



V Bruseli 8. 11. 2017
COM(2017) 675 final

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

Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou

**Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj
priemysel a pracovníkov**

*„Želám si, aby Európa bola lídrom v boji proti
zmene klímy.*

Komisia chce zvýšiť odolnosť a konkurencieschopnosť nášho priemyslu.

*Vyzývam automobilový priemysel, aby sa očistil a situáciu napravil. Namiesto
hľadania medzier by mali investovať do ekologických automobilov zajtrajška.*

*Komisia v krátkom čase predloží návrhy na zníženie emisií uhlíka, ktoré
produkuje naše odvetvie dopravy.“*

Predseda Jean-Claude Juncker
Prejav o stave Únie, 13. september 2017

1. Úvod

Zmena klímy je jednou z najväčších výziev, ktorým ľudstvo v súčasnosti čelí. Budúcnosť našej planéty je ohrozená. Medzinárodné spoločenstvo to uznalo v Paríži v decembri 2015, kde dospelo k skutočne historickej dohode o zmene klímy. Parížska dohoda ukázala, že prechod na modernú a nízkouhlíkovú spoločnosť nie je len nevyhnutný, ale už aj možný.

Európska únia ide príkladom. Jej konanie na čele globálneho boja proti zmene klímy je ústredným prvkom pozitívneho programu EÚ „*ktorý má prispieť k vytvoreniu Európy, ktorá chráni, posilňuje a obraňuje*“¹. **Prechod na moderné a nízkouhlíkové hospodárstvo** je kľúčovou politickou prioritou Európskej komisie a je zakotvený v jej prioritě vytvoriť **odolnú energetickú úniu s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy**. Cieľom je posilniť schopnosť Európy čeliť problému zmeny klímy, zvyšovať kvalitu života občanov a súčasne zachovať a posilňovať konkurenčnú výhodu nášho priemyslu v záujme tvorby pracovných miest, udržateľného hospodárskeho rastu a stimulovania inovácie na poli technológií obnoviteľných zdrojov energie. Preto sa treba snažiť stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácie, digitalizácie a dekarbonizácie². Takéto zmeny však môžu prinášať aj komplikácie – nové pracovné miesta sa vytvoria, no iné sa stanú nepotrebnými, takže sa vyžadujú nové zručnosti a preškolenie. Prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo je preto pre priemysel EÚ súčasne príležitosťou i výzvou.

Odvetvie dopravy sa obrovskou mierou podieľa na hospodárstve EÚ, zamestnanosti a mobilite občanov. Sektor dopravy a skladovania v EÚ zamestnáva vyše 11 miliónov ľudí, čo je viac ako 5 % celkovej zamestnanosti³, a produkuje takmer 5 % HDP Únie⁴. Pripadá naň približne 20 % vývozu určeného hlavným obchodným partnerom EÚ.

Zároveň sa však doprava v Európe veľkou mierou podieľa na emisiách skleníkových plynov (predbieha ju už len energetika), možno jej pripísať čoraz horšie znečistenie ovzdušia v mestských oblastiach, pričom podľa všetkých prognóz bude dopravná aktivita v celej Európe ďalej narastať. Podľa odhadov narastie objem osobnej dopravy v období 2010 až 2050 zhruba o 42 %. Očakáva sa, že nákladná doprava narastie o 60 %⁵. Dosiahnuť cieľ udržateľného systému mobility bude teda o to ťažšie.

Z dopravy pochádza takmer štvrtina európskych emisií skleníkových plynov a je hlavnou príčinou zníženej kvality ovzdušia v mestách, čo je vážnou hrozbou pre verejné zdravie. Samotnej cestnej doprave možno pripísať takmer pätinu celkových emisií EÚ a 73 percent emisií z dopravy⁶.

Ak sa nepodniknú kroky na zníženie emisií z dopravy, hrozí, že sa z nej stane ich najväčší zdroj, čo zmarí pokrok dosiahnutý v iných sektoroch a ohrozí schopnosť EÚ splniť si svoje celkové ciele v oblasti znižovania emisií. **Preto sú potrebné razantné opatrenia v oblasti emisií z dopravy.**

¹ Prejav predsedu Junckera o stave Európskej únie (2016), 14. september 2016; Závery Európskej rady z 24. októbra 2014.

² COM(2017) 479.

³ Eurostat, výberové zisťovanie pracovných síl, údaje za rok 2016 za NACE H: „Doprava a skladovanie“.

⁴ Eurostat, národné účty, údaje za rok 2014 za NACE H: „Doprava a skladovanie“.

⁵ Referencie všetkých údajov možno nájsť v pracovnom dokumente útvarov Komisie SWD(2017) 177.

⁶ V dôsledku znečistenia z dopravy zomiera v EÚ predčasne takmer trikrát viac ľudí než pri dopravných nehodách a milióny ďalších trpia celoživotne respiračnými a srdcovocievnyimi ochoreniami. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en.

