

Briselē, 2021. gada 16. jūlijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 15. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	SWD(2021) 602 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam EIROPAS PARLAMENTĀ UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2021) 602 *final*.

Pielikumā: SWD(2021) 602 *final*

Briselē, 14.7.2021.
SWD(2021) 602 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757

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

Kopsavilkuma lapa
Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK un Lēmumu (ES) 2015/1814, lai stiprinātu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu un paplašinātu to atbilstīgi Savienības 2030. gadam izvirzītajām vērienīgākajām klimatiecerēm.
A. Rīcības nepieciešamība
Kāda ir problēmas būtība un kāpēc problēma ir nozīmīga ES mērogā?
Pastāv trīs veidu problēmas. Pirmkārt, problēmas, kas saistītas ar nepieciešamību stiprināt pašreizējo ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS) atbilstīgi kāpinātajam mērķrādītājam līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, vienlaikus izvairoties no piedāvājuma un pieprasījuma nelīdzsvarotības. Otrkārt, dažu sektoru ieguldījums paaugstinātā mērķrādītāja sasniegšanā ir nepietiekams. Visbeidzot, gan nepieciešamā pašreizējās ETS stiprināšana, gan iespējamā emisiju tirdzniecības paplašināšanai, tajā iekļaujot vēl citus sektorus, prasa lielākas investīcijas un lielākas iespējas izlīdzināt emisiju samazināšanas pasākumu radīto ietekmi, savukārt finansējums joprojām ir ierobežots.
Kas būtu jāpanāk?
Mērķis ir ETS izmaksefektīva un saskanīga pārskatīšana atbilstīgi kāpinātajam klimata mērķrādītājam, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību pēc taisnīgas pārkārtošanās un nepieciešamību visiem sektoriem dot ieguldījumu ES centienos klimata jomā.
Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?
Klimata pārmaiņas ir pārrobežu problēma. Tā kā ETS ir oglekļa tirgus, tā stimulē emisiju samazināšanu ar pašiem izmaksefektīvākajiem risinājumiem visās tās aptvertajās darbībās un valstīs, sasniedzot lielāku efektivitāti tās mēroga dēļ. Līdzīga pasākuma īstenošana nacionālā līmenī radītu mazākus un sadrumstalotus oglekļa tirgus, konkurences izkropļojumu risku un, iespējams, augstākas kopējās emisiju samazināšanas izmaksas. Tāda pati loģika attiecas uz oglekļa cenas attiecināšanu uz jauniem sektoriem.
B. Risinājumi
Ar kādiem risinājuma variantiem var sasniegt izvirzītos mērķus? Vai ir kāds visvēlamākais risinājums? Iemesli (ja nav)
Svarīgs elements ir nostiprināt esošo ETS, lai palielinātu tās vērienīgumu saskaņā ar 2030. gadam izvirzīto mērķrādītāju panākt emisiju neto samazinājumu par 55 %. Varianti atšķiras galvenokārt ar to, kad lineārais samazinājuma koeficients tiek padarīts stingrāks un vai tā izejas punkts ir pašreizējais emisiju limits vai jauns. Jebkurš no risinājumiem būtu efektīvs un lietderīgs, lai sasniegtu 2030. gada mērķi. Tāpēc izvēle starp dažādām ETS stiprināšanas iespējām un saistītajām paketēm, kas paredz citus variantus, piemēram, saistībā ar tirgus stabilitātes rezervi, joprojām ir politiska izvēle. Ir vajadzīga mērķtiecīgāka aizsardzība pret oglekļa emisiju pārvirzes risku, vienlaikus stimulējot inovāciju, kas varētu izpausties kā stingrākas līmeņatzīmes bezmaksas kvotu iedalei. Ir četras galvenās iespējas, kā klimata rīcībpolitiku attiecināt arī uz jūras transportu: integrācija esošajā ETS, ko varētu apvienot arī ar oglekļa intensitātes standartu, atsevišķa ETS un emisijas nodeva. Vēlamais risinājums ir integrācija pašreizējā ETS, kas atkarībā no politiskām izvēlēm varētu aptvert emisijas vai nu tikai no EEZ iekšējiem reisiem, vai emisijas no iekšējiem reisiem un pusi no emisijām, kas rodas braucienos ārpus EEZ. Runājot par attiecināšanu uz citiem sektoriem, divi galvenie varianti izveidot atsevišķu ETS, kas aptver vai nu tikai ēkas un transportu, vai arī visas fosilās

