

Czwartek, 6 maja 2010 r.

Samochody elektryczne

P7_TA(2010)0150

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie samochodów elektrycznych

(2011/C 81 E/17)

Parlament Europejski,

- uwzględniając plan naprawy gospodarczej UE, w szczególności inicjatywę na rzecz ekologicznych samochodów z listopada 2008 r.,
 - uwzględniając dyrektywę 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, która ustanawia minimalny próg 10 % energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu,
 - uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 443/2009 określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych,
 - uwzględniając plan działania w zakresie mobilności w miastach z dnia 30 września 2009 r.,
 - uwzględniając nieformalne posiedzenie Rady, które odbyło się w San Sebastian w dniu 9 lutego 2010 r.,
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europa 2020, strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” z dnia 3 marca 2010 r.,
 - uwzględniając komunikat Komisji w sprawie europejskiej strategii na rzecz czystych i wydajnych energetycznie pojazdów z dnia 27 kwietnia 2010 r.,
 - uwzględniając pytania z dnia 16 lutego 2010 r. do Rady i Komisji w sprawie pojazdów elektrycznych (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
 - uwzględniając art. 115 ust. 5 oraz art. 110 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że wyzwania związane ze zmianami klimatu, emisjami CO₂ i innych substancji zanieczyszczających oraz niestabilnością cen paliw doprowadziły do rozwoju technologicznego akumulatorów i systemów magazynowania energii oraz do większej świadomości rynku na temat tych kwestii, a wszystko to złożyło się na klimat sprzyjający ogólnosięciowemu rozwojowi pojazdów elektrycznych,
- B. mając na uwadze, że pojazdy elektryczne stanowią znaczącą innowację o dużym potencjale rynkowym, szczególnie w długiej perspektywie, oraz mając na uwadze, że o tym, kto w przyszłości stanie się liderem sektora, zadecyduje zdolność szybkiego wejścia na rynek z produktami wysokiej jakości i uogólnionym poziomie standaryzacji,
- C. mając na uwadze, że pojazdy elektryczne przyczyniają się do priorytetów UE 2020 w zakresie rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacji oraz promowania bardziej ekologicznej i konkurencyjnej gospodarki efektywniej wykorzystującej zasoby,
- D. mając na uwadze, że podczas nieformalnego posiedzenia Rady, które odbyło się w San Sebastian w dniu 9 lutego 2010 r., ministrowie UE ds. konkurencyjności zgodzili się z Komisją co do potrzeby realizacji przez UE wspólnej strategii dotyczącej pojazdów elektrycznych,

Czwartek, 6 maja 2010 r.