Ambícia nízkoemisnej mobility je zahrnutá v kľúčových stratégiách EÚ v tejto oblasti, najmä v stratégii energetickej únie z februára 2015, ktorá prisúdila prechodu na energeticky efektívne a dekarbonizované odvetvie dopravy kľúčový význam⁷. Nasledovali konkrétne opatrenia uvedené v stratégii nízkoemisnej mobility z júla 2016: tie sa teraz vykonávajú⁸. Začiatkom tohto roka v reakcii na prebiehajúcu hĺbkovú transformáciu dopravného odvetvia predstavila iniciatíva „Európa v pohybe“ program sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých, ktorú sprevádzal prvý balík návrhov⁹. Komisia najnovšie predstavila aktualizovanú stratégiu pre priemyselnú politiku EÚ, ktorá má dať európskym priemyselným odvetviám potrebné nástroje na to, aby mohli v tomto dynamickom a náročnom prostredí naďalej vytvárať pracovné miesta a udržateľný rast¹⁰.

Dnes prezentovaný balík návrhov v rámci iniciatívy „Európa v pohybe“¹¹ sa zameriava na pomoc európskemu automobilovému priemyslu a sektoru mobility pripraviť sa na budúcnosť, a to nastavením tých správnych podmienok a stimulov na to, aby **toto odvetvie bolo globálne konkurencieschopné a aby prinášalo inovácie, rast a pracovné miesta**. Zároveň majú navrhované opatrenia zaistiť, aby mobilita v budúcnosti zostala **ekologická, prístupná a cenovo dostupná pre každého**, a aby sa obnovila dôvera spotrebiteľov. To je kľúčové vzhľadom na krízu dôvery, pokiaľ ide o emisie naftových motorov, ktorú spôsobil automobilový priemysel. Pravidlá musia byť razantné a musia sa riadne presadzovať, pričom Európania musia mať k dispozícii prístupné a cenovo dostupné dopravné alternatívy k vozidlám s pohonom na fosílné palivá, a preto treba náležite zacieliť a koordinovať aj investície do infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Balíkom sa vytvoria jasné, realistické a presaditeľné pravidlá, ktoré pomôžu zaistiť rovnaké podmienky pre všetkých európskych aktérov daného odvetvia a posilniť ich dôveryhodnosť. Zároveň sa ním stanoví jasný smer k dosiahnutiu záväzkov, ku ktorým EÚ pristúpila v rámci Parížskej dohody, a bude stimulovať inovácia v nových technológiách i obchodných modeloch, ako aj efektívne využívanie všetkých druhov nákladnej dopravy. Okrem toho podporné opatrenia v tomto balíku pomôžu zaistiť plynulú transformáciu a lepšiu predvídateľnosť budúceho smerovania. Spotrebiteľia si skutočne osvoja ekologické vozidlá a iné riešenia ekologickej mobility iba vtedy, ak bude k dispozícii infraštruktúra pre alternatívne palivá a ak budú môcť informovane vyhodnotiť náklady na jednotlivé palivá v ponuke, ako aj súvisiace celkové náklady spojené s vlastníctvom takýchto vozidiel počas celej ich životnosti. Napokon je cieľom týchto opatrení aj sprístupniť nové služby mobility všetkým Európanom a poskytnúť pracovníkom, komunitám a zložkám hodnotového reťazca v automobilovom priemysle, ako aj ďalším aktérom, ktorí by mohli byť touto transformáciou znevýhodnení, nové perspektívy do budúcnosti.

Nové **normy pre CO₂** pomôžu výrobcovi chopiť sa inovácie a prinášať na trh vozidlá s nízkymi emisiami. **Smernica o ekologických vozidlách** podporí riešenia ekologickej mobility v rámci verejných súťaží, čím vytvorí solídny základ pre stimuláciu dopytu a ďalšie zavádzanie takýchto riešení. Balík navyše zahŕňa riešenia na podporu investícií do

⁷ COM(2015) 80.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Tento balík nadväzuje na mnoho ďalších strategických iniciatív Európskej komisie vrátane investičného plánu, únie kapitálových trhov, digitálneho jednotného trhu, európskeho piliera sociálnych práv, programu zručností, opatrení v oblasti klímy a obehového hospodárstva.

transeurópskeho zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, ako aj spoločné normy. Pripravuje sa **metodika, ktorá umožní spotrebiteľom jednoducho porovnať ceny palív**. K ďalšiemu znižovaniu emisií z dopravy a odľahčeniu ciest prispeje aj revízia **smernice o kombinovanej doprave**, ktorá podporuje kombinované využívanie rôznych druhov nákladnej dopravy (napr. nákladné automobily a vlaky), a **smernice o službách osobnej autokarovej dopravy**, ktorá bude stimulovať rozvoj diaľkových autobusových liniek naprieč Európou a ponúkne alternatívu k používaniu súkromných vozidiel. Tieto iniciatívy zároveň prispievajú k integrovanej priemyselnej politike EÚ¹², aby sa vozidlá a ďalšie riešenia mobility zajtražská a ich prvky vynachádzali a vyrábali v EÚ, pričom osobitný strategický význam má v tejto súvislosti **iniciatíva v oblasti batérií**. Tieto iniciatívy majú za cieľ nákladovú efektívnosť, technologickú neutralitu a sociálne začlenenie.

Tento druhý balík v rámci iniciatívy „Európa v pohybe“ sa tak zameriava na **tri kľúčové politické priority**:

- Európa, ktorá chráni planétu,
- Európa, ktorá posilňuje postavenie svojich občanov,
- Európa, ktorá obraňuje svoj priemysel a zamestnancov.