degvielas sadedzināšanas emisijas, un tos var papildināt ar citām “Gatavi mērķrādītājam 55 %” rīcībpolitikām, kas vērstas uz tehnoloģisko atbalstu, ar cenu nesaistītiem šķēršļiem un pastāvīgiem stimuliem valstu rīcībai, kas atspoguļo valstu apstākļus. Galvenais ieguvums, ko dotu tikai ēku un autotransporta aptveršana salīdzinājumā ar visu fosilo degvielu sadedzināšanu, ir ekonomiskā efektivitāte, jo īpaši tāpēc, ka tas ļautu neveidot jaunu oglekļu emisiju pārvirzes riska aizsardzības režīmu. Ir jāatbalsta mazoglekļa tehnoloģijas, proti, jāpalielina Inovāciju fonds. Tomēr izvēlētais apjoms galu galā ir politiska izvēle, kas ir saistīta ar lēmumiem par pašreizējo ETS vērienu un lēmumu par emisijas kvotu tirdzniecības paplašināšanu, to attiecinot arī uz jauniem sektoriem. Solidaritātes noteikumus, kuru mērķis ir risināt distributīvās problēmas starp dalībvalstīm, varētu pilnveidot, neskarot ETS ieguldījumu jaunos ES pašu resursos. Visas norādes par vēlamajiem pasākumiem jāuzskata par orientējošām, neskarot korekcijas, kas vajadzīgas, lai saglabātu “Gatavi mērķrādītājam 55 %” paketes vispārējo efektivitāti, lietderību un saskaņotību.

Kāds ir dažādu ieinteresēto personu viedoklis? Kuru risinājumu katra no ieinteresētajām personām atbalsta?

Ieinteresētās personas, kas piedalījās sabiedriskajā apspriešanā, atbalsta esošās ETS stiprināšanu, lai tā kļūtu vērienīgāka saskaņā ar jauno 2030. gada mērķrādītāju. Lielākā daļa respondentu atbalsta tirgus stabilitātes rezerves izmantošanu un oglekļa emisiju pārvirzes regulējuma grozīšanu, taču domas dalās par dažādajiem rīcībpolitiskajiem risinājumiem. Runājot par ETS attiecināšanu uz citiem sektoriem, ir zināms atbalsts jūras transporta iekļaušanai pašreizējā ETS, un respondenti, jo īpaši privātā sektora aktori, dod priekšroku atsevišķas ETS izveidei (ko papildinātu citas rīcībpolitikas), vai nu ēkām un transportam, vai visām fosilās degvielas sadedzināšanas emisijām. Privātā sektora aktori, arodbiedrības un NVO ir diezgan skeptiski pret integrāciju spēkā esošajā ETS, ES darba devēju un darba ņēmēju jumta organizācijas kopumā ir skeptiskas par emisiju tirdzniecības paplašināšanu kā tādu, savukārt iedzīvotāji un akadēmiskās aprindas to atbalsta. Lielākā daļa respondentu paida atbalstu Inovāciju fonda palielināšanai.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Kādus ieguvumus nodrošinās vēlamais risinājuma variants (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galvenie risinājuma varianti)?

Visi risinājumi nodrošinātu vajadzīgo papildu emisiju samazinājumu, lai līdz 2030. gadam izmaksefektīvā veidā un ar lielāku noteiktību nekā citi instrumenti sasniegtu -55 % samazinājumu salīdzinājumā ar 1990. gadu. Gada ieņēmumus varētu izmantot, lai palielinātu Inovāciju fondu un Modernizācijas fondu, veicinātu investīcijas mazoglekļa risinājumos, tostarp rūpniecībā, risinātu jautājumu par distributīvo ietekmi starp dalībvalstīm, sociālo ietekmi uz māsaimniecībām un ieguldījumu ES pašu resursos. Pastiprinātā un paplašinātā ETS, pateicoties mazākam gaisa piesārņojumam, līdz 2030. gadam palīdzēs novērst kaitējumu veselībai 17,6-35,2 miljardu euro apmērā un uzlabot enerģētisko drošību. Ietekmes novērtējumam¹, kas pievienots paziņojumam “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vērīena kāpināšana: investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā” ir kvantificēti ieguvumi izaugsmei un nodarbinātībai.

Cik izmaksās vēlamākais risinājuma variants (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galvenie risinājuma varianti)?

