EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 11. 7. 2012
SWD(2012) 214 final

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

**ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU**

***Sprievodné dokumenty***

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 443/2009 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO2 z nových osobných automobilov do roku 2020**

**a**

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 510/2011 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO2 z nových ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020**

{COM(2012) 393 final}
{COM(2012) 394 final}
{SWD(2012) 213 final}

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

**ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU**

***Sprievodné dokumenty***

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 443/2009 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO2 z nových osobných automobilov do roku 2020**

**a**

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 510/2011 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO2 z nových ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020**

## 1. VYMEDZENIE PROBLÉMU

### 1.1. Povaha problému

Cestná doprava je jedným z mála sektorov s rýchlo rastúcimi emisiami, od roku 1990 do roku 2008 sa emisie v odvetví zvýšil o 26 %. Táto tendencia nie je udržateľná vzhľadom na politiky EÚ v oblasti zmeny klímy. Podľa správy Komisie s názvom „*Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050*“[1] a Biela kniha o doprave[2], v cestnej preprave sa musia výrazne znížiť emisie $CO_2$ do roku 2050.

Ľahké úžitkové vozidlá (ĽÚV) zodpovedajú za významnú časť celkových emisií z dopravy, emitujú približne 13,5 % celkových emisií $CO_2$ v EÚ a ak sa zahrnú aj emisie z dodávky palív ich podiel predstavuje približne 15 %. S ohľadom na očakávané zvýšenie dopravného parku ĽÚV, je potrebné pokračovať v účinnom uplatňovaní povinných cieľov zníženia emisií $CO_2$, aby sa zabezpečilo ďalšie zníženie emisií $CO_2$ z cestnej dopravy.

Dvojfázový prístup nariadení si vyžaduje, aby Komisia do konca roka 2012 navrhla spôsoby splnenia cieľov do roku 2020. Návrhy na zmenu a doplnenie nariadení by mali byť „čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže, spoločensky spravodlivé a udržateľne“[3]. Vyžaduje si to aktualizáciu vzorcov uvedených v prílohe I k nariadeniam upravujúcim ciele do roku 2020. Okrem toho cieľ pre ĽÚV do roku 2020 si vyžaduje potvrdenie uskutočniteľnosti. Postupy sú tými aspektmi uplatňovania, ktoré ovplyvňujú spôsob, akým sa ciele v oblasti emisií dosiahnu. Úroveň prísnosti nariadení na rok 2020 sa určuje podľa cieľových hodnôt stanovených v rámci nich. Ciele boli stanovené v spolurozhodovacom postupe a v rámci preskúmania sa neprehodnocujú.

---

1 KOM(2011) 0112 v konečnom znení

2 „*Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje*“, KOM/2011/0144 v konečnom znení

3 Článok 13 ods. 5 nariadenia (ES) č. 443/2009 a článok 13 ods. 1 nariadenia (ES) č. 510/2011.

Žiadne z týchto dvoch nariadení však neponúka istotu na obdobie po roku 2020. Automobilový priemysel sa však riadi podľa cyklov plánovania, ktoré naznačujú potrebu poznať približne 10 rokov vopred všeobecný rámec, v rámci ktorého je nutné navrhnúť ĽÚV, a na presnejšie rozhodnutia o variantoch, ktoré sa skutočne vyrobia, sú potrebné kratšie obdobia okolo piatich rokov. Preto je dôležité poskytnúť informácie o budúcich zníženiach dostatočne včas, aby sa poskytla primeraná istota pre plánovanie.

### 1.2. Ako by sa problém vyvíjal bez nových opatrení EÚ?

Keby sa neprijali žiadne opatrenia, ciele $CO_2$ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá by sa nemohli uskutočniť a po rokoch 2015 a 2017 by sa nevyžadovalo žiadne znižovanie emisií. Dôvodom je, že cieľ na rok 2020 nemôže nadobudnúť účinnosť bez právnych predpisov, ktoré vymedzia a vykonajú spôsoby dosiahnutia cieľov do roku 2020. Bez ďalších opatrení EÚ je pravdepodobné, že by sa ďalšieho zníženie emisií $CO_2$ z nových ľahkých úžitkových vozidiel dosiahlo len v malej miere. Nedá sa predpokladať ďalší pokrok, pokiaľ ide o palivovú úspornosť, pretože vývoj v EÚ a USA dokazuje, že v prípade nejestvovania regulačných požiadaviek ani výrazného zvýšenia cien, sa spotreba paliva ĽÚV zvyšuje len miernym tempom.