2. Európa, ktorá chráni: kľúčová rola EÚ v rámci Parížskej dohody a pri stanovovaní medzinárodných noriem

Udržateľná mobilita je globálnym problémom, ktorý musí na svete riešiť čoraz viac krajín a miest. Vytvára impulz pre silný globálny dopyt po ekologických produktoch, technológiách a obchodných modeloch, ktoré podporujú udržateľnú mobilitu, čo je pre konkurencieschopný priemysel EÚ v tomto odvetví obrovskou podnikateľskou príležitosťou.

Je mimoriadne dôležité, aby EÚ podporovala novú generáciu noriem znižovania emisií CO₂ v doprave. Poskytne to jasný signál trhu a EÚ pomôže udržať si vedúce postavenie v boji proti zmene klímy, pričom sa zároveň posilní konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a zabezpečí sa, že Európa bude i naďalej určovať globálne normy v odvetví automobilovej výroby. Návrh **nových noriem CO₂ pre osobné automobily a dodávky po roku 2020** je preto kľúčovým prvkom tohto balíka. Tieto normy pomôžu členským štátom dosiahnuť ich klimatické ciele na rok 2030 a mestám umožnia zvýšiť kvalitu života a zdravia ich obyvateľov¹³. Súčasné nariadenie o emisiách CO₂ z osobných automobilov podľa odhadov viedlo k 65 až 85 percentám celkového zníženia emisií z automobilov dosiahnutého od jeho zavedenia v roku 2009¹⁴. Zároveň tieto normy prepoja vykonávanie rámca Parížskej dohody s programom EÚ v oblasti svetového obchodu, keďže našim priemyselným odvetviam poskytnú konkurenčnú výhodu a umožnia im vyvážať produkty a s narastajúcim dopytom po ekologických vozidlách využiť potenciál rastových trhov. Revízia **smernice o ekologických vozidlách** pomôže stimulovať dodatočný verejný dopyt po týchto vozidlách v EÚ. Posilňovanie vývozného potenciálu EÚ si vyžaduje dobre rozvinutý trh a priemyselnú základňu.

Takisto je pri znižovaní emisií kľúčová podpora multimodalita a efektívnej kombinácie rôznych druhov dopravy. Revízia legislatívy o **kombinovanej doprave** bude stimulovať

¹² COM(2017) 479.

¹³ COM(2016) 482.

¹⁴ Ricardo-AEA a TEPR (2015), hodnotenie nariadení 443/2009 a 510/2011: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

kombinované využívanie nákladných vozidiel s vlakmi, člnmi či loďami v rámci prepravy tovaru, čím sa zvýši konkurencieschopnosť takejto dopravy oproti samotnej cestnej nákladnej doprave. Znížením počtu nákladných áut na cestách sa znížia emisie CO₂ i znečistenie ovzdušia spôsobené odvetvím nákladnej dopravy, ale aj preťaženie a nehodovosť na cestách¹⁵.

Podobne sa návrhom Komisie na revíziu smernice o **službách osobnej autokarovej dopravy** zvýši mobilita občanov stimuláciou rozvoja autobusových liniek, čím sa poskytne alternatíva k používaniu súkromných vozidiel a posilní sa miera využívania udržateľných druhov verejnej dopravy¹⁶. Tieto služby budú mať prínos aj v hospodárskej a sociálnej sfére, keďže budú citlivejšie reagovať na potreby zákazníkov a ponúkať reálne možnosti pre ľudí s nižším príjmom.

Uvedené legislatívne návrhy podporí a posilní široká škála podporných opatrení, s ktorými sa v tomto balíku počíta.

3. Európa, ktorá posilňuje: žiadni druhotriedni spotrebiteľia, žiadne zaostávajúce regióny

Veľkým úspechom Európskej únie je sloboda jej občanov voľne sa pohybovať na celom jej území. Ľuďom umožnila bez problémov cestovať naprieč členskými štátmi – či už za prácou alebo oddychom. EÚ má voči svojim občanom povinnosť podporovať a uľahčovať ich slobodný cezhraničný pohyb. Doprava sa bude naďalej zintenzívňovať, no musí sa rozvíjať udržateľne¹⁷. Pre každodenné dopravné zápchy a krízu s emisiami naftových motorov sa pochopiteľne ozvali hlasy volajúce po zabezpečení, aby doprava prispela svojím dielom k lepším zdravotným podmienkam a kvalite ovzdušia. V niektorých prípadoch sa preto prijali politické opatrenia na miestnej úrovni, ktoré odrádzajú od používania automobilov v mestských oblastiach a už teraz ovplyvňujú voľbu mobility spotrebiteľov.

V nadväznosti na škandál s emisiami naftových motorov a následnú hlbokú krízu dôvery spotrebiteľov už Komisia prijala kroky na zaistenie lepších podmienok pre spotrebiteľov a obnovenie dôvery v prístup EÚ. Zavádzame **prísny rámec skúšok v rámci typového schvaľovania** založený na nových skúšobných postupoch, ktoré zabezpečia účinný súlad s pravidlami¹⁸. Tento rámec bude zároveň stabilnou platformou pre uplatnenie nových noriem emisií CO₂ po roku 2020.

