



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 11. 2017
SWD(2017) 367 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

**Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady,
ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných
vozidiel cestnej dopravy**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu revízie smernice 2009/33/ES
A) Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?
Smernica o ekologických vozidlách splňa svoj hlavný cieľ – stimuláciu verejného obstarávania ekologických vozidiel (vozidiel s nízkymi alebo nulovými emisiami a inými alternatívnymi palivami) – len minimálne. V dôsledku toho je obmedzený aj jej vplyv na zavádzanie takýchto vozidiel na trh, na znižovanie emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie pochádzajúcich z verejne obstarávaných vozidiel, ako aj na rast a konkurencieschopnosť odvetvia. Problémom je obmedzený rozsah pôsobnosti smernice, nejasné ustanovenia o nákupe vozidiel a obmedzené používanie všeobecne zložitej metodiky peňažného vyjadrovania.
Čo by sa malo dosiahnuť?
Hlavným politickým cieľom je zvýšiť mieru verejného obstarávania ekologických vozidiel (s nízkymi alebo nulovými emisiami a inými alternatívnymi palivami), a tak prispieť k udržateľnosti a konkurencieschopnosti cestnej dopravy. Verejným obstarávaním sa účinne podporí zavádzanie ekologických vozidiel na trh a znižovanie emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie a súčasne sa zachová rast a konkurencieschopnosť v odvetví dopravy. Zámerom tejto iniciatívy je rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice a zjednodušiť jej vykonávanie a súčasne vytvoriť dlhodobú istotu trhového dopytu.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
V správe o stave Únie z roku 2017 sa ako priorita uvádza to, aby sa EÚ stala svetovým lídrom v oblasti dekarbonizácie. Trhy v EÚ majú stále problém s dopytom. Touto iniciatívou sa na strane dopytu vytvára stimul, ktorým sa zvýši miera zavádzania ekologických ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel na trhu. Formou balíka sa dopĺňajú emisné normy CO₂ pre osobné automobily a dodávky po roku 2020 a stanovuje sa dodatočný stimul pre ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami, v prípade ktorých sa emisie CO₂ v súčasnosti neriešia. Táto iniciatíva ponúka dlhodobé smerovanie politiky a podporuje strategické zosúladenie verejného obstarávania. Istota dlhodobého dopytu stimuluje trhové investície a znižovanie nákladov na vozidlá, čo umožní miestnym a regionálnym orgánom prijímať lepšie politické opatrenia. Opatrenia sú primerané a nezasahujú do základnej zodpovednosti za organizáciu (verejnej) dopravy, pričom pokiaľ ide o vykonávanie, verejným orgánom členských štátov bola ponechaná flexibilita a možnosť vlastného uváženia. Vďaka revízii sa trhové stimuly presúvajú z trhov rozvinutejších členských štátov do štátov, ktorých trhy sa zatiaľ len rozvíjajú, pričom pomáha pri formovaní celoeurópskeho trhového prístupu, ktorý by samotné členské štáty nemohli dosiahnuť. Strednodobé a dlhodobé výhody pre európskych občanov sú značné.
B) Riešenia
Aké sú jednotlivé možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?
Možnosti politiky sa líšia v závislosti od úrovne ambícií a zásahov. V možnosti 1 sa posudzuje zrušenie smernice o ekologických vozidlách. Hlavné politické ciele tejto iniciatívy by sa mali riešiť prostredníctvom vnútroštátnych politických opatrení a dobrovoľnej činnosti na európskej úrovni. Možnosť 2 obsahuje spoločné vymedzenie ekologických vozidiel a revidovanú metodiku na peňažné vyjadrenie energetického a environmentálneho vplyvu vozidiel. Členské štáty si musia vybrať: Prvou možnosťou je transpozícia vymedzenia pojmu do svojho práva. V tom prípade musia vytvoriť vnútroštátny politický rámec, v ktorom sa stanovuje úroveň ambícií do roku 2030. Druhou možnosťou je transpozícia metodiky peňažného vyjadrovania, podľa ktorej musia postupovať všetky verejné orgány. V rámci možnosti 3, ktorá obsahuje dva varianty (nízka a vysoká ambicióznosť), sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice o ekologických vozidlách na prenájom a lízing vozidiel alebo ich nákup na splátky, ako aj na osobitné zmluvy o poskytovaní služieb v oblasti dopravy. Zavádza sa ňou vymedzenie ekologických vozidiel na základe prahových hodnôt emisií (výfukových emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie) pre ľahké vozidlá a stanovujú sa súvisiace minimálne ciele v obstarávaní na úrovni členských štátov. Takisto sa ňou vytvára spoločný systém monitorovania a podávania správ. V rámci možnosti 4, ktorá obsahuje dva varianty (nízka a vysoká ambicióznosť) sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice ako v prípade možnosti 3, ale zavádza sa vymedzenie ekologických vozidiel na základe používania