Možnosť „žiadnych opatrení“, predstavuje základný scenár posúdenia vplyvu a modelovania, ktoré mu je podkladom. V prípade, že by EÚ neprijala žiadne nové opatrenia, nerealizovali by sa tieto výsledky uskutočňovania cieľov do roku 2020:

- približne 25 % zníženie spotreby nafty pri osobných automobiloch a ĽÚV, čo predstavuje úsporu v spotrebe približne 25 miliárd EUR ročne; úspora spotreby energie do roku 2030 približne vo výške 25 miliónov ton ekvivalentu ropy (mtoe) ročne, čím sa celkovo ušetrí okolo 160 mtoe v období rokov 2020 až 2030;
- zamedzenie zvyšovania spotreby paliva postupne z 27 miliárd EUR ročne počas obdobia 2020 – 2025 na 36 miliárd EUR ročne v období 2020 – 2030 sa odhaduje na 20 miliárd EUR; výdavky na dovoz paliva, ktorým sa predíde, sa nahradia výdavkami na investície do kapitálu a technológií, ktoré zvyšujú domáci dopyt; z analýzy vstupov a výstupov vyplýva, že to môže každoročne spôsobiť zvýšenie HDP o približne 12 miliárd EUR a výdavkov na pracovnú silu o približne 9 miliárd EUR;
- Odhadované úspory paliva v dôsledku realizácie cieľov do roku 2020 viac než nahradzujú očakávané náklady na dodržiavanie predpisov. čisté náklady pre spoločnosť sa pohybujú približne od mínus 80 EUR do 230 EUR na tonu eliminovaného $CO_2$ pri osobných automobiloch[4] a od mínus 172 EUR do 295 EUR pri ľahkých úžitkových vozidlách; rozmedzie závisí od ceny ropy, ktorá sa pri analýze pohybovala medzi 90 a 140 USD za barel.

### 1.3. Dotknuté zainteresované strany

K hlavným zainteresovaným skupinám, ktorých sa nariadenia týkajú, patria široká verejnosť, osoby kupujúce vozidlá, výrobcovia vozidiel, dodávatelia automobilových súčiastok a dodávatelia paliva. Vplyvy sa prejavujú najmä takto:

- populáciu EÚ v čoraz väčšej miere ovplyvňujú dôsledky zmeny klímy;

[4] Podľa scenára týkajúceho sa nákladov č. 2 a pri sklone 60 %.

- kupujúcich vozidiel ovplyvňujú možné zvýšenie cien vozidiel a znížené prevádzkovými nákladmi v dôsledku nižšej spotreby paliva; rast cien vozidiel vyvážia úspory paliva;
- výrobcovia vozidiel sú ovplyvnení povinnosťou a potrebou zaviesť technické opatrenia na zníženie $CO_2$; môže to zvýšiť výrobné náklady a ovplyvniť ich sortiment výrobkov; poskytne im to aj príležitosť získať výhodu prvého na trhu a potenciál predávať vozidlá s nízkymi emisiami $CO_2$ na iných trhoch;
- očakáva sa, že vyšší dopyt po moderných technológiách a možnosť vyvážať súčiastky na iné trhy bude prínosom pre dodávateľov súčiastok;
- dodávatelia paliva budú pravdepodobne musieť počítať s nižším dopytom po dopravných palivách;
- ostatní používatelia paliva a oleja budú mať výhody z nižších cien;
- iné odvetvia než doprava emitujúce skleníkové plyny budú menej vystavené tlakom na ďalšie znižovanie emisií s cieľom kompenzovať zvýšené emisie z dopravy.

## 2. ANALÝZA SUBSIDIARITY

EÚ už v tejto oblasti vyvinula činnosť prijatím nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 na základe kapitoly zmluvy týkajúcej sa životného prostredia (pokiaľ ide o osobné automobily na základe článku 175 Zmluvy o ES[5] a pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá na základe článku 192 ods. 1 ZFEÚ[6]). Aj jednotný trh predstavuje dôvod na konanie na úrovni EÚ a nie na úrovni členských štátov, aby sa zaistili spoločné požiadavky pre celú EÚ a minimalizovali sa tak náklady pre výrobcov.

