

P6_TA(2007)0469

Stratégia Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel

Uznesenie Európskeho parlamentu z 24. októbra 2007 o stratégii Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel (2007/2119(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu o výsledkoch preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel (KOM(2007)0019),
- so zreteľom na posúdenie vplyvov týkajúcich sa uvedeného oznámenia Komisie (SEK(2007)0060),
- so zreteľom na šiesty environmentálny akčný program Spoločenstva ⁽¹⁾,
- so zreteľom na šiesty ⁽²⁾ a siedmy ⁽³⁾ rámcový program pre výskum, vývoj technológií a demonštračné aktivity,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 16. novembra 2005 s názvom Víťazstvo v boji proti globálnym klimatickým zmenám ⁽⁴⁾,
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Obmedzenie globálnej klimatickej zmeny na 2 stupne Celzia: postup do roku 2020 a neskôr (KOM(2007)0002),
- so zreteľom na svoje uznesenie o klimatických zmenách zo 14. februára 2007 ⁽⁵⁾,
- so zreteľom na závery predsedníctva zo zasadnutia Európskej rady z 8. a 9. marca 2007 o obnovení stratégie EÚ v oblasti trvalo udržateľného rozvoja (jún 2006) a o úlohe environmentálnych technológií a ekologických inovácií pri splňaní cieľov Lisabonskej stratégie pre rast a zamestnanosť,
- so zreteľom na správu Európskeho programu pre zmenu klímy z 31. októbra 2006 s názvom Hodnotenie a analýza redukčného potenciálu a nákladov na technologické a iné opatrenia na znížovanie emisií CO₂ z osobných automobilov ⁽⁶⁾,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 232, 29.8.2002, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 412, 30.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 280 E, 18.11.2006, s. 120.

⁽⁵⁾ Prijaté texty, P6_TA(2007)0038.

⁽⁶⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf.

⁽⁷⁾ Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

Streda 24. októbra 2007

- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúcu sa kvality benzínu a naftových palív⁽¹⁾ a návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 98/70/ES a zavádza sa mechanizmus na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov z využívania palív v cestnej doprave (KOM(2007)0018) predložený Komisiou,
- so zreteľom na článok 45 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanoviská Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (A6-0343/2007),
- A. keďže približne 19 % emisií CO₂ v EÚ pochádza z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel, pričom absolútny objem emisií naďalej stúpa najmä ako dôsledok rastúceho počtu a výkonu nových automobilov,
- B. keďže najúspornejšou a najúčinnnejšou politickou možnosťou na zníženie celkových emisií CO₂ z osobnej dopravy je zvýšiť podiel verejnej dopravy; keďže je preto dôležité, aby sa prijímali opatrenia, ktoré podnietia a zlepšia kvalitu a rozsah verejnej dopravy, aby sa zatraktívnil prechod z osobných vozidiel na verejnú dopravu, a tým znížili celkové emisie CO₂ spôsobené individuálnou prímestskou dopravou dochádzajúcich ľudí;
- C. keďže opatrenia týkajúce sa správania vodičov a infraštruktúry sa doteraz zanedbávali v stratégii EÚ na znižovanie CO₂ z automobilov, napriek tomu, že majú vysoký potenciál na znižovanie emisií CO₂;
- D. keďže cestná doprava je zodpovedná za 60 % spotreby ropy v celej EÚ, pričom neefektívne využívanie paliva zvyšuje ohrozenie energetickej bezpečnosti a prispieva k vysokým prevádzkovým nákladom a vyčerpaniu svetových zásob ropy,
- E. keďže sú potrebné legislatívne opatrenia, aby bolo možné podporovať konštrukčné a technologické zmeny, ktoré sú v tomto odvetví potrebné, ak má priemysel pomôcť EÚ splniť jej ciele znížiť emisie do roku 2020 aspoň o 20 % v porovnaní s hladinou emisií v roku 1990,
- F. keďže prístup založený na dobrovoľnosti zlyhal, pretože sa zdá byť jasné, že automobilový priemysel nespĺní svoj dobrovoľný záväzok objemu emisií 140 g CO₂/km v roku 2008, keďže cieľ objemu emisií vo výške 120 g CO₂/km bol po prvý raz navrhnutý v roku 1995 a Rada a Európsky parlament ho podporili v roku 1996 s lehotou na plnenie do roku 2005 a najneskôr do roku 2010,
- G. keďže Komisia vo svojom oznámení nazvanom Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie (KOM(2007)0022) načrtla kľúčové prvky budúcej stratégie znižovania emisií CO₂ z motorových vozidiel založenej na integrovanom prístupe zameranom na dosiahnutie cieľa EÚ vo výške 120 g CO₂/km do roku 2012 prostredníctvom kombinácie zásahov EÚ a členských štátov,
- H. keďže je potrebné podniknúť opatrenia na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov prostredníctvom integrovaného prístupu, ktorý by zahŕňal opatrenia v oblasti motorov, doplnkové opatrenia, biopalivá, ekologické jazdenie a opatrenia v oblasti infraštruktúry,
- I. keďže celkový objem emisií CO₂ z automobilov závisí od komplexného vzťahu medzi účinnosťou motora, obsahom uhlíka v palivách, správaním sa vodiča, počtom najjazdených kilometrov, kvalitou resp. preťaženosťou infraštruktúry a efektívnosťou komponentov v súvislosti s CO₂,

