



Europos Sąjungos  
Taryba

Briuselis, 2021 m. liepos 16 d.  
(OR. en)

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2021/0211(COD)

---

---

10875/21  
ADD 7

CLIMA 193  
ENV 528  
ENER 328  
TRANS 477  
AGRI 356  
COMPET 555  
ECOFIN 746  
CODEC 1099  
IA 138

#### **PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS**

---

nuo: Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo  
direktorė Martine DEPREZ

gavimo data: 2021 m. rugsėjo 15 d.

kam: Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui  
Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI

---

Komisijos dok. Nr.: SWD(2021) 602 final

---

Dalykas: KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO  
VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“, pridedamas prie EUROPOS  
PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama  
Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų  
emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl  
Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų  
prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir  
Reglamentas (ES) 2015/757

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2021) 602 final.

---

Pridedama: SWD(2021) 602 final



Briuselis, 2021 07 14  
SWD(2021) 602 final

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**  
**POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA**

*pridedamas prie*

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir Reglamentas (ES) 2015/757**

{COM(2021) 551 final} - {SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} -  
{SWD(2021) 601 final}

<b>Santraukos lentelė</b>
Poveikio vertinimas, pateikiamas kartu su pasiūlymu dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB ir Sprendimas (ES) 2015/1814 siekiant sustiprinti ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą ir ją išplėsti laikantis didesnio Sąjungos 2030 m. užmojo klimato srityje.
<b>A. Būtinybė imtis veiksmų</b>
<b>Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?</b>
Yra trijų rūšių problemų. Pirmą, problemą, susijusią su poreikiu sustiprinti esamą ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS) proporcingai didesniai grynojo šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslui – iki 2030 m. jį sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m., kartu išvengiant pasiūlos ir paklausos disbalanso. Antra, tam tikri sektoriai nepakankamai prisideda prie didesnio tikslo įgyvendinimo. Galiausiai, ir privalomam esamos ATLPS stiprinimui, ir galimam prekybos apyvartiniais taršos leidimais išplėtimui aprėpiant papildomus sektorius reikės didesnių investicijų ir didesnių pajėgumų, kad būtų tinkamai paskirstomas išmetamo teršalų kiekio mažinimo priemonių poveikis, o lėšų kiekis išlieka ribotas.
<b>Ką reikėtų pasiekti?</b>
Tikslas – ekonomiškai efektyviai ir nuosekliai peržiūrėti ATLPS laikantis padidinto klimato politikos tikslo, kartu atsižvelgiant į teisingos pertvarkos būtinybę ir poreikį visiems sektoriams prisidėti prie ES pastangų klimato srityje.
<b>Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?</b>
Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema. ATLPS anglies dioksido rinka skatina išmetamo teršalų kiekio mažinimą diegiant ekonomiškai efektyviausius sprendimus pirma įvairiose jos aprėptose veiklos srityse ir šalyse, dėl masto pasiekiant didesnio efektyvumo. Jeigu panaši priemonė būtų įgyvendinta nacionaliniu lygmeniu, susiformuotų mažesnės, labiau suskaidytos anglies dioksido rinkos, kultų konkurencijos iškreipimo pavojus ir tikriausiai padidės bendros mažinimo išlaidos. Ta pačia logika vadovaujamosi išplečiant anglies dioksido apmokestinimą naujuose sektoriuose.
<b>B. Sprendimai</b>
<b>Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?</b>
Vienas iš pagrindinių elementų yra esamos ATLPS stiprinimas siekiant padidinti jos užmojį, kad būtų pasiektas tikslas iki 2030 m. išmetamą teršalų kiekį sumažinti bent 55 %. Yra įvairių galimybių, kada linijinis mažinimo koeficientas yra sumažinamas ir ar sumažinama pradedant nuo esamos viršutinės ribos trajektorijos arba nuo naujo atskaitos taško. Bet kuri iš šių galimybių būtų efektyvi ir veiksminga siekiant 2030 m. tikslo. Taigi pasirinkimas tarp įvairių ATLPS stiprinimo galimybių ir susijusių dokumentų rinkinių su kitomis galimybėmis, pvz., dėl rinkos stabilumo rezervo, tebėra politinis. Reikia tikslingesnės apsaugos nuo anglies dioksido nutekėjimo rizikos, kartu skatinant inovacijas, kurios galėtų būti nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymo lyginamųjų indeksų sugriežtinimas. Yra keturios pagrindinės klimato politikos sistemos išplėtimo galimybės siekiant aprėpti jūrų transportą: integravimas į esamą ATLPS ir tai taip pat galima taikyti kartu taikant taršos anglies dioksidu intensyvumo standartą, atskirą ATLPS ir mokesčių už išmetamą teršalų kiekį. Tinkamiausia galimybė – integravimas į esamą ATLPS, į kurią, priklausomai nuo politikos pasirinkimo, gali būti įtrauktas EEE viduje vykdomų reisų

