

V Bruseli 16. júla 2021
(OR. en)

Medziinštitucionálny spis:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	15. júla 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2021) 614 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument NÁVRH NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO ₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2021) 614 final.

Príloha: SWD(2021) 614 final

V Bruseli 14. 7. 2021
SWD(2021) 614 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

NÁVRH NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂
pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími
klimatickými cieľmi Únie**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu revízie emisných noriem CO ₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá
A. Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?
Na úrovni EÚ sa zistili tri hlavné problémy: 1. ľahké vozidlá neprispievajú dostatočne k dosiahnutiu zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % ani k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050; 2. spotrebiteľom hrozí, že nedokážu využiť prínosy, ktoré im ponúkajú vozidlá s nulovými emisiami; a 3. hodnotovému reťazcu automobilového priemyslu v EÚ hrozí, že príde o svoje technologické prvenstvo. Posúdenie vplyvu obsahuje aj opis príčin týchto problémov a najviac postihnuté zainteresované strany.
Čo by sa malo dosiahnuť?
Iniciatíva sa zameriava na dosiahnutie týchto konkrétnych cieľov: 1. prispieť k cieľu zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % a k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050 znížením emisií CO ₂ z osobných automobilov a dodávok nákladovo efektívnym spôsobom; 2. poskytnúť spotrebiteľom a občanom výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania vozidiel s nulovými emisiami; 3. podnietiť inovácie v oblasti technológií s nulovými emisiami, a tým posilniť technologické prvenstvo hodnotového reťazca automobilového priemyslu EÚ a stimulovať zamestnanosť.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
Zmena klímy je cezhraničným problémom, v rámci ktorého koordinované opatrenia EÚ účinne dopĺňajú a posilňujú opatrenia na celoštátnej a miestnej úrovni. Celoštátne a miestne iniciatívy pravdepodobne nebudú postačovať a bez ďalších opatrení EÚ a hrozí fragmentácia vnútorného trhu. Opatrenia EÚ poskytnú celému hodnotovému reťazcu automobilového priemyslu potrebný dlhodobý stabilný trhový signál a regulačnú istotu nevyhnutnú pre veľké kapitálové investície potrebné na zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami.
B. Riešenia
Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?
Skúmali sa rôzne možnosti politiky rozdelené na tri hlavné kategórie: i) úrovne cieľov v oblasti emisií CO ₂ pre osobné automobily a dodávky a harmonogram a spôsoby ich dosahovania; ii) osobitný stimul pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami (ZLEV); iii) mechanizmus, pomocou ktorého sa zohľadňuje možný prínos obnoviteľných a nízkouhlíkových palív na účely posúdenia súladu s cieľovými hodnotami. V rámci uprednostňovanej možnosti sa úrovne cieľov v oblasti emisií CO ₂ pre osobné automobily a dodávky (zníženie v % v porovnaní s rokom 2021) od roku 2030 výrazne zvyšujú, znižovanie emisií prebieha v päťročných úsekoch. Prípadné príjmy z poplatkov za nadmerné emisie ostávajú súčasťou všeobecného rozpočtu EÚ. Súčasný mechanizmus osobitných stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa od roku 2030 zruší. Nezavádza sa žiaden mechanizmus započítavania možného prínosu obnoviteľných a nízkouhlíkových palív.
Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?
Na základe výsledkov otvorenej verejnej konzultácie o cieľových úrovniach emisií CO ₂ výrobcovia vozidiel požadovali zmeny súčasných cieľov stanovených na rok 2025. Úroveň ambícií a rok 2030 a neskoršie obdobie bude závisieť od splnenia základných podmienok. Subjekty verejného sektora a MVO vo všeobecnosti podporili stanovenie ambicióznejších cieľov na roky 2025 až 2030 a nových cieľov na roky 2035 a 2040. Environmentálne MVO požadovali, aby sa cieľ nulových emisií dosiahol najneskôr