## 3. CIELE

### VŠEOBECNÉ

*Poskytnúť vysokú úroveň ochrany životného prostredia v Európskej únii a prispieť k splneniu cieľov EÚ v oblasti zmeny klímy, obmedziť spotrebu ropy, a tak zlepšiť bezpečnosť dodávok energie v rámci EÚ, podnecovanie inovácií a zvyšovanie konkurencieschopnosti priemyslu EÚ.*

### OSOBITNÉ

*Zabezpečiť plynulé a účinné uplatňovanie právnych predpisov upravujúcich emisie $CO_2$ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, najmä vzhľadom na ciele do roku 2020.*

### PREVÁDZKOVÉ

- *Zabezpečiť, aby cieľ zníženia emisií $CO_2$ z ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020 bol uskutočniteľný.*
- *Zabezpečiť, aby sa environmentálne prínosy cieľov zníženia emisií $CO_2$ z ľahkých úžitkových vozidiel dosiahli nákladovo efektívnym spôsobom.*

---

5 Zmluva Európskych spoločenstiev zmenená a doplnená ZFEÚ (pozri poznámku pod čiarou č. 5)

6 Zmluva o fungovaní Európskej únie

- *Zabezpečiť, aby postupy k dosiahnutiu cieľov do roku 2020 nemali neprijateľné sociálne dôsledky.*
- *Zabezpečiť, aby postupy k dosiahnutiu cieľov do roku 2020 nemali nežiaduci vplyv na konkurencieschopnosť automobilového priemyslu EÚ.*
- *Vytvoriť dostatočnú istotu pre automobilové odvetvie s ohľadom na budúce požiadavky na emisiu $CO_2$ z ľahkých úžitkových vozidiel.*
- *Podľa možnosti minimalizovať administratívne zaťaženie a náklady pre MSP vyplývajúce z nariadení.*

## 4. MOŽNOSTI POLITIKY

### 4.1. Určenie možností politiky

Na určenie možností politiky sa zvolil široký prístup. Týka sa otázok nastolených na základe právnych predpisov, otázok súvisiacich s vykonávaním a otázok posudzovaných v štúdiách analyzujúcich možné prístupy k zlepšeniu účinnosti právnych predpisov. Analyzujú sa tieto hľadiská:

a) možnosť nezasahovania;

b) potvrdenie uskutočniteľnosti cieľa do roku 2020 pri ľahkých úžitkových vozidlách;

c) V rámci každého postupu zameraného na splnenie cieľov pri osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách sa analyzujú rozličné možnosti:

– rôzne parametre úžitkovej hodnoty, tvary a sklony formujúce krivku hraničných hodnôt
– poplatky za nadmerné emisie (bez zmeny alebo úpravy)
– výnimky (nepokračovať, pokračovať alebo upraviť)
– ekologické inovácie (postupné skončenie alebo predĺženie)
– postupné zavádzanie (bez zavádzania cieľov do roku 2020 alebo ich zahrnutím do zavádzania)
– superkredity (bez predĺženia, s predĺžením alebo s úpravou režimu)
– vyčleňovanie prostriedkov (banking) a pôžičky
– kombinácia cieľov pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá
– zohľadnenie najazdených kilometrov
– obmedzenia dané vozidlom

d) zjednodušenie a zníženie administratívneho zaťaženia;

e) prispôsobenie sa novému testovaciemu cyklu;

f) podoba a prísnosť právnych predpisov po roku 2020.

## 4.2. Závery predbežného posudzovania možností

Predbežné posúdenie vychádza z nasledujúcich otázok, ktoré sa zakladajú predovšetkým na externých štúdiách a na vstupe od zainteresovaných strán.

(a) Možnosť nezasahovania

Táto možnosť predstavuje základný scenár a znamená, že ciele do roku 2020 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá sa nerealizujú v dôsledku nedostatočného vymedzenia postupov, ktorými sa majú ciele dosiahnuť. Táto možnosť sa zamieta, pretože je v rozpore so všeobecnými, špecifickými a prevádzkovými cieľmi.

(b) Potvrdenie uskutočniteľnosti cieľa do roku 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá

Z údajov o emisiách z roku 2010 vyplýva, že zníženie emisií, ktoré je nevyhnutné na splnenie cieľa na rok 2020 sa bez veľkých technologických zmien značne zmenšilo. Priemerné emisie $CO_2$ sa v roku 2010 znížili pri všetkých segmentoch ľahkých úžitkových vozidiel v porovnaní s rokom 2007, hoci úroveň zníženia sa medzi jednotlivými triedami líšila. Aktualizované krivky nákladov ukazujú väčší potenciál znižovať emisie a náklady v porovnaní s analýzou z roku 2009. Časový rámec, ktorý je pre znižovanie emisií k dispozícii, je v súlade s vývojom. Preto sa dospelo k záveru, že cieľ do roku 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá je realizovateľný.

