



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa

2013/2062(INI)

10.9.2013

STANOVISKO

Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa

pre Výbor pre priemysel, výskum a energetiku

k záverečnej správe skupiny na vysokej úrovni CARS 2020: smerom k silnému, konkurencieschopnému a udržateľnému európskemu automobilovému priemyslu
(2013/2062(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Sergio Gaetano Cofferati

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa vyzýva Výbor pre priemysel, výskum a energetiku, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

- so zreteľom na uznesenie Parlamentu z 3. júla 2012 o eCall: nová služba 112 pre občanov¹,
- 1. zdôrazňuje, že európsky akčný plán pre automobilový priemysel musí uplatňovať holistický prístup a doplniť predpisy o investície do infraštruktúry a opatrenia na zvýšenie dopytu a posilňovanie ľudského kapitálu, a pritom presadzovať vysoko kvalifikovanú pracovnú silu; v tejto súvislosti sa domnieva, že investície zamerané na podporu vývoja vyspelých technológií, vrátane opatrení na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, riešenie emisií CO₂ a zníženie emisií škodlivín a hluku, výrazne udržiavajú konkurencieschopnosť, rast a tvorbu pridanej hodnoty a pracovných miest v automobilovom priemysle; je presvedčený, že ak sa má zabezpečiť konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu, mal by sa tento akčný plán skoordinať s ostatnými politikami EÚ, ktoré sú s automobilovým priemyslom vzájomne prepojené;
- 2. zdôrazňuje, že vnútorný trh EÚ je najdôležitejší faktor, čo sa týka zaručenia zdravej budúcnosti pre automobilový priemysel: po prvé, ako trh pre vozidlá určuje v mene 500 miliónov spotrebiteľov spoločné technické normy pre životné prostredie, bezpečnosť cestnej premávky, bezpečnosť výrobku a emisie hluku, ktoré sú platné a dôležité aj pre ostatné priemyselné odvetvia presahujúce jeho hranice; po druhé, poskytuje zázemie verejným a súkromným výskumným inštitútom ponúkajúcim prierezový výskum, čím prispieva k zabezpečeniu sľubnej budúcnosti pre automobilový priemysel;
- 3. zdôrazňuje, že by sa mali realizovať ambiciózne investície na európskej úrovni na podporu navrhovanej stratégie, okrem iného prostredníctvom rámcového programu EÚ pre výskum a inovácie – Horizont 2020 – a Európskeho sociálneho fondu; žiada ľahší prístup k Horizontu 2020 a zdôrazňuje význam investovania do výskumu a inovácií v záujme zachovania konkurencieschopnosti v celosvetovom meradle vo všetkých oblastiach automobilového priemyslu, najmä v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, kvality služieb zákazníkom, ekologickej mobility, pokrokových technológií a vysokej pridanej hodnoty výrobkov; navyše nabáda k využívaniu prostriedkov Európskej investičnej banky pri financovaní takýchto projektov;
- 4. žiada legislatívny rámec, ktorý bude upravovať automobilový sektor a bude dostatočne pružný na to, aby dokázal pokryť a rýchlo reagovať na všetok nový technologický vývoj a inovácie, ktoré sú opornou štruktúrou konkurencieschopnosti automobilového priemyslu;
- 5. poukazuje na skutočnosť, že vnútorný trh EÚ by mal napomôcť nielen výrobu a predaj vozidiel, ale aj recyklovateľnosť vozidiel a ich dielov a surovín, ktoré sa pri ich výrobe používajú; žiada Komisiu, aby rozvinula európsky rámec pre ekologickú recykláciu

¹ Prijaté texty P7_TA(2012)0274.

ojazdených vozidiel;

