

STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

Návrh nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinnosti nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956.

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LPEU/2023/91>

Materiál v pripomienkovom konaní do 06.09.2023

Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Materiál bol predložený do medzirezortného pripomienkového konania Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky na základe uznesenia vlády SR č. 627/2013

Cieľom a obsahom materiálu je najmä:

Návrh podporuje tri špecifické ciele. Prvým je nákladovo efektívnym spôsobom znížiť emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy a zároveň prispieť k zvýšeniu energetickej bezpečnosti EÚ. Vzhľadom na to, že účinok emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá na zníženie emisií vozového parku nie je okamžitý, a vzhľadom na dynamiku obnovy vozidlového parku je dôležité, aby sa včasným opatrením zabezpečilo dosiahnutie dlhodobého cieľa.

Druhým špecifickým cieľom je poskytnúť európskym prevádzkovateľom a používateľom dopravy, z ktorých väčšinu tvoria malé a stredné podniky, výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania energetickejšieho vozidiel. Emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá podnecujú výrobcov, aby zvýšili ponuku vozidiel s nulovými emisiami, a samotní spotrebiteľia tak mohli využívať cenovo dostupnejšie modely vozidiel s nulovými emisiami a dosiahnuť značné úspory energie vďaka ich používaniu, čím sa znížia celkové náklady na vlastníctvo týchto vozidiel.

Tretím špecifickým cieľom je posilniť prvenstvo EÚ v oblasti technológií a inovácií v tomto odvetví nasmerovaním investícií do technológií s nulovými emisiami. Hoci je automobilový priemysel úspešný pri vývoji a výrobe pokročilých technológií vozidiel so spaľovacím motorom a ich predaji do celého sveta, musí čoraz viac investovať do technológií s nulovými emisiami, aby sa stal vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho celosvetového globálneho prechodu na mobilitu s nulovými emisiami.

Postoj RÚZ k materiálu

Všeobecným cieľom tohto návrhu je stanoviť nové emisné normy na zníženie emisií CO₂ a prispieť k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050 a na tento účel prispieť v súlade s európskym klimatickým zákonom k dosiahnutiu aspoň 55% zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990. **RÚZ k návrhu predkladá nižšie uvedené zásadné pripomienky.**

Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

1. Pripomienka k bodu 11. „Vecná analýza návrhu“ - posledná veta.

Navrhujeme vypustiť nasledovné slová: „smernice o obchodovaní s emisiami v EÚ a smernice o zdaňovaní energie“ a navrhujeme za poslednú vetu doplniť nasledovnú vetu: „V budúcnosti by sa mala podpora obnoviteľných a nízkouhlíkových palív realizovať aj prostredníctvom smernice o obchodovaní s emisiami v EÚ a smernice o zdaňovaní energie.“

Odôvodnenie:

Zákon o spotrebnej dani z minerálnych olejov, ktorým bola smernica o zdaňovaní energie transponovaná ukladá vyššiu spotrebnú daň na jednotku energie pre obnoviteľné zdroje (biodiesel, bioetanol) ako na fosílna palivá. Je tiež

dôležité dodať, že v cestnej doprave, ktorej sa tento návrh týka sa podpora používania OZE palív nezabezpečuje, nakoľko EU ETS2 zatiaľ nie je účinné.

2. Zásadná pripomienka k bodu 13 Článok 1 ods. 4: nové články 3a a 3b

Ciele pre nákladné vozidlá požadujeme upraviť nasledovne:

- za nahlasovacie obdobie 2023 až 2034 – ponechať súčasne platný cieľ (oproti návrhu 45 %)
- za nahlasovacie obdobie 2035 až 2039 o 55 % (oproti návrhu 65 %)
- za nahlasovacie obdobie od roku 2040 o 75 % (oproti návrhu 90 %)

Odôvodnenie:

RÚZ nespochybňuje potrebu dekarbonizácie dopravy a znižovania emisií oxidu uhličitého. Súčasne chápeme a podporujeme deklarované ciele nariadenia poskytnúť európskym prevádzkovateľom a používateľom dopravy výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania energeticky úspornejších vozidiel (emisné normy CO₂ by mali podnietiť výrobcov aby zvýšili ponuku vozidiel s nulovými emisiami a tým podporiť ďalší rozvoj trhu s týmito vozidlami). V rámci členskej základne Republikovej únie zamestnávateľov je táto otázka predmetom intenzívnych diskusií medzi sektormi autodopravy, logistiky a výroby elektrickej energie, pričom ku konkrétnemu nastaveniu limitov existujú rôzne názory.