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 350, 28.12.1998, s. 58. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003.

Streda 24. októbra 2007

- J. keďže sa ukázalo, že výrazné zníženie emisií CO₂ by sa dalo dosiahnuť dôsledným dodržiavaním obmedzení rýchlosti vo všetkých členských štátoch,
- K. keďže dostupnosť a obnova vozového parku sú absolútne kľúčové pri znižovaní emisií CO₂ z automobilov na cestách, zlepšovaní čistoty ovzdušia a bezpečnosti,
- L. keďže zdanenie a označovanie neprispeli k trojpilierovej stratégii EÚ na zníženie emisií CO₂ z automobilov,
- M. keďže kľúčový význam spočíva v prijatí záväzných a jasne vymedzených cieľov týkajúcich sa emisií CO₂ osobných automobilov, ktoré sú tak v záujme fungovania vnútorného trhu v oblasti automobilového priemyslu, ako aj v záujme poskytovania podrobných informácií, na základe ktorých môžu spotrebiteľia vedomým rozhodnutím pri kúpe motorového vozidla výrazne prispieť k znižovaniu emisií CO₂,
- N. keďže smernica 1999/94/ES nebola dostatočne účinná a členské štáty ju nedokázali jednotne transponovať,
- O. keďže boli úspešne zavedené niektoré kategórie energetickej účinnosti rozličných výrobkov (napr. elektrické a domáce spotrebiče), ktoré formou ľahko zrozumiteľného písmenového alebo farebného označenia poskytujú európskym spotrebiteľom praktickú pomoc pri rozhodovaní o kúpe, čo im umožňuje šetriť energiou a znižovať emisie CO₂,
- P. keďže k zníženiu emisií CO₂ musia prispieť všetky triedy kategórií vozidiel, pretože aj objem trhu je významný pri znižovaní emisií CO₂,
- Q. keďže treba striktno sledovať ciele Lisabonskej stratégie trvalo udržateľného rastu a zamestnanosti tým, že sa nebudú uplatňovať opatrenia, ktoré by zvýšili tlak na znižovanie počtu pracovných miest v automobilovom priemysle v Európe a ohrozili jeho medzinárodnú konkurencieschopnosť,

Časový harmonogram a ciele

1. berie na vedomie, že výrobcovia potrebujú päť až sedem rokov na to, aby čo najhospodárnejšie zmenili konštrukciu vozidiel, a preto uznáva, že priemerné emisie z automobilov umiestnených na trhu EÚ v roku 2008 pravdepodobne prekročia hranicu 150 g CO₂/km; víta plán Komisie predložiť legislatívny rámec znižovania emisií CO₂ na úrovni EÚ vrátane záväzných opatrení na zlepšenie palivovej hospodárnosti ľahkých vozidiel zdokonalením technológie motora, ako aj ďalšími technologickými zdokonaleniami a používaním biopalív; pripomína, že Rada v roku 1996 a Európsky parlament v roku 1997 podporili cieľ dosiahnuť v rámci vozového parku EÚ priemernú úroveň emisií 120 g CO₂/km na osobný automobil s pôvodným cieľovým dátumom stanoveným na rok 2005 a konečným termínom v roku 2010;
2. trvá na tom, aby navrhované použitie doplnkových opatrení na dosiahnutie už dohodnutého cieľa objemu emisií 120 g CO₂/km do roku 2012 bolo umožnené kvantifikovateľnými normami a verí, že právne predpisy by mali stanoviť jasné a merateľné ciele zníženia emisií, ktoré majú byť dosiahnuté prostredníctvom technických prostriedkov;
3. navrhuje, aby sa stanovili záväzné ročné ciele emisií účinné od roku 2011 s cieľom podporovať technické zdokonalenie vozidiel, aby sa zabezpečilo, že len vďaka týmto opatreniam priemerné emisie zo všetkých osobných automobilov uvedených na trh EÚ v roku 2015 neprekročia 125 g CO₂/km;
4. vyzýva Komisiu, aby predložila konkrétne legislatívne návrhy a opatrenia, ktoré by zabezpečovali, že prostredníctvom doplnkových opatrení v rámci integrovaného prístupu bude možné doceliť zníženie emisií minimálne o 10 g CO₂/km s cieľom dosiahnuť celkovú limitnú hodnotu 120 g CO₂/km;

Streda 24. októbra 2007

5. trvá na tom, že po 1. januári 2020 by priemerné emisie nemali prekračovať hranicu 95 g CO₂/km, a verí, že EÚ by mala podporovať potrebné šírenie inovácií prostredníctvom siedmeho rámcového programu pre výskum; zdôrazňuje potrebu intenzívnej podpory výskumu a vývoja vozidiel s nulovou hodnotou emisií, ako sú vozidlá s elektrickým pohonom;
6. pripomína svoje uznesenie zo 16. novembra 2005, ktoré požaduje „povinné limity na emisie CO₂ pre nové vozidlá na úrovni 80 – 100 g CO₂/km v strednodobom horizonte“; podporuje zámer Komisie presadzovať výskum, rozvoj a demonštráciu moderných technológií, predovšetkým dosiahnutie ambicióznejších cieľov v roku 2020; vyzýva Komisiu, aby zhodnotila možnosti postupného znižovania po roku 2012 prostredníctvom používania ľahších materiálov vo výrobe vozidiel a zároveň zabezpečila, aby boli dodržané súčasné právne predpisy a aby nebola narušená bezpečnosť na cestách pre cestujúcich a zraniteľných účastníkov premávky;
7. pripomína, že už existuje rozsiahla sériová výroba priestorovo úsporných automobilov s nízkymi emisiami pre miestne použitie (tzv. gentlecars) s hodnotami pod 90 g CO₂/km, a preto vyzýva Komisiu, aby súbežne so všetkými ostatnými opatreniami podporovala opatrenia na zabezpečenie využívania tzv. gentlecars namiesto vozidiel s vysokými emisiami CO₂ tak často, ako je to možné;
8. verí, že by dlhodobejšie ciele mali byť Komisiou potvrdené alebo revidované najneskôr v roku 2016 po podrobnom hodnotení vplyvu v oblasti nákladov a výnosov a po výsledku dohody po skončení Kjótskeho protokolu, a predpokladá, že tieto ciele si budú možno vyžadovať ďalšie znižovanie emisií až na 70 g CO₂/km alebo menej do roku 2025;
9. vyzýva Komisiu, aby pri prijímaní záväzných legislatívnych opatrení, ktoré by mohli ovplyvniť rýchlosť obnovy vozového parku, vzala do úvahy technickú uskutočniteľnosť, nákladovú efektívnosť, vplyv na životné prostredie a dostupnosť nových automobilov počas životného cyklu vozidiel;
10. konštatuje, že právo Spoločenstva reguluje trh so 17 až 18 miliónmi vozidiel ročne, čo zodpovedá trhu s osobnými automobilmi v Spojených štátoch; očakáva, že ambície politiky EÚ týkajúcej sa zníženia emisií skleníkových plynov budú stimulovať hospodársky rast založený na vedomostiach a vytváranie pracovných miest v automobilovom dodávateľskom priemysle a že v celosvetovom meradle budú mať pozitívny vplyv na znižovanie emisií v doprave;
11. odporúča, vzhľadom na ťažkosti, ktorým pri znižovaní priemerných emisií v navrhnutom časovom pláne môžu čeliť niektorí špecializovaní výrobcovia z dôvodu malého sortimentu vyrábaných automobilov, aby mal každý výrobca a dovozca právo ročne vylúčiť 500 označených automobilov zo zhromažďovania údajov na určenie priemerných emisií, za podmienky, že emisie a spotreba paliva týchto vozidiel budú v súlade s bežnými právnymi podmienkami uvedené na štítku a zákazníci na ne budú upozornení;
12. okrem toho odporúča, aby Komisia vzhľadom na ťažkosti, ktorým pri znižovaní priemerných emisií v navrhnutom časovom pláne môžu čeliť niektorí výrobcovia s nízkym objemom výroby (vyrábajúci max. 300 000 vyrobených jednotiek) a noví výrobcovia s podielom na trhu menším než 1 % z dôvodu malého sortimentu vyrábaných automobilov zvažila, či by bolo možné do právnych predpisov začleniť návrhy, ktoré týmto špecializovaným výrobcom poskytnú ambiciózne ciele na zníženie emisií;
13. pripomína významnú úlohu špecializovaných výrobcov kvalitných a výkonných automobilov, ktorí sú priekopníkmi v oblasti pokrokových technológií, zachovávajú vysoko kvalitné pracovné miesta, majú odbyt na celom svete a sú prínosom pre európske hospodárstvo, a konštatuje, že know-how týchto výrobcov by malo významnou mierou prispievať k znižovaniu emisií CO₂ z automobilov;
14. trvá na tom, že všetky pravidlá musia chrániť vnútorný trh a že členské štáty by mali vykonať predpisy EÚ v rovnakom čase a rovnakou metódou, aby sa zabránilo narušeniu a rozdrobeniu trhu.

