

Brusel 14. července 2023
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. července 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2023) 442 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2023) 442 final.

Příloha: SWD(2023) 442 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 11.7.2023
SWD(2023) 442 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE
SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu
NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

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

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů iniciativy CountEmissionsEU
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
Metody započítávání emisí skleníkových plynů se používají ve vícero hospodářských odvětvích, včetně dopravy, ke generování údajů o emisích produkovaných konkrétními aktivitami podniků a jednotlivců. Podniky a spotřebitelé usilují o větší transparentnost týkající se organizace a poskytování dopravních služeb a roste poptávka po službách, které minimalizují škody na klimatu. Poskytování jasných informací o emisích skleníkových plynů umožňuje zákazníkům efektivnější volbu a ovlivňuje podnikatelská rozhodnutí subjektů poskytujících dopravní služby na trhu. Aby však bylo možné spravedlivě, transparentně a smysluplně porovnat více dopravních služeb, musí být údaje o emisích přesné a spolehlivé. V současné době je v EU i na mezinárodní úrovni k dispozici celá řada norem, metod, výpočetních nástrojů a databází standardních hodnot emisí. Tyto různé nástroje poskytují nejednotné a nesrovnatelné údaje o emisích skleníkových plynů, čímž dochází ke zmatku jak v rámci odvětví, tak mezi jednotlivci, a brání uživatelům v informovaném rozhodování o dopravě a podnikání. Organizátoři a provozovatelé dopravních služeb navíc nejsou dostatečně motivováni k tomu, aby vypočítávali emise skleníkových plynů ze svých služeb a zveřejňovali informace o nich, zatímco uživatelům chybí přesné informace. Důvodem je neochota zveřejňovat citlivé obchodní informace, vnímaná složitost kvantifikace údajů o emisích skleníkových plynů na úrovni dopravní služby a náklady na ni a nedostatečná důvěra v údaje o emisích, které se sdílejí na trhu.
Čeho by mělo být dosaženo?
Cílem této iniciativy je překonat překážky, které brání jasnému a harmonizovanému započítávání emisí skleníkových plynů a jeho zavádění na dopravním trhu, a to vytvořením společného rámce a specifických pravidel. Tento rámec podpoří změnu chování podniků a zákazníků s cílem snížit emise skleníkových plynů a zefektivnit dopravní služby. Cílem iniciativy je na jedné straně zajistit srovnatelnost údajů o emisích skleníkových plynů tím, že provozovatelům a uživatelům poskytne společnou referenční metodu a harmonizovaný soubor vstupních údajů. Na druhou stranu je jejím cílem podpořit zavádění započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb do podnikatelské praxe tím, že poskytne důvěryhodné výpočetní nástroje, společný systém ověřování a pokyny, jak tento rámec používat.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
Zavedením harmonizovaných pravidel pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb podporuje tato iniciativa podniky ve výpočtu emisí a nabízí možnost sladit údaje o skleníkových plynech v různých druzích dopravy a vnitrostátních sítích. Této úrovni harmonizace, která se většinou týká metodických rozhodnutí, vstupních údajů a společných pravidel pro ověřování, nelze účinně dosáhnout pouze opatřeními jednotlivých členských států. Iniciativa CountEmissionsEU je navržena jako nástroj pro usnadnění ekologické transformace dopravní komunity. Zajištěním lepší transparentnosti ohledně emisní výkonnosti dopravních služeb a podporou využívání údajů o emisích skleníkových plynů ze strany spotřebitelů při rozhodování o konkrétní volbě dopravy pomůže vytvořit pobídky k využívání udržitelnějších řešení a k inovacím v evropské dopravní síti.
B. Řešení
Prostřednictvím jakých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?
Komise v posouzení dopadů posuzovala šest možností politiky. Všechny možnosti navrhuji řešení

zjištěných problémů, liší se však rozsahem opatření plánovaných na úrovni EU:

- Možnost 1 zahrnuje komplexní metodiku výpočtu založenou na normě ISO 14083¹, centralizovaný systém pro vstupní údaje a jednotný nástroj pro výpočet emisí skleníkových plynů vytvořený na úrovni EU. Navrhuje také povinné ověřování a to, aby se rámec vztahoval na všechny subjekty zapojené do dopravních služeb.
- Možnost 2 zahrnuje vhodnější metodiku, kterou poskytuje celosvětová norma ISO 14083² spolu s plně dobrovolným uplatňováním a pravidly ověřování. Stejně jako možnost 1 zahrnuje možnost 2 centralizované databáze pro vstupní údaje a jednotný nástroj pro výpočet emisí skleníkových plynů.
- Možnosti 3, 4 a 5 mají rys závaznosti na základě možnosti volby („binding opt-in“), pokud jde o používání iniciativy CountEmissionsEU, což znamená, že se společný rámec vztahuje pouze na subjekty, které se rozhodnou vypočítávat emise skleníkových plynů souvisejících s dopravními službami a zveřejňovat informace o nich. Rovněž uplatňují částečně centralizovaný přístup ke vstupním údajům, takže za určitých podmínek lze použít externí databáze vstupních údajů (s výjimkou možnosti 5 s plně centralizovanými databázemi EU), a poskytují flexibilitu tím, že umožňují třetím stranám poskytovat nástroje pro výpočet emisí skleníkových plynů. Tyto možnosti se liší z hlediska volby metodiky, tj. modernizované normy ISO 14083 pro možnost 3, úplné normy ISO 14083 pro možnost 4 a pravidel kategorie ke stanovení environmentální stopy produktu³ pro možnost 5.
- Možnost 6 zahrnuje téměř totožný soubor politických opatření jako možnost 4 s tím rozdílem, že nařízení by bylo povinné pro všechny subjekty zapojené do poskytování nebo organizování dopravních služeb.

U všech možností se očekává zvýšení míry zavádění započítávání emisí ve srovnání se základním scénářem.

Po posouzení Komise jako upřednostňovanou možnost určila možnost 4. Dosahuje nejlepší rovnováhy mezi cíli, jichž má být dosaženo, a celkovými náklady.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Zúčastněné strany ve velké míře potvrdily relevanci identifikovaných problémů a souhlasily s cíli. Poskytly užitečné vstupy pro výpočet základního scénáře pro zavádění započítávání emisí skleníkových plynů a přispěly k vypracování a posouzení příslušných politických opatření a možností politiky. V odpovědi na otázku týkající se společné referenční metodiky pro výpočet emisí většina zúčastněných stran odkázala na stávající nebo nově vznikající přístupy k započítávání emisí skleníkových plynů, zejména pak na ty, které mají s ohledem na výpočet emisí celosvětový rozsah.

Pokud jde o vstupní údaje, zúčastněné strany navrhly, aby EU podporovala používání primárních údajů a vytvořila společné prostředí standardních hodnot, které by se používaly v případě, že tyto údaje nejsou k dispozici nebo dostupné. Vyjádřily také potřebu harmonizovaných pokynů ke způsobu provádění rámce v jednotlivých segmentech odvětví dopravy, aby se zajistilo jeho jednotné chápání v různých částech dopravního řetězce. Respondenti opakovaně vyjádřili potřebu specializovaného systému pro ověřování údajů o emisích a postupů výpočtu, i když zúčastněné strany, zejména malé a střední podniky, měly výhrady k související administrativní zátěži a nákladům. Pokud jde o použitelnost, některé zúčastněné strany se domnívaly, že povinný požadavek by byl pro vyrovnání podmínek nejúčinnější, celkově však považovaly za nejrealističtější a nejefektivnější přístup na základě možnosti volby („opt-in“).

Členské státy poskytly v rámci konzultace jen omezenou zpětnou vazbu, z obdržení odpovědí však vyplynula obecná podpora odůvodnění a cílů iniciativy.

¹ Použití metodiky stanovené normou ISO 14083 (založené na emisích skleníkových plynů „od vrtu po kola“ („well-to-wheel“), které pocházejí jak z používání vozidla, tak z poskytování energie vozidlu) s dalšími složkami a zvýšenou přesností.

² Norma ISO 14083 byla Evropským výborem pro normalizaci v dubnu 2023 přejata do evropské normy EN ISO 14083. Tato iniciativa se týká evropské verze normy.

³ Vztahující se na celý životní cyklus emisí skleníkových plynů vznikajících při výrobě, distribuci, používání a demontáži vozidel.

