



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 14 юли 2023 г.
(OR. en)

Междуетноститутуционално досие:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	12 юли 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2023) 442 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2023) 442 final.

Приложение: SWD(2023) 442 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 11.7.2023 г.
SWD(2023) 442 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,

придружаващ

**Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА
СЪВЕТА**

относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги

{COM(2023) 441 final} - {SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} -
{SWD(2023) 441 final}

Резюме
Оценка на въздействието върху CountEmissions EU
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?
Методите за отчитане на емисиите на парникови газове (ПГ) се използват в няколко икономически сектора, включително транспорта, за генериране на данни за емисиите, отделяни от конкретни дейности на предприятия и физически лица. Предприятията и потребителите се стремят към по-голяма прозрачност относно начина, по който се организират и предоставят транспортните услуги, а търсенето на услуги, които свеждат до минимум вредите за климата, се увеличава. Предоставянето на ясна информация за емисиите на ПГ дава възможност на клиентите да правят по-ефективен избор и влияе върху стопанските решения на субектите, предоставящи транспортни услуги на пазара. За да се сравнят множеството транспортни услуги по честен, прозрачен и смислен начин обаче, данните за емисиите трябва да бъдат точни и надеждни. Понастоящем както в ЕС, така и в международен план има широк набор от стандарти, методи, инструменти за изчисляване и бази данни със стойности по подразбиране за емисиите. Тези различни инструменти произвеждат неравномерни и несравними данни за емисиите на ПГ, които създават объркване както за предприятията, така и за отделните лица, като възпрепятстват способността на ползвателите да правят информиран избор на транспорт и стопански решения. Освен това организаторите и операторите на транспортни услуги нямат достатъчно стимули да изчисляват и да оповестяват информацията за емисиите на ПГ от своите услуги, а ползвателите не разполагат с точна информация. Това се дължи на нежеланието да се разкрива търговска информация с чувствителен характер, на схващането, че количественото определяне на данните за емисиите на ПГ на равнището на транспортните услуги е сложно и свързано с разходи, както и на липсата на доверие в данните за емисиите, споделяни на пазара.
Какво следва да бъде постигнато?
Настоящата инициатива има за цел да се преодолеят пречките пред предоставянето на ясно, хармонизирано отчитане на емисиите на ПГ и навлизането му на транспортния пазар чрез създаване на обща рамка и специфични правила. Настоящата рамка ще насърчи промяната на поведението сред предприятията и клиентите с цел намаляване на емисиите на ПГ и подобряване на ефективността на транспортните услуги. От една страна, целта на инициативата е да се гарантира, че данните за емисиите на ПГ са сравними, като на операторите и ползвателите се предоставят обща еталонна методика и хармонизиран набор от входни данни. От друга страна, тя има за цел да се насърчи внедряването на отчитането на емисиите на ПГ от транспортни услуги в практиките на предприятията чрез предоставяне на надеждни инструменти за изчисляване, обща схема за проверка и насоки за използване на рамката.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Чрез установяване на хармонизирани правила за отчитане на емисиите на ПГ от транспортни услуги инициативата насърчава предприятията да изчисляват емисиите и дава възможност за привеждане в съответствие на данните за ПГ в различните видове транспорт и националните мрежи. Това равнище на хармонизация, свързано предимно с избора на методика, входните данни и общите правила за проверка, не може да бъде ефективно постигнато чрез действия на отделните държави членки. Инициативата CountEmissions EU (Изчисляване на емисиите от транспорта в ЕС) е замислена като средство за улесняване на екологичния преход на транспортната общност. Осигуряването на по-добра прозрачност относно показателите за емисиите от транспортните услуги и подпомагането на използването от потребителите на данните за емисиите на ПГ при конкретен транспортен избор ще спомогне да се създадат стимули за използване на по-устойчиви решения и за иновации в европейската транспортна мрежа.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако

няма такъв, каква е причината?

