

*Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2013
6. volební období*

300.

USNESENÍ

*výboru pro evropské záležitosti
ze 43. schůze konané dne 28. února 2013*

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě /kód dokumentu 15962/12, KOM(2012) 636 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstka ministra průmyslu a obchodu Ing. Pavla Šolce, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Viktora Paggio a po rozpravě

s c h v a l u j e stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

Josef Šenfeld v. r.
ověřovatel výboru

Viktor Paggio v. r.
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru

SDĚLENÍ

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě

KOM(2012) 636 v konečném znění, kód Rady 15962/12

- **Právní základ:**
Dokument informační povahy.
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
13. 11. 2012
- **Datum projednání ve VEZ:**
22. 11. 2012 (1. kolo)
- **Procedura:**
Dokument nepodléhá hlasování v Radě.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 7. ledna 2013, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 11. ledna 2013 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Dokument není v rozporu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Automobilový průmysl zažívá v posledních měsících stále obtížnější období, neboť již pět let vykazuje ztráty. Tato situace vytváří tlak na automobilové společnosti, aby restrukturalizovaly svůj provoz, některé dokonce uzavřely své montážní závody, což vedlo ke ztrátě pracovních míst. Celosvětové prostředí v tomto průmyslu je velmi konkurenční, proto Komise považuje za nutné předložit akční plán na podporu automobilového průmyslu, aby byl schopen čelit těmto úkolům. Automobilový průmysl má pro evropské hospodářství strategický význam, pro ekonomiky některých zemí je jeho význam zcela zásadní. Vytváří přibližně 12 milionů přímých a nepřímých pracovních míst, velmi pozitivně přispívá k obchodní bilanci EU, zaznamenává také největší soukromé výdaje na výzkum a inovace a je důležitým faktorem růstu. Stále naléhavější je také řešení úkolů v oblasti ochrany klimatu. Automobilový průmysl je jednou z prioritních oblastí, kde by mělo dojít k usnadnění investic do nových technologií a inovací, jak je také stanoveno ve sdělení Komise, jímž se nedávno aktualizovala průmyslová politika EU.

- **Obsah a dopad:**

Plán obsahuje konkrétní opatření na podporu konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a spočívá na čtyřech pilířích:

- investice do vyspělých technologií a financování inovací prostřednictvím regulačních iniciativ a podpory výzkumu a inovací,
- zlepšení tržních podmínek prostřednictvím posílení vnitřního trhu a jednotného provádění inteligentní regulace,
- posílení konkurenceschopnosti na světových trzích prostřednictvím účinné obchodní politiky mezinárodní harmonizace předpisů týkajících se vozidel,
- předvídání potřeb přizpůsobení pomocí investic do lidského kapitálu a dovedností a zmírnění sociálních dopadů restrukturalizace.

Komise plánuje následující klíčová opatření – investice do vyspělých technologií, výzkumu a financování inovací, zlepšení přístupu k finančním prostředkům pomocí spolupráce s Evropskou investiční bankou, snižování emisí CO₂ podporou nových, energeticky méně náročných technologií, provádění nového cyklu zkoušek v provozu a zkušebního postupu k měření spotřeby paliva a emisí z osobních a dodávkových automobilů a zvyšování bezpečnosti silničního provozu, posílení vnitřního trhu a inteligentní regulace, koordinaci obchodní a průmyslové politiky za účelem posílení konkurenceschopnosti na světových trzích (včetně odstranění celních i necelních překážek), harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, investice do lidského kapitálu prostřednictvím rozvoje dovedností a odborné přípravy a podporu restrukturalizace automobilového průmyslu. S předkládaným sdělením úzce souvisí také Komisí navržená strategie pro alternativní paliva.¹

Komise navrhuje zavést v roce 2013 plán s názvem CARS 2020 s cílem sledovat provádění doporučení skupiny CARS 21, jakož i opatření stanovených v tomto akčním plánu a uspořádá setkání odborníků ad hoc zaměřená na ekonomické otázky a problematiku konkurenceschopnosti automobilového odvětví. U skupiny CARS 2020 by se mělo jednat o neformální roční setkání na vysoké úrovni připravované skupinou Sherpa. Pro zachování kontinuity by mělo být složení této skupiny stejné jako složení skupiny CARS 21, s výhradou možných úprav. Nové kolegium Komise pak zváží, zda by měl být tento proces zachován nebo zda je zapotřebí jeho úprav.

- **Stanovisko vlády ČR:**

ČR předkládané sdělení vítá a iniciativu v této oblasti podporuje. Jako klíčové oblasti vnímá zejména podporu vzdělávání, financování výzkumu a vývoje a problematiku vnitřního trhu a zahraničního obchodu. Zdůrazňuje, že nová regulace pro odvětví automobilového průmyslu musí být v relaci s dalšími politikami, zejména pro veřejnou podporu a hospodářskou soutěž, podporovat principy vnitřního trhu a napomáhat realizaci liberální obchodní politiky EU (při současném důkladném posouzení všech dopadů obchodních dohod na evropský automobilový průmysl).

¹ Dokument KOM(2013) 18 v konečném znění.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

V Evropském parlamentu byl dokument přidělen výboru pro průmysl, výzkum a energetiku. Harmonogram projednávání nebyl doposud stanoven. Rada ve složení ministrů pro konkurenceschopnost se dokumentem zabývala na svém zasedání 10. prosince 2012, další harmonogram projednávání nebyl stanoven.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **b e r e n a v ě d o m í** předkládané sdělení a rámcovou pozici vlády k tomuto dokumentu;
2. **p o v a Ź u j e z a k l í ě o v é** z hlediska konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu na světových trzích, aby došlo k mezinárodní harmonizaci předpisů týkajících se schvalování typu vozidla;
3. **v n í m á** jako přínosné investice do nových technologií a inovací v automobilovém průmyslu;
4. **p o v a Ź u j e** opatření pro rozvoj čisté mobility za příliš zaměřená na elektromobily a vyzývá, aby bylo k alternativám snižování emisí (LPG, CNG, vodík, úsporné spalovací motory) přístupováno stejně.

Josef Šenfeld v. r.
ověřovatel výboru

Viktor Paggio v. r.
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru