



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady,

kteřou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

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

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů revize směrnice 2009/33/ES
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč je to problém na úrovni EU?
Směrnice o čistých vozidlech plní svůj hlavní cíl, totiž stimulovat zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla (vozidla s nízkými a nulovými emisemi a vozidla na jiná alternativní paliva), pouze okrajově. Proto je její dopad na zavádění těchto vozidel na trh, na snižování emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší z vozidel pořízených v rámci veřejných zakázek a na růst a konkurenceschopnost odvětví jen omezený. Tento problém je způsoben omezenou působností směrnice, nejasnými ustanoveními o pořizování vozidel a omezeným využitím celkově složité metodiky peněžního vyjádření.
Čeho má být dosaženo?
Hlavním cílem této politiky je přispět k udržitelnosti a konkurenceschopnosti silniční dopravy prostřednictvím většího počtu veřejných zakázek na čistá vozidla (vozidla s nízkými a nulovými emisemi a vozidla na jiná alternativní paliva). Veřejné zakázky účinně podpoří zavádění čistých vozidel na trh a snižování emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší, přičemž zachovají růst a konkurenceschopnost odvětví dopravy. Tato iniciativa se snaží rozšířit působnost této směrnice a zjednodušit její provádění, přičemž vytváří dlouhodobou jistotu ohledně tržní poptávky.
Jaká je přidaná hodnota opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
Projev o stavu Unie z roku 2017 zmiňuje prioritní opatření se záměrem zajistit celosvětově vedoucí postavení EU v dekarbonizaci. Trhy v EU stále bojují s poptávkou. Tato iniciativa vytváří pobídky na straně poptávky, která povede k vyššímu zavádění čistých lehkých a těžkých užitkových vozidel na trh. Formou balíčku doplňuje emisní standardy pro CO₂ po roce 2020 pro osobní a nákladní automobily a přináší další pobídky pro těžká vozidla s nízkými a nulovými emisemi, pro něž v současné době nejsou řešeny emise CO₂. Tato iniciativa poskytuje orientaci pro dlouhodobou politiku a podporuje strategickou harmonizaci zadávání veřejných zakázek. Zabezpečení dlouhodobé poptávky bude stimulovat investice na trhu a snižování nákladů na vozidla, přičemž umožní lepší politická opatření ze strany místních a regionálních orgánů. Opatření jsou přiměřená a nezasahují do hlavní odpovědnosti organizace (veřejné) dopravy, přičemž ponechávají veřejným orgánům v členských státech flexibilitu a možnost rozhodování o provádění. Revize rozšiřuje tržní stimulaci z vyspělejších trhů členských států i do členských států s rodícími se trhy a pomáhá budovat celoevropský tržní přístup, kterého nelze dosáhnout pouze v rámci členských států. Střednědobé a dlouhodobé přínosy pro evropské občany jsou značné.
B. Řešení
Jaké možnosti existují pro dosažení těchto cílů? Existuje nějaká upřednostňovaná možnost? Pokud ne, proč?
Politické možnosti (PO) se liší podle úrovně ambicí a intervencí. Možnost PO1 zvažuje zrušení směrnice o čistých vozidlech. Hlavní cíle politiky mají být u této iniciativy řešeny prostřednictvím domácích politických opatření a dobrovolného jednání na evropské úrovni. Možnost PO2 zahrnuje společnou definici čistých vozidel a revidovanou metodiku pro peněžní vyjádření energetických a environmentálních dopadů vozidel. Od členských států je požadováno, aby si vybraly: buď mohou provést definici do vnitrostátního práva. V tomto případě je třeba, aby vytvořily vnitrostátní politický rámec, v němž stanoví úroveň ambicí do roku 2030. Nebo mohou provést do vnitrostátního práva metodiku peněžního vyjádření, kterou budou muset dodržovat všechny veřejné orgány. Možnost PO3, se dvěma variantami (nízký a vysoký cíl), rozšiřuje působnost směrnice o čistých vozidlech i na vozidla pronajatá, vozidla na leasing, vozidla zakoupená na splátky a na smlouvy o specifických přepravních službách. Zavádí definici čistých vozidel na základě prahových hodnot emisí (emise CO₂ a emise výfukových plynů znečišťujících ovzduší) pro lehká užitková vozidla a stanoví s tím související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni členských států. Dále stanoví společný systém podávání zpráv a monitorování. Možnost PO4, se dvěma variantami (nízký a vysoký cíl), rozšiřuje působnost směrnice stejně jako PO3, ale zavádí definici čistých vozidel na základě alternativních paliv (bateriová elektrická vozidla a elektrická vozidla s palivovými články, vozidla s pohonem na zemní plyn, plug-in hybridní vozidla) pro všechna lehká užitková i těžká vozidla a stanoví s tím související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni českého státu.

