

V Bruseli 14. 7. 2021
SWD(2021) 636 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady

o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave

{COM(2021) 562 final} - {SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final}

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu iniciatívy FuelEU Maritime
A. Potreba konať
Prečo? Aký problém sa rieši?
Súčasný palivový mix používaný v námornej doprave závisí takmer výlučne od kvapalných fosílnych palív alebo skvapalneného zemného plynu. Zintenzívnenie používania palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív [vrátane kvapalných biopalív, e-kvapalín, dekarbonizovaného plynu (vrátane skvapalneného biometánu a e-plynu), dekarbonizovaného vodíka, palív odvodených z dekarbonizovaného vodíka (vrátane metanolu a amoniaku) a elektrickej energie] významne pomôže námornej doprave prispieť k plneniu cieľov EÚ v oblasti klímy. Podľa modelovania uskutočneného na podporu plánu cieľov v oblasti klímy do roku 2030 by mal podiel palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v palivovom mixe používanom v námornej doprave predstavovať 6 – 9 % v roku 2030 a 86 – 88 % do roku 2050, aby sa prispelo k cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050. Tento problém ovplyvňuje niekoľko faktorov: 1. nedostatočná predvídateľnosť v regulačnom prostredí, ktorá zároveň vedie k vysokým investičným rizikám; 2. nízka vyspelosť alternatívnych technológií s vysokými investičnými rizikami pre prvých hráčov; 3. vyššie náklady na alternatívy v porovnaní s fosílnymi palivami; 4. vzájomná závislosť medzi aspektmi dopytu, ponuky a distribúcie a 5. možnosť tankovania paliva mimo EÚ, čo predstavuje riziko úniku uhlíka.
Čo sa od tejto iniciatívy očakáva?
Všeobecným cieľom tohto návrhu je poskytnúť jasný regulačný rámec na uľahčenie plánovania a dlhodobých investícií v odvetví námornej dopravy a doplniť existujúce právne predpisy (smernicu o infraštruktúre pre alternatívne palivá, smernicu o obnoviteľných zdrojoch energie) poskytnutím jasného signálu pre dopyt po palivách z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palivách a zároveň znížiť riziko úniku uhlíka. Preto sa očakáva, že návrhom sa zlepší používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, uľahčí sa výroba a používanie vyspelých možností a podporí sa rozvoj technológií. Tým sa doplnia ďalšie iniciatívy balíka „Fit for 55“ s cieľom znížiť emisie z námornej dopravy (napr. zahrnutie námornej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii, revízia smernice o zdaňovaní energie, smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá a smernice o obnoviteľných zdrojoch energie).
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ?
Vzhľadom na cezhraničný rozmer tohto odvetvia sa vyžaduje koordinovaná činnosť na úrovni EÚ. Bez nej môže vzniknúť spleť nesúrodých regionálnych alebo vnútroštátnych požiadaviek. Zistené problémy a základné faktory sa v jednotlivých členských štátoch zásadne nelíšia, preto je vhodnejšie riešiť tieto otázky na úrovni EÚ. Týmto návrhom by sa prispelo k dosiahnutiu úspor z rozsahu v celej EÚ používaním palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a zároveň by sa zabránilo úniku uhlíka. Takisto by sa zabezpečili rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov zastavujúcich v prístavoch EÚ a pre prístavy EÚ.
B. Riešenia
Aké legislatívne a nelegislatívne možnosti politiky sa zvažovali? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Prečo?
Zvažovali sa tri možnosti politiky. Majú spoločné dve hlavné charakteristiky: i) zabezpečenie právnej istoty a zameranie sa na aspekty na strane dopytu s cieľom stimulovať výrobu a ii) používanie palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, pričom sa rieši problém príčiny a dôsledku s cieľom zabrániť úniku uhlíka. Možnosti sa líšia, pokiaľ ide o ich prístup k výberu technológií a spôsob, akým sa dosahuje požadovaná výkonnosť. Možnosť 1 predstavuje normatívny prístup, ktorým sa vyžaduje používanie <i>podielov konkrétnych palív</i> . Predpokladá sa, že technológiu by vybral regulačný orgán. Obe možnosti 2 a 3 sú založené na cieľoch, pričom sa v nich stanovujú <i>maximálne limity intenzity skleníkových plynov</i> pre energiu spotrebovanú na palube. Pri týchto možnostiach sa výber technológie ponecháva na účastníkov trhu. Možnosť 3 obsahuje aj mechanizmy na odmeňovanie tých, ktorí cieľ prekročia (združovanie súladu do rezervy a multiplikátory pre technológie s nulovými emisiami). Pri všetkých možnostiach sa vyžaduje, aby najviac znečisťujúce lode v prístavoch (kontajnerové lode a osobné lode) používali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou (alebo rovnocennú technológiu s nulovými emisiami). Na základe posúdenia sa uprednostňuje možnosť 3. Zabezpečuje najlepšiu rovnováhu medzi cieľmi, ktoré sa majú dosiahnuť, a celkovými nákladmi na vykonávanie. Prostredníctvom technologicky neutrálneho prístupu založeného na cieľoch sa reaguje na potrebu flexibility, ktorú zdôraznili zainteresované strany počas procesu

