránenie necolných prekážok. Celkový dosah každého obchodného rokovania sa bude dôkladne a komplexne posudzovať,
- posúdi dosah obchodných dohôd ako aj ich kumulatívny dosah na konkurencieschopnosť tohto priemyslu prostredníctvom štúdie o už uzatvorených dohodách o voľnom obchode a o dohodách, ktoré sa pravdepodobne uzatvoria v blízkej budúcnosti. Štúdia, ktorú Komisia čoskoro začne realizovať, sa ukončí do konca roku 2013. Výsledky sa prediskutujú s príslušnými zainteresovanými stranami,
- doplní mnohostrannú spoluprácu v oblasti regulácie v rámci EHK OSN **dvojstrannou regulačnou spoluprácou**, a to najmä s kľúčovými novými aktérmi, ale tiež napríklad so Spojenými štátmi americkými – v rámci Transatlantickej hospodárskej rady – a Japonskom.

---

<sup>26</sup> Dohoda Európskej hospodárskej komisie Organizácie spojených národov (EHK OSN) z roku 1958 o medzinárodnej technickej harmonizácii v odvetví motorových vozidiel.

## Medzinárodná harmonizácia

Medzinárodná harmonizácia predpisov týkajúcich sa vozidiel je pre Komisiu už mnoho rokov prioritou. Ak sa dohodnú spoločné predpisy s ostatnými hlavnými trhmi na celom svete, prinesie to výhody nižších nákladov na dodržiavanie predpisov I úspory z rozsahu a obmedzia sa technické prekážky obchodu. Celkovým cieľom musí byť stanovenie zásady „raz testované, všade prípustné“ a súčasné zabezpečenie presadzovania a zachovania najvyšších bezpečnostných a environmentálnych noriem. V záverečnej správe skupiny CARS 21 sa dospelo k záveru, že najúčinnjším nástrojom medzinárodnej regulačnej harmonizácie je dohoda EHK OSN z roku 1958 za predpokladu, že sa zmodernizuje tak, aby zohľadňovala potreby rozvíjajúcich sa ekonomík a umožňovala vzájomné uznávanie medzinárodných typových schválení celých vozidiel počínajúc kategóriou osobných motorových vozidiel. Komisia sa zaviazala vykonať v nadchádzajúcich rokoch niekoľko opatrení.

Komisia:

- bude presadzovať a aktívne podporovať ďalšiu medzinárodnú harmonizáciu predpisov týkajúcich sa vozidiel, ako sa uvádza ďalej. Kľúčovým prvkom tejto stratégie je **reforma dohody EHK OSN z roku 1958**, ktorej cieľom je **zatraktívniť** prijímanie a vykonávanie medzinárodných predpisov **pre trhy tretích krajín**. Členské štáty a zainteresované strany sa vyzývajú k tomu, aby toto úsilie podporili. Komisia bude v marci 2013 viesť práce pri vypracúvaní prvého návrhu revidovanej dohody z roku 1958,
- prispeje k **vypracovaniu prvého návrhu nového nariadenia<sup>27</sup> o medzinárodných typových schváleniach celých vozidiel** do novembra 2013. Nariadenie o medzinárodných typových schváleniach celých vozidiel podstatne zníži administratívne zaťaženie týkajúce sa uvádzania rovnakého modelu vozidla na trh v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami dohody z roku 1958.

Súbežne s prácou na dohode z roku 1958 sa bude Komisia usilovať o dosiahnutie konkrétnych výsledkov v rámci dohody z roku 1998<sup>28</sup>. Súčasná politická dynamika, ktorú navodila skupina EÚ-USA na vysokej úrovni pre zamestnanosť a rast, a vyhlásenie z Los Cabos<sup>29</sup>, ktorým sa uznávajú potenciálne prínosy komplexnej dohody o voľnom obchode medzi EÚ a USA, zvyšujú potenciál pre intenzívnejšie zapojenie USA a úspešnejšiu prácu v rámci dohody EHK OSN z roku 1998. Najsľubnejšími oblasťami práce sú prelomové technológie, najmä vodíkový a elektrický pohon. Komisia prevzala v roku 2011 spolu s agentúrami USA vedenie v rámci Transatlantickej hospodárskej rady, pokiaľ ide o začatie práce v oblasti elektrických vozidiel. Následne sa zriadili dve neformálne pracovné skupiny, prvá z nich pre oblasť regulačných požiadaviek na bezpečnosť a druhá týkajúca sa environmentálnej výkonnosti elektrických vozidiel. Skupiny rýchlo prilákali záujem mnohých ďalších zmluvných strán a rozrástli sa do viacstranných fór v rámci dohody z roku 1998. Konkrétne výsledky by mali byť k dispozícii v nadchádzajúcich rokoch.