6. zdôrazňuje, že výroba a konečné dohotovenie vozidiel ako priemyselných výrobkov sú konečnými článkami hodnotového reťazca európskych dodávateľských odvetví, a to vrátane malých a stredných dodávateľov súčiastok, a že tieto dodávateľské odvetvia zohrávajú dôležitú úlohu v rozvoji automobilového priemyslu a stretávajú sa s rovnakými výzvami na európskej a celosvetovej úrovni; poukazuje na to, že európski automobiloví dodávateľia vrátane MSP sú často hlavnými inovátormi, čím stimulujú rozvoj európskych automobilov budúcnosti, a zároveň vytvárajú významný trh pre náhradné diely; vyjadruje poľutovanie nad tým, že niektoré MSP v dodávateľskom odvetví sa pri využívaní programov a financovania Únie stretávajú s ťažkosťami, a žiada o ľahší prístup, a to aj prostredníctvom Programu pre konkurencieschopnosť podnikov a malých a stredných podnikov (COSME);
7. je presvedčený, že trh s náhradnými dielmi si zaslúži takú pozornosť ako trh s hotovými vozidlami; zdôrazňuje, že by sa k nemu malo pristupovať rovnako, najmä pokiaľ ide o zhromažďovanie a správu informácií o výrobkoch; konštatuje, že tvorbu spoločného trhu pre nastavenia a náhradné diely veľmi komplikujú rozdielne vnútroštátne predpisy; preto nalieha na Komisiu, aby predložila návrhy na harmonizáciu a ďalší rozvoj tohto sektora a aby rozšírila európske normy na základe výroby certifikovaných náhradných dielov a súčiastok schválených v EÚ;
8. zdôrazňuje, že osobitne by sa mali zohľadniť vozidlá historického záujmu a podniky a zamestnanci, ktorí na nich pracujú, vzhľadom na to, že vzhľadom na stály nárast počtu historických vozidiel je dôležitá ich údržba, použitie a zachovanie, a to nielen z hľadiska kultúry a cestovného ruchu, ale aj pre hospodárstvo; zdôrazňuje však, že by sa mala vymedziť reštriktívna definícia historických vozidiel tak, aby v súvislosti s ich rastúcim počtom zostal obmedzený ich možný negatívny vplyv na bezpečnosť a životné prostredie, ktorý nevyhnutne patrí k historickým vozidlám nespĺňajúcim normy pre nové vozidlá;
9. víta návrh na posilnenie trhu vozidiel na alternatívny pohon a elektrických vozidiel, no poznamenáva, že rozvoj elektrickej mobility v Európe postupuje pomalým tempom; naliehavo žiada, aby sa ako priorita stanovil rozvoj vhodných infraštruktúr prostredníctvom primeraných investícií na európskej a vnútroštátnej úrovni vrátane náležitého financovania Nástroja na prepojenie Európy a prostredníctvom spoločných noriem pre alternatívne palivá a pohonné systémy; vyzýva Komisiu, aby v prípade potreby uskutočnila príslušné legislatívne návrhy, a žiada urýchlené prijatie legislatívneho návrhu a spoločnej normy dobíjacieho rozhrania pre elektrické vozidlá; zdôrazňuje, že je dôležité zachovať pozitívny prístup k iným inovatívnym riešeniam dodávania energie elektrickým vozidlám, ako sú technológie na báze palivových článkov;
10. víta návrh vytvoriť systém označovania palív, ktorý by spotrebiteľom poskytol zrozumiteľné informácie o kompatibilitě medzi vozidlami a palivami ponúkanými na čerpacích staniách;
11. domnieva sa, že rozvoj európskeho automobilového priemyslu by si mal zachovať významný vývozný aspekt, a zároveň by sa mal zamerať aj na posilnenie domáceho dopytu, a to prostredníctvom spravodlivej hospodárskej súťaže a zlepšovania kúpnej sily európskych občanov; zdôrazňuje, že je dôležité, aby európsky automobilový priemysel

poskytoval kvalitné výrobky a aby zaujal vedúce technologické postavenie prostredníctvom inovácií, aby tak bol atraktívny pre občanov EÚ a zabezpečil dlhodobú konkurencieschopnosť sektora;