- E. mając na uwadze szereg przyczyn politycznych przemawiających za innowacjami w dziedzinie systemów napędowych (elektrycznych lub hybrydowych), mianowicie:
- i. ograniczenie emisji CO₂ i substancji zanieczyszczających,
 - ii. ograniczenie zanieczyszczenia hałasem,
 - iii. poprawa wydajności energetycznej i potencjalne upowszechnienie odnawialnych źródeł energii,
 - iv. niedostatek kopalnych źródeł energii i ich zmienny koszt ekonomiczny,
 - v. promowanie innowacji oparte na przewadze technologicznej, co mogłoby pozwolić europejskiemu przemysłowi na przewyciężenie obecnej sytuacji gospodarczej i zapewnić mu ogólną konkurencyjność przemysłową w przyszłości,
- F. mając na uwadze, że przeciętny koszyk energetyczny UE służący aktualnej produkcji energii elektrycznej w Europie czyni z pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych zasilanych prądem sieciowym istotną opcję w szerszej strategii ograniczania emisji CO₂, oraz mając na uwadze, że przejście na efektywność energetyczną i zrównoważony system transportu musi być priorytetem UE, jeżeli chcemy osiągnąć do 2050 r. cel znacznej „dekarbonizacji” systemu transportu,
- G. mając na uwadze szereg wyzwań, które należy podjąć, aby wesprzeć pomyślnie wprowadzenie na rynek pojazdów elektrycznych, a w szczególności:
- i. wysoki koszt pojazdów elektrycznych, wynikający głównie z kosztu akumulatorów,
 - ii. konieczność dalszych badań i rozwoju w celu poprawy parametrów i zmniejszenia kosztów pojazdów elektrycznych,
 - iii. akceptacji klientów dla kosztu, zasięgu i czasu ładowania pojazdów,
 - iv. odpowiednią infrastrukturę służącą ładowaniu,
 - v. europejską i światową standaryzację, dotyczącą np. interfejsów między pojazdami a infrastrukturą służącą ich ładowaniu,
 - vi. emisje pojazdów elektrycznych w cyklu „well-to-wheel” (od szybu wiertniczego do koła),
- H. mając na uwadze potwierdzony potencjał samochodów elektrycznych pod względem możliwości magazynowania, pozwalający na lepsze wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w świetle korzyści, jakie oferują inteligentne sieci,
- I. mając na uwadze, że w komunikacie w sprawie ekologicznych samochodów wspomina się pokrótce o potrzebach sektora w zakresie zdobywania kwalifikacji w związku z przejściem z pojazdów konwencjonalnych na elektryczne, ale nie zajęto się w nim skutkami tego przejścia dla zatrudnienia, oraz mając na uwadze, że do sprostania wyzwaniom stojącym przed siłą roboczą sektora motoryzacyjnego konieczne będzie skoordynowane podejście,
- J. mając na uwadze, że już teraz niektóre kraje i regiony zaczęły wprowadzać infrastrukturę służącą ładowaniu pojazdów elektrycznych,

Czwartek, 6 maja 2010 r.

- K. mając na uwadze, że państwa członkowskie UE zaczęły wprowadzać krajowe programy pomocy na rzecz pojazdów elektrycznych w perspektywie ich wejścia na rynek Wspólnoty,
- L. mając na uwadze, że w konkurujących krajach przemysł i badania otrzymały znaczne wsparcie oraz że należy iść za tym przykładem w UE,
- M. mając na uwadze, że przegląd strategii UE dotyczącej inwestycji w infrastrukturę stanowi znakomitą okazję do ukierunkowania infrastruktury na bardziej ekologiczne, zaawansowane technologie – zwłaszcza inteligentne sieci,
- N. mając na uwadze, że duża ilość miast i obszarów miejskich o znacznej gęstości zaludnienia w Europie stwarza odpowiednie warunki do szybkiego uruchomienia produkcji samochodów elektrycznych, dając europejskim producentom możliwość wczesnego zdobycia pozycji liderów na rynku,
- O. mając na uwadze, że produkcja pojazdów elektrycznych mogłaby przyczynić się do naprawy gospodarczej i zapewnić długofalową rentowność europejskiemu przemysłowi motoryzacyjnemu, opierając się na pojazdach niskoemisyjnych,
1. odnotowuje, że hiszpańska prezydencja nadała priorytet rozwojowi pojazdów elektrycznych w kontekście walki ze zmianami klimatu; popiera decyzję Rady ds. Konkurencyjności w sprawie zwrócenia się do Komisji o opracowanie planu działań na rzecz ekologicznych i wydajnych energetycznie pojazdów, w tym usprawnienia inteligentnych sieci, i przyjmuje z zadowoleniem komunikat Komisji w sprawie europejskiej strategii na rzecz czystych i wydajnych energetycznie pojazdów z dnia 27 kwietnia 2010 r.;
 2. zwraca się do Komisji i państw członkowskich o ustanowienie warunków niezbędnych dla istnienia jednolitego rynku pojazdów elektrycznych, przy zagwarantowaniu skutecznej koordynacji polityki na szczeblu UE, aby uniknąć negatywnych skutków społecznych i dla zatrudnienia związanych z przejściem na zdekarbonizowany system transportu oraz aby uniknąć współistnienia niezgodnych systemów i standardów, które nie są interoperacyjne;
 3. podkreśla, że rozwój pojazdów elektrycznych powinien być dobrze wyważony i należy go umiejscowić w ramach przyszłej polityki zrównoważonej mobilności – w której kluczowe znaczenie mają m.in. ograniczenie wypadków, wykorzystanie przestrzeni, zmniejszenie zatłoczenia, całkowita konsumpcja energii, emisje CO₂, hałasu i gazów – podkreślając, że rozwój „elektrycznej mobilności” powinien obejmować samochody i rowery elektryczne, tramwaje, pociągi itp.;
 4. zwraca się do Komisji i Rady o podjęcie wspólnych działań w dziedzinie:
 - i. ilekroć to możliwe – międzynarodowej lub przynajmniej europejskiej standaryzacji infrastruktur i technologii ładowania, w tym inteligentnych sieci, otwartych standardów komunikacji i pokładowych technologii pomiaru oraz interoperacyjności; wiąże się to z wykorzystaniem nowych technologii w rozwoju interoperacyjnej infrastruktury potrzebnej w Europie do elektrycznej mobilności ponad granicami,
 - ii. wspierania badań i innowacji z naciskiem w pierwszej kolejności na usprawnienie akumulatorów i technologii silników,
 - iii. usprawnienia sieci elektrycznych poprzez utworzenie inteligentnych sieci oraz wprowadzenia zrównoważonej mocy produkcyjnej o niskiej emisyjności, zwłaszcza za sprawą odnawialnych źródeł energii,