Комисията извърши оценка на шест варианта на политиката в оценка на въздействието. Във всички варианти се предлагат решения на установените проблеми, но те се различават по отношение на обхвата на действие, предвиден на равнището на ЕС:

- Във вариант 1 се включват цялостна методика за изчисляване, основана на стандарт ISO 14083¹, централизирана система за входни данни и единен инструмент за изчисляване на емисиите на ПГ, създаден на равнището на ЕС. В него се предлага също така задължителна проверка и приложимост на рамката за всички органи, участващи в транспортните услуги.
- Във вариант 2 е включена по-улесняваща методика, предвидена в световния стандарт ISO 14083², съчетана с напълно доброволна приложимост и правила за проверка. Подобно на вариант 1, вариант 2 включва централизирани бази данни за входните данни и единен инструмент за изчисляване на емисиите на ПГ.
- Във варианти 3, 4 и 5 има обвързваща клауза за участие в използването на CountEmissions EU, което означава, че общата рамка се прилага само за органи, които избират да изчисляват и да оповестяват информация за емисиите на ПГ, свързани с транспортните услуги. Освен това при тях се възприема полуцентрализиран подход към входните данни, така че при определени условия да могат да се използват външни бази данни с входни данни (освен при вариант 5 с напълно централизирани бази данни на ЕС), и се осигурява гъвкавост, като се позволява на трети страни да предоставят инструменти за изчисляване на емисиите на ПГ. Тези варианти се различават по отношение на избора на методика, т.е. обновеният стандарт ISO 14083 за вариант 3, пълният стандарт ISO 14083 за вариант 4 и Правилата за проучване на отпечатъка върху околната среда на категория продукти³ за вариант 5.
- Във вариант 6 се включва набор от мерки на политиката, почти идентичен с този за вариант 4, с изключение на това, че регламентът ще бъде задължителен за всички субекти, участващи в предоставянето или организирането на транспортни услуги.

Очаква се всички варианти да доведат до увеличаване на използването на отчитането на емисиите спрямо базовия сценарий.

След оценката Комисията определи вариант 4 като предпочитан вариант. С него се постига най-добър баланс между целите, които трябва да бъдат постигнати, и общите разходи.

Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?

Заинтересованите страни до голяма степен одобриха значимостта на установените проблеми и се съгласиха с целите. Те предоставиха полезна информация за изчисляване на базовия сценарий за въвеждане на отчитането на емисиите на ПГ и допринесоха за разработването и оценката на съответните мерки и варианти на политиката. В отговор на въпроса за обща еталонна методика за изчисляване на емисиите повечето заинтересовани страни се позоваха на съществуващи или нововъзникващи подходи за отчитане на ПГ, особено тези с глобален обхват за изчисляване на емисиите.

По отношение на входните данни заинтересованите страни предложиха ЕС да насърчава използването на първични данни и да създаде обща среда със стойности по подразбиране, които да се използват, ако такива данни не са налични или достъпни. Освен това те изразиха необходимостта от хармонизирани насоки относно начина на прилагане на рамката в конкретни сегменти на транспортния сектор, за да се гарантира еднообразното ѝ разбиране в различните

¹ Използване на методиката, предвидена в стандарт ISO 14083 (основана на емисиите на ПГ от източника на гориво до потребителя, свързани както с използването на превозното средство, така и с осигуряването на енергията за превозното средство), с допълнителни компоненти и повишена точност

² Стандарт ISO 14083 беше транспониран през април 2023 г. в европейския стандарт EN ISO 14083 от Европейския комитет по стандартизация. Настоящата инициатива се отнася до европейската версия на стандарта.

³ Свързани с оценка на пълния жизнен цикъл на емисиите на ПГ, генерирани от производството, разпространението, използването и разкомплектоването на превозни средства.

части на транспортната верига. Запитаните повториха необходимостта от специализирана система за проверка на данните за емисиите и на процесите на изчисляване, независимо че заинтересованите страни, особено МСП, имаха резерви относно свързаните с това административна тежест и разходи. Що се отнася до приложимостта, въпреки че някои заинтересовани страни установиха, че задължителното изискване би било най-ефективно за изравняване на условията на конкуренция, като цяло те смятаха, че подходът на задължително участие е най-осъществим и ефективен.

Държавите членки предоставиха ограничена обратна връзка за консултацията, но получените отговори показаха обща подкрепа за обосновката и целите на инициативата.

В. Въздействие на предпочитания вариант

Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — на основните варианти)?

Преките ползи включват намаление на общите разходи за енергия от 2,4 милиарда евро спрямо базовия сценарий, изразено в текущи цени за периода 2025—2050 г. Освен това се очаква настоящата инициатива да доведе до намаляване на външните разходи за емисии на ПГ с 674 милиона евро, на емисиите от замърсяване на въздуха със 163,5 милиона евро и до намаляване на пътните произшествия на стойност 47 милиона евро. Общите ползи от предпочитания вариант на политиката следователно биха били в размер на 3,9 милиарда евро спрямо базовия сценарий, докато нетните ползи биха били 2,4 милиарда евро спрямо базовия сценарий, изразени в текущи цени през периода 2025—2050 г.

