

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

---

*Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku*

**2005/0283(COD)**

31. 5. 2006

## **STANOVISKO**

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře čistých silničních vozidel

(KOM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD))

Navrhovatelka: María del Pilar Ayuso González

PA\_Leg

## STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Přes nejrůznější snahy o snížení emisí znečišťujících látek škodlivých pro životní prostředí a lidské zdraví se mnoho evropských měst stále potýká se špatnou kvalitou vzduchu. Silniční doprava, která spotřebovává 26 % veškeré energie a vytváří 24 % všech emisí CO<sub>2</sub>, je při omezování emisí znečišťujících látek a snižování spotřeby energie klíčovým odvětvím. Existuje značný prostor pro snížení emisí z vozidel. V současné době jsou však tyto technologie příliš drahé.

V tomto dokumentu Komise navrhuje vytvoření trhu pro méně znečišťující a energeticky účinnější vozidla tím, že veřejným subjektům uloží, aby nejméně 25 % těžkých nákladních vozidel, která ročně koupí, byla tzv. „čistá vozidla“ (tedy vozidla, která splňují normu pro „vozidla zvláště šetřící životní prostředí“ – EEV). To znamená, že by se ročně koupilo nebo pronajalo na leasing nejméně 4 000 „čistých“ autobusů a 8 000 nákladních automobilů.

Navrhovatelka návrh Komise vítá. Evropský automobilový průmysl je výrobním průmyslem produkujícím ve velkém měřítku a vlády mohou hrát užitečnou roli „prvních zákazníků“, čímž vytvoří dostatečně velký trh k nutným úsporám z rozsahu. Toto opatření může také zvýšit viditelnost a prestiž čistých vozidel u podniků a široké veřejnosti. Je třeba, aby tato činnost byla prováděna na evropské úrovni, protože činnost na národní úrovni by mohla způsobit fragmentaci vnitřního trhu, a to by mohlo vést k rozvoji různých malých sérií vozidel na základě národních požadavků.

Navrhovatelka věří, že zvolený cíl ve výši 25 % je dobrým a proveditelným kompromisem mezi zlepšením kvality vzduchu a rozvojem trhu na straně jedné a mezi přijatelnými dodatečnými investičními náklady a dostupností hromadného trhu na straně druhé. Také rozhodnutí Komise zaměřit návrh zpočátku na trh s těžkými nákladními vozidly (mezi něž patří autobusy a většina užitkových vozidel, jako například popelářské vozy), u nichž je podíl veřejných zakázek relativně vysoký (přibližně třetina), se navrhovatelce zdá jako rozumná volba. Navrhovatelka také podporuje v návrhu uvedenou volbu technologicky neutrálního přístupu založeného na výkonu. Tento přístup podporuje inovaci a tržní řešení a poskytuje průmyslu flexibilitu nutnou k přizpůsobení se technickému a hospodářskému pokroku. Navrhovatelka však lituje, že není zavedena „čistá“ norma pro energetickou účinnost.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

### Návrh legislativního usnesení

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1  
Bod odůvodnění 4a (nový)

**4a) Směrnice č. 2003/30/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 8. května 2003 o podpoře užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě<sup>1</sup> stanoví pro uvedení biopaliv na trh dva národní orientační cíle – 2 % na rok 2005 a 5,75 % na rok 2010.**

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 42.

*Odůvodnění*

*Je třeba odkázat na právní předpisy, které používání čistých pohonných hmot v dopravě již podporují.*

Pozměňovací návrh 2  
Bod odůvodnění 8

Pro podporu čistých vozidel by měly být využity normy účinnosti. Norma pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí (EEV) byla definována ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem pro vozidla s hmotností nad 3,5 t. V současnosti se tato norma pro užití definice čistého vozidla v této směrnici jeví jako nejvhodnější. Je třeba však zajistit možnost tuto definici změnit podle nejnovější úrovně technického pokroku.