(c) Postupy na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel

Posudzované postupy nie sú navzájom sa vylučujúce alternatívy s výnimkou postupného zavádzania a vyčleňovania prostriedkov (banking) a pôžičiek, ktoré by sa podľa možností nemali kombinovať. Preto pri každom postupe sa vyhodnocuje množstvo alternatívnych politických možností s ohľadom na ciele špecifikované v oddiele 3.

Niektoré možnosti týkajúce sa parametra úžitkovej hodnoty, sklon krivky hraničných hodnôt, zmeny výnimiek a zjednodušenie sa ponechávajú na ďalšie posudzovanie. Okrem toho sa dospelo k záveru, že by mohlo byť žiaduce pokračovať v režime ekologických inovácií. Poplatky za nadmerné emisie sú v súčasnosti vyššie ako medzné náklady ľahkých úžitkových vozidiel a sú vo všeobecnosti v súlade s priemernými medznými nákladmi osobných automobilov. So zreteľom na nižšiu prísnosť cieľa pre ľahké úžitkové vozidlá v porovnaní s osobnými automobilmi a na možné prekrývanie medzi niektorými väčšími osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami sa dospelo k záveru, že poplatky by mali zostať na súčasnej úrovni.

Postupné zavádzanie a superkredity sa z ďalšej analýzy vylučujú. V prvom prípade preto, že so zreteľom na súčasný vývoj emisií nových osobných automobilov a perspektívu, že celkový cieľ sa v roku 2020 dosiahne, sa to nepovažuje za nevyhnutné. Akékoľvek ďalšie čiastkové ciele by okrem toho výrobcom v dôsledku nižšej flexibility zvýšili náklady. Postupné zavádzanie končiace neskôr ako v roku 2020 by oslabilo ambíciu nariadenia, a tak by viedlo k nižším úsporám emisií $CO_2$. Najviac by sa tým narušila právna istota pre automobilový priemysel, ktorý má záujem o kompenzáciu predchádzajúcich investícií do technológií znižujúcich emisie $CO_2$. Tieto dôvody sú relevantnejšie pre ľahké úžitkové vozidlá, v prípade ktorých možno cieľ do roku 2020 splniť jednoduchšie a lacnejšie. Superkredity pre nízkoemisné vozidlá sa vylučujú pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na základe ich prípadného nepriaznivého vplyvu na plnenie celkového cieľa. Tento prístup oslabuje úsilie potrebné pri konvenčných vozidlách tým, že sa im umožní vypúšťať viac emisií, a znižuje

celkovú efektívnosť nákladov politiky. Okrem toho je v rozpore s cieľom technologickej neutrality. Tieto nepriaznivé účinky možno obmedziť nízkym multiplikátorom a obmedzením počtu dotknutých vozidiel.

Ďalšie postupy, ktoré nie sú obsiahnuté v súčasných nariadeniach, napríklad banking a pôžičky, spájanie cieľov pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, zohľadnenie najazdených kilometrov a obmedzenia dané vozidlom sa aj z ďalšej analýzy vylučujú, buď ako priveľmi zložité, ktoré by boli v rozpore s cieľmi súvisiacimi s istotou pri plánovaní a so splnením environmentálnych cieľov, zvyšujúce administratívne zaťaženie, niektorým výrobcom ukladajúce neprimerané náklady súvisiace s dodržiavaním právnych predpisov alebo v dôsledku nedostatočne spoľahlivých údajov o rôznych segmentoch týkajúcich sa počtu najazdených kilometrov osobných automobilov.

(d) Zjednodušenie a zníženie administratívneho zaťaženia

Potenciálne zjednodušenie súčasných nariadení a zníženie administratívneho zaťaženia sa posudzuje pri týchto ustanoveniach: zníženie počtu postupov, zjednodušenie vykonávacích opatrení, zjednodušenie pravidiel pre MSP a mikro-MSP. Predbežné preskúmanie možností politiky bude mať za následok obmedzenie množstva postupov. Okrem toho možno vykonávacie opatrenia najčastejšie zjednodušiť na základe ustanovení o revízii, ktoré sú v nich uvedené. Zjednodušenie pravidiel pre MSP začlenením hranice de minimis a znížením administratívnej záťaže vyplývajúcej z postupu uplatnenia výnimky prostredníctvom toho, že by sa uvedené pravidla stali pružnejšími, sa ponecháva na ďalšiu analýzu.