do roku 2035. Pokiaľ ide o harmonogram cieľov, výrobcovia vozidiel podporili myšlienku, aby sa pokračovalo v prístupe založenom na päťročných úsekoch. Environmentálne MVO požadovali každoročné znižovanie cieľových hodnôt alebo stanovenie priebežného cieľa do roku 2027. Pokiaľ ide o mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, výrobcovia vyjadrili názor, že by sa mal ponechať v jeho súčasnej podobe. Environmentálne MVO požadovali odstránenie tohto systému stimulov čo najskôr po tom, ako podiel elektrických vozidiel dosiahne určitú úroveň. Výrobcovia palív a dodávatelia komponentov vyjadrili názor, že v posúdení súladu by sa malo zohľadňovať zníženie emisií v dôsledku používania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív. Proti tomu vyjadrili námietky environmentálne MVO.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Uprednostňovaná možnosť výrazne prispieva k zníženiu emisií CO₂ z osobných automobilov a dodávok. Navrhované zníženie emisií pre tento sektor v porovnaní s rokom 2005 je v rozsahu 32 – 33 % do roku 2030, 56 – 66 % do roku 2035 a 83 – 89 % do roku 2040. Toto zníženie prispeje aj k nižším emisiám látok znečisťujúcich ovzdušie: kumulatívne náklady na emisie znečisťujúcich látok, ktorým sa zabránilo, v porovnaní so základným scenárom v období medzi rokmi 2030 až 2040 sa odhadujú na 49 až 59 miliárd EUR. Prínosom pre spotrebiteľa budú priemerné čisté úspory na celkových nákladoch na vlastníctvo, vypočítané ako priemer vozového parku nových vozidiel celej EÚ, ktoré pre osobný automobil zaevidovaný v roku 2030 dosiahnu 330 – 600 EUR a pre dodávku zaevidovanú v roku 2030 budú 340 – 600 EUR, a to v prípade prvého používateľa. Tieto úspory sa zvýšia približne na 2 800 – 3 100 EUR v prípade osobného automobilu zaevidovaného v roku 2040 a asi na 5 200 – 5 500 EUR pri dodávke zaevidovanej v roku 2040. Čisté úspory vzniknú aj pre druhého používateľa. Spoločenské prínosy počas celej životnosti sa pohybujú v rozpätí 860 – 1 600 EUR v prípade osobného automobilu zaevidovaného v roku 2030 a v rozpätí 1 000 – 1 200 EUR pri dodávke zaevidovanej v tom istom roku. Tieto prínosy sa zvýšia približne na 4 600 – 5 100 EUR v prípade osobného automobilu zaevidovaného v roku 2040 a na 5 600 – 6 400 EUR v prípade dodávky zaevidovanej v tom istom roku. Počas obdobia 2030 až 2050 sa dosiahnu kumulatívne úspory nafty a benzínu v rozsahu 913 – 1 100 Mtoe v porovnaní so základným scenárom, čím sa zníži závislosť hospodárstva EÚ od dovozu. Táto možnosť sa pozitívne prejaví aj v rámci HDP celého hospodárstva a v rámci zamestnanosti. Konkrétne sa do roku 2030 zvýši počet pracovných miest, ktorý do roku 2040 ešte viac zrastie. Predpokladá sa však pokles počtu pracovných miest súvisiacich s výrobou komponentov pre konvenčné motory, takže na uľahčenie prechodu bude potrebná rekvalifikácia pracovníkov v sektore.

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Zvýšia sa náklady výrobcov v automobilovom priemysle vzhľadom na to, že sa v rámci vozového parku nových vozidiel musia využívať dodatočné technológie, aby nové vozidlá spĺňali prísnejšie ciele v oblasti CO₂. Dodatočné náklady na nové vozidlo zaevidované v roku 2030, vypočítané ako priemer vozového parku nových vozidiel celej EÚ, sa pohybujú v rozpätí 300 – 550 EUR (osobné automobily) a 450 – 940 EUR (dodávky). Tieto náklady dosiahnu 1 400 – 1 700 EUR v prípade osobného automobilu zaevidovaného v roku 2040 a približne 2 300 – 2 700 EUR pri dodávke zaevidovanej v roku 2040.

Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?

Z analýzy vyplýva pozitívny hospodársky vplyv, okrem iného aj na MSP. Pre malé a stredné podniky, ktoré používajú dodávky, budú úspory paliva predstavovať značný prínos. Hoci MSP, ktoré vyrábajú konvenčné automobilové technológie, sa budú musieť pravdepodobne prispôbiť, aj ony budú mať prínos z nových príležitostí vyplývajúcich z ďalšieho dopytu po nových technológiách.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

Hoci celkový vplyv na HDP bude pozitívny, odhadovaná strata príjmov z dane z pohonných hmôt v roku 2030 bude približne 0,01 % HDP EÚ27. Táto strata sa môže vyvážiť na úrovni členských štátov, napríklad prostredníctvom nepriamych daní. Na štátnu správu to nebude mať žiadny dodatočný administratívny vplyv.

Očakávajú sa iné významné vplyvy?

Ambiciózny, nákladovo efektívny dlhodobý regulačný rámec pre emisie CO₂ z osobných automobilov a dodávok zabezpečí predvídateľnosť a pomôže automobilovému priemyslu EÚ udržať si technologické prvenstvo.

Proporcionalita?

Navrhované opatrenie je primerané na dosiahnutie cieľov v oblasti klímy, ku ktorým sa EÚ zaviazala.

D. Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Preskúmanie účinnosti nového právneho predpisu sa naplánuje a zosúladí spolu s preskúmaním iných právnych predpisov, ako napríklad návrhu týkajúceho sa ETS a nariadenia o spoločnom úsilí.