Vzhľadom k súčasným trhovým cenám vozidiel s nulovými emisiami a stavu rozvoja nabíjacej siete a inej podpornej infraštruktúry máme obavy o dopadoch návrhu a to najmä na malých a stredných dopravcov, ktorí momentálne nie sú dostatočne kapitálovo silní na to, aby si mohli dovoliť rýchlu zmenu ich vozového parku. Vzhľadom k súčasným vysokým cenám elektrickej energie je otázna aj ekonomická udržateľnosť ich dlhodobej prevádzky.

K navrhovaným limitom preto na základe našich praktických poznatkov uvádzame nasledovné:

K obdobiu 2023 až 2039 - Ciele navrhované EK nebude možné naplniť z dôvodu nedostatku vhodných podmienok a to najmä potreby existencie hustej siete infraštruktúry pre alternatívne palivá ako aj potreby vyspelých technológií vozidiel vhodných pre rôzne potreby prevádzky, ktoré sú predpokladom pre ďalšie využívanie vozidiel s nulovými emisiami. V neposlednom rade je nutné zohľadniť ekonomický cyklus – prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy sledujú dlhodobé investičné cykly. Náhle a dramatické zmeny by mohli byť pre sektor extrémne nákladné. Toto by malo byť zohľadnené aj pri nastavení podporných programov na zavedenie bezemisnej autodopravy.

K obdobiu od roku 2040 - Cieľ navrhovaný EK (90 %) nevysiela správny signál na stimuláciu investícií do uhlíkovo neutrálnych palív a technológií iných ako vozidiel s nulovými emisiami. Ak vozidlá na tieto technológie budú môcť predstavovať len takéto malé percento, je nepravdepodobné, že príde k zvýšeniu rozsahu trhu s uhlíkovo neutrálnymi palivami. Technológia spaľovacieho motora, ktorá funguje na uhlíkovo neutrálnych palivách, bude potrebná po roku 2040, aby sa zaistilo, že prevádzkovatelia cestnej dopravy budú mať k dispozícii možnosti, ktoré pokryjú ich potreby. Uvedené je možné dosiahnuť len v prípade, ak sa pre takýto vývoj ponechá otvorený dostatočne veľký trh.

3. Zásadná pripomienka k bodu 13 Článok 1 ods. 4: nové články 3a a 3b

Ciele zníženia pre autobusy a autokary by mali vychádzať zo správnej klasifikácie príslušných tried vozidiel (trieda I, II a III), s realistickými cieľmi pre každú triedu nasledovne:

- 70 % do roku 2030 – mestské autobusy triedy I a A (urban buses)
- medzimestské (intercity buses) autobusy (štandardné a kĺbové) patriace do triedy II a autokary patriacej do triedy III by mali byť zoskupené a mali by podliehať rovnakým cieľom
- 15 % do roku 2030, 40 % do roku 2035 a 65 % do roku 2040 – autobusy a autokary triedy II a III

Odôvodnenie:

Ciele do roku 2030 by mali zohľadňovať nedostatočne vyvinutú nabíjaciu infraštruktúru, nedostatočné financovanie a náročnú škálovateľnosť, najmä nerovnomerné zavádzanie v mestách. Uvedené dôvody bránia prevádzkovateľom cestnej dopravy a orgánom verejnej správy nakupovať od roku 2030 vozidlá výlučne s nulovými emisiami. Zároveň

poukazujeme na skutočnosť, že cieľ 100 % predaja by tiež nebol v súlade s cieľmi smernice 2009/33/ES o čistých vozidlách.

