



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

2013/2062(INI)

10. 9. 2013

STANOVISKO

Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

pro Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

ke CARS 2020: vstříc konkurenceschopnému a udržitelnému automobilovému průmyslu v Evropě
(2013/2062(INI))

Navrhovatel: Sergio Gaetano Cofferati

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

- s ohledem na usnesení Parlamentu ze dne 3. července 2012 o systému eCall: nové službě čísla 112 pro občany¹,
- 1. zdůrazňuje, že se evropský akční plán pro automobilový průmysl musí držet holistického přístupu a doplnit regulaci investicemi do infrastruktury a opatřeními na zvýšení poptávky a zlepšení lidského kapitálu a přitom podporovat vysoce kvalifikovanou pracovní sílu; v této souvislosti se domnívá, že investice za účelem posílení rozvoje vyspělých technologií, včetně opatření na zlepšení bezpečnosti silničního provozu, na vypořádání se s CO₂ a na snížení emisí znečišťujících látek a hluku, jsou zcela zásadní pro zachování konkurenceschopnosti, růstu a pro vytváření přidané hodnoty a pracovních míst v odvětví automobilového průmyslu; domnívá se, že v zájmu zajištění konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu by tento akční plán měl být sladěn s dalšími politikami EU, které jsou s automobilovým průmyslem vzájemně propojené;
- 2. zdůrazňuje, že z hlediska zajištění úspěšné budoucnosti automobilového průmyslu je nejvýznamnějším faktorem vnitřní trh EU: zaprvé jakožto trh pro vozidla jménem 500 milionů spotřebitelů stanoví společné technické normy, co se týče environmentální výkonnosti vozidel, bezpečnosti silničního provozu, bezpečnosti výrobků a emisí hluku, a ty jsou platné a důležité i pro další průmyslová odvětví; zadruhé na tomto trhu působí veřejné i soukromé výzkumné subjekty, které nabízejí špičkový výzkum, čímž pomáhají zajistit automobilovému průmyslu slibnou budoucnost;
- 3. zdůrazňuje, že na podporu navrhované strategie by měly být provedeny ambiciózní investice na evropské úrovni, mj. prostřednictvím rámcového programu EU pro výzkum a inovace Horizont 2020 a prostřednictvím Evropského sociálního fondu; požaduje snazší přístup k finančním prostředkům v rámci Horizontu 2020 a zdůrazňuje, že je důležité investovat do výzkumu a inovací a udržet tak konkurenceschopnost ve všech oblastech automobilového průmyslu na globálním trhu, konkrétně v oblasti bezpečnosti silničního provozu, kvalitních zákaznických služeb, mobility šetrné k životnímu prostředí, vyspělých technologií a výrobků s vysokou přidanou hodnotou; vyzývá navíc k využití prostředků z Evropské investiční banky za účelem financování těchto projektů;
- 4. požaduje legislativní rámec, který bude regulovat automobilový průmysl a který bude dostatečně pružný a dokáže pokrýt a rychle reagovat na veškerý nový technologický vývoj a inovace, o něž se konkurenceschopnost automobilového průmyslu opírá;
- 5. zdůrazňuje, že vnitřní trh EU by měl napomáhat nejen pokroku ve výrobě a prodeji vozidel, ale také pokroku v recyklovatelnosti vozidel, jejich částí a surovin využívaných k jejich výrobě; vyzývá Komisi, aby vypracovala evropský rámec ekologické recyklace použitých automobilů;

¹ Přijaté texty, P7_TA(2012)0274.