12. žiada silnejšiu koordináciu opatrení na strane dopytu po vozidlách a palivách vrátane finančných stimulov a daňovej politiky, ktoré by zahŕňali priamu finančnú podporu a daňové stimuly, okrem iného aj použitie odstupňovaných daňových systémov; žiada Komisiu, aby postupovala podľa usmernení o finančných stimuloch pomocou viacerých záväzných opatrení s cieľom zabezpečiť primerane rovnaké podmienky a prispieť ku konkurencieschopnosti tohto odvetvia v EÚ; nazdáva sa, že opatrenia na strane dopytu, ale aj opatrenia súvisiace s bežnými nákladmi a požiadavkami by mali spotrebiteľov viesť smerom k bezpečným a ekologickejšim vozidlám;
13. pripomína, že v rôznych členských štátoch existujú rôzne druhy opatrení na uľahčenie kúpy nových a palivovo efektívnych vozidiel s nízkymi emisiami; nabáda k výmene takýchto najlepších postupov; vyzýva členské štáty, aby uvažovali o tom, aké inovatívne daňové politiky by mohli občanov EÚ viesť ku kúpe nových a ekologických automobilov;
14. uznáva, že je potrebné koordinovane riešiť štrukturálnu nadmernú kapacitu v automobilovom sektore v EÚ s cieľom zabezpečiť dlhodobú konkurencieschopnosť; zdôrazňuje, že každý výrobca automobilov je pri prekonávaní problémov zodpovedný za nájdenie primeraných riešení, ale zároveň uznáva význam verejnej intervencie s cieľom zabezpečiť, aby boli negatívne sociálne dôsledky akejkoľvek reštrukturalizácie sektora obmedzené na minimum; pripisuje osobitný význam dlhodobému plánovaniu štrukturálnych zmien, aby sa v prípade zmeny pracovných podmienok zabezpečilo, že úroveň schopností a zručností bude stačiť na zaručenie zamestnanosti a že prechod na nové formy výrobných a obchodných modelov bude postupný; je presvedčený, že európsky rámec pre predvídanie zmien a zmierenie sociálneho vplyvu reštrukturalizácie, vrátane legislatívneho aktu, je nevyhnutný aj preto, aby sa zabránilo narušeniu vnútorného trhu;
15. víta existenciu Fondu na prispôsobenie sa globalizácii a Európskeho sociálneho fondu a požaduje ich optimálne a cielečné využívanie v prípadoch reštrukturalizácie automobilového priemyslu, a to najmä na rekvifikáciu, preškolenie a premiestňovanie pracovníkov, ktorých sa reštrukturalizácia dotkla, a pomoc zasiahnutým regiónom;
16. vyzýva Komisiu, aby v spolupráci s členskými štátmi prijala opatrenia aj na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa, transparentnosti a bezpečnosti aj na trhu ojazdených automobilov a aby sa usilovala o postupnú elimináciu znečisťujúcich a menej bezpečných vozidiel; chváli ju za odporúčanie v nariadení o technickej kontrole, aby sa pri každej kontrole vyžadoval záznam najjazdených kilometrov; domnieva sa, že by sa na európskej úrovni mohli povzbudzovať iniciatívy, ako je belgický systém „automobilového preukazu“; konštatuje, že postupy opätovnej evidencie v prípade prevodu vozidiel musia tiež odrážať od cezhraničných podvodov, pokiaľ ide o počet najjazdených kilometrov;
17. žiada Komisiu, aby reagovala na problém zavádzania spotrebiteľa prostredníctvom nereprezentatívnych informácií o spotrebe paliva vozidiel a environmentálneho správania; podporuje plánované vytvorenie nového cyklu skúšok z vedenia motorových vozidiel a skúšobných postupov a žiada, aby sa bezodkladne zaviedli;

