

V Bruseli 14. novembra 2017
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0293 (COD)**

**14217/17
ADD 4**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	9. novembra 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2017) 651 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO ₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) [...]

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2017) 651 final.

Príloha: SWD(2017) 651 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 11. 2017
SWD(2017) 651 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu návrhu prepracovaného znenia nariadenia, ktorým sa pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá stanovujú výkonové normy emisií CO ₂ a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 443/2009 a nariadenie (EÚ) č. 510/2011
A. Potreba konať
Prečo? Aký problém sa rieši?
Súčasnými nariadeniami sa pre celú EÚ stanovujú cieľové hodnoty emisií CO₂ nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020/2021. Normy predstavujú základný nástroj na podporu inovácií a investícií do nízkouhlíkových technológií. Vďaka nim si automobilový priemysel EÚ dokázal zachovať celosvetové vedúce postavenie v oblasti technológií a znížiť emisie CO₂ z nových vozidiel. Spotrebitelia majú nižšie náklady na palivo. Boli však identifikované tieto hlavné problémy: 1) najefektívnejšie vozidlá vrátane vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami na účely plnenia záväzkov parížskej dohody a zlepšenia kvality ovzdušia, najmä v mestských oblastiach, nie sú dostatočne rozšírené; 2) spotrebitelia prichádzajú o potenciálnu úsporu paliva; 3) riziko, že z dôvodu nedostatku inovácií v oblasti automobilových technológií s nízkymi emisiami EÚ stratí v dlhodobom horizonte konkurenčnú výhodu.
Čo sa od tejto iniciatívy očakáva?
Od iniciatívy sa očakáva, že: 1) prispeje k dosiahnutiu záväzkov EÚ vyplývajúcich z rámci Parížskej dohody, t. j. nákladovo efektívne znížiť emisie CO ₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, 2) zníži spotrebiteľom náklady na spotrebu paliva, 3) posilní konkurencieschopnosť automobilového priemyslu EÚ a podporí zamestnanosť.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ?
Ak EÚ neprijme ďalšie opatrenia, mohlo by dôjsť k tomu, že emisie CO ₂ z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel by sa ďalej znižovali len nepatrne. Normy emisií CO ₂ po roku 2020 pomôžu členským štátom dosiahnuť záväzné ciele znižovania emisií stanovených na rok 2030, ktoré boli navrhnuté na základe nariadenia o spoločnom úsilí. Obmedzenie iniciatív na vnútroštátnu a miestnu úroveň by bolo pravdepodobne menej efektívne, pretože existuje riziko, že by neboli navzájom zosúladené, a teda by mohlo dôjsť k fragmentácii vnútorného trhu.

B. Riešenia
Aké legislatívne a nelegislatívne možnosti politiky sa zvažovali? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Prečo?
Zvažovali sa rôzne možnosti politiky týkajúce sa týchto otázok: 1. cieľové hodnoty emisií CO₂; 2. rozdelenie úsilia medzi výrobcov; 3. podpora výroby vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami (LEV/ZEV); 4. prvky nákladovo efektívneho vykonávania 5. prepojenejšia tvorba politiky
Kto podporuje ktorú možnosť?
Pokiaľ ide o cieľové úrovne, výrobcovia vo všeobecnosti podporujú menej ambiciózne cieľové hodnoty na rok 2030, kým environmentálne a spotrebiteľské MVO sa vyslovili za ambicióznejšie cieľové hodnoty na rok 2025 aj 2030. Pokiaľ ide o rozdelenie úsilia, výrobcovia podporujú krivku hraničných hodnôt na základe hmotnosti, kým MVO ako parameter úžitkovej hodnoty uprednostňujú stopu vozidla. Kým automobilový priemysel je prevažne

proti systému minimálnych kvôt na výrobu a predaj LEV/ZEV (tzv. mandát pre LEV/ZEV), výrobcovia batérií a elektrickej energie, investori do infraštruktúry, európske mestá, ktoré trápí problém s kvalitou ovzdušia, ako aj väčšina MVO pôsobiacich v oblasti životného prostredia a dopravy sa vyslovili za tento prístup. Organizácie spotrebiteľov zaujali k tejto otázke neutrálne postoje.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