Pro podporu čistých vozidel by měly být využity normy účinnosti. Norma pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí (EEV) byla definována ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem pro vozidla s hmotností nad 3,5 t. V současnosti se tato norma pro užití definice čistého vozidla v této směrnici jeví jako nejvhodnější. Je třeba však zajistit možnost tuto definici změnit podle nejnovější úrovně technického pokroku **a začlenit do ní normy energetické účinnosti.**

*Odůvodnění*

*Ve stávající definici vozidel zvláště šetřících životní prostředí (EEV) není uvedeno žádné ustanovení týkající se energetické účinnosti. Nicméně jedním z cílů této směrnice je snížit*

*celkovou spotřebu energie u silničních vozidel. V případě změny definice EEV by se tedy mělo usilovat i o to, aby do ní byly začleněny normy energetické účinnosti.*

Pozměňovací návrh 3  
Bod odůvodnění 9

Vozidla s nízkou spotřebou paliva nebo používající alternativní paliva, včetně biopaliv, zemního plynu, LPG nebo vodíku a s různými technickými konstrukcemi, včetně elektrických nebo hybridních (kombinace spalování a elektrické energie) systémů mohou přispět ke snížení emisí a znečištění.

Vozidla s nízkou spotřebou paliva nebo používající alternativní paliva, včetně biopaliv, zemního plynu, LPG nebo vodíku a s různými technickými konstrukcemi, včetně elektrických nebo hybridních (kombinace spalování a elektrické energie) systémů mohou přispět ke snížení emisí a znečištění **a ke zlepšení kvality vzduchu v městských oblastech.**

*Odůvodnění*

*Směrnice nikde neodkazuje na kvalitu vzduchu v městských oblastech, což je problém, který může čistá doprava pomoci zlepšit.*

Pozměňovací návrh 4  
Bod odůvodnění 9a (nový)

***9a) Směrnice 98/70/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 13. října 1998 týkající se jakosti benzínu a motorové nafty<sup>1</sup> (směrnice o jakosti paliv) neúmyslně omezuje zvýšené využívání biopaliv tím, že stanoví přesné specifikace pro benzín a naftu, a měla by proto být přezkoumána.***

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

*Odůvodnění*

*Směrnice o jakosti paliv stanoví specifikace pro benzín a motorovou naftu z ekologických a zdravotních důvodů, např. limity obsahu etanolu, éteru a jiných okysličovacích látek v benzínu. Určuje rovněž mezní hodnotu tenze par u benzínu. Norma EN590 určuje další limity z technických důvodů a stanoví, že nafta musí obsahovat nejvíce 5 % objemu bionafty. Tyto kvantitativní limity představují překážky pro zvýšené používání biopaliv a měly by tedy být přezkoumány.*

Pozměňovací návrh 5  
Bod odůvodnění 10

(10) Povinný nákup čistých vozidel by měl přispět ke snížení znečištění a spotřeby energie a podpořit rychlejší uvedení na trh těchto technologií vozidel.

(10) Povinný nákup čistých vozidel by měl přispět ke snížení znečištění a spotřeby energie a podpořit rychlejší uvedení na trh těchto technologií vozidel. ***K zabezpečení energetických dodávek a lepších ekologických výsledků by bylo vhodné, aby se členské státy zaměřily na nákup čistých vozidel, která používají alternativní paliva a technologie, zejména biopaliva, vodík a elektrické nebo hybridní (kombinace spalování a elektrické energie) systémy.***

*Odůvodnění*

*Přestože je směrnice z hlediska technologie neutrální, je třeba, aby se členské státy zaměřily na podporu alternativních paliv a technologií.*

Pozměňovací návrh 6  
Bod odůvodnění 10a (nový)

***10a) Současně by měl být vývoj nových automobilových technologií a alternativních paliv podporován nástroji pro výzkum a vývoj na úrovni Společenství a členských států a prostřednictvím využívání strukturálních fondů.***

*Odůvodnění*

*Vytvoření trhu posílením poptávky je také třeba doprovázet opatřeními na podporu výzkumu, technologických inovací a zavedení na trh. To vyžaduje veřejné financování jak na úrovni EU, tak na úrovni členských států. Nedávné zaměření strukturálních fondů na inovaci by mohlo být tímto způsobem využíváno častěji.*

Pozměňovací návrh 7  
Čl. 4 odst. 1

Definici čistého vozidla stanovenou v čl. 2 písm. b) je možné měnit podle úrovně technického pokroku v souladu s postupem uvedeným v **čl. 6 odst. 2**.