Autobusy triedy II s medzimestským profilom sú viac podobné autokarom ako mestským autobusom. Nemali by preto patriť pod definíciu „mestských autobusov“. Vozidlá triedy II sú vo všeobecnosti väčšie ako autobusy triedy I a cestujú na dlhšie vzdialenosti (až 600 km za deň), čo si vyžaduje podmienky, ako je infraštruktúra pre alternatívne palivá na trase. Okrem uvedeného, smernica 2009/33/ES o čistých vozidlách nezahŕňa autobusy triedy II do svojich cieľov obstarávania (predpisy EÚ by mali byť konzistentné v definíciách a prístupe).

Vyššie navrhované ciele – (15 % do roku 2030, 40 % do roku 2035 a 65 % do roku 2040 – autobusy a autokary triedy II a III) , ktoré sú po prvýkrát zahrnuté do rozsahu pôsobnosti noriem CO₂ s kratším časovým rámcom, sú pre sektor cestnej osobnej dopravy nereálne. V prípade autokarov nie sú vyvinuté podmienky na realizáciu návrhu EK (viac pozadu ako v prípade nákladnej dopravy) – technologický vývoj v danom sektore a infraštruktúra (čo vedie k obmedzenému prevádzkovému dosahu a nízkym komerčným rýchlostiam). Pokiaľ ide o medzimestské autobusy triedy II, nakoľko tieto vozidlá nepodliehajú smernici 2009/33/ES o čistých vozidlách a preto sa na ne nevzťahujú ciele obstarávania, nie je možné stanoviť rovnaké ciele pre triedu II a mestské autobusy (trieda I a trieda A) podľa noriem CO₂, pretože úroveň ambícií by sa zvýšila z 0 na 100 v jednom kroku.

4. Zásadná pripomienka k bodu 13 Článok 15

Požadujeme stanovenie revíznej klauzuly na rok 2027 (namiesto 2028)

Odôvodnenie:

Revízia legislatívy sa musí uskutočniť aspoň dva roky pred európskymi voľbami, aby sa umožnila prípadná revízia cieľov zníženia CO₂, resp. bolo možné ukončiť legislatívny proces počas rovnakého volebného obdobia (voľby do Európskeho parlamentu sa uskutočnia v roku 2029).

5. Zásadná pripomienka k bodu 13 Prístup k údajom

Požadujeme umožnenie prístupu k údajom o vozidle súvisiacich s CO₂ iba na vyžiadanie počas technických prehliadok alebo kontrol. Prístup by mal byť dočasne povolený na požiadanie oprávneným inšpektorom počas pravidelnej a cestnej kontroly za štandardizovaných a bezpečných podmienok.

Odôvodnenie:

Nepretržité palubné monitorovanie predstavuje výzvy z hľadiska technických požiadaviek, požiadaviek na bezpečnosť, ochranu a súkromie.

6. Zásadná pripomienka k bodu 14. „Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu“, prvá odrážka.

Za poslednú vetu navrhujeme doplniť nasledovnú vetu: „Orientácia len na jednu doposiaľ v praxi málo využívanú technológiu tiež zvyšuje riziká nenaplnenia dekarbonizačných cieľov v doprave v prípade, ak technologický vývoj nebude napredovať tak rýchlo, ako očakávajú predikcie Komisie.“

Odôvodnenie:

Navrhovanú vetu doplníme s cieľom upresniť a vysvetliť ďalšie riziká spojené s upriamením pozornosti len na jeden druh technológie. Vo vzťahu k predpokladanej rýchlosti penetrácie nových EV do ťažkej cestnej dopravy si dovoľujeme poukázať aj na rozdielne predikcie pri transformácii vozového parku EÚ zo strany samotnej Európskej komisie. Z impact assessmentu Európskej komisie pri EURO7 sa predpokladá, že v roku 2035 bude podiel novoregistrovaných bezemisných (EV) nákladných vozidiel a autobusov na úrovni 25%. Naproti tomu nariadenie o CO₂ štandardoch pre HDV predpokladá, že v roku 2035 bude podiel bezemisných vozidiel na úrovni 35-57%. Nie je špecifikované, či ide o absolútny podiel na vozovom parku alebo o novoregistrované vozidlá. V oboch prípadoch je to však zjavný nepomer s impact assessmentom, ktorý Európska Komisia predložila k EURO7.