6. zdůrazňuje, že výroba a dokončení vozidla jakožto průmyslového výrobku se nachází na konci hodnotového řetězce evropských dodavatelských odvětví, včetně malých a středních dodavatelů součástí, a že tato dodavatelská odvětví hrají významnou úlohu při rozvoji automobilového průmyslu a čelí stejným výzvám na evropské i celosvětové úrovni; poukazuje na to, že evropští dodavatelé pro automobilový průmysl, včetně malých a středních podniků, jsou často klíčovými inovátory, čímž stimulují vývoj evropských vozidel budoucnosti, a také vytvářejí důležitý trh s náhradními díly; vyjadřuje politování nad tím, že se malé a střední podniky v dodavatelském odvětví potýkají s těžkostmi při využívání unijních programů a financování, a požaduje snazší přístup, a to rovněž prostřednictvím Programu pro konkurenceschopnost podniků s důrazem na malé a střední podniky (COSME);
7. domnívá se, že trh s náhradními díly zasluhuje stejnou pozornost jako trh s hotovými vozidly; zdůrazňuje, že by měl mít stejné postavení, zejména pokud jde o sdílení a správu informací o výrobcích; poznamenává, že vytvoření společného trhu pro tuningové a náhradní díly je velmi obtížné kvůli rozcházejícím se vnitrostátním předpisům; naléhavě vyzývá Komisi, aby předložila návrhy zaměřené na harmonizaci a další rozvoj tohoto odvětví a aby rozšířila evropské normy založené na výrobě certifikovaných náhradních dílů a součástí schválených v rámci EU;
8. zdůrazňuje, že by měl být brán zvláštní zřetel na historická vozidla a podniky a zaměstnance, kteří s nimi pracují, vzhledem k tomu, že s rostoucím počtem historických vozidel jsou jejich údržba, používání a ochrana důležité nejen z hlediska kultury a cestovního ruchu, ale i z hlediska hospodářského; zdůrazňuje však, že by vymezení historických vozidel mělo být úzké, aby – jelikož se jejich počet neustále zvyšuje – zůstaly omezeny potenciálně negativní bezpečnostní a environmentální dopady spojené s historickými vozidly, která nesplňují normy platné pro nová vozidla;
9. vítá návrh na posílení trhu s vozidly na alternativní pohon a elektrickými vozidly, konstatuje však, že rozvoj elektromobility v Evropě pokračuje velmi pomalým tempem; naléhavě vyzývá k tomu, aby byl jako priorita stanoven rozvoj vhodné infrastruktury prostřednictvím přiměřených investic na evropské a vnitrostátní úrovni, včetně odpovídajícího financování nástroje pro propojení Evropy, a prostřednictvím společných norem pro alternativní paliva a pohonné systémy; vyzývá Komisi, aby v případě potřeby předložila odpovídající legislativní návrhy, a požaduje rychlé přijetí legislativního návrhu a společných norem dobíjecích rozhraní pro elektrická vozidla; zdůrazňuje, že je důležité zachovat kladný přístup k dalším inovativním řešením napájení elektrických vozidel, jako je například technologie palivových článků;
10. vítá návrh na vytvoření systému označování paliv, který bude spotřebitelům poskytovat snadno srozumitelné informace o tom, do jaké míry jsou jejich vozidla slučitelná s nabízenými palivy;
11. domnívá se, že rozvoj evropského automobilového průmyslu by si měl uchovat výraznou vývozní složku, ale měl by se rovněž zaměřit na zvýšení domácí poptávky prostřednictvím veřejných a soukromých investic, prostřednictvím spravedlivé hospodářské soutěže a zvětšováním kupní síly evropských občanů; zdůrazňuje, že je pro evropský automobilový průmysl nezbytné, aby dodával kvalitní výrobky a aby zaujal vedoucí

postavení v oblasti technologií prostřednictvím inovace, aby tak byl atraktivní pro občany EU a zajistil dlouhodobou konkurenceschopnost tohoto odvětví;

