

TERMÍN: 16.05.2023

xx24214xx
Recenzia B
Miroslav Klúčik
miroslav.klucik@mfsr.sk
<i>Prosím nezasahujte do tejto tabuľky</i>

RECENZENT/KA (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): **Miroslav Klúčik**NÁZOV MATERIÁLU: **Čisto a zbesilo: Analýza znižovania emisií v cestnej doprave**TYP VÝSTUPU\*[1]: **analýza**

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov):

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: **Ministerstvo životného prostredia SR - Inštitút environmentálnej politiky**AUTORI/KY: **Katarína Nanásiová, Stella Slučiaková, Dominik Hollý, Karin Hrnčiarová**

SPOLUAUTORI/KY: Ministerstvo hospodárstva SR - Inštitút hospodárskych analýz - Andrej Havetta; - ; - ; -

RECENZNÝ FORMÁT\*[2]: **2**

## PRIPOMIENKY:

P.č.	Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky*[3]	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou*[4]
1	strana 7, odsek 5	Odporúčanie preformulovať predmet analýzy: „Táto štúdia sa zaoberá odhadom dopadov znižovania emisií v cestnej doprave a navrhuje ucelené opatrenia pre čo najplynulejší prechod.“	Pre lepšiu zrozumiteľnosť pre čitateľov bez znalostí pozadia. Návrh v zmysle: Odhad vplyvov opatrení na znižovanie emisií v cestnej doprave pre plynulý prechod k elektromobilite.	Akceptované. Veta bola preformulovaná nasledovne „Táto štúdia sa zaoberá odhadom dopadov znižovania emisií v cestnej doprave a navrhuje ucelené

				opatrenia pre čo najplynulejší prechod“
2	strana 7, Graf 1	Návrh pridať poznámkou pod čiarou k –WEM a WAM – čím sa líšia, a či už obsahovali scenáre zákazy (obmedzenia) spaľovacích motorov		Akceptované.  Graf sa zmenil, neobsahuje WEM a WAM scenáre.
3	strana 16, kapitola 3	Odporúčanie zmeniť štruktúru Kapitoly 3. Samostatná podkapitola o dotáciách zvyšuje jej dôležitosť voči iným možným druhom vládnej podpory. Charakter podkapitoly 3.1 nie je blízky podkapitole o podpore infraštruktúry či podpore ťažkých vozidiel.	Predstavovaná štruktúra kapitoly opatrení na plynulý prechod k elektromobilite je mierne mäťúca, mohla by byť prispôbená buď štruktúre nákladov na vlastníctvo vozidla alebo rozdelená podľa osobných a ťažkých vozidiel, prípadne zaradiť podporu infraštruktúru ako samostatnú kapitolu.	Akceptované. Podkapitoly boli zosúladené.
4	strana 18, podkapitola 3.3	Možno spomenúť nákladové zvýhodnenie dotácii úrokových nákladov, či zliav poistenia bez narušenia voľnej hospodárskej súťaže, ďalej cenové zvýhodnenie diaľničných poplatkov – dočasné.		Akceptované.  Pridané do textu v rámci podkapitoly 4.4 o nepriamej forme podpory elektromobility.
5	strana 27, Príloha A	Výber metódy odhadu vývoja motorizácie (Gompertzova funkcia) a vstupné údaje (saturácia) sa javí vzhľadom na neistotu projekcií ako	Odporúčanie do ďalších štúdií.	Metóda odhadu vývoja motorizácie neberie do úvahy elektromobilitu, nepredpokladáme, že

		<p>primeraný, nevýhodou prístupu je, že abstrahuje od infraštruktúry pre elektro-automobily.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>vzhľadom na príslušnosť Slovenska k skupine zaostávajúcich krajín pri motorizácii, je možné využiť ako konkurencieschopnú metódu odhadu model nábehu motorizácie na základe prierezových časových radov pre krajiny EÚ, a využiť rôzne vysvetľujúce premenné pre rast motorizácie.</li> </ul>		<p>nástup elektromobility ovplyvní celkový počet vozidiel. Uvedená metóda je vhodnou alternatívou, do veľkej miery je však zapracovaná v koeficiente saturácie.</p>
6	<p>strana 29, Príloha A</p>	<p>Model pracuje s dvomi základnými krivkami nábehu elektroáut (BloombergNEF, 2021) – v tomto prípade si tiež možno pomôcť vývojom v zahraničí a prierezovými časovými radmi, keďže sme zaostávajúca krajina. Taktiež možno zaradiť do vysvetľujúcich premenných vládne opatrenia, či nábeh infraštruktúry nabíjania – takže model môže slúžiť ako podklad pre transparentnejšie stanovenie cieľov prechodu na elektromobilitu, či porovnať účinnosť vládnych opatrení na podporu elektromobility.</p>	<p>Odporúčanie do ďalších štúdií.</p>	<p>Čiastočne akceptované. Vnímame, že takéto riešenie je teoreticky možné, ale v súčasnosti ho nie je možné zapracovať.</p>