7. Zásadná pripomienka k bodu 14. „Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu“, tretia odrážka

Navrhujeme nasledovné znenie tretej odrážky:

„V prípade ťažkých úžitkových vozidiel navrhujeme zohľadniť všetky druhy uhlíkovo neutrálnych palív, tzn. obnoviteľné a/alebo syntetické palivá podľa ich definície v smernici o podpore obnoviteľných zdrojov energie, vrátane biopalív, bioplynu, obnoviteľných palív nebiologického pôvodu, recyklovaných uhlíkových palív. Konkrétne navrhujeme do

nariadenia doplniť výnimku umožňujúcu registráciu nových vozidiel s pohonom výlučne na uhlíkovo neutrálne palivá, vrátane definície, ktoré palivá do tejto definície spadajú. Navrhuje sa použiť definíciu uhlíkovo neutrálnych palív, ktorú schválil vo svojom stanovisku výbor EP pre priemysel, výskum a energiu (ITRE) zo dňa 19.7.2023 k návrhu Nariadenia o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov (EURO7). Zároveň bude nutné upraviť kategóriu „vozidiel s pohonom výlučne na uhlíkovo neutrálne palivá“ v rámci typového schvaľovania vozidiel.“

Odôvodnenie:

Výnimku pre registráciu nových vozidiel s pohonom výlučne na uhlíkovo neutrálne palivá predpokladá už nariadenie o CO₂ štandardoch pre LDV (recitál 11). Definícia uhlíkovo neutrálnych palív doposiaľ nie je súčasťou žiadneho záväzného právneho predpisu. V rámci schvaľovania EURO7 v EP je súčasťou navrhovanej kompromisnej pozície gestorského výboru ENVI a schváleného stanoviska výboru ITRE (odporúčací) definícia uhlíkovo neutrálnych palív v nasledovnom znení:

“CO₂ Neutral Fuel” means a renewable and/or synthetic fuel as defined by Directive 2018/2001 including biofuel, biogas, biomass fuel, Renewable liquid and gaseous transport Fuel of Non Biological Origin (RFNBO) or a Recycled Carbon Fuel (RCF), where the emissions of the fuel in use (e(u)) can be taken to be net zero, meaning that the CO₂ equivalent of the carbon incorporated in the chemical composition of the fuel in use e(u) is of biogenic origin, or has been avoided being emitted as CO₂ into the atmosphere or has avoided its existing fate. Other renewable and/or synthetic fuels not listed in Directive 2018/2001 can fulfil this definition provided that they meet the above conditions and the sustainability criteria of said Directive and associated delegated acts.“

Finálna pozícia ENVI výboru ani EP doposiaľ schválená nie je. V zmysle citovaného návrhu sa za uhlíkovo neutrálne palivá považujú všetky udržateľné palivá v súlade so smernicou RED, ak spĺňajú kritériá trvalej udržateľnosti a ak pri spálení nedochádza k vypusteniu fosílného uhlíka.

Európska Komisia už formálne uznala príspevok využívania obnoviteľných palív, resp. uhlíkovo neutrálnych palív pri plnení cieľov z nariadenia o CO₂ štandardoch osobných vozidiel tým, že sa zaviazala vytvoriť právny rámec umožňujúci používanie vozidiel s pohonom výlučne na uhlíkovo neutrálne palivá (e-fuels) aj po roku 2035. Uznanie potenciálu e-fuels v stanovisku Európskej Komisie je však možné iba cez optiku well-to-wheel. Rovnaké možnosti by mali byť aplikované aj pri ďalších obnoviteľných palivách (napr. udržateľné biopalivá), inak dochádza k ešte závažnejšej diskriminácii vybraných technológií a prehlbenia porušenia princípu technologickej neutrality.