Zároveň musíme dbať na to, aby mali **spotrebiteľia k dispozícii cenovo dostupné** nové a ekologickejšie formy mobility, aby prínosy týchto nových služieb mobility mohli využívať všetci a aby boli v Únii rozšírené rovnomerne. Nové technológie a inovatívne a kolaboratívne obchodné modely zvyšujú udržateľnosť nášho systému mobility. Nemožno však dopustiť, aby vytvorili digitálnu priepasť, ktorá prinesie nové nerovnosti alebo niektorým regiónom či oblastiam odoprie výhody plynúce z tejto inovácie.

Riešenia produkujúce nízke a nulové emisie sa na európskych cestách plošne neuchytia bez zavedenia **primeranej infraštruktúry pre alternatívne palivá**. Príslušné odvetvie práve ohlasuje významné investície, najmä do produkcie elektrických vozidiel. Ak majú

¹⁵ COM(2017) 648.

¹⁶ COM(2017) 647.

¹⁷ COM(2016) 501.

¹⁸ COM(2016) 031. Navyše sa na úrovni EÚ zaviedli nové postupy skúšania emisií z automobilov v skutočných jazdných podmienkach i v laboratóriách, ktoré platia pre nové typy vozidiel od septembra 2017.

spotrebiteľov prilákať dôveryhodné alternatívy vozidiel s konvenčným pohonom, rozhodujúci význam bude mať existencia postačujúcej infraštruktúry. V Európe bude prelomové obdobie rokov 2020 – 2025, pričom podľa aktuálnych predpovedí bude mať v roku 2025 až 7 percent vozidiel na európskych cestách nízke alebo nulové emisie¹⁹. Investície treba mobilizovať rýchlo, aby víziu zajtrajška nezabrzdila absencia primeranej infraštruktúry.

Jasný politický rámec EÚ v oblasti infraštruktúry pre alternatívne palivá sa už zaviedol a členské štáty majú pri jeho uplatnení na svojom území prvoradú úlohu²⁰. **Úroveň ambícií národných politických stratégií však na uspokojenie budúceho dopytu nepostačuje.** Okrem toho je dôležité, aby infraštruktúra a služby boli cezhranične interoperabilné. Spotrebiteľia musia nízkoemisnú mobilitu vnímať ako bezproblémovú²¹. Verejné orgány a trhoví aktéri musia zabezpečiť interoperabilitu služieb infraštruktúry.

Treba urýchliť zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a odstrániť chýbajúce miesta²². Tu EÚ môže a musí zasiahnuť. Finančná podpora EÚ bude kľúčová na čiastočné pokrytie potrieb financovania v oblastiach, kde investičný trh stále zlyháva, ako napríklad základná transeurópska dopravná sieť. Túto verejnú podporu treba vnímať ako spôsob mobilizácie významných súkromných investícií, a to aj vďaka novým metódam financovania ako kombinovanie grantov s úvermi, ktoré podporuje Investičný plán pre Európu²³. Balík zahŕňa **akčný plán na podporu investícií do infraštruktúry pre alternatívne palivá** a rozvoj siete rýchlych a interoperabilných dobíjacích a plniacich staníc po celej Únii²⁴.

Komisia zvyšuje finančnú podporu s cieľom mobilizovať verejné a súkromné investície do zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, pričom sa na tento účel sprístupňuje takmer 800 miliónov EUR²⁵. Tieto financie sa skombinujú s veľkým objemom prostriedkov, ktoré už sú na túto oblasť vyčlenené z Nástroja na prepájanie Európy a z európskych štrukturálnych a investičných fondov²⁶. Politika súdržnosti môže podporiť zavádzanie infraštruktúry pre všetky alternatívne palivá a pri všetkých druhoch dopravy, ako sú dobíjacie stanice v jednotlivých mestách i menších komunitách, ale aj pomôcť financovať obstarávanie vozidiel s alternatívnym pohonom – napríklad ekologických autobusov MHD²⁷.

¹⁹ COM(2017) 650.

²⁰ Smernica 2014/94.

²¹ „Mám víziu, kde si (...) občan, ktorý dochádza za prácou, môže nabiť elektromobil na diaľnici rovnako, ako dnes tankujeme benzín“, prejav predsedu Junckera v Európskom parlamente, november 2014.

²² Len na vybavenie koridorov základnej transeurópskej dopravnej siete základnou infraštruktúrou pre všetky alternatívne palivá je do roku 2025 potrebných 1,5 miliardy EUR. Investičné potreby sú výrazne vyššie, ak vezmeme do úvahy celú dopravnú sieť.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_sk

²⁴ COM(2017) 652.

²⁵ Dnes Komisia sprístupňuje 350 miliónov EUR z rozpočtu Nástroja na prepájanie Európy na dopravu, ktoré by mohli priniesť celkové investície v objeme až 1,7 miliardy EUR, okrem iného aj z Európskeho fondu pre strategické investície, od Európskej investičnej banky, ako aj od verejných a súkromných bánk v rámci výzvy na predkladanie návrhov na kombinované financovanie v rámci NPE. Až 450 miliónov EUR sa sprístupní z nerozdelených príjmov programu NER300 prostredníctvom dlhového nástroja v rámci NPE, ktorý spravuje Európska investičná banka. Viac informácií na adrese: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en.