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

Dodatočné zníženie emisií CO₂ pre osobné automobily nad rámec základného scenára sa v rokoch 2005 až 2030 pohybuje od 4 do 11,4 percentuálnych bodov. V rokoch 2020 až 2030 sa emisie látok znečisťujúcich ovzdušie znížia o 2 až 8 percentuálnych bodov v prípade NO_x a až o 10 percentuálnych bodov v prípade PM_{2,5}. Pri ľahkých úžitkových vozidlách predstavuje zníženie emisií CO₂ v rokoch 2005 až 2030 4,8 až 14,1 percentuálneho bodu. V rokoch 2020 až 2030 bude zníženie emisií znečisťujúcich látok z ľahkých úžitkových vozidiel zodpovedať hodnote do 9 (NO_x) alebo 10 (PM_{2,5}) percentuálnych bodov.

Prínosom pre spotrebiteľov bude úspora na „celkové náklady na vlastníctvo“, ktorá sa v roku 2030 v prípade „priemerného nového osobného automobilu“ pohybuje medzi 1 000 a 2 000 EUR pri zohľadnení životného cyklu 15 rokov. V prípade „priemerného nového ľahkého úžitkového vozidla“ zaevidovaného v roku 2030 predstavuje táto úspora 3 800 až 4 400 EUR. Čistá úspora vzniká pre prvého aj druhého používateľa; výhody teda pocítia aj nižšie príjmové skupiny spotrebiteľov.

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

Výrobné náklady sa zvýšia, čo bude mať vplyv na cenu vozidiel, a spotrebiteľia a podniky budú znášať vyššie počiatočné náklady na nové vozidlo z dôvodu prísnejších cieľových hodnôt emisií CO₂ pre celý vozový park EÚ. V prípade priemerného nového osobného automobilu zaevidovaného v roku 2030 ide o 400 až 2 700 EUR; v prípade priemerného nového ľahkého úžitkového vozidla zaevidovaného v danom roku je to 400 až 2 400 EUR.

Aký bude vplyv na podniky, MSP a mikropodniky?

Z analýzy vyplýva pozitívny hospodársky vplyv, okrem iného aj na MSP. Výrobcovia malých osobných automobilov, v prípade ktorých je počet nových evidencií v EÚ menej ako 1 000 ročne, sú oslobodení od povinnosti dodržiavania noriem emisií CO₂. MSP ako používatelia efektívnejších ľahkých úžitkových vozidiel zaznamenajú značnú úsporu paliva. V rámci hodnotového reťazca automobilového priemyslu sa MSP, ktorých výroba je založená na konvenčných technológiách, budú musieť adaptovať, no súčasne pocítia výhody z dodatočného dopytu po nových a účinnejších technológiách.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

Strata príjmov z dane za palivá v roku 2030 sa odhaduje na približne 0,04 % HDP EÚ-28. Vo všetkých posudzovaných scenároch sa vychádzalo z toho, že táto strata sa vykompenzuje nepriamymi daňami.

Očakávajú sa iné významné vplyvy?

Ambiciózny a súčasne realistický a nákladovo efektívny regulačný rámec pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá pomôže automobilovému priemyslu EÚ udržať si v celosvetovom meradle konkurencieschopnosť a prístup na trhy. Vzhľadom na zníženú potrebu fosílnych palív sa zvýši energetická bezpečnosť EÚ a najväčšia ziskovosť sa dosiahne v strednodobom horizonte.

D. Nadväzujúce opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Účinnosť novej legislatívy by sa mohla preskúmať v roku 2024 spolu s preskúmaním iných právnych predpisov, ako napríklad návrhu týkajúceho sa ETS a nariadenia o spoločnom úsilí.