Komisia:

---

<sup>27</sup> V súlade so zavedenými zásadami dohody z roku 1958 zmluvné strany, ktoré uplatňujú najprísnejšie znenie nariadenia o medzinárodných typových schváleniach celých vozidiel, nebudú musieť prijímať typové schválenia vydané podľa menej prísneho znenia.

<sup>28</sup> V rámci dohody z roku 1998 boli vytvorené celosvetové technické predpisy.

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

- **bude riadiť prácu dvoch neformálnych pracovných skupín pre 1) bezpečnosť a 2) environmentálnu výkonnosť elektrických vozidiel** s cieľom dohodnúť celosvetový technický predpis týkajúci sa bezpečnosti elektrických vozidiel v roku 2014 a spoločný prístup, pokiaľ ide o politiku týkajúcu sa environmentálnej výkonnosti elektrických vozidiel. Obe neformálne pracovné skupiny boli zriadené z podnetu EÚ a USA, ale už prilákali mnohých ďalších členov vrátane Japonska, Číny a Kanady. Dohoda o celosvetovom technickom predpise o bezpečnosti elektrických vozidiel bude mať kľúčový význam pre zaistenie úspor z rozsahu pre výrobcov a zvýšenie dôvery spotrebiteľov, pokiaľ ide o zodpovedajúcu úroveň bezpečnosti vozidiel,
- na základe informácií od zainteresovaných strán podporí užšiu medzinárodnú spoluprácu medzi tvorcami noriem v záujme dosiahnutia jednotných alebo kompatibilných noriem týkajúcich sa bezpečnosti elektrických vozidiel, infraštruktúry a interoperability.

#### **4.4. Predvídanie zmien a riadenie reštrukturalizácie**

Hospodárske a sociálne podmienky sa vyvíjajú v priebehu času a s nimi sa mení aj konkurenčné postavenie výrobných miest. Spoločnosti, pracovníci a ekonomiky, ktoré sa najrýchlejšie prispôbujú novej situácii, získavajú výhodu na svetových trhoch. Silné stránky európskeho hospodárstva vyplývajú zo znalostí a excelentnosti. To znamená, že Európa potrebuje investovať do ľudského kapitálu a prispôbiť svoje výrobné kapacity novým skutočnostiam vrátane nových technológií a neustále sa vyvíjajúcich sa trhov. Verejné zásahy by sa mali zamerať na pomoc pracovníkom a spoločnostiam pri tomto prispôbovaní sa, na ochranu vnútorného trhu a rovnakých podmienok pre všetkých aktérov a na minimalizáciu negatívnych vplyvov akejkoľvek reštrukturalizácie.

#### **Ľudský kapitál a zručnosti**

Investície do ľudského kapitálu prostredníctvom rozvoja zručností a odbornej prípravy sú jednoznačne zásadné pre udržanie výrobnéj základne v Európe. Dostupnosť kvalifikovanej pracovnej sily je kľúčovým faktorom pre rast a konkurencieschopnosť automobilového priemyslu a bude nevyhnutná na dosiahnutie vedúceho postavenia v oblasti prelomových technológií. Na druhej strane tento priemysel už čelí problému nedostatku kvalifikovanej pracovnej sily a pociťuje potrebu jasne určiť zručnosti, ktoré budú potrebné v budúcnosti. Je potrebné zaisťiť vhodnú kvalifikáciu pracovníkov ako aj ich odborné vzdelávanie a celoživotné učenie.

