



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 14. juuli 2023
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	12. juuli 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2023) 442 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2023) 442 final.

Lisatud: SWD(2023) 442 final

Strasbourg, 11.7.2023
SWD(2023) 442 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta

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

Kokkuvõte
Mõjuhindang algatuse „CountEmissions EU“ kohta
A. Vajadus meetmete järele
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?
Kasvuhoonegaaside heite arvestuse meetodeid kasutatakse mitmes majandussektoris, sealhulgas transpordis, et saada andmeid ettevõtete ja eraisikute teatava tegevusega tekitatud heite kohta. Ettevõtjad ja tarbijad soovivad transporditeenuste korraldamise ja osutamise valdkonnas rohkem läbipaistvust ning nõudlus kliimat võimalikult vähe kahjustavate teenuste järele kasvab. Selge teave kasvuhoonegaaside heite kohta annab tarbijatele võimaluse teha tõhusamaid valikuid ja mõjutab turul transporditeenuseid osutavate üksuste äriotsuseid. Mitme transporditeenuse õiglaseks, läbipaistvaks ja mõttekaks võrdlemiseks peavad aga heite andmed olema täpsed ja usaldusväärsed. Praegu on nii ELis kui ka rahvusvaheliselt saadaval lai valik standardeid, meetodeid, arvutusvahendeid ja heite standardväärtuste andmebaase. Need erinevad abivahendid annavad kasvuhoonegaaside heite kohta ebaühtlasi ja võrreldamatuid andmeid, mis tekitavad segadust nii tööstusharule kui ka üksikisikutele, takistades kasutajaid tegemast teadlikke transpordivalikuid ja äriotsuseid. Lisaks ei ole transporditeenuste korraldajatel ja ettevõtjatel piisavaid stiimuleid oma teenuste kasvuhoonegaaside heite kohta teabe arvutamiseks ja avalikustamiseks ning kasutajatel puudub täpne teave. See tuleneb vastumeelsusest avaldada tundlikku äriteavet, transporditeenuse tasandil kasvuhoonegaaside heite andmete kvantifitseerimise tajutavast keerukusest ja maksumusest ning usalduse puudumisest turul jagatavate heitenäitajate vastu.
Mida tuleks saavutada?
Käesoleva algatusega püütakse kõrvaldada tegurid, mis takistavad selget ja ühtlustatud kasvuhoonegaaside heite arvestust ja selle kasutuselevõtmist transporditurul, luues ühise raamistiku ja erieeskirjad. Kõnealune raamistik mõjutab ettevõtjaid ja tarbijaid muutma oma käitumist, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja muuta transporditeenused tõhusamaks. Ühest küljest on algatuse eesmärk tagada kasvuhoonegaaside heite andmete võrreldavus, luues ettevõtjatele ja kasutajatele ühtse referentsmeetodi ja ühtlustatud sisendandmed. Teisest küljest on selle eesmärk soodustada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutuselevõttu ettevõtlustavades, pakkudes selleks usaldusväärsed arvutusvahendeid, ühtset tõendamissüsteemi ja suuniseid raamistiku kasutamise kohta.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiiaarsus)?
Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühtlustatud eeskirjade kehtestamisega julgustab algatus ettevõtjaid heidet arvutama ja võimaldab kooskõlastada eri transpordiliikide ja liikmesriikide võrkude kasvuhoonegaaside heite andmeid. Sellist ühtlustatuse taset, mis on valdavalt seotud metoodikavalikute, sisendandmete ja ühtsete tõendamiseeskirjadega, ei ole võimalik tulemuslikult saavutada ainult üksikute liikmesriikide meetmetega. Algatus „CountEmissions EU“ on transpordivaldkonna rohepöõret hõlbustav vahend. Algatus aitab luua stiimuleid Euroopa transpordivõrgus säästvamate lahenduste kasutamiseks ja uuenduste tegemiseks, tagades transporditeenuste heite tulemuste suurema läbipaistvuse ja aidates tarbijatel kasutada konkreetsete transpordivalikute tegemiseks kasvuhoonegaaside heite andmeid.
B. Lahendused
Millised on poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?
Komisjon hindas mõjuhindangus kuut poliitikavarianti. Kõigi variantide raames pakutakse lahendusi

tuvastatud probleemidele, kuid need erinevad ELi tasandil kavandatud meetmete ulatuse poolest:

- variant 1 hõlmab ISO standardil 14083 põhinevat terviklikku arvutusmetoodikat,¹ tsentraliseeritud sisendandmete süsteemi ja ELi tasandil loodavat ühtset kasvuhoonegaaside heite arvutamise vahendit. Samuti tehakse selles ettepanek kehtestada kohustuslik tõendamine ja muuta raamistik kohaldatavaks kõigi transporditeenustega seotud üksuste suhtes;
- variant 2 sisaldab ülemaailmses ISO standardis 14083 esitatud hõlpsamat metoodikat² koos täielikult vabatahtliku kohaldamise ja tõendamiseeskirjadega. Sarnaselt variandiga 1 hõlmab ka variant 2 sisendandmete tsentraliseeritud andmebaase ja ühtset kasvuhoonegaaside heite arvutamise vahendit;
- variandid 3, 4 ja 5 hõlmavad algatuse „CountEmissions EU“ kasutamiseks siduva osalemisotsuse võimalust, mis tähendab, et ühtne raamistik kehtib ainult nende üksuste suhtes, kes otsustavad arvutada ja avalikustada teavet transporditeenustega seotud kasvuhoonegaaside heite kohta. Nende variantide puhul kasutatakse sisendandmete puhul pooltsentraliseeritud lähenemisviisi, nii et teatavatel tingimustel oleks võimalik kasutada väliseid sisendandmete andmebaase (välja arvatud täielikult tsentraliseeritud ELi andmebaasid variandi 5 puhul), ning võimaldatakse paindlikkust, lubades kolmandatel isikutel pakkuda kasvuhoonegaaside heite arvutamise vahendeid. Need variandid erinevad metoodikavaliku poolest, st variandi 3 puhul kasutatakse ajakohastatud ISO standardit 14083, variandi 4 puhul täielikku ISO standardit 14083 ja variandi 5 puhul tootekategooria keskkonnajalajälje määramise eeskirju³;
- variant 6 sisaldab peaaegu samu poliitikameetmeid kui variant 4, välja arvatud see, et määrus oleks kohustuslik kõigile transporditeenuste osutamise või korraldamisega seotud üksustele.

Kõik variandid suurendavad eeldatavasti heite arvestuse kasutuselevõttu võrreldes lähtetasemega.

Hindamise tulemusena järeldas komisjon, et eelistatud poliitikavariant on variant 4. Sellega on saavutatud parim tasakaal seotud eesmärkide ja kogumaksumuse vahel.

Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?

Sidusrühmad toetasid valdavalt tuvastatud probleemide asjakohasust ja nõustusi eesmärkidega. Nad andsid kasulikke teavet kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutuselevõtu lähtetaseme arvutamise jaoks ning aitasid kaasa asjakohaste poliitikameetmete ja -variantide väljatöötamisele ja hindamisele. Enamik sidusrühmi, kes vastasid küsimusele heite arvutamise ühtse võrdlusmetoodika kohta, viitas olemasolevatele või tekkivatele kasvuhoonegaaside arvestuse lähenemisviisidele, eriti neile, mis hõlmasid heite arvutamisel kogu maailma.

Sisendandmete asjus märkisid sidusrühmad, et EL peaks edendama esmaste andmete kasutamist ja looma ühtse standardväärtuste süsteemi juhaks, kui need andmed ei ole kättesaadavad või ligipääsetavad. Lisaks mainisid nad vajadust luua ühtlustatud suunised raamistiku rakendamiseks transpordisektori konkreetsetes segmentides, et veoahela eri osades mõistetakse raamistikku ühtmoodi. Vastajad nimetasid vajadust luua sihipärane süsteem heiteandmete ja arvutusprotsesside tõendamiseks, isegi kui sidusrühmadel, eriti VKEdel, oli sellega seotud halduskoormuse ja kulude suhtes reservatsioone. Mõned sidusrühmad leidsid, et kohustuslik nõue tagaks tingimuste võrdsustamise kõige tõhusamalt, kuid üldiselt pidasid sidusrühmad osalemisotsusel põhinevat lähenemisviisi kõige otstarbekamaks ja tõhusamaks.

Liikmesriigid andsid konsultatsioonides piiratud tagasisidet, kuid saadud vastused viitasid, et üldiselt toetati algatuse põhjendusi ja eesmärgi.

¹ Kasutades ISO standardis 14083 sätestatud metoodikat (lähtudes nii sõiduki kasutamisest kui ka sõiduki energiaga varustamisest tulenevast allikast ratasteni kasvuhoonegaaside heitest) koos lisakomponentide ja suurema täpsusega.

² Euroopa Standardikomitee võttis 2023. aasta aprillis ISO standardi 14083 üle Euroopa standardina EN ISO 14083. Selles algatuses viidatakse standardi Euroopa versioonile.

