

STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

Riadne predbežné stanovisko k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o posilnenie výkonnostných noriem emisií CO₂ pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade so zvýšenými ambíciami Únie v oblasti klímy

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LP/2021/631>

Materiál v pripomienkovom konaní do 18.11.2021

Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Materiál bol predložený do medzirezortného pripomienkového konania Ministerstvom životného prostredia na základe Článku 12 odseku 5 Systému tvorby stanovísk k návrhom aktov EÚ a stavu koordinácie realizácie politiky EÚ

Cieľom a obsahom materiálu je najmä:

Tento návrh nariadenia stanovuje prísnejšie výkonové emisné požiadavky pre emisie CO₂ nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel po roku 2030, aby sa prispelo k dosiahnutiu cieľa Únie spočívajúceho v znížení jej emisií skleníkových plynov, ako sa ustanovuje v nariadení (EÚ) 2018/842, a cieľov Parížskej dohody a zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu. Cieľ pre rok 2025 ostáva nezmenený. Komisia navrhuje, aby sa cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ v prípade nových osobných vozidiel zvýšila z 37,5% na 55% do roku 2030 a cieľová hodnota pre nové ľahké úžitkové automobily bola zvýšená zo súčasných 31% na 50%. Komisia v návrhu stanovuje aj dlhodobý cieľ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá od roku 2035, ktorý bude na úrovni 100%. Tento cieľ znamená, že po roku 2035 by malo dôjsť k zákazu predaja vozidiel so spaľovacím motorom. Návrh nariadenia po roku 2030 ruší kreditný mechanizmus pre nízko emisné a bezemisné vozidlá, aby tieto vozidlá umelo neznižovali výšku cieľa pre výrobcov vozidiel. Podobne sa po roku 2030 rušia aj výnimky pre určitých výrobcov, ktorí nemuseli plniť tieto prísne CO₂ štandardy, ale mali nastavené individuálne ciele. Výrobcom menej ako 1 000 nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie ročne v Únii sú naďalej vyňatí z rámca pôsobnosti cieľových hodnôt špecifických emisií a oslobodení od poplatkov za nadmerné emisie.

Postoj RÚZ k materiálu

Tento návrh nariadenia stanovuje prísnejšie výkonové emisné požiadavky pre emisie CO₂ nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel po roku 2030, aby sa prispelo k dosiahnutiu cieľa Únie spočívajúceho v znížení jej emisií skleníkových plynov. RÚZ predkladá k návrhu nižšie uvedené zásadné pripomienky.

Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

1. Všeobecná zásadná pripomienka k materiálu ako celku

Vo všeobecnosti súhlasíme s návrhom predbežného stanoviska SR k návrhu nariadenia EP a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznymi klimatickými cieľmi Únie (ďalej len „návrh nariadenia“) a vítame opatrný postoj SR k návrhu nariadenia. Keďže však ide o pomerne komplexnú problematiku, predkladáme k návrhu Riadneho predbežného stanoviska nasledovné návrhy na jeho doplnenie, ktoré žiadame zohľadniť v predmetnom Riadnom predbežnom stanovisku SR k návrhu nariadenia.

A. Máme za to, že k návrhu nariadenia treba posudzovať v úzkej súčinnosti s ďalšími návrhmi, ktoré predložila EK v rámci balíka „Fit for 55“, a to najmä v kontexte znenia revízie

- smernice, ktorou sa mení smernica 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, v zmysle ktorej sa navrhuje jednak ustanoviť zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny na základe ich energetického obsahu, t. j. na GJ a jednak sa navrhuje zvýšenie minimálnych sadzieb daní najmä na energetické výrobky fosílného pôvodu a ustanovuje sa preferenčná sadzba dane na zdaňovanie elektriny

- smernice, ktorou sa mení smernica EP a Rady (EÚ) 2018/2001, nariadenie EP a Rady (EÚ) 2018/1999 a smernica EP a Rady (EÚ) 98/70ES, pokiaľ ide o podporu energie z obnoviteľných zdrojov, a ktorou sa zrušuje smernica Rady (EÚ) 2015/652 (REDIII)
- smernice, ktorou sa mení smernica EP a Rady 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, v zmysle ktorej sa navrhuje zaradiť sektor námornej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami EU ETS a vytvoriť separátny pridružený ETS systém pre cestnú dopravu a budovy z ktorých je zrejmé, že EK je vo svojich návrhoch v priamom rozpore so skutočnosťou, ktorá bola z jej strany deklarovaná v prípade prijatia Európskej zelenej dohody (Green Deal) a z nej vyplývajúceho záväzku EÚ na dosiahnutie uhlíkovej neutrality v roku 2050, a to že bude navrhovať také riešenia, ktoré budú podporovať zachovanie technologickej neutrality. Práve zachovanie technologickej neutrality pri prijímaní opatrení na dosiahnutie cieľa uhlíkovej neutrality v EÚ v roku 2050 je podľa nášho názoru kľúčové a je to cesta, ktorú plne podporujeme.

