



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. liepos 14 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. liepos 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2023) 442 final
Dalykas:	KOMISIJS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“, pridedamas prie EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos pasiūlymo

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2023) 442 final.

Pridedama: SWD(2023) 442 final

Strasbūras, 2023 07 11
SWD(2023) 442 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

[...]

pridedamas prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

**dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio
apskaitos pasiūlymo**

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

Santraukos lentelė
Initiatyvos „CountEmissions EU“ poveikio vertinimas
A. Būtynybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Siekiant surinkti duomenis apie dėl konkrečios įmonių ir asmenų veiklos išmetamų teršalų kiekį, įvairiuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant transporto sektorių, naudojama išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaita. Įmonėms ir vartotojams reikia didesnio skaidrumo transporto paslaugų organizavimo ir teikimo srityje, taip pat didėja paslaugų, kuriomis mažinama žala klimatui, paklausa. Teikiama aiški informacija apie išmetamų ŠESD kiekį įgalina klientus naudingiau rinktis paslaugas ir turi įtakos transporto paslaugas rinkoje teikiančių subjektų verslo sprendimams. Tačiau siekiant sąžiningai, skaidriai ir prasmingai palyginti įvairias transporto paslaugas, duomenys apie išmetamų teršalų kiekį turi būti tikslūs ir patikimi. Europos Sąjungoje ir kitose šalyse yra įvairių standartų, metodų, apskaičiavimo priemonių ir duomenų bazių, skirtų išmetamų teršalų numatytosioms vertėms nustatyti. Dėl šių skirtingų priemonių gaunami nevienodi ir nepalyginami duomenys apie išmetamų ŠESD kiekį, kurie kelia painiavą tiek pramonei, tiek pavieniams asmenims, todėl apribojama naudotojų galimybė priimti informacija pagrįstus transporto ir verslo sprendimus. Be to, transporto paslaugų organizatoriams ir vežėjams mažai paskatų apskaičiuoti ir skelbti jiems teikiant paslaugas išmetamų ŠESD kiekį, o naudotojams trūksta tikslios informacijos. Tokią padėtį lemia nenoras atskleisti neskelbtiną komercinę informaciją, suvokiamas sudėtingumas ir išlaidos, susiję su išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimu transporto paslaugų lygmeniu, ir nepakankamas pasitikėjimas rinkoje skelbiamais išmetamų teršalų kiekio duomenimis.
Ką reikėtų pasiekti?
Šia iniciatyva siekiama įveikti kliūtis, trukdančias vykdyti aiškią, suderintą išmetamų ŠESD kiekio apskaitą ir ją naudoti transporto rinkoje, sukuriant bendrą sistemą ir konkrečias taisykles. Ši sistema paskatins įmonių ir klientų elgsenos pokyčius, padedančius mažinti išmetamų ŠESD kiekį ir didinti transporto paslaugų naudingumą. Viena vertus, iniciatyvos tikslas yra užtikrinti, kad išmetamų ŠESD kiekio duomenys būtų palyginami, veiklos vykdytojams ir naudotojams suteikiant bendrą atskaitos metodą ir suderintą įvesties duomenų rinkinį. Kita vertus, ja siekiama skatinti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą taikyti verslo praktikoje, sukuriant patikimas apskaičiavimo priemones, bendrą patikrų sistemą ir pateikiant pamatinės metodikos naudojimo gaires.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?
Nustačius suderintas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos taisykles, šia iniciatyva įmonės skatinamos apskaičiuoti išmetamų teršalų kiekį ir suteikiama galimybė suderinti skirtingų transporto rūšių ir įvairių nacionalinių tinklų ŠESD duomenis. Tokio suderinimo lygio, kuris iš esmės apima metodikos pasirinkimą, įvesties duomenis ir bendras patikros taisykles, neįmanoma veiksmingai pasiekti vien tik atskirų valstybių narių veiksmais. Initiatyva „CountEmissions EU“ sukurta kaip strateginė įgalinanti priemonė, padėsianti transporto bendruomenei įgyvendinti žaliąją pertvarką. Užtikrinant didesnę teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekio duomenų skaidrumą ir padedant vartotojams naudotis išmetamų ŠESD kiekio duomenimis priimant konkrečius sprendimus dėl transporto, bus galima sukurti paskatas naudoti tvaresnius sprendimus ir diegti inovacijas europiniame transporto tinkle.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Per poveikio vertinimą Komisija įvertino šešias politikos galimybes. Visomis jomis siūlomi nustatyti

problemų sprendimai, tačiau skiriasi su jomis susijusių ES lygmeniu numatytų veiksmų mastas.