³ Hinnates sõiduki kogu olelusringi jooksul selle tootmise, turustamise, kasutamise ja demonteerimise käigus tekkivat kasvuhoonegaaside heidet.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?
Otseste eeliste hulka kuulub aastatel 2025–2050 lähtetasemega võrreldes energia kogukulude vähenemine 2,4 miljardi euro võrra, väljendatuna jooksevhindades. Lisaks vähendab käesolev algatus kasvuhoonegaaside heite väliskulusid hinnanguliselt 674 miljoni euro võrra, õhusaasteainete heitega seotud kulusid 163,5 miljoni euro võrra ja liiklusõnnetustega seotud kulusid 47 miljoni euro väärtuses. Seega säästetaks eelistatud poliitikavariandiga aastatel 2025–2050 kokku 3,9 miljardit eurot võrreldes lähtetasemega, samas kui puhaskasu oleks 2,4 miljardit eurot võrreldes lähtetasemega, väljendatuna jooksevhindades. See mõju on peamiselt tingitud muutustest käitumises, et suurendada säästvamate transpordiviiside kasutamist ja optimeerida reisimist.
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?
Eelistatud poliitikavariandi kulud on ajavahemikus 2025–2050 hinnanguliselt 1,5 miljardit eurot lisaks lähtekuludele (puhasväärtus, diskontomäär 3 %). Eelistatud poliitikavariandi lisakulud tekivad peamiselt transporditeenustega tegelevatele ettevõtjatele, kes otsustavad kasvuhoonegaaside heite andmeid kvantifitseerida ja jagada või keda kohustatakse seda tegema. Suurem osa kogukuludest tekib ühtse võrdlusmetoodika (ISO standard 14083) kasutuselevõtu, sellele ülemineku ja selle haldamise valdkonnas. Kuigi tõendamistegevuse ja arvutusvahendite ühikukulud on väiksemad kui vastavad lähtekulud, kaasnevad nendega lisakulud transpordisektoris kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutuselevõtu suurenemise tõttu. Euroopa Keskkonnaametil tekivad kulud käesoleva algatusega nõutavate ELi andmebaaside loomisel ja haldamisel ning väliste andmebaaside kvaliteedi kontrollimisel, mis on vajalik nende välise andmebaaside kaasamiseks heitearvestuse ühtlustatud raamistikku. Muudel sidusrühmadel (ettevõtlussektori ühendused, riiklikud statistikaametid, riiklikud akrediteerimisasutused, arvutusvahendite arendajad) tekib suhteliselt vähem kulusid.
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?
Eelistatud poliitikavariant peaks vähendama transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse valdkonnas VKEdel esinevaid takistusi, eelkõige luues ühtse metoodika, ühtse sisendandmete raamistiku ja suunised algatuse ühtlaseks rakendamiseks turul. Algatuse poolvabatahtlik olemus ning vabastus kasvuhoonegaaside heite andmete ja arvutuste tõendamise vajadusest hoiab ära kahjuliku majandusliku mõju VKEdele, eelkõige halduskoormuse ja -kulud. Kuna VKEd moodustavad valdava osa käesoleva määrusega mõjutatud üksustest, saavad nad eeldatavasti lõviosa kogukasust, mis tuleneb eelistatud poliitikavariandi puhul prognoositud energiakulude vähenemisest kuni 2,3 miljardi euro väärtuses. VKEde kogukulud on lähtetasemega võrreldes hinnanguliselt 1,4 miljardit eurot. Mõlemad summad on väljendatud ajavahemiku 2025–2050 jooksevhindades. Seetõttu toob käesolev algatus VKEdele ajavahemikus 2025–2050 lähtetasemega võrreldes kaasa hinnanguliselt 0,9 miljardit eurot puhaskasu.
Kas on ette näha märkimisväärsed mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Enamik käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid riiklikke akrediteerimisasutusi ja statistikaameteid tugineb riiklikule rahastamisele. Kuna eeldatavasti kannavad nad vaid väga väikese osa algatuse rakendamise seotud kuludest, on sellel arvatavasti väga piiratud mõju riikide eelarvetele.
Kas on oodata muud olulist mõju?
Eelistatud poliitikavariandiga säästetakse ajavahemikus 2025–2050 lähtetasemega võrreldes 5,6 miljonit tonni kasvuhoonegaaside heidet. See on peamiselt tingitud muutustest käitumises, et kasutada rohkem säästvamaid transpordivõimalusi ja optimeeritud reisimist. Ühtlasi peaks see avaldama positiivset mõju õhukvaliteedile, konkurentsivõimele, innovatsioonile, siseturu toimimisele ja transpordisektori digitaliseerimisele.

Proportsionaalsus
Eelistatud poliitikavariant pakub kõige tasakaalustatumaid meetmeid üldise poliitikaeesmärgi saavutamiseks. Sellega nähakse ette ISO standardi 14083 kasutamine, võimaldatakse kaasata sisendandmete ja arvutusvahendite pakkumisse kolmandaid isikuid ning sätestatakse proportsionaalsed nõuded seoses andmete töendamisega (vabastades töendamisest VKEd). Võimaldades kasutajatel valida, kas nad soovivad ühtlustatud raamistikku kohaldada, kohaldatakse siduvaid nõudeid vaid üksuste suhtes, kes otsustavad kvantifitseerida ja jagada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite andmeid, luues samal ajal võrdsed võimalused heite arvestuseks ja muutes heiteandmed võrreldavamaks eri transpordiliikide ja -segmentide lõikes.
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Määrust hinnatakse viis aastat pärast selle kohaldamise alguskuupäeva, st pärast ettepaneku ja üksikasjalikke eeskirju sätestavate teiseste õigusaktide vastuvõtmist.