²⁶ Na zefektívnenie, zvýšenie ekologickosti a dekarbonizáciu v dopravnom systéme EÚ bolo v rámci kohéznych fondov a európskych regionálnych a štrukturálnych fondov naprogramovaných zhruba 70 miliárd EUR.

²⁷ Najvzdialenejšie regióny by mohli slúžiť ako miesta na skúšanie ekologických a alternatívnych energetických riešení. Pozri COM(2017) 623.

Aby sa vyplnili prípadné medzery a spotrebitelia so svojimi ekologickými vozidlami nezostali „visieť“, je potrebná úzka spolupráca a koordinácia medzi Komisiou, členskými štátmi a miestnou úrovňou. Vodiči musia vedieť, že môžu autom prejsť naprieč EÚ s jednoduchým prístupom k dobíjaniu vždy, keď ho potrebujú. **Nesmie sa zabudnúť na žiaden región EÚ a na žiadneho spotrebiteľa.**

Tento balík podporuje členské štáty, regióny a mestá pri zlepšovaní ich ponuky ekologickej dopravy občanom. K tomu sa pridružuje posilnenie vplyvu verejného obstarávania na prenikanie ekologických vozidiel na trh, a to **presadzovaním ekologických vozidiel vo verejných súbazhiach**²⁸. V implementácii cieľov Parížskej dohody sú kľúčovými aktérmi mestá, a najmä ich politiky ekologickej mobility. Na ceremoniáli Dohovoru primátorov a starostov vo februári 2018 sa zide vyše 700 európskych primátorov a starostov, aby takéto činnosti na miestnej úrovni ďalej stimulovali.

Balík okrem toho doplní prebiehajúce úsilie o to, aby sa spotrebitelia mohli lepšie rozhodovať pri kúpe alebo používaní vozidla, keďže sa poskytne **metodika porovnávania nákladov spojených s jednotlivými dostupnými druhmi palív**, ktorá im ukáže prínosy prechodu na ekologickejšie riešenia mobility. Na tento účel Komisia spolu s členskými štátmi vyvíja európsku **metodiku porovnávania cien palív** a už sprístupnila „**nástroj zelenej jazdy**“, ktoré spotrebiteľom umožnia porovnať vplyv jednotlivých technológií na spotrebu paliva a emisie CO₂²⁹.

Komisia a Európska investičná banka spustili **nástroj ekologickej dopravy** na financovanie projektov v tomto sektore so zameraním na verejnú dopravu, pričom sa využíva financovanie z Nástroja na prepájanie Európy a/alebo z Európskeho fondu pre strategické investície. V rámci **Európskeho fondu regionálneho rozvoja**, kde je k dispozícii až 35 miliárd EUR na podporu energeticky efektívnej a dekarbonizovanej dopravy, sa vyčleňuje 12,4 miliardy EUR na ekologickú mestskú dopravu. Najmä Európska územná spolupráca (Interreg) môže na regionálnej a miestnej úrovni zabezpečiť súdržné zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá. Viacero členských štátov už využilo možnosť naplánovať zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá alebo nákup ekologického vozového parku verejnej dopravy (napr. elektrické autobusy). Napríklad v Českej republike program dopravy podporuje (sumou cca 30 miliónov EUR) zavedenie dobíjacích staníc pre elektrické vozidlá. S nákupom elektrických autobusov s podporou z európskych štrukturálnych a investičných fondov sa počíta vo viacerých členských štátoch vrátane Poľska, Slovenska, Českej republiky, Slovinska a Španielska.

4. Európa, ktorá obraňuje: Podpora konkurencieschopnosti priemyslu EÚ v záujme zamestnanosti, rastu a investícií

Riešenie energetickej a klimateckej otázky je veľkou príležitosťou pre priemyselné odvetvia EÚ na zvýšenie konkurencieschopnosti a upevnenie vedúcej globálnej pozície vďaka inovácii. Naši hlavní obchodní partneri sa už týmto smerom uberajú – Čína na roky 2019 a 2020 stanovuje ambiciózne ciele v oblasti výroby a dovozu ekologických vozidiel (t. j. automobilov s elektrickým pohonom a palivovým článkom), ktoré sa vyčísľujú na úrovni zhruba 5 % všetkých nových predaných vozidiel v roku 2019. Automobily vynašla Európa a Európa sa musí chopiť vedenia v ich obrode.

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

Priemysel EÚ ako taký a osobitne sektor automobilovej dopravy a mobility prechádzajú významnými transformáciami z hľadiska obchodnej činnosti, ponuky produktov a procesov. Medzi najvýraznejšie prvky tejto evolúcie patrí znižovanie emisií, inovácia v oblasti elektrických hnacích sústav, samostatne jazdiace a prepojené vozidlá, ale digitalizácia a automatizácia zásadne mení aj tradičné výrobné procesy. Hodnotové reťazce v automobilovom odvetví vrátane výroby súčiastok sa rýchlo menia a na trh prichádzajú noví hráči. Zároveň čelí európsky automobilový priemysel dôležitej úlohe opäť si získať dôveru spotrebiteľov.