Czwartek, 6 maja 2010 r.

- iv. udzielania wsparcia inicjatywom, które zapewniają istnienie jednolitego rynku, i rozwijania regulacji homologacji typu w obszarze energooszczędnych ekologicznych samochodów, a przede wszystkim w obszarze bezpieczeństwa na drodze,
 - v. koordynacji krajowych środków wsparcia i zachęt na rzecz pojazdów elektrycznych,
 - vi. promowania środków mających na celu zapewnienie konkurencyjności sektora energooszczędnych samochodów ekologicznych,
 - vii. dobrych przepisów dotyczących kroków zapobiegawczych, jeżeli chodzi o kwestie społeczne i zatrudnienia;
5. wzywa Komisję do sporządzenia szeroko zakrojonych kalkulacji całkowitej wielkości emisji CO₂ przez pojazdy elektryczne przy uwzględnieniu przewidywanych zmian w produkcji energii elektrycznej i zdolności składowania do 2050 r.;
6. podkreśla, że pojazdy elektryczne stanowią technologiczny przełom, który wymaga strategii zintegrowanej innowacji i rozwoju technologicznego za pośrednictwem właściwego finansowania i propagowania badań i rozwoju oraz innowacji w stale rosnącym wachlarzu kluczowych obszarów, jak akumulatory, infrastruktura (w tym zespole z sieciami przesyłowymi) w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje środki odnoszące się do innowacji ekologicznej dostępne dla wytwórców, ale jest z troską zaniepokojony trudnościami w ich wdrożeniu;
7. przypomina konkluzje Rady ds. Konkurencyjności z dnia 1 marca 2010 r., odnoszące się do oczekiwanego wniosku Komisji na rzecz ukierunkowanego na przedsiębiorstwa Europejskiego planu na rzecz badań naukowych i innowacji, który dopełniałby krajowe strategie innowacji, w tym promocję narzędzi i inicjatyw o silnym potencjale, jak wiodące rynki i przedkomercyjne zamówienia publiczne, oraz lepszy dostęp do finansowania w szczególności dla MSP poprzez lepszą mobilizację instrumentów kapitału wysokiego ryzyka;
8. zwraca się do instytucji UE i do państw członkowskich o stopniowe zastępowanie samochodów spalinowych w swoich flotach pojazdów służbowych pojazdami elektrycznymi, co powinno stymulować popyt na nie za sprawą zamówień publicznych; wzywa również instytucje UE do rozwijania takiej infrastruktury, gdy tylko zostaną opracowane standardy;
9. przypomina, że w ramach planu naprawy gospodarczej inicjatywa na rzecz ekologicznych samochodów wspiera rozwój nowych i trwałych form transportu drogowego, wśród których za priorytet uznano samochody elektryczne;
10. popiera zamiar Komisji ustanowienia do 2011 r. europejskich standardów dotyczących ładowania elektrycznych pojazdów, co zagwarantuje interoperacyjność i bezpieczeństwo infrastruktury, i staje w obronie ustanowienia technicznych norm dotyczących systemów ładowania, w tym różnych kategorii pojazdów; apeluje do Komisji o dążenie, o ile to możliwe, do światowych standardów i o zapewnienie, że standard ładowania będzie pobudzać nowoczesną technologię, np. inteligentne ładowanie, otwarte standardy komunikacji, i będzie spójny z uprawnieniami dotyczącymi inteligentnych struktur pomiarowych;
11. jest przekonany, że standaryzacja umożliwi prosty i bezpośredni proces homologacji i przyczyni się do przyspieszenia wprowadzania na rynek i rozpowszechniania pojazdów niskoemisyjnych w UE, podnosząc konkurencyjność przemysłu motoryzacyjnego UE poprzez redukcję kosztów rozwoju dla wytwórców i ograniczenie emisyjności transportu drogowego;
12. podkreśla, że standaryzacja pojazdów elektrycznych, infrastruktury i metod ładowania nie powinna hamować dalszej innowacyjności, szczególnie w obszarach elektrycznej mobilności lub silników pojazdów konwencjonalnych;