18. poukazuje na to, že je potrebné zachovať konštruktívne, transparentné a vzájomne úctivé vzťahy medzi rôznymi zúčastnenými stranami v automobilovom priemysle, predovšetkým medzi výrobcami a ich obchodníkmi, a na to, že je nutné zabrániť nerovnováhe v tomto vzťahu uprednostňujúcej silnejšiu stranu, čo by mohlo mať negatívny vplyv na spotrebiteľov;
19. pripomína, že regionálne a miestne orgány v závislosti od ich právomocí majú rôzne nástroje na aktívnu podporu automobilového priemyslu, predovšetkým v oblasti propagácie elektrických automobilov prostredníctvom správy parkovacích priestorov, a tiež v oblasti podpory investícií do infraštruktúry pre alternatívne palivá; nabáda k výmene a účinnej koordinácii týchto postupov na európskej úrovni; žiada, aby sa prostriedky EÚ využívali cielene a optimálne a v súlade s konkrétnymi požiadavkami rozvoja príslušného regiónu;
20. žiada Komisiu a členské štáty, aby vyvíjali väčšie úsilie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a predkladali opatrenia týkajúce sa vozidiel, infraštruktúry a správania sa vodičov; v tejto súvislosti pripomína svoje uznesenie z 3. júla 2013, v ktorom vyzýva na urýchlené prijatie systému e-Call obsahujúceho presné požiadavky na ochranu údajov, ujasnenie zodpovednosti niektorých zúčastnených strán, technologickú neutralitu a transparentnosť v záujme spotrebiteľov; okrem toho pripomína svoju požiadavku, aby bol systém e-Call založený na interoperabilnej platforme s otvoreným prístupom pre prípadné budúce nepovinné aplikácie alebo služby vo vozidle, ktoré vyhovujú požiadavkám na bezpečnosť a ochranu údajov a normám na ochranu súkromia, a ktoré zároveň spotrebiteľom umožňujú otvorenú voľbu a poskytovateľom služieb otvorený prístup;
21. trvá na sprísnení súčasných bezpečnostných požiadaviek vozidiel triedy L a na zlepšení bezpečnostných požiadaviek a systémov ochrany nákladných vozidiel proti podbehnutiu;
22. potvrdzuje svoju podporu prehodnoteniu rámca typového schvaľovania a uvíta spoluprácu s Komisiou a podporu dialógu zúčastnených strán počas tohto procesu;
23. víta zámer Komisie vykonávať skúšky proporcionality vykonávacích opatrení, ktoré boli navrhnuté pre existujúce legislatívne požiadavky; poznamenáva, že jeho obavy týkajúce sa neoprávnenej manipulácie a emisií z vyparovania pre kategóriu vozidiel L boli jednoznačne uznané;
24. žiada Komisiu, aby sa väčšmi snažila vo svojej úlohe „inteligentného“ a predvídaveho iniciátora právnych predpisov ponúkajúceho priemyslu dlhodobú bezpečnosť, a zároveň ho udržovala konkurencieschopným, a aby bezprostredne poskytla spotrebiteľom vyššiu úroveň transparentnosti v súvislosti s novými vozidlami; zdôrazňuje, že proces určovania nových a spoločných noriem pre automobilový priemysel sa musí v budúcnosti stať plánovateľnejším a lepšie koordinovaným a že musí brať do úvahy životný cyklus výrobkov;
25. vyzdvihuje význam medzinárodnej regulačnej harmonizácie v podpore globálnej konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu; podporuje reformu dohody Európskej hospodárskej komisie OSN z roku 1958 a vytvorenie systému medzinárodného schválenia typu vozidiel; vyzýva Komisiu, aby intenzívnejšie zapojila Parlament do zabezpečenia politickej podpory globálnych partnerov s cieľom zvýšiť profil

týchto dôležitých projektov;

26. Ľutuje rozhodnutie Konferencie predsedov zrušiť zapojenie poslancov EP do diskusií okolo programu CARS 2020; poznamenáva, že mnohé iné reprezentatívne organizácie a politici členských štátov sú doň zapojení; žiada, aby Konferencia predsedov prehodnotila toto rozhodnutie vo svetle významných návrhov pre budúcnosť automobilového priemyslu, ktorý sa vyvíja v rámci programu CARS 2020; konštatuje, že keďže každý právny predpis odvíjajúci sa od programu CARS 2020 bude podrobne preverovať a schvaľovať Parlament, účasť v politických skupinách neohrozí jeho nezávislosť.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	5.9.2013
Výsledok záverečného hlasovania	+: 26 -: 1 0: 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	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