Automobilový priemysel je pre prosperitu Európy kľúčový – zamestnáva 12 miliónov ľudí v odvetviach výroby, predaja, údržby a dopravy, pričom tvorí 4 % hrubého domáceho produktu EÚ. Automobilový priemysel EÚ je jedným z najväčších svetových výrobcov motorových vozidiel. Ide o najväčšieho súkromného prispievateľa do výskumu a vývoja, kde ročne investuje vyše 50 miliárd EUR³⁰.

Našou ambíciou je, aby bol priemysel EÚ silnejší a konkurencieschopnejší z dlhodobého hľadiska. **Inovácia, digitalizácia a dekarbonizácia sú kľúčom k zachovaniu vedúceho postavenia Európy v automobilizme zajtra.** Je to ústredný pilier širšej priemyselnej politiky EÚ³¹.

Tieto prebiehajúce priemyselné zmeny zároveň výrazne nútia pracovnú silu prispôbiť sa; musia ich teda sprevádzať opatrenia na zaistenie plynulého prechodu a posilnenie odolnosti, aby **ľudia a komunity mohli využiť nové príležitosti**. Tieto opatrenia sa musia zamerať na nové požiadavky pracovných miest, podporovať celoživotné vzdelávanie a pracovníkov pri zmene zamestnania a aktívne pomáhať ľuďom v dotknutých odvetviach, ktorí by pre rekvalifikáciu alebo nájdenie nového zamestnania mohli byť nútení zmeniť odvetvie. Komisia v partnerstve s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami ako zamestnávateľia, zástupcovia pracovníkov a poskytovatelia vzdelávania a odbornej prípravy podporuje odolnosť a konkurencieschopnosť trhov práce, zameriava sa na chýbajúce zručnosti a rozdiely medzi ponukou a dopytom v tejto oblasti, a zároveň podporuje rozvoj nových zručností učením sa v zahraničí. Medzi hlavné iniciatívy patrí program zručností pre EÚ³², koncepcia sektorovej spolupráce v oblasti zručností³³, Európsky sociálny fond a program Erasmus+³⁴. Komisia takisto identifikuje možnosti maximalizácie európskeho inovačného potenciálu cestou „inteligentnej špecializácie“ na regionálnej úrovni, čo zahŕňa posilňovanie sociálnej odolnosti komunit súčasťou produkciou hospodárskej činnosti a tvorbou pracovných miest, ako aj podporu transformujúcich sa regiónov³⁵. Pripravujú sa aj nástroje pre priemysel a poskytovateľov vzdelávania a odbornej prípravy, s cieľom podporiť informovanosť pre oblasť zručností a predvídanie potrieb³⁶.

Právne predpisy EÚ musia dať priemyslu správne stimuly, aby sa držal cesty dekarbonizácie a zároveň si udržal vedúce postavenie v technologickej sfére i na globálnom priemyselnom poli. Znamená to, že investície do dekarbonizácie musia ísť ruka v ruku s investíciami do

³⁰ Pozri správu skupiny GEAR 2030: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en.

³¹ COM(2017) 479.

³² COM(2016) 381.

³³ Koncepcia sa pilotne uplatňuje v šiestich odvetviach vrátane automobilového: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=sk>.

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_sk

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

digitalizácie a automatizácie, aby sa Európa mohla ujať vedenia aj v tomto významnom technologickom súťažení. Napriek očakávanému rýchlemu vzostupu ekologických (najmä elektrických) vozidiel sa predpokladá, že bez prijatia nových politík by v roku 2030 malo stále zhruba 90 % áut na európskych cestách výlučne spaľovací motor³⁷. Aby bol transformačný proces vyvážený a udržateľný, treba naďalej investovať do zvyšovania palivovej úspornosti vozidiel a úspešne uvádzať na trh viac vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Tento vyvážený prístup ponecháva priestor na ďalšie zefektívňovanie spaľovacieho motora, pričom zároveň zabezpečí potrebný čas na rozvoj infraštruktúry a trhový nástup výkonnejších ekologických vozidiel, ktoré budú cenovo dostupné a budú k dispozícii všetkým Európanom³⁸.

Návrh Komisie na **normy emisií CO₂ pre osobné automobily a dodávky** po roku 2020 preto zahŕňa ambiciózne, no zároveň realistické ciele znižovania emisií na roky 2025 a 2030. Zároveň miesto predpisovania konkrétnych technológií s pevnými kvótami zavádza kreditný systém založený na referenčných hodnotách podielu vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Dáva investorom do alternatívnych pohonov a palivových infraštruktúr jasný a silný signál s úmyslom poskytnúť silné stimuly priekopníckym spoločnostiam, aby ďalej investovali do nízkouhlíkových technológií. Preskúmanie legislatívy v polovici trvania umožní Komisii vyhodnotiť jej účinnosť a podľa potreby navrhnúť zmeny.

Komisia považuje za dôležité, aby **definícia vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami zostala technologicky neutrálna**, pričom cieľom je stimulovať trhové uplatnenie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami ako vozidiel, ktoré prinášajú nielen najväčší potenciál z hľadiska znižovania emisií CO₂, ale zároveň veľmi významný vedľajší prínos v podobe čistého ovzdušia. Takýto prístup poskytne odvetviu regulačnú stabilitu a dostatok času na plánovanie, pričom urýchli nárast podielu vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami na trhu EÚ, prospeje európskym spotrebiteľom a zvýši kvalitu života občanov vďaka čistejšiemu ovzdušiu v našich mestách.

