

Doložka vybraných vplyvov

1. Základné údaje	
Názov materiálu	
Návrh zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene niektorých zákonov	
Predkladateľ (a spolupredkladateľ)	
Úrad pre verejné obstarávanie (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	
Charakter predkladaného materiálu	☐ Materiál nelegislatívnej povahy
	☒ Materiál legislatívnej povahy
	☒ Transpozícia práva EÚ
Termín začiatku a ukončenia PPK	Začiatok: 30.10.2020 Ukončenie:
Predpokladaný termín predloženia na MPK*	november 2020
Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR*	december 2020

2. Definícia problému
Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Smernica o podpore ekologických vozidiel je súčasťou komplexnej politiky Európskej únie, ktorej cieľom sú ambiciózne záväzky v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov o minimálne 40% do roku 2030, zvýšenia podielu spotreby energie z obnoviteľných zdrojov aspoň o 27 %, dosiahnutia aspoň 27 % úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Európskej únii. Smernica o podpore ekologických vozidiel je v rámci tejto komplexnej politiky zameraná na dekarbonizáciu odvetvia dopravy a to predovšetkým prostredníctvom agregácie nákupu ekologických vozidiel. Podpora ekologických vozidiel je v súčasnosti v rámci platného legislatívneho rámca upravená v zákone č. 158/2011 Z. z. o podpore energeticky a environmentálne úsporných motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý predstavuje transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Úprava tejto smernice a teda aj národnej legislatívy, v ktorej je transponovaná, bola zo strany Európskej komisie vyhodnotená ako nedostatočná pre plnenie ambiciózných environmentálnych cieľov, pričom z pohľadu vyhodnotenia reálnych dopadov praktického aplikovania tejto smernice Európska komisia dospela k záveru, že nevedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Európskej únii, najmä pre nedostatky v oblasti rozsahu jej pôsobnosti a v jej ustanoveniach týkajúcich sa nákupu vozidiel. Z tohto hodnotenia Európskej komisie taktiež vyplynulo, že vplyv uvedenej smernice bol veľmi obmedzený pri znižovaní emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj pri podpore konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia.
3. Ciele a výsledný stav
Znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj podpora konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia výroby ekologických vozidiel. Inovácia v oblasti nových technológií pomáha znižovať emisie CO₂ vozidiel a znižovať znečistenie ovzdušia a hlukové zaťaženie, pričom zároveň podporuje dekarbonizáciu sektora dopravy. Intenzívnejším využívaním cestných vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami sa znížia emisie CO₂, ako aj určitých znečisťujúcich látok (tuhé častice, oxidy dusíka a iné uhľovodíky ako metán) a zlepší sa tým kvalita ovzdušia v mestách a iných znečistených

oblastiach a zároveň sa prispeje ku konkurencieschopnosti a rastu priemyslu na rozvíjajúcich sa svetových trhoch vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami.

4. Dotknuté subjekty

Verejní obstarávatelia, obstarávatelia, objednávateľia služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave

5. Alternatívne riešenia

Alternatívne riešenia neboli zvažované a teda nie sú predkladané. Ide o transpozíciu právneho predpisu Európskej únie do právneho poriadku Slovenskej republiky.

6. Vykonávacie predpisy

Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov? ☐ Áno ☒ Nie

7. Transpozícia práva EÚ

Návrh zákona neupravuje na národnej úrovni z pohľadu základného cieľa transponovanej smernice legislatívny goldplating, t. j. plnenie vyšších minimálnych podielov ekologických vozidiel.

Návrh zákona osobitne upravuje vykazovanie plnenia povinnosti minimálneho podielu ekologických vozidiel prostredníctvom súhrnnej správy. Vykazovanie plnenia povinnosti vyplývajúcej zo smernice ponecháva smernica na členské štáty. Osobitná úprava vykazovania plnenia povinností vyplývajúcej zo smernice pre jednotlivých verejných obstarávateľov/obstarávateľov a objednávateľov služieb vo verejnom záujme je nevyhnutná na to, aby mohla Slovenská republika odpočítavať Európskej komisii plnenie záväzkov vyplývajúcich zo smernice.

Návrh zákona osobitne upravuje dohľad nad dodržiavaním povinností a ukladanie sankcií za nesplnenie povinností vyplývajúcich zo smernice.

8. Preskúmanie účelnosti**

* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

** nepovinné

9. Vplyvy navrhovaného materiálu

Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy	☐ Pozitívne	☐ Žiadne	☒ Negatívne
	☒ Áno	☐ Nie	☐ Čiastočne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
Sociálne vplyvy	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na životné prostredie	☒ Pozitívne	☐ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na informatizáciu	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na služby pre občana z toho vplyvy služieb verejnej správy na občana vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne
Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne

10. Poznámky

Vzhľadom na objektívnu nemožnosť kvantifikovania vplyvov na rozpočet verejnej správy sa analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu nepredkladá. Výdavky súvisiace s podporou ekologických vozidiel jednotlivé kapitoly zabezpečia každoročne pri príprave rozpočtu v

rámci svojich rozpočtových možností. Pri príprave rozpočtu bude v rámci jednotlivých kapitol potrebné zabezpečiť rozpočtové krytie súvisiace s nákupom ekologických vozidiel a služieb vymedzených v návrhu zákona.

Dopad na verejný rozpočet je v prípade návrhu zákona do značnej miery podmienený druhom obstarávaného ekologického vozidla a jeho pohonom (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo, plug-in hybridné vozidlo, elektrické vozidlo, vodíkové vozidlo, vozidlo na tekuté biopalivá). Dopad na rozpočet je rovnako podmienený výberom konkrétnej továrenskej značky ekologického vozidla a konkrétnym modelom. Uvedené platí nielen pre náklady spojené s nákupom ekologického vozidla, ale aj s jeho prevádzkou, t. j. náklady na prevádzku sú diferencované v závislosti od typu ekologického vozidla. Dopad na rozpočet verejnej správy je taktiež podmienený stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa návrhu zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov, objednávateľov služieb vo verejnom záujme, dopravných podnikov atď., keďže od stavu vozového parku u týchto subjektov sa odvíja potreba nákupu nových vozidiel v budúcnosti.

Cena CNG autobusov je v súčasnosti na úrovni 115% ceny dieselového autobusu, batériové elektroautobusy sa pohybujú na úrovni 200 – 250% ceny dieselového autobusu, vodíkové autobusy sú na úrovni 300 až 400 % ceny dieselového autobusu a ceny autobusov na kvapalné biopalivá sú na úrovni 105% ceny dieselového autobusu. Vzhľadom na agregovanie dopytu a s tým súvisiacim rozšírením výroby, optimalizáciou a znižovaním výrobných nákladov sa do budúcnosti počíta s postupným znižovaním ceny ekologických vozidiel.

Vzhľadom na skutočnosť, že zákon podľa vzoru smernice umožňuje zahrnúť medzi ekologické vozidlá aj trolejbusy, bude dopad navrhovanej právnej úpravy na verejné rozpočty determinovaný aj tým, či bude dopravca disponovať v rámci svojho vozového parku trolejbusmi.

11. Kontakt na spracovateľa

JUDr. Róbert Majchrák – Úrad pre verejné obstarávanie
robert.majchrak@uvo.gov.sk

+421 2 50 264 545

12. Zdroje

Vestník verejného obstarávania, webové stránky výrobcov ekologických vozidiel

13. Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK

K doložke vybraných vplyvov

Predkladateľ v materiáli navrhuje ustanoviť pokuty pre verejného obstarávateľa za prípadné nesplnenie povinností vyplývajúcich z návrhu zákona o povinnosti dodržať minimálne podiely ekologických vozidiel až do výšky 300 000 eur. Sám predkladateľ v osobitnej časti dôvodovej správy uvádza, že ide o „drakonické“ horné hranice pokút. Nakoľko udelenie takejto vysokej pokuty môže výrazne ohroziť ďalšie fungovanie zamestnávateľa a môže byť pre neho až likvidačné, Komisia odporúča predkladateľovi prehodnotiť aj sociálne vplyvy predkladaného materiálu, predovšetkým v oblasti možného negatívneho vplyvu na zamestnanosť. V prípade, že prijatie návrhu zákona sociálne vplyvy nezakladá, Komisia odporúča predkladateľovi túto skutočnosť deklarovať v bode 10. Poznámky doložky vybraných vplyvov.