B. Zo znenia návrhu nariadenia, ako aj vyššie uvedených návrhov je zrejmé, že elektromobilita v osobnej cestnej doprave je jedinou cestou zníženia emisií skleníkových plynov v tomto sektore, ktorú presadzujú súčasné legislatívne návrhy predložené EK. S uvedenou cestou však zásadne nesúhlasíme. Máme za to, že jednostranné pretláčanie elektromobility bude v konečnom dôsledku znamenať zhoršenie konkurencie schopnosti EÚ, keďže takmer všetky kľúčové suroviny na výrobu batérií sú v iných štátoch sveta, pričom často krát sú to pomerne nestabilné krajiny, a EÚ bude plne závislá na dovoze týchto surovín z týchto krajín. V zmysle štúdií CONCAWE Impact analysis of mass EV adoption and low-carbon intensity fuels scenarios a Outlook for battery raw materials požiadavky na zdroje pre kobalt, nikel a lítium by sa do roku 2050 výrazne zvýšili, čo predstavuje potenciálne riziko dostupnosti a vytvorí novú závislosť EÚ na dovoze. Vzhľadom na to, že väčšina lítia a kobaltu sa nachádza v malom počte krajín, existuje ďalší potenciál rizika pre ceny zdrojov a bezpečnosť dodávok. Napríklad zvýšenie ťažby lítia na podporu úplnej elektrifikácie európskych automobilov a dodávok sa odhaduje na šesťnásobok v porovnaní s celosvetovým objemom výroby lítia v roku 2016. Aj keď je predpoklad, že recyklácia batérií na obnovu lítia by sa mohla stať do roku 2050 významným priemyselným odvetvím, nie je zatiaľ isté, že to bude ekonomicky uskutočniteľné pre všetky typy batérií (napr. súčasné batérie typu LFP, ktoré neobsahujú hodnotný recyklovateľný materiál a otázný je aj potenciál recyklácie budúcich lítium-sírových batérií, a to z pohľadu chemického).

C. EK absolútne nezohľadňuje pri svojich návrhoch celý proces výroby pohonných látok, vrátane elektriny, a to od ťažby, spracovania surovín cez výrobu až po recykláciu batérií, t. j. „well to wheel (WTW)“, ktorý sa zohľadňuje pri výrobe kvapalných palív ale len princíp „tank to wheel (TTW)“, ktorý sa zohľadňuje v prípade elektromobilov, čo znamená, že sa automaticky výrazne obmedzuje použitie kvapalných pohonných látok, vrátane nízko uhlíkových kvapalných pohonných látok (biopalivá a e-fuels). Žiadame preto aby návrh nariadenia zohľadňoval pri všetkých pohonoch (kvapalina, plyn aj elektrina) celý proces výroby pri zohľadnení dopadov na životné prostredie, teda dodržať princíp WTW pre všetky typy pohonov. Z dôvodu zachovania princípu technologickej neutrality a potreby reflektovania reálnej situácie v doprave SR nesúhlasíme s navýšením cieľov pre CO₂ štandardov bez zmeny metodológie ich výpočtu. EÚ by mala zaviesť metodológiu počítajúcu s emisiami z celého životného cyklu palív (Well-to- Wheel), rozlišovať medzi fosílnym a biogénnym CO₂ a počítať s emisiami z výroby a likvidácie vozidiel. Medzitým (do obdobia jej zavedenia) je potrebné uplatňovať systém započítavania úspor emisií CO₂ z obnoviteľných palív do CO₂ štandardov.

Koncentráciou len na emisie na výfuku (Tank-to-wheel) sú elektromobily nepravdivo označované za jediné bezemisné vozidlá, čo deformuje konkurenčné prostredie medzi jednotlivými technológiami a zároveň popiera princíp technologickej neutrality. Tento princíp ignoruje prínos obnoviteľných palív a ich potenciál na znižovanie emisií skleníkových plynov v existujúcich a nových vozidlách.

Praktický zákaz predaja spaľovacích motorov po roku 2030 popiera úlohu trvalo udržateľných obnoviteľných palív v dekarbonizácii dopravy napriek tomu, že sú dostupným, ekonomicky efektívnym a vysoko efektívnym riešením. Špeciálne v podmienkach SR tieto palivá stále tvoria viac ako 90% obnoviteľných zdrojov energie v doprave a v predaji elektromobilov sme na chvoste EÚ. Bez zohľadnenia obnoviteľných palív bude transformácia energetiky v krajinách s nízkym rozvojom infraštruktúry oveľa náročnejšia a problematická z pohľadu sociálnych dopadov.