Prepojené a automatizované vozidlá majú veľký potenciál odľahčiť cesty a znížiť uhlíkové emisie, znečistenie ovzdušia i počet úmrtí na našich cestách. Tieto vozidlá už prichádzajú na trh EÚ a z hľadiska konkurencieschopnosti prinášajú odvetviu ďalšie výzvy a príležitosti. Aby sme plne využili prínos plošného cezhraničného testovania, ako aj programy výskumu a financovania na úrovni EÚ i členských štátov, musíme zaistiť súdržné a dobre koordinované cezhraničné alebo celounijné zavádzanie a využívanie týchto technológií. Okrem podpory výskumu a inovácie v tejto oblasti Komisia pokračuje v práci na všetkých súvisiacich politických a regulačných otázkach vrátane zohľadnenia odporúčaní skupiny na vysokej úrovni GEAR 2030³⁹.

Plošná európska elektromobilita bude znamenať, že EÚ bude potrebovať omnoho viac **baterií**. Práve na nich stojí táto nová priemyselná revolúcia a sú kľúčovým prvkom prechodu na ekologickú mobilitu. Ich vývoj a výroba zohrávajú pri tomto prechode a pri zavádzaní ekologických energetických systémov strategickú rolu.

³⁷ COM(2017) 650.

³⁸ „Do roka 2024 by priemerné štvorročné náklady na prevádzku elektromobilu mali zodpovedať nákladom na prevádzku auta s benzínovým motorom.“ Pozri štúdiu BEUC: http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf.

³⁹ Pozri tiež správu skupiny GEAR 2030.

Podľa trhových odhadov stúpne svetový dopyt po lítiovo-iónových batériách do roku 2025 z dnešných 78 GWh na 210-535 GWh. Pokiaľ ide o Európu, súčasný dopyt je na úrovni pod 10 GWh a v roku 2025 sa odhaduje medzi 37 až 117 GWh⁴⁰.

Návrh noriem CO₂ pre osobné automobily a dodávky vrátane kreditného systému pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami prinesie potrebnú jednoznačnosť a predvídateľnosť tempa zavádzania v EÚ do roku 2030, pričom spotrebiteľom zároveň uľahčí prístup k cenovo dostupným ekologickejšim formám mobility. Oznámenia výrobcov automobilov z hľadiska načasovania a ambícií výroby nových elektrických modelov, ktoré na trh prídu v najbližších rokoch, potvrdzujú očakávanie prudkého nárastu dopytu po batériách. Z pohľadu priemyslu si bude tento nárast do roku 2025 vyžadovať veľké investície do hodnotového reťazca výroby batérií vrátane obrovského zvýšenia kapacít výroby batériových článkov. EÚ má teda jasnú príležitosť prilákať investície v celom tomto hodnotovom reťazci.

Európa preto musí naliehavo prijať rozhodné kroky v záujme **vytvorenia úplného hodnotového reťazca vývoja a výroby pokročilých batérií v EÚ**. Platí to pre všetky fázy životného cyklu batérie vrátane opätovného použitia alebo recyklácie, ako aj zvýšenej efektívnosti využívania zdrojov a surovín. Zároveň bude dôležité **rýchlo prejsť od výskumu k testovaniu a demonštrácii výroby pokročilých batériových článkov v EÚ**. Európske firmy majú potrebnú odbornosť a možnosti na to, aby nášmu svetadielu zaručili vedúce postavenie na poli elektromobility a batérií ďalšej generácie. Možno to dosiahnuť vytvorením celoeurópskeho a medziodvetvového batériového ekosystému, ktorý dokáže technologické prvenstvo pretaviť do konkurencieschopnej výroby vysoko výkonných a potrebným zákazníkom prispôbených batériových systémov v Európe.

Vzhľadom na rozsah a naliehavosť potrebných investícií k tomu nemožno pristupovať nejednotne. **Prístup musí byť celoeurópsky**. Vzhľadom na dynamickosť globálneho konkurenčného prostredia by sa tento prístup nemal zameriavať iba na jeden projekt či technológiu, ale by sa mal sústrediť na podporu a koordináciu projektov pod vedením odvetvia v celom batériovom dodávateľskom reťazci v spoločných iniciatívach s cieľom zhromaždiť odborné poznatky a financie v tejto konkrétnej oblasti. V každom prípade musí európska stratégia pre batérie pokrývať omnoho viac než len batérie vozidiel, keďže má veľký vplyv na európsky mobilitný a energetický systém, a aj odhliadnuc od tejto skutočnosti má jasný dosah na priemyselnú politiku EÚ a jej stratégie obehového hospodárstva, ako aj na jej hospodárske partnerstvá s tretími krajinami – najmä Afrikou v otázkach surovín⁴¹.

V záujme naštartovania konkrétnych projektov Komisia vyčlení 200 miliónov priamo na výskum a inováciu batérií z programu Horizont 2020 (pracovný program na roky 2018 – 2020) nad rámec už vyčlenených 150 miliónov EUR. Okrem toho môže atraktívne podmienky financovania priemyselných projektov prostredníctvom Európskej investičnej banky⁴² ponúknuť aj Európsky fond pre strategické investície a špecializované finančné nástroje ako InnovFin pre demonštračné projekty v energetike.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions (*Spoločné výskumné centrum: Veda na podporu politiky – konkurencieschopnosť EÚ v oblasti moderných lítiovo-iónových batérií pre elektrickú mobilitu a stacionárne uskladnenie – príležitosti a opatrenia*), september 2017.