12. požaduje posílení koordinace opatření na straně poptávky, pokud jde o vozidla i palivo, a to včetně finančních pobídek a daňové politiky, které zahrnují přímou finanční podporu a daňové pobídky, včetně využívání systémů odstupňované daně; žádá Komisi, aby se řídila pokyny ohledně finančních pobídek a přijala závaznější opatření s cílem zajistit rovné podmínky a přispět ke konkurenceschopnosti tohoto odvětví napříč EU; domnívá se, že by spotřebitele k bezpečnějším a ekologičtějším vozidlům měla vést nejen opatření na straně poptávky, ale rovněž opatření vztahující se ke každodenním nákladům a podmínkám;
13. připomíná, že v různých členských státech existují různé druhy opatření zaměřených na usnadnění nákupu nových vozidel s nízkou spotřebou paliva a nízkými emisemi; vybízí k výměně těchto osvědčených postupů; vyzývá členské státy, aby uvažovaly o inovativních daňových politikách, jimiž by občany EU podpořily v nákupu nových vozidel šetrných k životnímu prostředí;
14. uznává, že aby byla zajištěna dlouhodobá konkurenceschopnost, je třeba koordinovaně řešit strukturální nadměrnou kapacitu automobilového průmyslu v EU; zdůrazňuje, že každý výrobce vozidel nese odpovědnost za nalezení vhodných řešení v případě, že čelí problémům, zároveň však uznává význam účinné veřejné intervence, pokud jde o zajištění toho, aby byly nepříznivé sociální dopady jakékoli restrukturalizace tohoto odvětví udrženy na co nejmenší míře; příkládá mimořádný význam dlouhodobému plánování strukturálních změn za účelem zajištění toho, aby v případě, že se změní požadavky na pracovní sílu, byla úroveň dovedností taková, že bude zajištěna zaměstnanost, a aby přechod na nové formy výroby a podnikatelské modely byl postupný; domnívá se, že evropský rámec pro předjímání změn a zmírnění sociálního dopadu restrukturalizace, včetně legislativního aktu, je nezbytný, a to také proto, aby se předešlo jakýmkoli narušením vnitřního trhu;
15. vítá existenci Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci a Evropského sociálního fondu a vyzývá k jejich optimálnímu a cílenému využívání v případech restrukturalizace v automobilovém průmyslu, konkrétně pro účely rekvalifikace, přeškolení a přemísťování dotčených pracovníků a na pomoc dotčeným regionům;
16. vyzývá Komisi, aby ve spolupráci s členskými státy přijala opatření zajišťující vysokou míru ochrany spotřebitelů, transparentnost a bezpečnost také na trhu s použitými automobily a aby usilovala o postupné vyřazení znečišťujících a méně bezpečných vozidel; vyjadřuje uznání Komisi za její doporučení týkající se nařízení o technických prohlídkách vozidel, v němž požaduje kontrolovat při každé prohlídce údaj o počtu ujetých kilometrů; domnívá se, že iniciativy, jako je systém průkazů vozidla („Car Pass“) uplatňovaný v Belgii, by mohly být podpořeny evropskou normou; konstatuje, že postupy související s opětovnou registrací u převodů vozidel musí rovněž odrazovat od přeshraničních podvodů se záznamy počtu ujetých kilometrů;
17. žádá Komisi, aby reagovala na problém uvádění spotřebitelů v omyl na základě nereprezentativních informací o spotřebě paliva a environmentální výkonnosti vozidla; podporuje plánované vytvoření nového cyklu zkoušek v provozu a zkušebních postupů

a požaduje, aby byly zavedeny bez odkladů;