7	strana 10, odsek 1	Nezanedbateľnú časť nákladov na vlastníctvo vozidla tvoria úrokové náklady. V čase výrazného nárastu úrokov môžu horšie finančné podmienky spôsobiť pribrzdzenie rastu motorizácie a elektro-motorizácie, táto položka môže slúžiť zároveň ako cieľový faktor pre vládnú podporu elektromobility. V dlhom období sú však v projekciách úrokové náklady premietnuté do nákladov na vlastníctvo vozidla v cenách palív cez diskontnú sadzbu.	Možné rozšírenie menovaných vládnych opatrení.	Akceptované.  Potreba zlepšenia financovania bola spomenutá v podkapitole 4.4.
8	strana 17, podkapitola 3.3	Pridanou hodnotou by bola prehľadná tabuľka opatrení na podporu elektromobility v Európe (širší pohľad prehľadne v % ročných nákladov, či % jednorazových nákladov), ktorej súčasťou by mohli byť i širšie opatrenia vo forme zákazov pre vozidlá so spaľovacím motorom, možné uviesť prehľady a odporúčania OECD.	Zaradenie boxu, tabuľky na zváženie.	Neakceptované.  Spomínané prehľady na úrovni EÚ krajín sú k dispozícii už vo viacerých iných štúdiách. V našej štúdii sme sa sústredili na využitie informácií z literatúry, ako aj informácií získaných prostredníctvom priamej komunikácie s relevantnými krajinami. Vo výsledku v rámci kapitoly 4 uvádzame pri jednotlivých typoch

				opatrení inšpiráciu z iných EÚ krajín.
9	strana 30, Príloha B	Dokument neuvádza, či boli vynechané i vozidlá N1, a či sa im bude venovať osobitná štúdia. Tiež či sa k N1 viažu tiež rovnaké nové zákonné normy a či ich vynechanie predstavuje riziko pre celkové znižovanie emisií vzhľadom na pravdepodobný vyšší počet prejdených kilometrov relatívne voči osobným automobily. Napriek nižšiemu podielu a to 10 % relatívne k počtu osobných automobily M1.		Akceptované. V Box 1 bola vytvorená tabuľka s prehľadom kategórií vozidiel a im prislúchajúcich regulácií týkajúcich sa emisných noriem. Časť z triedy N1 je zahrnutých v kapitole 2, na zvyšné (do 2610 kg) sa vzťahuje regulácia pre osobné vozidlá, ich podiel predstavuje cca. 2%, z dôvodu nízkeho podielu boli z analýzy vynechané. Túto informáciu sme doplnili aj do metodiky v Prílohe A.

**CELKOVÉ HODNOTENIE (recenzent/ka vyplní túto časť po vysporiadaní sa s pripomienkami analytickou jednotkou):**

Analýza prezentuje realistické projekcie prechodu osobných a ťažkých úžitkových vozidiel na nízkoemisné palivá v svetle navrhovaných prísnejších emisných štandardov. V komplexnej problematike identifikuje kľúčové faktory a takisto bariéry ovplyvňujúce plynulý prechod k bezemisným vozidlám. V metodike odhadov boli dostatočne využité všetky prístupné dáta a metodiky odhadov využili potenciál týchto dát. Analýza má veľký potenciál vyjasniť danú problematiku širšej verejnosti. Odporúčam komentár publikovať.

---

[1] Výber medzi: 1. analýza (komplexný analytický materiál s návrhmi konkrétnych systémových opatrení); 2. komentár (rozsahovo menší analytický materiál venujúci sa konkrétnemu čiastkovému problému); 3. manuál (metodické usmernenie vyplývajúce z potreby zjednotenia procesov a postupov v konkrétnej oblasti).

[2] Formát 1 pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu); Formát 2 pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop).

[3] Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

[4] Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie / pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.