(e) Prispôsobenie sa novému testovaciemu cyklu

Pokiaľ ide o prispôsobenie sa novému testovaciemu cyklu, v nariadeniach sa už Komisia splnomocňuje, aby ich prispôsobila novému postupu testovania. Keďže nie je pravdepodobné, že by bol revidovaný postup testovania prijatý pred nadobudnutím účinnosti zmenených a doplnených nariadení, nie je to možné vykonať v súčasnosti. S cieľom zníženia neistoty by bolo možné stručne opísať zásady a postupy, ktoré sa použijú na prispôsobenie právnych predpisov. To by potenciálne mohlo zvýšiť istotu pre výrobcov, a tým znížiť náklady na dosiahnutie súladu s predpismi.

(f) Podoba a prísnosť právnych predpisov po roku 2020

So zreteľom na regulačný režim po roku 2020 sa považuje za žiaduce, aby sa uverejnilo konzultačné oznámenie, ktoré by uvádzalo analýzu Komisie o alternatívnych regulačných prístupoch a pre ilustráciu pravdepodobný rozsah prísnosti, ktoré by sa vyžadovala pri budúcich hraničných hodnotách emisií $CO_2$. Budúce zmeny v regulačnom prístupe a stanovenie úrovne povinného zníženia emisií by sa uskutočnili v druhej etape legislatívneho postupu.

### 4.3. Možnosti pre ďalšiu analýzu

Nasledujúce možnosti boli predložené na ďalšiu analýzu:

*Osobitné možnosti pri osobných automobiloch:*

- parameter úžitkovej hodnoty – hmotnosť a stopa,
- úžitková funkcia – lineárna,
- sklon krivky hraničných hodnôt – 60 až 100 %,

– zmeny výnimiek – pravidlo de minimis, zmena a doplnenie výnimky pre špecializovaných výrobcov,
– zjednodušovanie a znižovanie administratívnej záťaže spojené s výnimkami.

*Osobitné možnosti pri ľahkých úžitkových vozidlách:*

– parameter úžitkovej hodnoty – hmotnosť a stopa,
– úžitková funkcia – lineárna krivka pre hmotnosť a nelineárna krivka pre stopu,
– sklon krivky hraničných hodnôt – 80 až 100 %,
– zmeny výnimiek – pravidlo de minimis,
– zjednodušovanie a znižovanie administratívnej záťaže spojené s výnimkami.

## 5. POSÚDENIE VPLYVOV

Politické možnosti sa posudzovali na základe cieľov, pričom sa zohľadňovala skutočnosť, aby boli zmeny a doplnenia „čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže, aby boli sociálne spravodlivé a udržateľne“.

**Vplyv možností so zreteľom na parameter úžitkovej hodnoty**

Pokiaľ ide o osobné automobily, z analýzy vyplýva zanedbateľný prínos z hľadiska nákladov pri prechode z hmotnosti na stopu, pretože pri parametri hmotnosti nie je dostatok stimulov na zníženie hmotnosti. Hmotnosť zabezpečuje rovnomernejšie rozdelenie do jednotlivých segmentov vozidiel, ale spôsobuje, že relatívny nárast ceny pri menších osobných automobiloch je vyšší. Ak sa ako parameter úžitkovej hodnoty použije stopa, sú nevhodné stimuly na zmenu konštrukcie vozidla obmedzenejšie za predpokladu, že funkcia hraničných hodnôt nestúpa príliš prudko. Stopa by viac podporila znižovanie hmotnosti ako možnosti splnenia cieľa, najmä pre budúce potenciálne ciele od roku 2020. Zmena parametra úžitkovej hodnoty by neviedla k dosiahnutiu cieľa istoty pri plánovaní, keďže je vysoko pravdepodobné, že výrobcovia už vypracovali plán na dosiahnutie súladu do roku 2020 na základe súčasného parametra.

Pre ľahké úžitkové vozidlá sa stopa zdá byť menej žiaducim parametrom ako hmotnosť pre problémy výrobcov, ktoré predstavuje zmena v priebehu 3 rokov, zvýšené riziko nevhodných stimulov a potrebu uplatňovať nelineárnu funkciu hraničných hodnôt. Okrem toho sú náklady výrobcu a rast cien rozložené menej rovnomerne. Napokon istota pri plánovaní je taktiež ohrozená, najmä pre krátky časový odstup medzi týmito dvoma cieľmi.