Obě možnosti PO3 i PO4 ruší metodiku peněžního vyjádření.
Možnost PO5 je možnost s největším dosahem. Stávající směrnice se nahrazuje nařízením, které předepisuje metodiku pro peněžní vyjádření energetických a environmentálních dopadů vozidel. Tato možnost by byla z hlediska dosahování cílů nejučinnější, ale vyžaduje největší náklady a zavádí vysokou míru intervencí.
Možnost PO6 rozšiřuje působnost směrnice o čistých vozidlech i na vozidla pronajatá, vozidla na leasing, vozidla zakoupená na splátky a na smlouvy o specifických přepravních službách. Zavádí definici čistých vozidel, která kombinuje přístup na základě prahových hodnot emisí (emise CO ₂ a emise výfukových plynů znečišťujících ovzduší) pro lehká užitková vozidla s definicí na základě alternativních paliv pro těžká vozidla a stanoví s tím související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni členských států. Umožňuje budoucí úpravu požadavků směrnice pro těžká vozidla, jakmile budou stanoveny požadavky na emise CO ₂ pro tato vozidla na úrovni EU. Dále stanoví společný systém podávání zpráv a monitorování.
Jaké jsou názory různých zúčastněných stran? Kdo podporuje jednotlivé možnosti?
Možnost PO1 zúčastněné strany nepodporují. U možnosti PO2 byla uznána přidaná hodnota definice čistých vozidel, ale byly vyjádřeny společné pochybnosti, jak by se zajistily soudržnost a cíl ve vnitrostátních politických rámcích. Většina veřejných i soukromých zúčastněných stran (města, provozovatelé, výrobci) podpořila zavedení definice čistých vozidel s různými preferencemi, pokud jde o přístup na základě emisí nebo na základě paliv. Výrobci automobilů požadovali ambiciózní minimální cíl při zadávání veřejných zakázek na vozidla s alternativními palivy. Zástupci veřejných orgánů většinou podporovali přístup na základě emisí; a minimální cíle pouze v případě, že nebudou stanoveny na úrovni měst. Dopravci měli podobný názor. Bylo upozorněno na nedostatky u těžkých vozidel. Jednoznačně převládal názor, že revize by měla zrušit metodiku peněžního vyjádření. Možnost PO5 byla většinou zúčastněných stran odmítnuta.
C. Dopady upřednostňované možnosti
Jaké jsou přínosy upřednostňované možnosti (pokud existuje, jinak přínosy hlavních možností)?
Možnost PO6 jako upřednostňovaná možnost by měla snížit emise CO ₂ , NO _x a částic (PM10) a snížit environmentální náklady spojené s emisemi CO ₂ a látek znečišťujících ovzduší (2,2 miliardy EUR, po dobu životnosti vozidel pořízených v období 2020–2035). Odhaduje se, že umožní vytvoření 6 700 dalších pracovních míst v období let 2020–2035 a zvýšení průmyslových výnosů o 4,2 miliardy EUR v období let 2020–2035.
Jaké jsou náklady upřednostňované možnosti (pokud existuje, jinak náklady hlavních možností)?
Čisté úspory nákladů u možnosti PO6 se odhadují na přibližně 4,2 miliardy EUR oproti výchozímu scénáři v období let 2020–2035, což ukazuje na širší sociálně-ekonomické (zvýšení výnosů pro podniky, vytváření pracovních míst) a environmentální přínosy (přínosy spojené se snížením emisí CO ₂ a látek znečišťujících ovzduší).
Jaké jsou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?
U lehkých užitkových vozidel jsou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost mírné vzhledem k celkově malému podílu vozidel pořizovaných prostřednictvím veřejných zakázek z transakcí na trhu vozidel. Společnosti pronajímající vozidla a poskytující vozidla na leasing budou muset upravit své vozové parky, což bude usnadněno rychlejším snižováním cen na trzích vozidel. Předpokládá se, že náklady budou přeneseny na klienty, což bude mít pozitivní dopady na provozní náklady. V odvětví těžkých vozidel z toho budou zvýhodněny malé a střední podniky vyrábějící vozidla s nízkými a nulovými emisemi, zatímco malé a střední podniky dodávající tradiční vozidla se budou muset přizpůsobit. Jasná a předvídatelná dlouhodobá tržní poptávka po autobusech podpoří konkurenceschopnost tohoto odvětví. Vyšší investice do infrastruktury dobíjecích a čerpacích stanic a elektrických sítí budou mít pozitivní dopad na růst.
Vzniknou významné dopady na vnitrostátní rozpočty a vnitrostátní správní orgány?
Očekává se, že dodatečné náklady na zadávání veřejných zakázek v období let 2020–2035 budou činit 2,2 miliardy EUR. Odhaduje se, že za celé sledované období (do roku 2035) bude dosaženo mírných úspor správních nákladů ve výši 2,4 milionu EUR.
Vzniknou jiné významné dopady?
Při tomto posuzování dopadů nebyly zjištěny žádné jiné významné dopady. Při posuzování dopadů bylo zjištěno, že dopady na daňové výnosy se mohou na úrovni členských států lišit vzhledem k různým daním z paliv a energie.
Proporcionalita?

Postupy zadávání veřejných zakázek jsou strategicky harmonizovány. Iniciativa ponechává členským státům a veřejným orgánům flexibilitu, aby si mohly přizpůsobit minimální požadavky podle domácích podmínek. Navrhovaná opatření nezasahují do pravomocí členských států organizovat zajišťování dopravy. Týkají se podílu veřejných zakázek, nikoliv jejich celkového počtu; ponechávají možnost výběru technologie. Minimální požadavky se v různých členských státech liší.

D. Další kroky

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Komise bude novou legislativu hodnotit v roce 2027.