



Rada
Európskej únie

V Bruseli 18. apríla 2018
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0143 (COD)**

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	17. mája 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2018) 186 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU Sprievodný dokument Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy CO ₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2018) 186 final.

Príloha: SWD(2018) 186 final

V Bruseli 17. 5. 2018
SWD(2018) 186 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy
CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy CO ₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá
A. Potreba konať
Prečo? Aký problém sa rieši?
Emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel stúpili v rokoch 1990 až 2015 o zhruba 19 %. Emisie CO₂ z týchto vozidiel sa v súčasnosti na rozdiel od emisií z osobných a ľahkých úžitkových automobilov na úrovni EÚ neregulujú. Na trhu je bežne dostupných mnoho nákladovo efektívnych technológií na zvýšenie palivovej účinnosti, ktoré sa všeobecne nevyužívajú, hoci náklady na ne sú nízke a mohli by priniesť veľké čisté úspory. Dôvodom je najmä nedokonalé a asymetrické informovanie na trhu s novými vozidlami, keďže pre prevádzkovateľov dopravy (najmä MSP) je zložité získať a plne využiť technické informácie o takýchto technológiách. Identifikovali sa teda tieto problémy: 1. Emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel budú bez prijatia opatrení ďalej rásť, a to až o 6 % medzi rokmi 2015 a 2030. 2. Prevádzkovatelia dopravy a ich zákazníci prichádzajú o možnosť úspor paliva. 3. Európski výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel a dodávatelia dielov riskujú, že prídu o vedúce postavenie na poli technologickej inovácie, keďže významné trhy ako Spojené štáty, Kanada, Japonsko a Čína v posledných rokoch zaviedli emisné normy na stimulovanie inovácie a rýchle zvýšenie úspornosti vozidiel. Uvedené má vplyv na obyvateľstvo všeobecne, prevádzkovateľov nákladnej dopravy a výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel.
Čo sa od tejto iniciatívy očakáva?
Iniciatíva by mala: 1. prispieť k naplneniu záväzkov EÚ v rámci Parížskej dohody znížením emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, 2. znížiť prevádzkové náklady pre prevádzkovateľov dopravy a prepravné náklady pre spotrebiteľov a 3. zachovať technologicke a inovačné vedúce postavenie únijských výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel a dodávateľov ich dielov
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ?
Konanie na úrovni EÚ je nákladovo efektívne a zabezpečia sa ním koordinované opatrenia všetkých členských štátov v boji proti zmene klímy. Je nepravdepodobné, že by individuálne snahy členských štátov postačovali.
B. Riešenia
Aké legislatívne a nelegislatívne možnosti politiky sa zvažovali? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Prečo?
Na základe analýzy politických opatrení EÚ spojených s dopravou sa zistila potreba zaviesť emisné normy CO₂. Vzniklo by tým na úrovni EÚ doplnkové opatrenie na strane ponuky s cieľom zaistiť účinnú dekarbonizáciu odvetvia prepravy ťažkými úžitkovými vozidlami. Pre návrh uvedených emisných noriem CO₂ sa zohľadnili rôzne politické možnosti z hľadiska: 1. cieľových hodnôt emisií CO₂ 2. rozloženia cieľových hodnôt emisií CO₂ z celého vozového parku v EÚ medzi skupiny vozidiel a výrobcov 3. stimulácie výroby vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami 4. prvkov nákladovo efektívneho vykonávania 5. posilnenia riadenia
Kto podporuje ktorú možnosť?
Väčšina zainteresovaných strán podporila zavedenie cieľových hodnôt emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni EÚ. Výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel boli v porovnaní s mimovládnyimi organizáciami za menej

ambiciózne ciele a zastávajú jediný cieľ CO₂ pre každého výrobcu. Pokiaľ ide o vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami, výrobcovia podporujú superkredity a mimovládne organizácie zas taxatívnu povinnosť. Nákladovo efektívne vykonávanie podporili všetky zainteresované strany, pričom výrobcovia boli za systém ukladania a požičiavania a organizácie občianskej spoločnosti zas za obchodovanie. Väčšina zainteresovaných strán podporila monitorovanie súladu certifikovaných hodnôt CO₂ s emisiami v reálnych podmienkach.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

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

Zvažované možnosti zahŕňajú celú škálu trajektórií cieľových hodnôt znižovania emisií CO₂ do roku 2030.