Pokiaľ ide o inovácie, je dosah na väčšinu stratégií na dosiahnutie cieľov do roku 2020 pri osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách nepravdepodobný, s výnimkou zníženia hmotnosti. V tejto súvislosti sú pri hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty rozdiely medzi jednotlivými možnosťami. Výber parametra úžitkovej hodnoty pre osobné automobily alebo ľahké úžitkové vozidlá sa považuje za neutrálny, pokiaľ ide o konkurencieschopnosť priemyslu EÚ. Okrem toho sa neočakáva, že bude mať vplyv na obchod alebo v MSP.

Čo sa týka environmentálnych vplyvov, rozličné posudzované parametre úžitkovej hodnoty, nemajú žiadny priamy dosah, ak sú splnené určité predpoklady. Použitie parametra hmotnosti nevyvoláva žiadne sociálne dôsledky, s výnimkou väčšieho zvýšenia relatívnych cien v prípade malých osobných automobilov. To sa však netýka ľahkých úžitkových vozidiel.

**Vplyv možností vzhľadom na sklon krivky**

Pri osobných automobiloch sklon krivky nad 100 % nie je žiaduci, pretože tak vznikajú nevhodné stimuly pre výrobcov a priemerné náklady sa zvyšujú, čím viac sa zvyšuje sklon pre obidva parametre. Pokiaľ ide o hmotnosť, sklon menší ako 100 % by na základe údajov za rok 2009 mal vylúčiť vážne riziko nevhodných stimulov. V rozličných segmentoch vozidiel je zvýšenie nákladov v absolútnom vyjadrení relatívne rovnomerne rozložené. Ale relatívny nárast cien je vyšší pri malých osobných automobilov v porovnaní s veľkými osobnými automobilmi a nižšia hodnota sklonu tento účinok znižuje. Nižší sklon rovnako prispieva aj k tomu, aby sa kompenzovalo nedostatočné zohľadnenie najazdených kilometrov.

Z hľadiska nákladov a rozloženia sa pri ľahkých úžitkových vozidlách nachádza vhodný sklon krivky hraničných hodnôt pri funkcii, ktorá je založená na hmotnosti, v rozmedzí 80 – 100 %. Pri stope sa najnižšie náklady vyskytujú pri sklone 110 %, ale takýto strmý sklon môže byť nevhodným stimulom na zvýšenie stopy. Preto je zrejme vhodnejší sklon okolo 100 %.

Sklony pri osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách nebudú mať podľa očakávania žiadne významné nepriaznivé vplyvy na inovácie, konkurencieschopnosť, obchod ani na MSP. Keďže nejestvovali žiadne predchádzajúce očakávania, pokiaľ ide o sklon, ktorý by sa vzťahoval na rok 2020, istota pri plánovaní nie je nijako dotknutá.

Možnosti politiky, ktoré ovplyvňujú sklon, boli ohodnotené ako také, ktoré majú veľmi malý dosah na životné prostredie. Existujú potenciálne sekundárne a behaviorálne vplyvy spôsobené mierne odlišným rozložením vozokilometrov vo vozovom parku. Preto nižší sklon pre osobné automobily je žiaduci z dôvodov ochrany životného prostredia. Tento účinok sa považuje za taký, ktorý sa netýka ľahkých úžitkových vozidiel. Pokiaľ ide o sociálny vplyv, má sklon krivky osobných automobilov distribučný účinok na relatívne ceny nových osobných automobilov. V dôsledku toho je žiaducim nižší sklon. Pri ľahkých úžitkových vozidlách sa takéto vplyvy neočakávajú, pretože sa tieto vozidlá väčšinou používajú na obchodné účely a sú kupované na základe ich úžitkovej hodnoty.

**Výnimky**

Odporúča sa aktualizovať požiadavky na špecializovaných výrobcov, pokiaľ ide o zníženie emisií, aby sa zabezpečilo ďalšie znižovanie emisií po roku 2015. Je to v súlade s cieľom neutrality z hľadiska hospodárskej súťaže, pretože vzhľadom na hornú hraničnú hodnotu 300 000 registrácií môžu výrobcovia, na ktorých sa vzťahuje táto výnimka, ovládať až 2,5 % trhu EÚ s osobnými automobilmi bez toho, aby podliehali bežnému režimu regulácie $CO_2$. Požiadavky na $CO_2$ týkajúce sa špecializovaných výrobcov by nemali žiadny priamy vplyv na MSP. Vplyv na životné prostredie bude kladný, pretože výrobcovia budú musieť znížiť svoje emisie.