C. Dopady upřednostňované možnosti
Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)? Přímé výhody zahrnují snížení celkových nákladů na energii o 2,4 miliardy EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno v běžných cenách v období 2025–2050. Kromě toho se odhaduje, že tato iniciativa povede ke snížení externích nákladů na emise skleníkových plynů o 674 milionů EUR, emisí látek znečišťujících ovzduší o 163,5 milionu EUR a k omezení dopravních nehod v hodnotě 47 milionů EUR. Celkové přínosy upřednostňované možnosti varianty politiky by tedy činily 3,9 miliardy EUR ve srovnání se základním scénářem, zatímco čisté přínosy by činily 2,4 miliardy EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno v běžných cenách v období 2025–2050. Tyto dopady jsou většinou způsobeny změnou chování s cílem zvýšit využívání udržitelnějších způsobů dopravy a optimalizovat cesty.
Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)? Náklady na upřednostňovanou možnost politiky se v období 2025–2050 odhadují na 1,5 miliardy EUR navíc k nákladům základního scénáře (čistá současná hodnota s diskontní sazbou 3 %). Dodatečné náklady na upřednostňovanou možnost politiky ponesou především podniky zapojené do dopravních služeb, které si kvantifikaci a sdílení údajů o emisích skleníkových plynů zvolí nebo jim bude tato povinnost uložena. Hlavní podíl na celkových nákladech má spuštění společné referenční metodiky (norma ISO 14083), přechod na ni a její provádění. Ačkoli jsou jednotkové náklady na ověřovací činnosti a výpočetní nástroje nižší než odpovídající náklady základního scénáře, vzniknou také dodatečné náklady v důsledku vyšší míry zavádění započítávání emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy. Evropské agentuře pro životní prostředí vzniknou náklady na vytvoření a údržbu databází EU, které tato iniciativa vyžaduje, a na provádění kontrol kvality externích databází, které jsou nezbytné pro začlenění těchto externích databází do harmonizovaného rámce pro započítávání emisí. Ostatní zúčastněné strany (sdružení podnikatelského sektoru, národní statistické úřady, vnitrostátní akreditační orgány, tvůrci výpočetních nástrojů) ponesou relativně nižší náklady.
Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost? Očekává se, že upřednostňovaná možnost politiky sníží překážky pro malé a střední podniky při započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, zejména tím, že poskytne jednotnou metodiku, společný rámec vstupních údajů a pokyny pro harmonizaci provádění iniciativy na trhu. Kvazidobrovolný charakter iniciativy a osvobození od nutnosti ověřovat údaje o emisích skleníkových plynů a postupy výpočtu zabrání nepříznivým hospodářským dopadům na malé a střední podniky, zejména pokud jde o administrativní zátěž a náklady. Vzhledem k tomu, že malé a střední podniky představují převážnou většinu subjektů, jichž se toto nařízení týká, očekává se, že získají největší podíl na celkových přínosech plynoucích z nižších nákladů na energii odhadovaných v rámci upřednostňované možnosti politiky, a to ve výši 2,3 miliardy EUR. Celkové náklady pro malé a střední podniky se odhadují na 1,4 miliardy EUR ve srovnání se základním scénářem. Oba údaje jsou vyjádřeny v běžných cenách v období 2025–2050. Očekává se tedy, že tato iniciativa přinese v období 2025–2050 celkové čisté přínosy pro malé a střední podniky v odhadované výši 0,9 miliardy EUR ve srovnání se základním scénářem.
Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány? Většina vnitrostátních akreditačních orgánů a národních statistických úřadů, kterých by se toto nařízení týkalo, je závislá na státním financování. Vzhledem k tomu, že se očekává, že ponesou jen velmi malý podíl nákladů spojených s prováděním iniciativy, očekává se, že bude mít na vnitrostátní rozpočty velmi omezený dopad.
Očekávají se jiné významné dopady? Upřednostňovaná možnost politiky v období 2025–2050 ušetří 5,6 milionu tun emisí skleníkových plynů ve srovnání se základním scénářem. K tomu přispívá především změna chování, která vede k většímu využívání udržitelnějších možností dopravy a ke změnám v optimalizaci cest. Očekává se také, že bude mít pozitivní dopad na kvalitu ovzduší, konkurenceschopnost, inovace, fungování

vnitřního trhu a digitalizaci odvětví dopravy.
Proporcionalita
Upřednostňovaná možnost politiky nabízí nejvyváženější soubor opatření k dosažení celkového cíle politiky. Předpokládá použití normy ISO 14083, umožňuje zapojení třetích stran do poskytování vstupních údajů a výpočetních nástrojů a stanoví přiměřené požadavky na ověřování údajů (tím, že osvobozuje malé a střední podniky). Kromě toho tím, že uživatelům umožňuje zvolit si uplatňování harmonizovaného rámce, omezuje závazné požadavky na subjekty, které se rozhodnou kvantifikovat a sdílet údaje o emisích skleníkových plynů z dopravních služeb, a zároveň vytváří rovné podmínky pro započítávání emisí a umožňuje lepší srovnatelnost údajů o emisích v různých druzích dopravy a segmentech dopravy.
D. Návazná opatření
Kdy bude tato politika přezkoumána?
Nařízení bude vyhodnoceno pět let od data jeho použitelnosti, tj. po přijetí návrhu a sekundárních právních předpisů, jimiž se stanoví podrobná pravidla.