konzultácií (najmä prevádzkovatelia a prístavy). Mechanizmus odmeňovania nadmerného dodržiavania súladu znižuje riziko odkázanosti na určitého dodávateľa technológie.
Kto podporuje ktorú možnosť? Z výsledkov konzultácií vyplýva, že <u>všetky skupiny zainteresovaných strán</u> uprednostňujú prístup založený na cieľoch pred normatívnym prístupom, a to v prípade plaviacich sa lodí aj lodí v kotvisku. Ďalšou prioritou väčšiny zainteresovaných strán je technologická neutralita. Viaceré zainteresované strany, najmä mimovládne organizácie a dodávatelia technológií, výslovne uvádzajú, že normatívne opatrenia v súvislosti s istou technológiou by neboli optimálne z dôvodu vysokého rizika odkázanosti na určitého dodávateľa technológie a uviaznutých aktív. Možnosť 3 sa preto uznala ako uprednostňovaná možnosť zainteresovaných strán.
C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti? Všetky náklady a prínosy sú vyjadrené vo vzťahu k základnému scenáru v súčasnej hodnote počas obdobia 2021 – 2050 (v stálych cenách roku 2015). Zvýšený prienik palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív do palivového mixu používaného v námornej doprave sa premietne do výrazného zníženia emisií skleníkových plynov a v menšej miere aj do zníženia emisií znečisťujúcich ovzdušie. Peňažné prínosy sa odhadujú na 10 miliárd EUR v prípade znečistenia ovzdušia a 138,6 miliardy EUR v prípade zmeny klímy. Očakáva sa, že prevádzkovatelia lodí dosiahnu úspory vo výške 2,3 miliardy EUR v dôsledku znížených prevádzkových nákladov (údržba, posádka atď.). Tieto prognózy zohľadňujú aj malý pokles činnosti v oblasti námornej dopravy. Ďalší výrazný vplyv sa týka používania vyspelých palív a pohonných technológií a ich nepriameho vplyvu na inovácie. Očakáva sa, že návrhom sa podporí prenikanie plavidiel s palivovým článkom (18,9 %) do flotily, ako aj s elektrickým pohonom (5,4 %) do roku 2050 (v porovnaní s nulovým preniknutím týchto technológií v základnom scenári). Ďalšie environmentálne prínosy, ako je zníženie podmorského hluku alebo znečistenie vôd ukladaním výfukových plynov v mori, môžu vyplývať napríklad z rastúceho využívania elektrickej energie v prístavoch a počas plavby, tieto prínosy sa však neposudzovali.
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť? Prevádzkovatelia lodí budú znášať hlavné náklady podľa návrhu, ktoré predstavujú 89,7 miliardy EUR. Vyplývajú zo zvýšených kapitálových nákladov (25,8 miliardy EUR) a nákladov na palivo (63,9 miliardy EUR). Nepriame náklady prístavov v odhadovanej výške 5,7 miliardy EUR budú spojené s potrebnou infraštruktúrou na tankovanie paliva. Administratívne náklady prevádzkovateľov lodí sa odhadujú na 521,7 milióna EUR a vyplývajú zo zberu údajov, predkladania a overovania plánov zabezpečenia súladu a výročnej správy o energetike, zo spolupráce počas auditov a inšpekcií, ako aj z výcviku posádky. Ďalšia suma vo výške 1,8 milióna EUR bude potrebná na vypracovanie usmernení pre prístavy s cieľom zaručiť bezpečnú manipuláciu s palivami z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkovými palivami. Osobitné náklady na certifikáciu palív nebolo možné vyčíslieť. Očakáva sa, že náklady verejných orgánov určené na presadzovanie budú obmedzené (1,5 milióna EUR) a dôraz sa bude klásť na poskytnutie potrebných IT nástrojov na podávanie správ. Uprednostňovaná možnosť poskytuje v časovom horizonte návrhu čisté prínosy vo výške 58,4 miliardy EUR.
Aký bude vplyv na podniky, MSP a mikropodniky? S cieľom zvýšiť flexibilitu a uznať rôzne prevádzkové podmienky budú mať podniky vrátane MSP flexibilitu pri výbere palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív. Pri zvažovaní, ako umožniť rezervu súladu, sa prístup založený na flotile odmietol s cieľom nediskriminovať MSP. Namiesto toho sa uprednostnilo spriemerovanie formou dobrovoľného prevodu, ktorý umožňuje kompenzáciu bilancií medzi prevádzkovateľmi.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu? Keďže súlad budú posudzovať overovatelia, ktorí sú tretími stranami, a budú sa opierať najmä o existujúce IT nástroje poskytované na úrovni EÚ, vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu je obmedzený. Keďže overovanie je predpokladom na vydanie dokumentu o zhode, potreba zvýšených inšpekcií štátnej prístavnej kontroly sa považuje za minimálnu.
Očakávajú sa iné významné vplyvy? Konkurencieschopnosť odvetvia námornej dopravy v EÚ sa pravdepodobne zvýši prostredníctvom lepšieho postavenia výskumných a inovačných inštitútov a poskytovateľov technológií. Očakáva sa, že zvýšenie nákladov na palivo bude mať relatívne mierny vplyv na náklady týkajúce sa sadzieb za prepravu. Zvýšenie nákladov na naftové zmesi by mohlo viesť k zvýšeniu sadzby za prepravu o 0,8 % až 15,1 % do roku 2050 (0,1 % až 2,5 % do roku 2030).
D. Nadväzujúce opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?
Na základe údajov zhromaždených podľa nariadenia (EÚ) 2015/757 a ďalších informačných povinností podľa tohto návrhu na preukázanie súladu sa úroveň prieniku palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív bude každoročne pozorne monitorovať. Politika sa vyhodnotí päť rokov po tom, ako sa začne vykonávať.