Streda 24. októbra 2007

Spoločná úloha výrobcov

15. uznáva, že existujú veľké rozdiely v preferenciách spotrebiteľov, čo sa týka osobných automobilov a rôzneho zloženia vozového parku výrobcov; trvá na tom, že zníženie CO₂ treba dosiahnuť pri všetkých automobiloch uvedených na trh a preto by síce mala byť možná istá diferenciácia podľa parametra užitočnosti, nemala by však zneutalizovať stimul k prechodu na vozidlá s nižšími emisiami ani znevýhodňovať úspešných prvých priekopníkov;

16. zdôrazňuje, že je dôležité umožniť konkrétnym vozidlám prekročiť emisné limity, aby sa predišlo nadmernému narušeniu automobilového trhu, požaduje však, aby sa poskytla silná motivácia na znižovanie emisií, a preto navrhuje, aby sa ciele zníženia priemerných emisií do roku 2015 a 2020 a dočasné ročné ciele stanovovali na základe krivky hraničných hodnôt pre všetky vozidlá predané výrobcami a dovozcami, ktorá by si mala ako svoj počiatočný bod určiť profil nového parku osobných automobilov od 1. januára 2009;

17. odporúča, aby bola krivka hraničných hodnôt definovaná matematickým vzorcom vyjadreným funkciou spájajúcou emisie CO₂ každého vozidla s jeho stopou (rozchod krát rázvor kolies);

18. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila zodpovedajúce úsilie od všetkých výrobcov a stimuly na znižovanie emisií skleníkových plynov v rámci vozového parku; domnieva sa však, že žiadny budúci systém by nemal odmeňovať výrobcov historicky viac znečisťujúcich vozidiel, že vozidlá s vyšším obsahom emisií CO₂ musia povinne viac prispievať k zníženiu CO₂ a že schéma by mala odmeňovať najpokrokovejšie technológie a používanie alternatívnych palív podľa ich výsledkov, pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov (hybridné, vodíkové, vozidlá na elektrický pohon alebo iné alternatívne palivá);