Čo sa týka typového schvaľovania vozidiel s pohonom výlučne na uhlíkovo neutrálne palivá dovoľujeme si doplniť, že už v súčasnosti existujú technológie umožňujúce kontrolovať druh paliva spaľovaného v motorovom vozidle, resp. umožňujúce rozlišovať či je vozidlo poháňané fosílnym palivom alebo uhlíkovo neutrálnym palivom.

8. Zásadná pripomienka k bodu 14. „Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu“, štvrtá odrážka.

Navrhujeme nasledovné znenie štvrtej odrážky:

„Návrh nezohľadňuje všetky technológie potrebné k dekarbonizácii dopravy, a preto bude SR presadzovať technologickú neutralitu tohto návrhu na základe princípov ich dostupnosti, ekonomickej efektívnosti a ich dopadu na emisie z celého životného cyklu palív (Well-to-Wheel). Koncentrácia len na emisie na výfuku nepravdivo označuje elektrické a vodíkové vozidlá za jediné bezemisné vozidlá. Pre vytvorenie efektívneho systému stimulov na znižovanie emisií CO₂ v dlhodobom horizonte je potrebné vychádzať z metodiky LCA, ktorá sa už v súčasnosti uplatňuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 a jej revízií. V tomto zmysle by riešením mohlo byť zavedenie uhlíkového korekčného faktora, ktorý by umožnil korekciu skleníkových plynov na výfukové emisie konkrétneho ťažkého úžitkového vozidla spôsobom, aby odrážal uhlíkovú intenzitu a podiel obnoviteľných a nízkouhlíkových palív (biopalivá, biometán, syntetické palivá), ktoré zároveň spĺňajú kritériá udržateľnosti a úspory emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 a jej revízie. Prostredníctvom uhlíkového korekčného faktora by sa zohľadnil obsah biopaliva vo fosílnom palive, resp. biopalivo, alebo aj obnoviteľné palivá nebiologického pôvodu pri výpočte emisií na výfuku, čím sa umožní splnenie cieľa aj pri ťažkých úžitkových vozidlách so spaľovacím motorom (nafta, plyn - CNG, LNG, bio_LNG).“

Odôvodnenie:

Princíp merania emisií na výfuku nereflektuje primárny cieľ balíku Fitfor55, nakoľko nerozlišuje medzi emisnou stopou energonosiča (paliva). Napríklad vozidlo jazdiace na elektrickú energiu vyrobenú z uhlia je podľa nariadenia čistejšie ako vozidlo so spaľovacím motorom jazdiace na čisté obnoviteľné palivo vyrobené z odpadu.

Text „jazdiacich na fosílnych palivách“ je nesprávny, keďže v zátvorke sa medzi palivami menuje bioLNG. Pre splnenie cieľov z CO₂ štandardov bude potrebné navyšovať podiel obnoviteľných palív v palivovom mixe používanom vo vozidlách spadajúcich pod nariadenie. Zavedenie korekčného faktora podporujeme, nakoľko bez neho sa z hľadiska nariadenia o CO₂ štandardoch budú všetky kvapalné a plyné palivá považovať za 100% fosílnych a naopak všetka elektrina a vodík sa budú považovať za 100% bezemisné, čo nezodpovedá realite.

9. Zásadná pripomienka k bodu 14. „Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu“, piata odrážka.
Navrhujeme nasledovné znenie piatej odrážky:

„V prípade, ak výnimka pre vozidlá s pohonom výlučne na uhlíkovo neutrálne palivá, vrátane definície, nebude súčasťou nariadenia, navrhujeme v rámci preskúmania návrhu nariadenia v roku 2028 opätovné vyhodnotenie možnosti zaviesť definíciu a výnimku „vozidiel, ktoré jazdia výlučne na CO₂ neutrálne palivá, vrátane jej zohľadnenia v rámci typového schvaľovania (EURO7).“

Odôvodnenie:

Text navrhujeme upraviť tak, aby SR v prvom rade žiadala zavedenie definície a výnimky pre uhlíkovo neutrálne palivá a až v prípade, že tento návrh nebude akceptovaný požadovala prehodnotenie v roku 2028.

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LPEU/2023/91>