Тези въздействия се дължат най-вече на промяна в поведението към увеличаване на използването на по-устойчиво развивани методи на транспорт и за оптимизиране на пътуванията.

Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — за основните варианти)?

Разходите за предпочитания вариант на политиката се оценяват на 1,5 милиарда евро в допълнение към разходите при базовия сценарий за периода 2025—2050 г. (нетна текуща стойност, с дисконтов процент 3 %).

Допълнителните разходи за предпочитания вариант на политиката ще се отразят главно върху предприятията, занимаващи се с транспортни услуги, които изберат да участват или са задължени да определят количествено и да споделят данни за емисиите на ПГ. Основен дял от общите разходи са разходите за първоначално прилагане, преминаване към и използване на общата еталонна методика (стандарт ISO 14083). Въпреки че единичните разходи за дейностите по проверка и инструментите за изчисляване са по-ниски от съответните разходи при базовия сценарий, те също ще доведат до допълнителни разходи поради увеличеното въвеждане на отчитането на емисиите на ПГ в транспортния сектор.

Европейската агенция по околна среда ще направи разходи за създаването и поддържането на базите данни на ЕС, които се изискват съгласно настоящата инициатива, и за извършване на проверки на качеството на външните бази данни съгласно изискването за интегриране на тези външни бази данни в рамките на хармонизираната рамка за отчитане на емисиите.

Други заинтересовани страни (асоциации от стопанския сектор, национални статистически служби, национални органи по акредитация, разработчици на инструменти за изчисляване) ще понесат сравнително по-ниски разходи.

Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?

Очаква се предпочитаният вариант на политиката да намали пречките пред МСП за отчитане на емисиите на ПГ от транспортните услуги, особено чрез предоставянето на единна методика, обща рамка на входни данни и насоки за хармонизиране на прилагането на инициативата на пазара. Почти доброволният характер на инициативата и освобождаването от необходимостта от проверка на данните за емисиите на ПГ и процесите на изчисляване ще предотвратят неблагоприятни икономически въздействия върху МСП, особено по отношение на административната тежест и разходите.

Тъй като МСП представляват огромното мнозинство от субектите, засегнати от настоящия регламент, се очаква те да получат лъвския дял от общите ползи, свързани с по-ниските

разходи за енергия, оценени съгласно предпочитания вариант на политиката на 2,3 милиарда евро. Общите разходи за МСП се оценяват на 1,4 милиарда евро спрямо базовия сценарий. И двете стойности са изразени в текущи цени за периода 2025—2050 г. Следователно се очаква настоящата инициатива да генерира общи нетни ползи за МСП, оценени на 0,9 милиарда евро спрямо базовия сценарий за периода 2025—2050 г.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации? Повечето национални органи по акредитация и статистическите служби, които ще бъдат засегнати от настоящия регламент, разчитат на държавно финансиране. Тъй като се очаква те да поемат само много малък дял от разходите, свързани с осъществяването на инициативата, се очаква тя да има много ограничено въздействие върху националните бюджети.
Ще има ли други значителни въздействия? Предпочитаният вариант на политиката ще доведе до спестяване на 5,6 милиона тона емисии на ПГ спрямо базовия сценарий за периода 2025—2050 г. Това се дължи главно на промяна в поведението към по-голямо използване на по-устойчиви транспортни възможности и на промени към оптимизиране на пътуванията. Очаква се също така да се генерира положително въздействие върху качеството на въздуха, конкурентоспособността, иновациите, функционирането на вътрешния пазар и цифровизацията на транспортния сектор.
Пропорционалност Предпочитаният вариант на политиката предлага най-балансирания набор от мерки за постигане на общата цел на политиката. В него се предвижда използването на стандарт ISO 14083, позволява се на трети страни да участват в предоставянето на входни данни и инструменти за изчисляване и се определят пропорционални изисквания за проверка на данните (чрез освобождаване на МСП). Освен това, като се дава възможност на ползвателите да изберат да се включат в прилагането на хармонизираната рамка, се ограничават обвързващите изисквания към субектите, които избират да определят количествено и да споделят данни за емисиите на ПГ от транспортни услуги, като същевременно се създават равни условия за отчитане на емисиите и за подобряване на сравнимостта на данните за емисиите между различните видове и сегменти на транспорта.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката? Регламентът ще бъде оценен пет години след като стане приложим, т.е. след приемането на предложението и на вторичното законодателство, определящо подробни правила.