Prognozētās 2030. gada oglekļa cenas svārstās no 50 euro (pieņemot, ka tiks īstenotas komplementāras un iedarbīgas zaļā kursa rīcībpolitikas, un paredzot turpmākās dekarbonizācijas prasības) līdz 85 eiro (ja komplementārās rīcībpolitikas ir mazāk iedarbīgas). Oglekļa cena paaugstina vidējās degvielas cenas

¹ SWD(2020)176

rūpniecības, transporta un mājsaimniecību sektorā, un relatīvais pieaugums ēku sektorā ir lielāks nekā transporta un rūpniecības sektorā. Ja tiks veiktas izmaksefektīvas investīcijas, lai panāktu samazinājumu par 55 %, tad ēku apsildei atvēlēto līdzekļu īpatsvars mājsaimniecību izdevumos nepalielinātos un mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem varētu pat samazināties par vairāk nekā 0,1 procentpunktu. Tomēr izmaksefektīvu gada kapitāla izmaksu pieaugums mājsaimniecībās ar zemiem ienākumiem varētu divkārtoties, palielinoties līdz pat 1,4 procentpunktiem no patēriņa izdevumiem. Tas izvirza problēmu, vai to varēs atļauties mazaizsargātas mājsaimniecības. Analīze, kas ietverta 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna ietekmes novērtējumā, liecina, ka to varētu kompensēt ar distributīviem pasākumiem. Analīzē tika arī kvantificēta negatīvā ietekme uz sektoru aktivitāti un nodarbinātību, jo īpaši tādās nozarēs kā fosilo degvielu ieguve un mazākā mērā dažās nozarēs, kurās ir liels fosilā kurināmā patēriņš.
Kāda būs ietekme uz MVU un konkurētspēju?
Ietekmi uz rūpniecības konkurētspēju mazina mērķtiecīgāka bezmaksas kvotu iedale. Izvēloties lielāko daļu risinājumu, vajadzība piemērot starpnozaru korekcijas koeficientu, ar ko samazina bezmaksas kvotas visiem saņēmējiem, ir neliela. Mazie emitētāji, kas joprojām ietilpst ETS darbības jomā (lai gan ne vienmēr MVU), joprojām var saņemt atbrīvojumu no pašreizējās ETS, ja attiecīgā dalībvalsts veic līdzvērtīgus pasākumus. Paredzētā attiecināšana uz jūras transportu balstītos uz esošajiem monitoringa, ziņošanas un verifikācijas mehānismiem, kas nav jāpiemēro mazajiem kuģiem. Jaunā ETS attiecībā uz citiem sektoriem tiktu piemērota augšposmā, pamatojoties uz spēkā esošajiem noteikumiem, kas reglamentē akcīzes preču noliktavas vai degvielas piegādātājus. Papildu administratīvās izmaksas attiecībā uz gāzi un naftu būtu mērenas. Attiecībā uz ogleņiem, ko apkures vajadzībām izmanto tikai dažās dalībvalstīs, administratīvās izmaksas būtu augstākas, jo tās bieži vien ir mazāk regulētas un ir daudz mazu piegādātāju.
Vai tiks būtiski ietekmēts dalībvalstu budžets un pārvaldes iestādes?
Saskaņā ar pašreizējo ETS lielākā daļu izsoļu ieņēmumu pienākas dalībvalstīm. Ja tiks ieviesta jauna ETS autotransportam un ēkām, būs iespējama ievērojama pozitīva ietekme uz valstu budžetu. Tiešā ietekme uz valstu budžetu ir atkarīga arī no tā, cik lielā mērā papildu ieņēmumi tiks novirzīti ES pašu resursiem. Attiecībā uz pašreizējo ETS nav papildu administratīvas ietekmes uz valstu pārvaldes iestādēm. Paplašināšanas/jaunās ETS ietekmi varētu ierobežot, izmantojot to pašu administratīvo infrastruktūru.
Vai ir paredzama cita būtiska ietekme?
Atkarībā no ģeogrāfiskās darbības jomas ES klimata rīcībpolitikas attiecināšana uz jūras transportu varētu ietekmēt trešās valstis un tirdzniecības un investīciju plūsmas.
Proporcionalitāte
Visi galvenie rīcībpolitiskie risinājumi ir samērīgi ar to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu mērķi samazināt emisijas vismaz par 55 %. Risinājumi ir pēc iespējas izmaksefektīvi.
D. Turpmākie pasākumi
Kad politika tiks pārskatīta?
Tāpat kā pašlaik, tiesību aktos ir paredzēta regulāra pārskatīšana. Tā ir pieskaņota citu tiesību aktu pārskatīšanai, piemēram, priekšlikumam par Kopīgo centienu regulu un priekšlikumam par CO₂standartiem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem.