Vyhodnotenie: Predložený materiál nepredpokladá sociálne vplyvy.

Podľa doložky vybraných vplyvov má predložený materiál negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý nie je rozpočtovo zabezpečený. Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy nie je vypracovaná. Zároveň je v bode 10. doložky uvedené, že nie je možné vyčíslieť vplyv na rozpočet verejnej správy, nakoľko v prípade návrhu zákona je dopad na verejný rozpočet podmienený druhom obstarávaného ekologického vozidla (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo...) a stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa návrhu zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov a objednávateľov služieb vo verejnom záujme, dopravných podnikov atď. Predkladateľ súčasne predpokladá v budúcnosti vzhľadom na agregovanie dopytu a s tým súvisiacim rozšírením výroby, optimalizáciou a znižovaním výrobných nákladov aj postupné znižovanie cien ekologických vozidiel.

Komisia zásadne nesúhlasí s návrhom, ktorý zakladá nekrytý vplyv na rozpočet verejnej správy. Komisia žiada predložiť aspoň približnú kvantifikáciu výdavkov, vyplývajúcich z návrhu zákona. Podľa Komisie vplyv na rozpočet verejnej správy je možné vyčíslieť, pretože informácie o priemernom počte obstarávaných vozidiel, ako aj priemerných cenách vozidiel hranične spĺňajúcich kritériá zeleného obstarávania sú verejne známe. Zároveň Komisia podotýka, že návrh zákona ukladá povinnosti iba pri nadlimitných zákazkách a pri zabezpečovaní služieb vo verejnom záujme, čo je relatívne obmedzený okruh obstaraní ročne. V nadväznosti na uvedené žiada Komisia prepracovať doložku vybraných vplyvov a predložiť analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy s uvedením zdrojového krytia. Komisia upozorňuje, že výdavky spojené s podporou ekologických vozidiel cestnej dopravy musia byť kryté v rámci schválených limitov kapitál na príslušné rozpočtové roky.

Vyhodnotenie: Tak, ako sa uvádza v bode 10. doložky, kvantifikácia rozpočtových nákladov sa z dôvodov vyššie uvedených nedá kvantifikovať, a to ani orientačne. Návrh zákona predpokladá plnenie minimálnych podielov v troch referenčných obdobiach do roku 2035. Komisia uvádza, že rozpočtové vplyvy je možné vyčíslieť na základe informácie o priemernom ročnom počte obstarávaných vozidiel pri nadlimitných zákazkách. V súvislosti s uvedeným dávame opätovne do pozornosti, že predkladateľ nevie predikovať, aké typy ekologických vozidiel (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo, plug-in hybridné vozidlo, elektrické vozidlo, vodíkové vozidlo), aké značky a modely ekologických vozidiel budú v budúcnosti do roku 2035 predmetom verejných obstarávaní. Nákup konkrétnych typov ekologických vozidiel bude plne v réžii jednotlivých verejných obstarávateľov a obstarávateľov. Predkladateľ zároveň nedisponuje dátami predikujúcimi vývoj trhovými cenami jednotlivých typov ekologických vozidiel do roku 2035. Zároveň je potrebné uviesť, že negatívny vplyv na verejné rozpočty bude vo veľkej miere determinovaný nákupom služieb, na ktoré sa smernica vzťahuje (predovšetkým služby vo verejnom záujme), pričom zo strany predkladateľa je objektívne nemožné predikovať, v akých hladinách budú tieto ceny do roku 2035 oscilovať vzhľadom na povinnosť zabezpečovať tieto služby prostredníctvom ekologických vozidiel. Napokon je potrebné zdôrazniť, že jednou z alternatív ako možno podľa navrhovanej úpravy plniť minimálne podiely ekologických vozidiel, je technická prestavba vozidla so spaľovacím motorom na vozidlo s ekologickým pohonom, pričom predkladateľ opätovne nevie predikovať, koľko verejných obstarávateľov a obstarávateľov a v akom rozsahu sa rozhodne týmto spôsobom plniť povinnosti vyplývajúce z navrhovanej právnej úpravy.