18. poukazuje na nutnost konstruktivního, transparentního a ohleduplného vztahu, který je třeba zachovat mezi různými zainteresovanými stranami v průmyslu motorových vozidel, zejména mezi výrobcí vozidel a jejich prodejci, a na to, že je nutné předcházet nerovnováze ve prospěch strany, jež je v těchto vztazích silnější, neboť by tato nerovnováha mohla mít nepříznivý dopad i na spotřebitele;
19. připomíná, že regionální a místní orgány mají v závislosti na svých pravomocích k dispozici různé nástroje aktivní podpory automobilového průmyslu, zejména co se týče podpory elektrických vozidel prostřednictvím správy parkovacích ploch a poskytování administrativní podpory investicím do infrastruktury pro alternativní paliva; vybízí k tomu, aby byly takovéto postupy vyměňovány na evropské úrovni a účinně koordinovány; vyzývá k cílenému a optimálnímu využívání finančních prostředků EU v souladu se specifickými požadavky týkajícími se rozvoje dotčených regionů;
20. požaduje, aby Komise a členské státy vynaložily větší úsilí v oblasti bezpečnosti silničního provozu a navrhovaly opatření týkající se vozidel, infrastruktury a chování řidičů; v této souvislosti připomíná své usnesení ze dne 3. července 2013, jež vyzývá k urychlenému zavedení systému eCall a obsahuje přesné požadavky týkající se ochrany údajů, jasnosti ohledně odpovědnosti řady zapojených subjektů, technologické neutrality a transparentnosti pro spotřebitele; dále připomíná svůj požadavek, aby byl systém eCall založen na interoperabilní platformě s otevřeným přístupem pro možná budoucí volitelná palubní zařízení nebo služby v souladu s normami v oblasti bezpečnosti, zabezpečení a ochrany údajů, umožňující spotřebitelům otevřený výběr a poskytovatelům služeb otevřený přístup;
21. trvá na tom, aby byly zpřísněny současné bezpečnostní normy, zejména pro vozidla kategorie L, a aby byly vylepšeny požadavky na bezpečnost a systémy ochrany proti podjetí u nákladních vozů;
22. potvrzuje, že podporuje přezkum rámce schvalování typu, a těší se na spolupráci s Komisí a podporu dialogu se zúčastněnými subjekty během tohoto procesu;
23. vítá záměr Komise provést přezkum přiměřenosti prováděcích opatření navrhovaných pro stávající legislativní požadavky; poznamenává, že byly výslovně uznány její obavy související s požadavky týkajícími se nedovolených úprav vozidel a emisí způsobených vypařováním u vozidel kategorie L;
24. naléhavě žádá Komisi, aby udělala více pro plnění své úlohy „inteligentního“ a prozíravého iniciátora právních předpisů a poskytla tak průmyslu dlouhodobou jistotu, čímž se zachová jeho konkurenceschopnost a v přímém důsledku se spotřebitelům dostane větší transparentnosti ve vztahu k nové vyrobeným vozidlům; zdůrazňuje, že proces vytváření nových a společných norem pro automobilový průmysl se musí do budoucna více zakládat na plánování a musí být lépe koordinován a brát v potaz životní cykly výrobků;
25. podtrhuje, že pro globální konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu je důležitá mezinárodní harmonizace právních předpisů; podporuje reformu dohody

Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) z roku 1958 a vytvoření mezinárodního systému schvalování typu vozidla (IWVTA); vyzývá Komisi, aby více zapojovala Parlament s cílem zajistit politickou podporu světových partnerů a zvýšit tak profil těchto klíčových projektů;

26. vyjadřuje politování nad rozhodnutím Konference předsedů vyloučit poslance Evropského parlamentu z jednání o akčním plánu CARS 2020; poznamenává, že jednání se účastní mnoho jiných zastupujících organizací a politiků členských států; požaduje, aby Konference předsedů toto rozhodnutí přezkoumala se zřetelem k významným návrhům týkajícím se budoucnosti automobilového průmyslu, které v rámci plánu CARS 2020 vznikají; poznamenává, že jelikož budou veškeré právní předpisy plynoucí z akčního plánu CARS 2020 v Parlamentu podrobně zkoumány a schvalovány, účast v politických skupinách neoslabuje nezávislost Parlamentu.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	5.9.2013
Výsledek konečného hlasování	+ : 26 - : 1 0 : 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Claudette Abela Baldacchino, Adam Bielan, Preslav Borissov, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Cornelis de Jong, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Hans-Peter Mayer, Franz Obermayr, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Ildikó Gáll-Pelcz, Liem Hoang Ngoc, María Irigoyen Pérez, Pier Antonio Panzeri, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Marc Tarabella, Wim van de Camp, Patricia van der Kammen