V rámci jednotlivých posudzovaných možností z hľadiska cieľových hodnôt sa zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v roku 2030 oproti východisku pohybuje od 3 do 8 %. Emisie NO_x klesnú do roku 2030 o 1,3 až 4,7 % a emisie PM_{2.5} o hodnotu do 0,6 %.

Očakáva sa výrazný čistý prínos pre spoločnosť ako celok, ako aj pre prevádzkovateľov dopravy a spotrebiteľov. Tento prínos stúpa úmerne s prísnosťou cieľových hodnôt emisií CO₂. Čistý hospodársky úžitok z pohľadu spoločnosti vrátane predídania nákladom spojeným s CO₂ sa pohybuje od 9 377 do 52 369 EUR na každý nákladný automobil zaregistrovaný v roku 2025 a od 41 567 do 87 278 EUR na každý nákladný automobil zaregistrovaný v roku 2030.

Z hľadiska prvého a druhého využitia sa kumulatívne čisté úspory, teda rozdiel medzi úsporami paliva a výrobnými nákladmi, pohybujú od 5 413 do 37 589 EUR na nákladný automobil v roku 2025 a od 22 032 do 82 429 EUR na nákladný automobil v roku 2030. Zodpovedá to úspore na úrovni 1 – 4 % prevádzkových nákladov v roku 2025 a 3 – 12 % v roku 2030.

Analýza nákladovo efektívnych technológií, ktoré už sú alebo sa čoskoro stanú bežne dostupnými, ukazuje, že ich plnohodnotné nasadenie by v roku 2025 umožnilo dosiahnuť zníženie emisií oproti východiskovému scenáru na úrovni 15 – 20 %.

Realistickosť vyšších cieľových ambícií na rok 2030 by mohla ovplyvniť väčšia neistota z hľadiska účinnosti a nákladov pokročilejších technológií – najmä alternatívnych hnacích sústav, ktoré by si vyžadovali existenciu infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Celkové náklady na prepravu nákladu ťažkými úžitkovými vozidlami pri jednotlivjej činnosti sa znížia mierne – o menej ako 1 % v roku 2025 a v rozmedzí 1 až 3 % v roku 2030.

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

Výrobné náklady vzrastú, takže prevádzkovatelia nakupujúci nové nákladné automobily budú musieť jednorazovo investovať viac. Tieto náklady na nový nákladný automobil zaregistrovaný v roku 2025 sa v rámci zvažovaných možností v priemere pohybujú od 858 do 27 797 EUR a v roku 2030 od 4 657 do 58 760 EUR. V relatívnom vyjadrení ide o 0,8 až 25,3 % kúpnej ceny vozidla.

Aký bude vplyv na podniky, MSP a mikropodniky?

Očakáva sa, že prevádzkovatelia dopravy, najmä MSP, budú mať prínos zo zníženej spotreby paliva. Očakávané úspory budú podľa odhadov výrazne vyššie než dodatočné náklady na nový nákladný automobil vybavený technológiami znižovania CO₂. MSP, ktoré takéto technológie poskytujú výrobcovi ťažkých úžitkových vozidiel, budú mať prínos v podobe zvýšeného dopytu.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

V EÚ 28 sa očakáva mierny pokles daňových príjmov pre nižší objem predaja nafty.

Očakávajú sa iné významné vplyvy?

Regulačný rámec emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel pomôže automobilovému priemyslu EÚ udržať si vedúce svetové postavenie na poli technológií a inovácie, ako aj prístup na trhy. Vzhľadom na zníženie potreby fosílnych palív sa zvýši energetická bezpečnosť EÚ.

D. Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma? Max. 4 riadky

Prvotné preskúmanie účinnosti tejto legislatívy sa predpokladá v roku 2022. Na jeho základe sa 1) stanoví alebo potvrdí cieľová hodnota na rok 2030, 2) rozšíri rozsah na ďalšie skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, t. j. autobusy a malé nákladné autá, 3) prehodnotí účinnosť mechanizmov vykonávania, ako je systém stimulácie výroby vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.