alternatívnych palív (batériové elektromobily a elektromobily s palivovými článkami, vozidlá na zemný plyn, dobíjateľné hybridné vozidlá) pre všetky ľahké a ťažké úžitkové vozidlá. Súčasne sa stanovujú súvisiace minimálne ciele v obstarávaní na úrovni členských štátov. V možnosti 3 aj 4 sa vypúšťa metodika peňažného vyjadrovania. Možnosť 5 je najrozsiahlejšou možnosťou. Súčasná smernica by sa nahradila nariadením, v ktorom by sa predpísala metodika peňažného vyjadrovania energetického a environmentálneho vplyvu vozidiel. Z hľadiska dosahovania cieľov by táto možnosť bola najúčinnější, spája sa však s najvyššími nákladmi a zavádza vysokú mieru zásahov. V prípade možnosti 6 sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice o ekologických vozidlách na prenájom a lízing vozidiel alebo ich nákup na splátky, a na osobitné zmluvy o poskytovaní dopravných služieb. Zavádza sa ňou vymedzenie ekologických vozidiel na základe kombinácie prahových hodnôt emisií (výfukových emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie) pre ľahké vozidlá a vymedzenie na základe používania alternatívnych palív pre ťažké úžitkové vozidlá a stanovujú sa súvisiace minimálne ciele v obstarávaní na úrovni členských štátov. V tomto prípade by bola možná budúca úprava požiadaviek smernice pre ťažké úžitkové vozidlá, keď sa na úrovni EÚ pre tieto vozidlá stanovia súvisiace požiadavky na emisie CO₂. Takisto sa vytvára spoločný systém monitorovania a podávania správ.
Aké sú názory rôznych zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť? Možnosť 1 zainteresované strany nepodporili. V prípade možnosti 2 bola uznaná pridaná hodnota vymedzenia ekologických vozidiel, boli však vyjadrené všeobecné obavy o to, ako zabezpečiť súlad a ambície vo vnútroštátnych politických rámcoch. Väčšina verejných a súkromných zainteresovaných strán (mestá, prevádzkovatelia, výrobcovia) podporila zavedenie vymedzenia ekologických vozidiel, pričom však mali rôzne názory na prístupy vychádzajúce z emisií alebo alternatívnych palív. Výrobcovia automobilov požadovali ambiciózný minimálny cieľ obstarávania pre vozidlá s pohonom na alternatívne palivo. Zástupcovia verejných orgánov väčšinou podporovali prístup vychádzajúci z emisií, pričom minimálne ciele podporili len v prípade, ak neboli stanovené na úrovni miest. Podobné stanovisko mali aj prevádzkovatelia dopravy. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel boli skonštatované nedostatky. Jasná väčšina zainteresovaných strán zastávala názor, že z revízie by sa mala odstrániť metodika peňažného vyjadrovania. Možnosť 5 odmietla väčšina zainteresovaných strán.
C) Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? Možnosť 6 ako uprednostňovaná možnosť by mala viesť k zníženiu emisií CO₂, NO_x a tuhých častíc (PM₁₀), ako aj environmentálnych nákladov spojených s emisiami CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie (2,2 miliardy EUR počas životnosti vozidiel obstaraných v rokoch 2020 – 2035). Podľa odhadov by táto možnosť mohla počas obdobia rokov 2020 – 2035 priniesť 6 700 nových pracovných miest a zvýšiť príjmy odvetvia o 4,2 miliardy EUR.
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? Čisté úspory nákladov pri možnosti 6 oproti východiskovému scenáru sa počas obdobia rokov 2020 – 2035 odhadujú vo výške približne 4,2 miliardy EUR, čo poukazuje na širšie socioekonomické (zvýšenie príjmov firiem, vytváranie pracovných miest) a environmentálne prínosy (súvisiace so znížením emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie).
Aké sú vplyvy na MSP a konkurencieschopnosť? Vzhľadom na celkovo nízky podiel verejne obstarávaných ľahkých vozidiel v rámci transakcií na trhu s vozidlami je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť v ich prípade menší. Spoločnosti, ktoré sa zaoberajú prenájomom a lízingom vozidiel, budú musieť prispôbiť svoje vozové parky, v čom im však pomôže urýchlenie znižovania nákladov na trhu s vozidlami. Náklady by sa mali preniesť na klientov, čo by malo mať pozitívny vplyv na prevádzkové náklady. V sektore ťažkých úžitkových vozidiel budú MSP vyrábajúce vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami profitovať, zatiaľ čo MSP dodávajúce konvenčné vozidlá sa budú musieť prispôbiť. Konkurencieschopnosť sektora sa podporí jasným a predvídateľným dlhodobým trhovým dopytom po autobusoch. Zvýšenie investícií do infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc a do elektrických sietí by malo pozitívny vplyv na rast.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
Predpokladá sa, že dodatočné náklady na obstarávanie v období rokov 2020 až 2035 dosiahnu hodnotu 2,2 miliardy EUR. V rámci celého posudzovaného obdobia (do roku 2035) sa očakáva mierna úspora administratívnych nákladov vo výške 2,4 milióna EUR.
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
Posúdením vplyvu sa nezistili žiadne iné významné vplyvy. V posúdení vplyvu sa zistilo, že vplyvy na daňové príjmy sa vzhľadom na rozdielne dane z palív a energie na úrovni členských štátov môžu líšiť.
Proporcionalita?
Postupy verejného obstarávania sú strategicky zosúladené. Iniciatívou sa členským štátom a verejným orgánom ponecháva flexibilita pri prispôsobení minimálnych požiadaviek vnútroštátnym podmienkam. Navrhovanými opatreniami sa nezasahuje do právomocí členských štátov pri organizácii poskytovania dopravy. Týkajú sa len časti, nie celého verejného obstarávania, s možnosťou voľby technologického riešenia. Minimálne požiadavky sa v členských štátoch odlišujú.
D) Nadväzné opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
Komisia vyhodnotí novú legislatívu v roku 2027.