Definici čistého vozidla stanovenou v čl. 2 písm. b) je možné měnit podle úrovně technického pokroku v souladu s postupem uvedeným v **čl. 5 odst. 2**.

## *Odůvodnění*

*Oprava technické chyby.*

Pozměňovací návrh 8

Čl. 4 odst. 2a (nový)

***2a. Komise zajistí, aby zúčastněným stranám byly včas poskytnuty příslušné informace o jakýchkoli plánovaných opatřeních.***

## *Odůvodnění*

*Aby bylo možné využít znalosti a zkušenosti, které v rámci tohoto odvětví a nevládních organizací existují, měly by se Komise a výbor zasazovat o stálý dialog, šíření informací a nepřetržité konzultace se zúčastněnými stranami.*

Pozměňovací návrh 9

Čl. 6 odst. 2 pododstavec 2

Nejpozději do **tří** let od data uvedeného v čl. 7 odst. 1 připraví Komise zprávu o používání této směrnice a o krocích, které členské státy podnikly pro nákup čistých vozidel s hmotností nižší než 3,5 t. Zpráva posoudí účinek směrnice, zprávy z členských států a nutnost dalších opatření a podle potřeby vznesе návrhy, zejména vzhledem k rozšíření závazku nákupu čistých vozidel na osobní automobily a lehká vozidla s hmotností pod 3,5 t.

Nejpozději do **dvou** let od data uvedeného v čl. 7 odst. 1 připraví Komise zprávu o používání této směrnice a o krocích, které členské státy podnikly pro nákup čistých vozidel s hmotností nižší než 3,5 t. Zpráva posoudí účinek směrnice, zprávy z členských států a nutnost dalších opatření a podle potřeby vznesе návrhy, zejména vzhledem k rozšíření závazku nákupu čistých vozidel na osobní automobily a lehká vozidla s hmotností pod 3,5 t.

## *Odůvodnění*

*U automobilového průmyslu, pro něhož jsou charakteristické dlouhodobé investice a plánování činností, je možnost lépe předvídat budoucí nařízení velmi významná. Toto odvětví potřebuje dostatek času k uskutečnění dobře plánovaných a rentabilních investic do vývoje a výroby. To bylo také jedno z hlavních doporučení skupiny na vysoké úrovni CARS21. Komise tedy musí nutnost dalších opatření zhodnotit co nejrychleji.*

## POSTUP

<b>Název</b>	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře čistých silničních vozidel
<b>Referenční údaje</b>	KOM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)
<b>Příslušný výbor</b>	ENVI
<b>Výbor, který zaujal stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ITRE 16.2.2006
<b>Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání</b>	
<b>Navrhovatelka</b> Datum jmenování	María del Pilar Ayuso González 21.2.2006
<b>Předchozí navrhovatel</b>	
<b>Projednání ve výboru</b>	3.5.2006      30.5.2006
<b>Datum přijetí</b>	30.5.2006
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+: 46 -: 0 0: 0
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Jan Březina, Philippe Busquin, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Adam Gierek, Norbert Glante, Umberto Guidoni, Andrés Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Vincenzo Lavarra, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Umberto Pirilli, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca
<b>Náhradníci přítomní při závěrečném hlasování</b>	María del Pilar Ayuso González, Ivo Belet, Edit Herczog, Toine Manders, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Vittorio Prodi, John Purvis
<b>Náhradníci (čl. 178 odst. 2) přítomní při závěrečném hlasování</b>	Maria Badia I Cutchet, Giovanni Berlinguer, Hiltrud Breyer, Marco Cappato
<b>Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)</b>	