**Dosah zjednodušenia a zníženia administratívneho zaťaženia**

Malo by sa zvážiť zavedenie hranice de minimis pre malovýrobcov alebo vyňatie výrobcov z MSP. Zníženie administratívneho zaťaženia pre podniky (odhadované asi vo výške 25 000 EUR na jedného výrobcu) a Komisiu (okolo 10 000 EUR na každú žiadosť) by prinieslo hospodársky úžitok, pretože by nebol potrebný postup udelenia výnimky. Došlo by k okrajovému vplyvu na životné prostredie vo forme menšieho zníženia emisií z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel. Očakáva sa, že sociálne vplyvy budú menej významné.

Zjednodušenie administratívneho postupu v týchto prípadoch by umožnil hladší proces posudzovania. Od zjednodušenia sa neočakávajú významné environmentálne ani sociálne dôsledky. Okrem prínosov pre bezprostredne dotknuté podniky by hraničná hodnota de minimis nemala mať dosah na konkurencieschopnosť, obchod, MSP ani inovácie.

## 6. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

Cieľová hodnota 147 g/km na rok 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá sa potvrdzuje ako uskutočniteľná.

V tabuľkách 1 a 2 je uvedené zhrnutie posudzovania hospodárskeho, environmentálneho a sociálneho vplyvu rôznych postupov.

Na základe analýzy sa dospelo k záveru, že by sa mali uprednostniť tieto možnosti:

- parametrom úžitkovej hodnoty pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá by mala byť naďalej hmotnosť,
- krivka hraničných hodnôt by mala byť naďalej lineárna,
- sklon krivky by mal byť približne 60 % pre osobné automobily a 100 % pre ľahké úžitkové vozidlá,
- režim udeľovania výnimiek možno upraviť tak, aby nezahŕňal najmenších výrobcov; tento postup by mal byť zjednodušený, aby sa znížila administratívna záťaž,
- úsilie špecializovaných výrobcov o zníženie emisií by sa malo aktualizovať tak, aby odrážalo priemerné úsilie vyžadované od priemyslu,
- poplatok za nadmerné emisie by sa mal udržať v hodnote 95 EUR na gram a vozidlo.

## 7. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Kľúčové ukazovatele pokroku sú spojené s vývojom v priemerného vozového parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel. Pokrývajú údaje týkajúce sa špecifických emisií $CO_2$ a úžitkovej hodnoty. Údaje o úžitkovej hodnote sa zaznamenávajú v prípade, že si zmena úžitkovosti vynúti budúcu úpravu krivky úžitkovosti. Ostatné parametre úžitkovej hodnoty, ako je stopa alebo užitočné zaťaženie, sú sledované s cieľom posúdiť ich primeranosť.

Okrem toho bude Komisia zhromažďovať informácie týkajúce sa počtu žiadostí o výnimku a cieľov znižovania, ktoré navrhnú výrobcovia, ako aj informácie o počte žiadostí o ekologické inovácie a o poskytnutých kreditoch za ekologické inovácie.