Czwartek, 6 maja 2010 r.

13. apeluje o zharmonizowane wymogi dotyczące homologacji pojazdów elektrycznych, wraz ze szczególnymi wymogami, jeżeli chodzi o zdrowie i bezpieczeństwo zarówno pracowników, jak i końcowych użytkowników, oraz aby wymogi te zostały włączone do ram UE dotyczących homologacji typu pojazdów za pośrednictwem rozporządzenia UNECE 100; zdecydowanie popiera wniosek Komisji, by dokonać przeglądu wymogów dotyczących bezpieczeństwa samochodów przy zderzeniu w odniesieniu do samochodów elektrycznych oraz rozpatrzeniu kwestii bezpieczeństwa samochodów elektrycznych dla niechronionych uczestników ruchu;
14. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, by do 2010 r. zaprezentować skoordynowane wytyczne w sprawie bodźców do nabywania pojazdów elektrycznych; wzywa Komisję i Radę ponadto do uwzględnienia właściwego pakietu zachęt w celu wdrożenia szerokiej sieci ładowania wraz ze zharmonizowanymi modelami mobilności elektrycznej;
15. podkreśla, że pakiety pomocy publicznej udzielanej przedsiębiorstwom muszą być związane z jasnym zestawem kryteriów wydajności społecznej, technologicznej, gospodarczej i środowiskowej, i zwraca się do Komisji, by przeprowadziła skuteczne oceny ex-post takiej formie pomocy finansowej;
16. wzywa Komisję do umożliwienia powstania europejskiej struktury sektorowej w celu zarządzania przemianami społecznymi wynikającymi z polityki mobilności niskoemisyjnej oraz do koordynowania zapobiegawczych kroków, aby zapewnić trwałe ożywienie w przemyśle samochodowym i ograniczyć jego społeczne skutki; zwraca się o podjęcie skutecznych kroków, aby przewidzieć zmiany w sektorze motoryzacyjnym i w łańcuchu dostaw w porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, zwłaszcza poprzez ponowne uruchomienie platformy CARS 21 ze specjalną grupą roboczą do spraw społecznych;
17. wzywa państwa członkowskie do zapewnienia pełnego wykorzystania funduszu dostosowania do globalizacji oraz innych funduszy strukturalnych, jak Europejski Fundusz Społeczny, do przewidzenia zachęt do przekwalifikowywania się i podejmowania wysiłku przechodzenia ukierunkowanych szkoleń oraz dalszej reorientacji szkoleń sektorowych i struktur edukacji, aby sprostać nowemu zapotrzebowaniu na konkretne umiejętności, będącemu rezultatem tej technologii;
18. z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by ustanowić Europejską radę umiejętności sektorowych, ukierunkowaną na tworzenie sieci krajowych obserwatoriów państw członkowskich;
19. występuje w obronie ustanowienia platformy wymiany informacji i koordynacji wysiłków między europejskimi podmiotami, projektami i inicjatywami, a także ustanowienia międzynarodowego (na poziomie światowym) obserwatorium ds. mobilności elektrycznej, koncentrującego się na modelach przedsiębiorstw, technologiach pojazdów i ładowania oraz integracji z inteligentnymi sieciami elektrycznymi, które skupiałyby najistotniejsze podmioty w branży oraz inicjatywy sektora przemysłu i organów publicznych;
20. wzywa państwa członkowskie do rozwijania koniecznej długoterminowej polityki fiskalnej na rzecz promowania energooszczędnych ekologicznych pojazdów i wzywa Komisję do nakreślenia dalekosiężnej wspólnej wizji w takich kwestiach jak obszary polityki związane z CO₂, przewidywanie zmian strukturalnych wynikających z odchodzenia od paliw konwencjonalnych na rzecz energii elektrycznej i promowanie wykorzystania energii odnawialnych;
21. wzywa Komisję, państwa członkowskie i przemysł mobilności elektrycznej do rozpatrywania zasobów, energii i równowagi środowiskowej pojazdów elektrycznych w perspektywie całego ich cyklu życia, od wyprodukowania do usunięcia, z uwzględnieniem recyklingu i ponownego użycia akumulatorów;
22. zwraca uwagę na dostępność surowców potrzebnych do produkcji akumulatorów i części, co rodzi pytania odnośnie rosnących kosztów produkcji i zależności UE; apeluje do przemysłu o dołożenia starań, by lepiej wykorzystywano dostępne zasoby, i wzywa Komisję do finansowania badań stosowanych w ramach obecnych i przyszłych programów ramowych w obszarze surowców naturalnych wykorzystywanych do baterii elektrycznych, do zachęcania do sprawniejszego nawiązywania kontaktów między geologicznymi stanowiskami pomiarowymi UE i do promowania umiejętności i technologii w tym sektorze, który pobudzi zgłębienie nowych pokładów surowców;