19. vyzýva Komisiu, aby po zohľadnení názorov zainteresovaných subjektov predložila Rade a Európskemu parlamentu na zváženie návrhy s cieľom zabezpečiť, že tvar krivky bude brať do úvahy rozdiely vo veľkosti jednotlivých automobilov a technologické náklady na zníženie emisií a dostupnosť nových automobilov pre rozdielne typy zákazníkov, čo zabezpečí rôznorodosť a sociálnu spravodlivosť;

20. poukazuje na rôzne legislatívne možnosti na dosiahnutie tohto cieľa; považuje za potrebné, ako uvádza Komisia vo svojom oznámení, „aby sa zabezpečilo, že ciele znižovania... budú spravodlivé, aj pokiaľ ide o rôznych európskych automobilových výrobcov“, ale aby sa tiež efektívne odmeňovali najlepšie výsledky, pokiaľ ide o účinnosť vozidiel;

21. navrhuje, aby bol od 1. januára 2011 zavedený nový mechanizmus zatvoreného trhu – systém na znižovanie kvót CO₂ (Carbon Allowance Reductions System – CARS), prostredníctvom ktorého budú výrobcovia a dovozcovia platiť pokuty, a to úmerne k prekročeniu hraničných hodnôt emisií na predaný automobil, a že tieto pokuty bude možné vykompenzovať splatnými kreditmi, ktoré získajú novo registrované automobily daného výrobcu s emisiami pod krivkou hraničných hodnôt; domnieva sa, že pokuty za prekročenie CO₂ na g/km by mali byť vyššie než odmeny;

22. trvá na tom, že akýkoľvek systém obchodovateľných kvót medzi výrobcami vozidiel by mal byť oddelený od systému obchodovania s emisiami EÚ a od akéhokoľvek iného vonkajšieho systému uhlíkových kreditov či systému kompenzácií;

23. vyzýva Komisiu, aby zaviedla osobitné kredity za skoré uvedenie technológií s veľmi nízkymi emisiami CO₂ ako vozidlá na vodíkový pohon, palivové články a vozidlá s batériami nabíjateľnými z elektrickej siete (plug-in), ktoré by umožnili každému vozidlu tohto typu uvedenému odtiaľto do prvého roku od vykonávania zaradenie pod monitorovací postup CO₂ ako ekvivalent k (napríklad) štyridsiatim tradičným vozidlám, so znižujúcim sa kreditom počas nasledujúcich rokov;

24. verí, že pokuty by sa pre priemysel mali určiť predvídateľným a dôrazným spôsobom, a navrhuje, aby Komisia predložila príslušné návrhy na úroveň pokút/kreditov, vyjadrenú v EUR/g CO₂;

Streda 24. októbra 2007

25. uznáva, že krivku hraničných hodnôt a úroveň pokút bude možno potrebné periodicky upravovať, a to na zohľadnenie vývoja v technológii vozidiel a na potlačenie akéhokoľvek spomalenia tempa znižovania emisií;
26. odporúča, aby sa príjmy z finančných pokút použili na výskum a vývoj v oblasti znižovania emisií CO₂ a na pomoc miestnej verejnej doprave;
27. domnieva sa, že cenu kreditov by po počiatočnom stanovení Komisiou mal určovať trh, a že preto, aby výrobcovia a dovozcovia mali väčšiu flexibilitu a širšie spektrum možností, by sa kredity mali dať prevádzať do ďalších rokov alebo predávať či prevádzať na iné podniky či obchodné jednotky v rámci systému;
28. žiada, aby boli informácie o emisnom výkone podľa vozidiel a podľa výrobcov sprístupnené verejnosti v ľahko dostupnom formáte, aby sa zabezpečila transparentnosť a uľahčilo porovnávanie medzi vozidlami a výrobcami;
29. odporúča, aby výrobcovia a dovozcovia mohli využiť flexibilné možnosti, ako napríklad skupinový priemer, kredity za vozidlá na obnoviteľné palivá a banky, a aby sa mohli sami rozhodnúť, či si želajú, aby sa za uznaný obchodný subjekt považovala celá spoločnosť, alebo jednotlivé dcérske spoločnosti či obchodné jednotky priamo zodpovedné za výrobu daných vozidiel;