D. Máme za to, že EK neberie v plnej miere do úvahy ani skutočnosť týkajúcu sa aj iných ako výfukových emisií, a to najmä prachové častice PM_{2,5}/PM₁₀, teda nevýfukové emisie (NEE-non-exhaust emissions), ktoré predstavujú problém, keďže sú uvoľňované do vzduchu pri opotrebení brzd, pneumatík, ale aj povrchu vozovky alebo vírením prachu z ciest v dôsledku jazdy vozidiel, pričom tieto prachové častice významne zhoršujú kvalitu ovzdušia najmä v mestách. Podľa štúdie Emissions Analytics sú emisie PM_{2,5}/PM₁₀ až tisíckrát horšie. Keďže elektromobil má pri hmotnosti ich batérie oveľa vyššiu priemernú hmotnosť ako automobil so spaľovacím motorom a ich pneumatiky sa

opotrebovávajú rýchlejšie, je tu reálne riziko, že elektromobily naopak navýšia emisie PM_{2,5}/PM₁₀ častíc a tým zhoršia ovzdušie v mestách

2. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu), prvej odrážke

V prvej odrážke navrhujeme za slovo: „vozidlá“ doplniť čiarku, slová: „ako aj zákazu“ nahradiť slovami: „ktoré fakticky vedú k“ a za slovo: „ale“ doplniť slovo: „prioritne“.

Odôvodnenie:

Ide o precizovanie danej odrážky.

3. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu), druhej odrážke

Znenie druhej odrážky navrhujeme nahradiť nasledovným znením: „Bez relevantnej analýzy vplyvov na dostupnosť dopravy a na automobilový priemysel v SR nie je možné sa k návrhu relevantne vyjadriť, a to na jednej strane z dôvodu ohrozenia výrobcov automobilov v SR, nakoľko znižovanie noriem CO₂ naráža na technologickú hranicu, za ktorou je neúmerné zvyšovanie vývojových a výrobných nákladov a na druhej strane preto, že sa to následne prejaví na vyššej cene vozidiel a pohonných látok a celkovo menšej dostupnosti automobilovej dopravy pre obyvateľov.“.

Odôvodnenie:

Ide o precizovanie danej odrážky.

4. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu), doplnenie novej odrážky

Za druhú odrážku navrhujeme doplniť novú tretiu odrážku v znení: „Návrh zároveň popiera princíp technologickej neutrality a preto nesúhlasíme s navýšením cieľov pre CO₂ štandardov bez zmeny metodológie ich výpočtu. Koncentráciou len na emisie na výfuku (Tank-to-wheel) sú elektromobily nepravdivo označované za jediné bezemisné vozidlá, čo deformuje konkurenčné prostredie medzi jednotlivými technológiami a zároveň popiera princíp technologickej neutrality.“.

Odôvodnenie:

Máme za to, že tento princíp ignoruje prínos obnoviteľných palív a ich potenciál na znižovanie emisií skleníkových plynov v existujúcich a nových vozidlách.

5. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu), doplnenie novej odrážky

Za novú tretiu odrážku navrhujeme doplniť novú štvrtú odrážku v znení: „Praktický zákaz predaja spaľovacích motorov po roku 2030 popiera úlohu trvalo udržateľných obnoviteľných palív v dekarbonizácii dopravy napriek tomu, že sú dostupným, ekonomicky efektívnym a vysoko efektívnym riešením. Špeciálne v podmienkach SR tieto palivá stále tvoria viac ako 90% obnoviteľných zdrojov energie v doprave a v predaji elektromobilov sme na chvoste EÚ.“.

Odôvodnenie:

Bez zohľadnenia obnoviteľných palív bude transformácia energetiky v krajinách s nízkym rozvojom infraštruktúry oveľa náročnejšia a problematická z pohľadu sociálnych dopadov.

6. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu), doplnenie novej odrážky

Za novú štvrtú odrážku navrhujeme doplniť novú piatu odrážku v znení: „EU by teda mala zaviesť metodológiu kalkulujúcu s emisiami z celého životného cyklu palív (Well-to-Wheel), rozlišovať medzi fosílnym a biogénnym CO₂ a počítať s emisiami z výroby a likvidácie vozidiel. Medzitým je potrebné zaviesť systém zohľadňovania a započítavanie úspor emisií z tekutých obnoviteľných palív do CO₂ štandardov.“.

Z pohľadu SR je potrebné urýchliť prípravu spoločnej metodiky Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel podľa článku 7 bod 10 Nariadenia 2019/631.

Do prijatia tejto metodiky navrhujeme využívanie kreditného systému pre nízko-uhlíkové palivá, čím sa umožní nákladovo efektívna a technologicky neutrálna dekarbonizácia sektora dopravy.“.