išmetamas teršalų kiekis arba sistemą galima išplėsti dar labiau į ją įtraukiant pusę už EEE ribų vykdomų reisų išmetamų teršalų kiekio. Kalbant apie galimą išplėtimą aprėpiant kitus sektorius, atskiros ATLPS sukūrimas pastatams ir transportui arba visam deginant iškastinį kurą išmetamam teršalų kiekiui yra du pagrindinės pasirinktos galimybės, kuriomis papildoma sustiprinta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą (angl. *Fit for 55*) priemonių rinkinio kitų sričių politika, susijusi su technologine parama, su kainomis nesusijusiomis kliūtėmis ir tolesnėmis paskatomis imtis nacionalinių veiksmų pagal nacionalines aplinkybes. Pagrindinis taikymo srities, į kurią įtraukiami tik pastatai ir kelių transportas, pranašumas, palyginti su išplėtimu, kai įtraukiamas visas iškastinio kuro deginimas, yra ekonominis efektyvumas, visų pirma todėl, kad tokiu atveju bus galima nekurti naujo apsaugos nuo anglies dioksido nutekėjimo rizikos režimo. Reikia remti mažo anglies dioksido kiekio technologijas didinant inovacijų fondą. Tačiau pasirinktas skaičius galiausiai yra politinis pasirinkimas, susijęs su sprendimais dėl dabartinės ATLPS užmojo ir su sprendimu dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos išplėtimo aprėpiant naujus sektorius. Solidarumo nuostatas, kuriomis valstybėse narėse siekiama spręsti su paskirstymu susijusius uždavinius, galima dar tobulinti, nedarant poveikio ATLPS indėliui į naujus ES nuosavus išteklius. Visos nuorodos į tinkamiausias priemones turi būti laikomos orientacinėmis, nedarant poveikio korekcijoms, kuriomis siekiama išlaikyti bendrą pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio efektyvumą, veiksmingumą ir nuoseklumą.

#### **Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?**

Suinteresuotieji subjektai, teikiantys atsakymus vykstant viešai konsultacijai, pritaria dabartinės ATLPS stiprinimui, kad jos užmojis būtų didinamas atsižvelgiant į naująjį 2030 m. tikslą. Didžioji dauguma respondentų remia rinkos stabilumo rezervą kaip priemonę ir pritaria daliniam anglies dioksido nutekėjimo sistemos pakeitimui, tačiau dėl įvairių politikos galimybių laikosi skirtingų nuomonių. Kalbant apie galimą išplėtimą aprėpiant kitus sektorius, kai kas pritaria tam, kad jūrų transportas būtų įtrauktas į dabartinę ATLPS, o respondantai, visų pirma privačiojo sektoriaus subjektai, pageidautų, kad būtų sukurta atskira kitų sričių politika papildoma ATLPS pastatams ir transportui arba visam deginant iškastinį kurą išmetamam teršalų kiekiui. Privačiojo sektoriaus subjektai, profesinės sąjungos ir NVO gana skeptiškai vertina integravimą į dabartinę ATLPS, o ES darbdavius ir darbuotojus jungiančios organizacijos – dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos išplėtimo apskritai, nors piliečiai ir akademinė bendruomenė yra linkę tai vertinti palankiai. Didžioji dauguma respondentų pareiškė, kad remia inovacijų fondo didinimą.

#### **C. Tinkamiausios galimybės poveikis**

##### **Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?**

Visos galimybės užtikrintų reikiamą papildomą išmetamo teršalų kiekio sumažinimą 55 % iki 2030 m., palyginti su 1990 m., ekonomiškai efektyviai ir labiau užtikrintai nei kitos priemonės. Metines pajamas būtų galima panaudoti tam, kad būtų padidinti inovacijų ir modernizavimo fondai, paskatintos mažo anglies dioksido kiekio investicijos, be kita ko, į pramonę, sumažintas su paskirstymu susijęs poveikis valstybėms narėms bei socialinis poveikis namų ūkiams ir būtų prisidėta prie ES nuosavų išteklių. Sustiprinta ir išplėsta ATLPS, sumažėjus oro taršai, padės išvengti 17,6–35,2 mlrd. EUR žalos sveikatai 2030 m. ir prisidės prie didesnio energetinio saugumo. Komunikato „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis“ poveikio vertinime (2030 m. poveikio vertinimas)<sup>1</sup> kiekybiškai įvertina nauda augimui ir darbo vietoms.

##### **Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?**

<sup>1</sup> SWD(2020) 176.