Dopad na rozpočet verejnej správy je taktiež podmienený stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa návrhu zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov, objednávateľov služieb vo verejnom záujme, dopravných podnikov atď., keďže od stavu vozového parku u týchto subjektov sa odvíja potreba nákupu nových vozidiel v budúcnosti. V tejto súvislosti predkladateľ nedisponuje dátami, ktoré by mu umožňovali predikovať časovú chronológiu a rozsah nákupov ekologických vozidiel a vymedzených služieb jednotlivých verejných obstarávateľov, obstarávateľov a objednávateľov služieb vo verejnom záujme do roku 2035.

Komisia žiada dopracovať analýzu vplyvov na životné prostredie. Vzhľadom na to, že predkladaný návrh má ako primárny cieľ zníženie emisií a zlepšenie stavu životného prostredia, žiada toto zníženie kvalitatívne popísať a aj vyčíslieť celkové vplyvy, ktoré by predkladaný návrh pri schválení priniesol v porovnaní so súčasným stavom.

Vyhodnotenie: Smernica, ktorá je predmetom transpozície, v rámci svojej preambuly jasne uvádza kvalitatívne ciele, ktoré sa sledujú plnením povinností z nej vyplývajúcich. Predkladateľ tieto ciele popísal v bode 2 a 3.

V doložke vybraných vplyvov odporúča Komisia dopracovať časť 2. Definícia problému. Táto časť by mala identifikovať základné problémy na ktoré chce návrh reagovať a popísať ich príčiny. V aktuálnom znení predkladateľ hovorí o medzinárodnoprávných dôvodoch pre prijatie návrhu, a hovorí skôr o cieľovom stave, ktorý by v prípade potreby mal pripadnúť do časti 3. Ciele a výsledný stav.

Vyhodnotenie: Predkladateľ reflektujúci ciele smernice, ktorá je predmetom národnej transpozície, tieto rámcovo uviedol v bodoch 2 a 3.

V časti 3. sa hovorí o celkovom znižovaní emisií skleníkových plynov, zatiaľ čo táto časť by mala byť konkrétnejšia v danej oblasti, teda ako chce daný predpis prispieť ku znižovaniu emisií napr. v doprave, prípadne v iných dotknutých oblastiach. Cieľ by mal byť charakterizovaný kvalitatívne a kvantitatívne za uplatnenia metódy SMART.

V časti 5. Alternatívne riešenia je minimálne potrebné uviesť nulový variant, teda analýzu súčasného stavu, kde sa uvedú následky tohto stavu a odôvodnenie, prečo je súčasné riešenie nedostatočné.

Vyhodnotenie: V bode 2. predkladateľ jasne uviedol analýzu súčasného stavu v kontexte úpravy pôvodnej smernice, ktorá podľa Európskej komisie bola vyhodnotená ako nedostatočná pre plnenie ambiciózných environmentálnych cieľov, pričom z pohľadu vyhodnotenia reálnych dopadov praktického aplikovania tejto smernice Európska komisia dospela k záveru, že nevedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Európskej únii, najmä pre nedostatky v oblasti rozsahu jej pôsobnosti a v jej ustanoveniach týkajúcich sa nákupu vozidiel. Z tohto hodnotenia Európskej komisii taktiež vyplynulo, že vplyv uvedenej smernice bol veľmi obmedzený pri znižovaní emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj pri podpore konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia.

V tabuľke doložky vybraných vplyvov je uvádzaný pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. V doložke vybraných vplyvov ani v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie však nie je zhodnotený potenciálny negatívny vplyv na podnikateľov vyrábajúcich konvenčné vozidlá, ktorým by v dôsledku prijatia návrhu mohla poklesnúť výroba.

Vyhodnotenie: K uvedenému uvádzame, že takmer všetky „konvenčné automobilky“ etablované na európskom trhu majú v portfóliu ekologické vozidlá, pričom v dôsledku agregovania dopytu po ekologických vozidlách sa v rámci týchto automobiliek zvýši výroba ekologických vozidiel na úkor spaľovacích automobilov.

III. Záver: Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje

nesúhlasné stanovisko.