Nedostatok zručností je závažným problémom. Je potrebné urýchlene prijať opatrenia s dlhodobými cieľmi na vnútroštátnej úrovni, aby sa zásadným spôsobom zmodernizovali systémy vzdelávania a odbornej prípravy s cieľom zaktualizovať ponuku zručností, a to okrem iného prostredníctvom nových školských osnov, poskytovania vzdelávania a odbornej prípravy pomocou informačných a komunikačných technológií a prostredníctvom nových foriem partnerstva so zamestnávateľmi. Na európskej úrovni sa tento problém netýka len automobilového priemyslu, ale aj iných odvetví. Komisia čoskoro vo svojom oznámení o prehodnotení investícií do vzdelávania a zručností v záujme dosiahnutia lepších socioekonomických výsledkov navrhne súbor strategických priorít na riešenie týchto problémov. Ako prierezová téma sa tieto otázky tiež riešia v rámci európskej politiky

zamestnanosti, najmä prostredníctvom nedávneho balíka týkajúceho sa zamestnanosti<sup>30</sup>. Okrem toho budú mať kľúčový význam nasledujúce odvetvové iniciatívy. Vzhľadom na zmeny v potrebách zručností, ktoré možno badať na trhu práce EÚ, je možným doplnkovým riešením nedostatku pracovných síl aj prilákanie potrebných pracovných síl z krajín mimo EÚ.

Komisia:

- v nadväznosti na nedávno dokončené štúdie uskutočniteľnosti a posúdenie pridanej hodnoty v roku 2013 podporí vytvorenie **rady pre zručnosti v európskom automobilovom priemysle**<sup>31</sup>, ktorá spojí súčasné vnútroštátne organizácie vykonávajúce výskum zameraný na rozvoj zručností a zamestnanosť v automobilovom priemysle. Do rady pre zručnosti sa tiež zapoja zástupcovia zamestnávateľov a pracovníkov na európskej i vnútroštátnej úrovni a organizácie poskytovateľov vzdelávania a odbornej prípravy. Rada pre zručnosti bude podporovať **vzájomné učenie založené na výmene informácií a osvedčených postupov** a zároveň **ponúkne platformu pre dialóg. Svoju činnosť začne analýzou tendencií v oblasti zamestnanosti a kvalifikácií v automobilovom priemysle, ktorá bude tvoriť základ odporúčaní určených** pre tvorcov politiky, poskytovateľov vzdelávania a odbornej prípravy a ďalšie zainteresované strany,
- Bude podporovať **využívanie Európskeho sociálneho fondu (ESF) pre rekvalifikáciu pracovníkov**. Bez toho, aby boli dotknuté rozhodnutia, ktoré sa prijímajú vo viacročnom finančnom rámci pre ESF, sa budú členské štáty vyzývať k tomu, aby viac využívali systémové projekty na riešenie potrieb v oblasti zručností, zladenia ponuky zručností a dopytu po nich a na predvídanie zmien a aby zabezpečili príležitosti pre celoživotné vzdelávanie.

### Prispôsobovanie priemyslu

Na jednej strane automobilový priemysel rieši problém dostupnosti kvalifikovanej pracovnej sily a na druhej strane je potrebné riešiť sociálne dôsledky reštrukturalizácie, pri ktorej nemožno zamedziť stratám pracovných miest. Niektoré reštrukturalizačné rozhodnutia sa už prijali vzhľadom na pokles predaja na európskom trhu a môže vyvstať potreba ďalších úprav. Je nanajvýš dôležité, aby nedošlo k situácii, v ktorej by zatváranie závodov alebo obmedzenie výroby a s nimi spojené prepúšťanie zamestnancov spustilo reťazovú reakciu v celom regionálnom hospodárstve. Spoločnosti musia dodržiavať smernice EÚ o hromadnom prepúšťaní a informovaní pracovníkov a konzultáciách s nimi, ako aj osvedčené postupy týkajúce sa predvídaní zmien<sup>32</sup>. V tejto súvislosti je na účely predvídaní a dobrého riadenia reštrukturalizačných zmien kľúčovým prvkom riadny sociálny dialóg na všetkých úrovniach (úroveň spoločností, miestna a vnútroštátna úroveň a úroveň EÚ). Za reštrukturalizačný proces nesie zodpovednosť najmä priemysel, svoju úlohu tu však zohráva aj Komisia, členské štáty a miestne orgány.

---

<sup>30</sup> KOM(2012) 173 v konečnom znení, 18.4.2012.

<sup>31</sup> Projekt prevádzkovaný sociálnymi partnermi za podpory Európskej komisie/GR pre zamestnanosť, sociálne záležitosti a rovnaké príležitosti.

<sup>32</sup> Tieto osvedčené postupy zahŕňajú najmä dokument z roku 2003 pod názvom "Referenčné pokyny pre riadenie zmien a ich sociálne dôsledky", ktorý však formálne neprijala Európska konfederácia odborových zväzov.