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

Komisia úzko spolupracuje s vedúcimi zástupcami odvetvia z Únie aj s členskými štátmi⁴³ a vráti sa k týmto otázkam v kontexte „dní priemyslu“ vo februári 2018. Hybnou silou tohto procesu bude priemyselná a inovačná komunita EÚ, ktorá bude mať za cieľ v úzkej spolupráci s Komisiou, Európskou investičnou bankou a členskými štátmi, ktoré prejavia záujem, zriadiť konkurencieschopný a ziskový reťazec vývoja a výroby, podchytiť veľké trhy a podporiť zamestnanosť, rast a investície v celej Európe. Okrem toho má Komisia k dispozícii rôzne nástroje na podporu spoločných investícií a spolupráce súkromných a verejných aktérov v celom hodnotovom reťazci, ako aj jasne definovaný rámec štátnej pomoci na podporu takýchto opatrení⁴⁴.

EÚ má široké portfólio nástrojov, ktoré možno do vývoja batérií zapojiť. Patrí sem **Európsky fond pre strategické investície**, **Európsky fond regionálneho rozvoja** (kde je potenciálne k dispozícii 44 miliárd EUR, okrem iného aj na výskum a inovácie v oblasti batérií v rámci stratégií inteligentnej špecializácie vyvinutých v regiónoch EÚ, a 35 miliárd EUR na energeticky efektívnu a dekarbonizovanú dopravu), pričom Európska komisia vyčlení 200 miliónov EUR priamo na výskum a inováciu v oblasti batérií z programu **Horizont 2020** (2018 – 2020) nad rámec už vyčlenených 150 miliónov EUR.

5. Závery

Cieľom druhého balíka návrhov v rámci iniciatívy „Európa v pohybe“ je zabezpečiť, aby sa v Európe vyvíjali, ponúkali a vyrábali tie najlepšie riešenia, zariadenia a vozidlá na báze nízko- a bezemisnej, prepojenej a automatizovanej mobility, a aby sme mali zavedenú tú najmodernejšiu podpornú infraštruktúru. Zároveň prispieva k čisteniu životného prostredia pre občanov a zvyšuje ich kvalitu života, najmä vďaka lepšiemu ovzdušiu v mestách a nižšiemu dopravnému zaťaženiu. Opatrenia navrhované v tomto balíku prispievajú aj k obnove dôvery spotrebiteľov.

Balík tak kombinuje opatrenia na strane dopytu i ponuky so zámerom, aby sa Európa vydala cestou nízkoemisnej mobility a aby sa posilnila konkurencieschopnosť európskeho automobilového a mobilitného ekosystému. Zahŕňa jasné odporúčania pre členské štáty, aby odstránili zvyšné infraštruktúrne prekážky a zohľadnili identifikované infraštruktúrne potreby, pričom zároveň uvádza kroky na mobilizáciu finančných prostriedkov na úrovni EÚ tam, kde sú potrebné. Prinesie tak väčšiu politickú a regulačnú istotu a vytvorí sa ním rovnaké podmienky.

Tento balík takisto nadväzuje na mnoho ďalších strategických iniciatív Komisie, ktoré majú za cieľ okrem iného zvýšiť mieru inštalácie dobíjacích zariadení v obytných budovách, verejných budovách a parkovacích domoch⁴⁵, pomôcť európskym podnikom a spotrebiteľom pri prechode na silnejšie a obehovejšie hospodárstvo, kde sa zdroje využívajú udržateľnejšie⁴⁶, ako aj podporovať odolnosť a konkurencieschopnosť trhov práce. Je určený pre všetkých európskych občanov, pracovníkov a spotrebiteľov. Posilní konkurencieschopnosť Európy a povedie k hmatateľným zlepšeniam, tak na úrovni jednotného trhu EÚ, ako aj v členských štátoch, regiónoch a mestských oblastiach.

⁴³ Zasadnutie na vysokej úrovni o vývoji a výrobe batérií v Európe, 11. október 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm.

⁴⁴ Ú. v. EÚ C 188, 20.6.2014, s. 4.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_sk

Komisia vyzýva všetky zainteresované strany, aby úzko spolupracovali a zabezpečili urýchlené prijatie a vykonávanie jednotlivých návrhov a opatrení, aby sa prínosy pre priemysel EÚ, jej podniky, pracovníkov a občanov maximalizovali a prejavili čo najskôr.

Komisia predloží tretí a posledný balík opatrení v rámci iniciatívy „Európa v pohybe“ v prvej polovici roka 2018. Bude zahŕňať návrhy noriem emisií oxidu uhličitého z nákladných vozidiel, opatrenia nadväzujúce na odporúčania skupiny na vysokej úrovni GEAR 2030⁴⁷ z 18. októbra 2017, kroky v oblasti kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel a riešení mobility, ako aj návrhy na podporu zavádzania elektronickej dokumentácie v doprave a na zvýšenie bezpečnosti na cestách v EÚ.

⁴⁷ Správa skupiny GEAR2030, október 2017.