Testovanie, sledovanie údajov a špecifikácia vozidiel

30. trvá na tom, že sa treba zaoberať celkovými hodnotami emisií skleníkových plynov na jedno vozidlo vrátane emisií spôsobených klimatizačnými systémami; okrem toho nalieha na Komisiu, aby vypracovala návrhy pre aktualizáciu skúšobných cyklov, ktoré by lepšie odrážali reálne jazdné podmienky;
31. obhajuje myšlienku revízie postupov testovania s cieľom lepšie simulovať reálne jazdné podmienky a žiada, aby úpravy cyklu jazdy brali do úvahy technologický vývoj ako napr. inštaláciu šiesteho rýchlostného stupňa;
32. vyzýva Komisiu, aby zaviedla nové merania a normy, ktoré umožnia priradenie fixných hodnôt z dôvodu spojenia znižovania emisií CO₂ s užitočnými vylepšeniami, ako sú napríklad ukazovatele zaraďovania prevodov, využívanie ekonometrov, vysokovýkonná klimatizácia, lepšie mazivá, systémy štart/stop pri motore bežiacom na voľnoběžné otáčky, pneumatiky s nízkym valivým odporom a sledovanie tlaku v pneumatikách, ktorých využívanie môže závisieť od správania jednotlivých vodičov; takisto odporúča zaviesť do vozidiel technológie povzbudzujúce ekologicky uvedoméle správanie vodiča, ako sú zobrazovanie spotreby a nákladov na palivo v prípade aktuálnej cesty v porovnaní s hodnotami pre často jazdené trasy, aktívne zariadenia upozorňujúce na obmedzenie rýchlosti a pomôcky pre vodiča na ovládanie rýchlosti vrátane obmedzovačov rýchlosti;
33. vyzýva Radu, aby preskúmala postup testovania s cieľom určiť, či sa zohľadňuje súlad pravidiel výroby, a zabezpečila, aby k nim jednotlivé kompetentné orgány v rôznych členských štátoch nepristupovali rôzne;
34. zdôrazňuje význam riešenia naliehavej otázky energetickej bezpečnosti a potrebu znížiť závislosť Európy od dovezených palív, znížiť emisie CO₂ zlepšením energetickej účinnosti vozidiel a zlepšiť bezpečnosť na cestách;
35. zastáva názor, že akékoľvek opatrenie na úsporu energie, ktoré zahŕňa zníženie spotreby paliva, bude mať veľmi pozitívny vplyv na bezpečnosť dodávok energie znížením závislosti Spoločenstva od dovozu prvotných energetických zdrojov a od medzinárodných cien uhlíkových;

Streda 24. októbra 2007

Reklama a označovanie štítkami

36. bez toho, aby mal dôveru v účinnosť navrhovanej dobrovoľnej dohody o propagácii nových automobilov, vyzýva Komisiu, aby zmenila a doplnila smernicu 1999/94/ES a aby zaviedla právne požiadavky v oblasti označovania, propagácie a predaja nových automobilov v rámci vnútorného trhu EÚ, najmä s ohľadom na jej riadnu transpozíciu, aby poskytovala spotrebiteľom podrobné a zrozumiteľné informácie;

37. odporúča, aby boli stanovené minimálne povinné a jednotné požiadavky na uvádzanie informácií týkajúcich sa spotreby paliva (l/100 km) a emisií CO₂ (g/km) nových automobilov na vozidlách a v reklame, vo všetkých marketingových a propagačných materiáloch a v predvážacích salónoch viditeľným, farebne rozlíšeným a užívateľsky prístupným spôsobom na účely porovnania, a za vhodný model pre zobrazovanie požadovaných informácií považuje škálu označenia A – G používanú na porovnanie energetickej účinnosti niektorých elektrických spotrebičov;

38. vyzýva Komisiu, aby navrhla pravidlá s podobnými cieľmi na pokrytie tých oblastí, ktoré súčasne právne predpisy nepokrývajú, ako je televízia, rádio a internetové materiály, ako aj inzeráty na nové automobily;