Komisia na začiatku roku 2012 prijala zelenú knihu o reštrukturalizácii s cieľom určiť úspešné postupy a politiky v oblasti reštrukturalizácie a prispôsobovania sa zmenám<sup>33</sup>.

Komisia taktiež navrhla zachovať Európsky fond pre prispôsobenie sa globalizácii (EGF) aj v období 2014-2020, zlepšiť jeho fungovanie a rozšíriť rozsah jeho pôsobnosti, najmä na nové kategórie zamestnancov (napr. dočasní zamestnanci). V rámci automobilového priemyslu EGF poskytol doposiaľ podporu v 16 prípadoch a takmer 21 000 pracovníkov automobilového priemyslu získalo z EGF finančnú pomoc vo výške 113 miliónov EUR.

Komisia:

- bude pokračovať v **monitorovaní/prieskume reštrukturalizačných činností v záujme zabezpečenia ich súladu s právnymi predpismi EÚ**, najmä pokiaľ ide o štátnu pomoc a pravidlá vnútorného trhu,
- **určí osvedčené postupy a podporí predvídavý prístup k reštrukturalizácii** na základe konzultácií so zástupcami regiónov, v ktorých je silne zastúpený automobilový priemysel, s úradmi práce a so zainteresovanými stranami v odvetví vrátane sociálnych partnerov,
- obnoví **mediútvarovú pracovnú skupinu s cieľom skúmať a sledovať významné prípady zatvorenia automobilových závodov alebo významného obmedzenia výroby**. Takáto pracovná skupina sa v minulosti osvedčila v podobných prípadoch v automobilovom priemysle ako vysoko účinná<sup>34</sup>. Táto pracovná skupina by zefektívnila využívanie príslušných fondov EÚ (prostredníctvom technickej podpory, skrátením čakacej lehoty, poradenstvom vo veci čo najefektívnejšieho využívania zdrojov, monitorovaním a podávaním správ),
- v prípade uzatvorenia závodov a významného obmedzenia výroby **vyzve príslušné členské štáty, aby zvažili využitie Európskeho fondu na prispôsobenie sa globalizácii (EGF)**,
- podporí členské štáty v tom, aby využívali **programy pracovnej flexibility a ich spolufinancovanie z ESF** na podporu dodávateľov, ktorí budú možno potrebovať viac času na nájdenie nových klientov po ukončení/obmedzení výroby v automobilovom závode.

## 5. MONITOROVANIE A RIADENIE

Konstruktívne diskusie v rámci skupiny na vysokej úrovni CARS 21 zdôraznili užitočnosť a potrebu pokračovať v dialógu s hlavnými zainteresovanými stranami v tomto strategickom priemyselnom odvetví, a to tak zo súkromného, ako aj z verejného sektora a tiež z občianskej spoločnosti. Okrem toho v aktualizovanom znení oznámenia o priemyselnej politike sa vyzýva na vytvorenie pracovnej skupiny pre ekologické vozidlá.

Komisia navrhuje začať proces CARS 2020 s cieľom sledovať a pravidelne hodnotiť vykonávanie odporúčaní a akčného plánu skupiny CARS 21. Išlo by o neformálne ročné

---

<sup>33</sup> KOM(2012) 7 v konečnom znení.

<sup>34</sup> Napríklad prípady týkajúce sa VW Forest a MG Rover vo West Midlands.

stretnutie na vysokej úrovni organizované skupinou Sherpa. Ak sa má zaistiť koherentnosť a kontinuita, musí zostať zloženie tejto skupiny rovnaké ako zloženie skupiny CARS 21 bez toho, aby tým boli dotknuté možné úpravy.

V záujme posilnenia znalostnej základne Komisie a rozšírenia konzultácií so zainteresovanými stranami možno na ad hoc báze tiež zaviesť účelové stretnutia na úrovni expertov.

Komisia:

- začne v roku 2013 **proces na vysokej úrovni s názvom CARS 2020** s cieľom sledovať vykonávanie odporúčaní skupiny CARS 21, ako aj opatrení stanovených v tomto akčnom pláne,
- bude organizovať **ad hoc stretnutia expertov na ekonomické otázky a otázky konkurencieschopnosti** v automobilovom priemysle.

Nové kolégium Komisie zväží, či by sa tento proces mal zachovať v navrhnutom formáte, alebo či ho bude potrebné zmeniť alebo upraviť.