Odôvodnenie:

Koncentráciou len na emisie na výfuku (Tank-to-wheel) sú elektromobily nepravdivo označované za jediné bezemisné vozidlá, čo deformuje konkurenčné prostredie medzi jednotlivými technológiami a zároveň popiera princíp technologickú neutralitu. Tento princíp ignoruje prínos obnoviteľných palív a ich potenciál na znižovanie emisií skleníkových plynov v existujúcich a nových vozidlách.

Praktický zákaz predaja spaľovacích motorov po roku 2030 popiera úlohu trvalo udržateľných obnoviteľných palív v dekarbonizácii dopravy napriek tomu, že sú dostupným, ekonomicky efektívnym a vysoko účinným riešením. Špeciálne v podmienkach SR tieto palivá stále tvoria viac ako 90% obnoviteľných zdrojov energie v doprave a v predaji elektromobilov sme na chvoste EÚ. Bez zohľadnenia obnoviteľných palív bude transformácia energetiky v krajinách s nízkym rozvojom infraštruktúry oveľa náročnejšia a problematická z pohľadu sociálnych dopadov.

Legislatíva by sa nemala zameriavať len na emisie z používania vozidla (tailpipe alebo tank-to-wheel emisie) je potrebné sa zamerať aj na znižovanie emisií počas celého životného cyklu, ale lehota na vyhodnotenie možnosti vypracovania tejto metodiky v roku 2023 je úplne nepostačujúca a neskorá.

Zároveň by bolo vhodné, aby sa článok 10 bod 7 zmenil tak, aby sa vypracovanie metodiky stalo povinnosťou Komisie, nie možnosťou na posúdenie.

Z uvedeného dôvodu navrhujeme, aby sa do prijatia tejto metodiky umožnilo v súlade so Smernicou RED II a týmto Nariadením 2019/631, využívanie kreditného systému pre nízko-uhlíkové palivá. Vytvorí to technologicky neutrálny prístup a poskytne efektívne nástroje ako znižovať emisie nie na papieri (ako je to často v prípade plug-in hybridov), ale reálne cez certifikované biopalivá spĺňajúce kritéria trvalej udržateľnosti (ako je napríklad bioCNG).

Doplňujúca informácia, ďalšie detaily ohľadom kreditného systému pre nízko-uhlíkové palivá je možné nájsť v tejto štúdií: https://www.ngva.eu/wp-content/uploads/2021/11/RPT-Frontier-Review_IA_Crediting_System-05-11-2021-stc.pdf

7. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu)

Upozorňujeme, že automobily so spaľovacími motormi, ktoré používajú bio-CNG / bio-LNG by mali ostať alternatívou bezemisných vozidiel na elektrický resp. vodíkový pohon aj po roku 2035.

Odôvodnenie:

Budovanie sietí CNG / LNG staníc v SR, ktoré je plánované v najbližších rokoch, by malo prispieť aj v budúcnosti po roku 2035 k uhlíkovo neutrálnym variantom pohonu automobilov so spaľovacími motormi. CNG / LNG stanice na báze biometánu vyrobeného z biologicky-rozložiteľného odpadu budú tiež dôležitou súčasťou obehovej ekonomiky SR.

8. Zásadná pripomienka k bodu 14 (Pozícia/vyjednávacia inštrukcia k predkladanému návrhu)

Návrhom sa ruší čl. 1 odsek 7 nariadenia Zrušený článok 1 ods. 7. navrhujeme ponechať a pozmeniť znenie nasledovne:

Článok 1 ods. 7:

Od 1. januára 2030 sa v súlade s pravidlami výpočtu intenzity skleníkových plynov aplikovaných na biopalivo, bioplyn a obnoviteľné palivá nebiologického pôvodu, uvedených v článku 27 ods. 1 smernice (2021/0218) o obnoviteľných zdrojoch energie, uplatňujú tieto referenčné hodnoty s nulovými a nízkymi emisiami:

- a) referenčná hodnota, ktorá sa rovná 35 % podielu vozového parku nových osobných vozidiel, a
- b) referenčná hodnota, ktorá sa rovná 30 % podielu vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel.

Odôvodnenie:

Súčasná úprava návrhu prehliada výhody konkrétnych palív, ktoré môžu znížiť emisie skleníkových plynov, pričom neuznáva potenciálne zlepšenie environmentálneho výkonu určitých technológií prostredníctvom využívania obnoviteľných, dekarbonizovaných a nízkouhlíkových alternatív ako napr. bioLNG či bioCNG na báze biometánu, a to aj napriek ich odlišnému zaobchádzaniu v textoch revízií RED III a ETS. Je preto dôležité, aby bola zachovaná

komplementarita a holistický prístup naprieč celým balíkom Fit for 55, ktorý využíva výhody všetkých dekarbonizačných riešení prosievajúcich k zníženiu emisií skleníkových plynov

Zdroj:

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LP/2021/631>