<p>Prognozuojamų 2030 m. anglies dioksido kainų diapazonas – nuo 50 EUR, darant prielaidą, kad bus vykdoma tvirta papildoma žaliojo kurso politika, ir tikintis, kad bus įgyvendinti visi būsimi priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo reikalavimai, iki 85 EUR, jeigu papildoma politika bus mažiau ryžtinga. Dėl jų padidėja vidutinės kuro kainos pramonei, transportui ir namų ūkiams (padidėjimas yra santykinai didesnis pastatų sektoriuje nei transporto ir pramonės sektoriuose). Jeigu bus padarytos ekonomiškai efektyvios investicijos 55 % sumažinimui pasiekti, pastatams tenkanti kuro sąnaudų dalis namų ūkių išlaidose nepadidėtų, o mažas pajamas gaunančiuose namų ūkiuose galėtų sumažėti daugiau nei 0,1 procentinio punkto. Tačiau ekonomiškai efektyvios metinės kapitalinės išlaidos mažesnes pajamas gaunančiuose namų ūkiuose galėtų padvigubėti, t. y. padidėti iki 1,4 procentinio punkto visų vartojimo išlaidų. Pažeidžiamiems namų ūkiams dėl to kyla įperkamumo klausimas. Iš 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano poveikio vertinime pateiktos analizės matyti, kad tai būtų galima kompensuoti paskirstymo priemonėmis. Analizėje taip pat kiekybiškai įvertintas neigiamas poveikis sektorių aktyvumui ir užimtumui, visų pirma iškastinio kuro gavybos srityje ir, ribotu mastu, kai kuriuose iškastiniam kurui imliuose pramonės sektoriuose.</p>
<p><b>Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?</b></p>
<p>Poveikis pramonės konkurencingumui sušvelninamas tikslingiau paskirstant nemokamus apyvartinius taršos leidimus. Daugumos galimybių atveju poreikis taikyti įvairius sektorius apimančių pataisos koeficientą sumažinant nemokamų apyvartinių taršos leidimų paskirstymą visiems gavėjams yra ribotas. Mažiesiems teršėjams, kurie vis dėlto patenka į ATLPS taikymo sritį (nors tai nebūtinai MVĮ), dabartinė ATLPS vis tiek gali būti netaikoma, jeigu atitinkamoje valstybėje narėje imamasi lygiaverčių priemonių. Numatomas išplėtimas įtraukiant jūrų transportą vykštą remiantis esamais stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo mechanizmais, kurie netaikomi mažiems laivams. Naujoji kitiems sektoriams skirta ATLPS būtų taikoma pradinės grandies rinkoje, remiantis galiojančiomis nuostatomis, kuriomis reguliuojami apmokestinamų prekių sandėliai ar kuro tiekėjai. Papildomos administracinės išlaidos dujų ir naftos atveju būtų vidutinės. Anglijų, kurios naudojamos šildymui tik keliose valstybėse narėse, administracinės išlaidos būtų didesnės, nes šis sektorius neretai mažiau reguliuojamas ir yra daug mažų tiekėjų.</p>
<p><b>Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?</b></p>
<p>Pagal dabartinę ATLPS didžiąją dalį aukcionų pajamų kaupia valstybės narės. Galimas reikšmingas teigiamas poveikis nacionaliniams biudžetams, jeigu bus nauja ATLPS kelių transportui ir pastatams. Tiesioginis poveikis nacionaliniams biudžetams taip pat priklauso nuo to, kiek papildomų pajamų bus skirta ES nuosaviems ištekliams. Taikant dabartinę ATLPS nacionalinėms administracijoms papildomo administracinio poveikio nėra. Išplėtimo / naujos ATLPS poveikį būtų galima apriboti naudojant tą pačią administracinę infrastruktūrą.</p>
<p><b>Ar bus dar koks nors didelis poveikis?</b></p>
<p>Priklausomai nuo geografinės aprėpties, ES klimato politiką pradėjus taikyti ir jūrų transportui, galėtų būti padarytas poveikis trečiosioms valstybėms ir prekybos bei investicijų srautams.</p>
<p><b>Proporcingumo principui?</b></p>
<p>Visos pagrindinės politikos galimybės yra proporcingos tam, kas būtina, kad būtų pasiektas tikslas sumažinti išmetamą teršalų kiekį bent 55 %. Pagal jas tai daroma ekonomiškai efektyviausiu būdu.</p>
<p><b>D. Tolesni veiksmai</b></p>

**Kada politika bus persvarstoma?**

Kaip yra šiuo metu, reguliari peržiūra yra numatyta teisės aktuose. Ji derinama su kitų teisės aktų, kaip antai Pastangų pasidalijimo reglamento pasiūlymo ir automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> išmetimo normų, peržiūra.