39. poukazuje na to, že právne predpisy, ktoré požadujú, aby boli na cigaretových krabičkách uvádzané varovania týkajúce sa ohrozenia zdravia, sú užitočným príkladom, a navrhuje, aby aspoň 20 % priestoru určeného na propagáciu nových automobilov prostredníctvom reklamy, marketingových materiálov či informácií v predvážacích salónoch bolo vyhradených na informácie o spotrebe paliva a emisií CO₂ v schválenom formáte;

40. odporúča, aby do informácií o spotrebe paliva vo všetkých marketingových, reklamných materiáloch a v predvážacích salónoch boli zaradené výsledky testovania klimatizácie;

41. navrhuje, aby sa zaviedol záväzný kódex pre reklamu, ktorý by zakázal nesprávne ekologické tvrdenia; odporúča, aby sa zaviedol systém hodnotenia environmentálneho výkonu „zelené hviezdičky“, ktorý by zohľadnil všetky aspekty environmentálneho výkonu vrátane emisií CO₂ (g/km) a emisií iných znečisťujúcich látok, spotreby paliva (l/100 km), hmotnosti, aerodynamiky, priestorovej účinnosti, hlukových a ekologických pomôcok riadenia, a tak podporil rastúci dopyt spotrebiteľov po vozidlách s nízkymi emisiami CO₂;

Podpora dopytu spotrebiteľov

42. je si vedomý významnej úlohy, ktorú môžu zohrať členské štáty v podpore dopytu spotrebiteľov po vozidlách verejnej dopravy a súkromných vozidlách s nižšími emisiami, a žiada, aby boli pripravené národné akčné plány obsahujúce opatrenia zamerané na tento cieľ;

43. podporuje najmä využívanie daňových opatrení a nabáda členské štáty, aby zaviedli dane z nákupu, ako aj cestné dane na vozidlá s nadpriemernými emisiami;

44. uznáva, že vek vozového parku a jazda nadmernou rýchlosťou ovplyvňujú emisie; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zaviedli ekonomické stimuly pre vyradovanie starých automobilov a aby zabezpečili, že časť daní z vozidiel sa môže meniť v závislosti od emisií CO₂ a ďalších znečisťujúcich látok; poukazuje na to, že s postupným zavádzaním technológií s nulovou hodnotou emisií CO₂ by s tým súvisiaca daňová zložka mala zaniknúť v dlhodobom časovom horizonte;

45. požaduje vytvorenie celoeurópskych vymedzení emisných hodnôt CO₂, ktoré by členské štáty mohli využiť pri stanovení daňových úľav súvisiacich s emisiami, s cieľom zabrániť rozdrobenosti vnútorného trhu;

46. podporuje zdaňovanie automobilov a alternatívnych palív na základe emisií CO₂, čím sa poskytnú spotrebiteľom a výrobcem správne podnety;

Streda 24. októbra 2007

Lahké komerčné úžitkové vozidlá (N1) a iné kategórie

47. podporuje úmysel Komisie regulovať emisie CO₂ ľahkých komerčných vozidiel a naliehavo žiada Komisiu, aby návrhy predložila súčasne s návrhmi plánovanými pre osobné automobily;

48. uznáva, že ľahké komerčné vozidlá majú iné vlastnosti a iný trh než osobné automobily; berie na vedomie nedostatok údajov o priemerných emisiách z tohto sektora a náklady na dosiahnutie zníženia emisií, ale domnieva sa, že pokiaľ to je možné, mali by normy a požiadavky zodpovedať normám a požiadavkám pre osobné automobily;

49. pripomína, že Európsky parlament niekoľkokrát vyzval Komisiu, aby zvažila opatrenia obmedzujúce emisie CO₂ pre všetky kategórie cestných vozidiel, a preto Komisiu naliehavo žiada, aby predložila vhodné regulačné návrhy pre ťažké nákladné vozidlá a dvojkoľesové vozidlá najneskôr do 1. januára 2009;

Doplňkové opatrenia

50. verí, že opatrenia, ktoré môžu pomôcť znížiť emisie CO₂, ku ktorým však nemožno priradiť absolútnu hodnotu, by sa mali pokladať za čisto doplnkové a nemali by byť zaradené do návrhu súčasných právnych predpisov;

51. domnieva sa, že okrajové opatrenia, kam patrí podpora efektívnejšieho jazdenia, biopalív a predovšetkým zlepšenie systémov riadenia dopravy, môžu prispieť k minimalizácii emisií CO₂;