**Tabuľka 1** Porovnanie vplyvov rozličných možností postupov pri plnení cieľov – osobné automobily

| Postupy | Možnosti | Výhody | Nevýhody |
|---|---|---|---|
| **Parameter úžitkovej hodnoty** | **Hmotnosť** | Regulačná istota – žiadna zmena oproti súčasnému nariadeniu.<br>Rovnomernejšie rozloženie nákladov medzi segmenty. | Väčšie riziko kontraproduktívnych stimulov ako pri stope.<br>Nie je plne technologicky neutrálna, keďže znižovanie hmotnosti je znevýhodnené.<br>Priemerné dodatočné náklady výrobcu sú približne o 2 % vyššie ako pri použití stopy ako parametra, lebo znižovanie hmotnosti nie je odmeňované. |
| | **Stopa** | Priemerné dodatočné náklady výrobcu sú o 2 % nižšie v porovnaní s hmotnosťou.<br>Poskytuje väčšiu motiváciu pre znižovanie hmotnosti. | Žiadna regulačná istota – zmena oproti súčasnému nariadeniu.<br>Menej rovnomernejšie rozloženie nákladov medzi segmenty.<br>Náklady na prispôsobovanie spojené s prechodom na iný parameter úžitkovej hodnoty. |
| **Sklon krivky hraničných hodnôt** | **Sklon <100 %** | Mierne zníženie celkových nákladov.<br>Vylučuje vážne riziko nevhodných podnetov.<br>Nahradzuje chýbajúci výpočet najazdených kilometrov.<br>Priaznivý dosah na celkové emisie $CO_2$ a emisie znečisťujúcich látok.<br>Sociálne spravodlivejšie (nižší nárast relatívnej ceny pri malých osobných automobiloch). | Skutočné zvýšenie nákladov na vozidlo menej rovnomerne medzi segmenty. |
| | **Sklon >100 %** | Skutočné zvýšenie nákladov na vozidlo rovnomernejšie medzi segmenty. | Mierne zvýšenie celkových nákladov.<br>Zvýšené riziko nevhodných stimulov.<br>Sociálne menej spravodlivé (vyšší nárast relatívnej ceny pri malých osobných automobiloch). |
| **Výnimky** | **Hraničná hodnota de minimis** | Zníženie administratívneho zaťaženia pre MSP a pre Komisiu. | Okrajové zníženie úspor emisií. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **Aktualizácia výnimky pre špecializovaných výrobcov** | Z hľadiska hospodárskej súťaže neutrálnejšie.<br>Mierne vyššie úspory emisií $CO_2$. | Vyššie náklady pre výrobcov využívajúcich výnimky pre špecializovaných výrobcov. |

**Tabuľka 2** Porovnanie vplyvov rozličných postupov pri plnení cieľov – ľahké úžitkové vozidlá

| Postupy | Možnosti politiky | Výhody | Nevýhody |
|---|---|---|---|
| **Parameter úžitkovej hodnoty** | **Hmotnosť** | Regulačná istota – žiadna zmena oproti súčasnému nariadeniu.<br>Rovnomernejšie rozloženie nákladov medzi segmenty.<br>Obmedzenie nevhodných stimulov na zvyšovanie hmotnosti. | Priemerného dodatočné náklady výrobcu mierne vyššie než pri stope, najmä pri sklone nad 100 %.<br>Nie je plne technologicky neutrálna, keďže znižovanie hmotnosti nebolo zvýhodnené. |
| | **Stopa** | Priemerné dodatočné náklady výrobcu mierne vyššie než pri stope pre sklon nad 80 %.<br>Poskytuje väčšiu motiváciu pre znižovanie hmotnosti. | Žiadna regulačná istota – zmena oproti súčasnému nariadeniu. Možno očakávať vyššie náklady na zmenu v dôsledku trojročného odstupu medzi cieľmi.<br>Vyžaduje nelineárnu funkciu hraničnej hodnoty.<br>Menej rovnomernejšie rozloženie nákladov medzi segmenty.<br>Pre niektorých výrobcov mimoriadne vysoké zvýšenie cien súvisiace s prechodom na stopu.<br>Ľahšia manipulácia ako pri hmotnosti, ale môže byť obmedzená tvarom a sklonom krivky hraničných hodnôt. |
| **Sklon krivky hraničných hodnôt** | **Sklon <100 %** | Minimalizuje riziko nevhodných stimulov pri obidvoch týchto funkciách.<br>Najnižšie náklady pri funkcii založenej na hmotnosti pri sklone 80 – 100%.<br>Najnižšie a najrovnomernejšie rozložené náklady pri funkcii založenej na hmotnosti pri sklone krivky okolo 100 %. | Najvyššie náklady pri funkcii založenej na stope pri sklone 60 – 80 %.<br>Sklon nižší ako 80 % vedie k nerovnomernému rozloženie nákladov medzi segmenty. |
| | **Sklon >100 %** | Nižšie náklady pri funkcii založenej na stope pri sklone viac ako 100 %.<br>Rovnomernejšie rozloženie pri funkcii založenej na stope medzi segmenty pri sklone viac ako 110 %. | Zvýšené riziko nevhodných stimulov pre obidva parametre.<br>Najvyššie náklady a menej rovnomerné rozdelenie medzi segmenty pri funkcii založenej na hmotnosti pri sklone viac ako 110 %. |
| **Výnimky** | **Hraničná hodnota de minimis** | Zníženie administratívneho zaťaženia pre MSP a pre Komisiu. | Okrajové zníženie úspor emisií. |