Czwartek, 6 maja 2010 r.

23. popiera wniosek Komisji, by przygotować kampanie informacyjne dla konsumentów na temat korzyści, możliwości i praktycznych aspektów korzystania z pojazdów elektrycznych;
24. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji partnerom społecznym i branży przemysłu.

Rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym

P7_TA(2010)0151

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym

(2011/C 81 E/18)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 3 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, art. 101 ust. 1 i 3, art. 103 ust. 1 oraz art. 105 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”),
- uwzględniając rozporządzenie Rady nr 19/65/EWG z dnia 2 marca 1965 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych ⁽¹⁾,
- uwzględniając dyrektywę Rady z dnia 18 grudnia 1986 r. w sprawie koordynacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do przedstawicieli handlowych działających na własny rachunek (86/653/EWG) ⁽²⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 2790/1999 z dnia 22 grudnia 1999 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych ⁽³⁾ (rozporządzenie ogólne w sprawie wyłączeń grupowych dotyczących porozumień wertykalnych, zwane dalej „obecnym ROWG”),
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym ⁽⁴⁾ (rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym, zwane dalej „obecnym RWGSM”),
- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów ⁽⁵⁾; uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów ⁽⁶⁾,
- uwzględniając wniosek dotyczący rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych (nowe rozporządzenie ogólne w sprawie wyłączeń grupowych dotyczących porozumień wertykalnych, zwane dalej „nowym ROWG”), opublikowany do wglądu na stronie internetowej Komisji w dniu 28 lipca 2009 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. 36 z 6.3.1965, s. 533.

⁽²⁾ Dz.U. L 382 z 31.12.1986, s. 17.

⁽³⁾ Dz.U. L 336 z 29.12.1999, s. 21.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 203 z 1.8.2002, s. 30.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s.1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.