52. vyzýva členské štáty, aby znížili objem tovaru prepravovaného ťažkými nákladnými vozidlami v prospech železničnej a vodnej dopravy, čím by sa znížil objem znečisťujúcich emisií a dopyt po rope;

53. obáva sa, že zvýšené využívanie biopalív so sebou prináša riziko zvýšenia cien potravín pre ľudí s veľmi nízkymi príjmami a riziko rýchlejšieho ničenia tropických pralesov, a vyzýva Komisiu, aby predložila prísne pravidlá osvedčovania pre dovážané biopalivá, aby sa tak predišlo akýmkoľvek negatívnym sociálnym a environmentálnym vplyvom;

54. v každom prípade sa domnieva, že v kontexte revízie smernice 98/70/ES by sa mali posudzovať výhody biopalív pri znižovaní emisií CO₂;

55. trvá na tom, aby sa pripravilo osvedčovanie pre palivá vyrábané trvalo udržateľným spôsobom; vyzýva Komisiu, aby vo svojom legislatívnom návrhu započítala do plnenia cieľa len osvedčené palivá vyrábané trvalo udržateľným spôsobom; zdôrazňuje, že je potrebné rozšíriť a ešte viac podporovať biopalivá druhej generácie vyrábané z rastlín alebo častí rastlín, ktoré priamo nekonkurujú potravinárskemu využitiu a poskytujú väčšiu účinnosť;

56. odporúča, aby sa po roku 2012 stanovili ďalšie ciele palivovej účinnosti s cieľom pokračovať v znižovaní emisií automobilov, pričom zainteresovaným stranám sa zabezpečí väčšia istota;

57. vyzýva Komisiu, aby posúdila úlohu a potenciál plyných alternatívnych palív, ako sú skvapalnený ropný plyn a zemný plyn, ktoré môžu prispieť k okamžitému zníženiu emisií CO₂ a k diverzifikácii dodávok energie;

58. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby brali do úvahy potrebu dôkladne poznať nové technológie pre motorové vozidlá a predovšetkým zabezpečiť školenia pre osobitné skupiny (ako sú strojárne dielne a technické skúšobne);

Streda 24. októbra 2007

59. vyzýva Komisiu, aby začala bezodkladne pripravovať kampaň na podporu ekologického jazdenia v celej EÚ ako súčasť stratégie na zníženie emisií CO₂ z automobilov;

60. vyzýva Komisiu, aby predložila Európskemu parlamentu správu o tom, ako možno monitorovať prínosy ekologického jazdenia v oblasti emisií CO₂, a ak sa Komisia domnieva, že to tak nie je, aby vysvetlila, prečo financuje projekt ECODRIVEN, ktorý sa zameriava na kvantifikovateľné zníženie emisií CO₂ prostredníctvom ekologického jazdenia;

61. podporuje zásadu, aby sa absolvovanie kurzu v ekologickom jazdení stalo povinnou požiadavkou pre získanie vodičského oprávnenia;

*
* *

62. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.

P6_TA(2007)0470

Daňové a colné politiky a Lisabonská stratégia

Uznesenie Európskeho parlamentu z 24. októbra 2007 o prínose daňových a colných politík pre Lisabonskú stratégiu (2007/2097(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu s názvom Prínos daňových a colných politík pre Lisabonskú stratégiu (KOM(2005)0532),
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru s názvom Koordinácia daňových systémov členských štátov na vnútornom trhu (KOM(2006)0823),
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru s názvom Zdanenie pri odchode a potreba koordinácie daňovej politiky členských štátov (KOM(2006)0825),
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru s názvom Cesta k účinnejšiemu využívaniu daňových stimulov v prospech VaV (KOM(2006)0728),
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru s názvom Implementácia Lisabonského programu Spoločenstva: doterajší pokrok a ďalšie kroky smerom ku spoločnému konsolidovanému základu dane z príjmu právnických osôb (CCCTB) (KOM(2006)0157),
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru s názvom Daňové zaobchádzanie so stratami v cezhraničných prípadoch (KOM(2006)0824),