- 1 galimybė apima išsamią apskaičiavimo metodiką, pagrįstą standartu ISO 14083¹, centralizuotą įvesties duomenų sistemą ir bendrą ES lygmeniu sukurtą išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo priemonę. Ja taip pat siūloma privaloma patikra ir sistemos taikymas visoms įstaigoms, dalyvaujančioms teikiant transporto paslaugas.
- 2 galimybė apima palankesnę metodiką, numatytą tarptautiniame standarte ISO 14083², derinant ją su visiškai savanoriškomis taikymo ir patikros taisyklėmis. Kaip ir 1 galimybės atveju, 2 galimybėje siūlomos centralizuotos įvesties duomenų bazės ir viena bendra išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo priemonė.
- 3, 4 ir 5 galimybėmis pristatoma įpareigojančio sutikimo dalyvauti iniciatyvoje „CountEmissions EU“ nuostata, t. y. bendra sistema taikoma tik toms įstaigoms, kurios nusprendžia apskaičiuoti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį ir atskleisti informaciją apie jį. Pagal jas taip pat laikomasi pusiau centralizuoto požiūrio į įvesties duomenis, kai tam tikromis sąlygomis galima naudoti išorines įvesties duomenų bazes (išskyrus 5 galimybę, kuria siūlomos visiškai centralizuotos ES duomenų bazės), ir suteikiama lankstumo leidžiant trečiosioms šalims pateikti išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo priemones. Šios galimybės skiriasi pagal pasirinktą metodiką, t. y. pagal 3 galimybę taikomas patobulintas standartas ISO 14083, pagal 4 galimybę – išsamus standartas ISO 14083, o pagal 5 galimybę – produkto aplinkosauginio pėdsako kategorijos taisyklės³.
- 6 galimybė apima beveik tokias pačias politikos priemones kaip ir 4 galimybė, išskyrus tai, kad reglamentas būtų privalomas visiems subjektams, dalyvaujantiems teikiant arba organizuojant transporto paslaugas.

Pagal visas galimybes tikimasi padidinti išmetamų teršalų kiekio apskaitos naudojimą, palyginti su atskaitos scenarijumi.

Atlikusi įvertinimą, Komisija nustatė, kad tinkamiausia yra 4 politikos galimybė. Ja užtikrinama geriausia siektinų tikslų ir bendrų išlaidų pusiausvyra.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Suinteresuotosios šalys iš esmės pritarė nustatytų problemų aktualumui ir sutiko dėl tikslų. Jų atsiliepimai buvo naudingi rengiant išmetamų ŠESD kiekio apskaitos naudojimo atskaitos scenarijų ir padėjo sukurti bei įvertinti atitinkamas politikos priemones ir galimybes. Atsakydamos į klausimą dėl bendros pamatinės išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo metodikos, dauguma suinteresuotųjų šalių nurodė esamus arba kuriamus ŠESD apskaitos metodus, visų pirma tuos, kurie išmetamų teršalų kiekiui apskaičiuoti taikomi visame pasaulyje.

Atsakydamos į klausimą dėl įvesties duomenų, suinteresuotosios šalys pasiūlė, kad ES turėtų skatinti naudoti pirminius duomenis ir sukurti bendrą numatytųjų verčių aplinką, kurią būtų galima naudoti, kai šių duomenų nėra arba jie neprieinami. Jos taip pat išsakė nuomonę, kad reikalingos suderintos gairės, kuriose paaiškinama, kaip įgyvendinti sistemą konkrečiuose transporto sektoriaus segmentuose, siekiant užtikrinti vienodą jos supratimą įvairiose transporto grandinės grandyse. Respondentai pakartojo, kad reikia specialios išmetamų teršalų kiekio duomenų ir skaičiavimo procesų patikros sistemos, nors suinteresuotosios šalys, ypač MVĮ, baiminosi dėl susijusios administracinės naštos ir išlaidų. Nors atsakydamos į klausimą dėl taikymo kai kurios suinteresuotosios šalys nurodė, kad siekiant suvienodinti sąlygas veiksmingiausias būtų privalomas reikalavimas, apskritai jos manė, kad tinkamiausias ir naudingiausias metodas – sutikimo dalyvauti nuostata.

Valstybės narės per konsultacijas nepateikė daug atsiliepimų, tačiau iš gautų atsakymų matyti bendras pritarimas iniciatyvos pagrindimui ir tikslams.

¹ Naudojama standarte ISO 14083 numatyta didesnio tikslumo metodika (grindžiama principu „nuo žaliavos iki ratų“, kai išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų susidaro ir dėl transporto priemonės naudojimo, ir dėl jos aprūpinimo energija) su papildomais komponentais.

² 2023 m. balandžio mėn. Europos standartizacijos komitetas standartą ISO 14083 perkėlė į Europos standartą EN ISO 14083. Ši iniciatyva susijusi su Europos standarto versija.

³ Viso gyvavimo ciklo metu išmetamų ŠESD kiekio, susidarančio gaminant, platinant, naudojant ir išmontuojant transporto priemones, vertinimas.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Tiesioginė nauda apima bendrų energijos sąnaudų sumažėjimą, kurio suma siektų 2,4 mlrd. EUR, išreikštą dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Be to, apskaičiuota, kad dėl šios iniciatyvos išorės išlaidos, susijusios su išmetamų ŠESD kiekiu, sumažės 674 mln. EUR, su oro teršalų išmetimu – 163,5 mln. EUR, o eismo įvykių skaičiaus sumažėjimas įvertintas 47 mln. EUR. Todėl bendra tinkamiausios politikos galimybės nauda sudarytų 3,9 mlrd. EUR, o grynoji nauda – 2,4 mlrd. EUR, išreikštą dabartinėmis kainomis 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Šį poveikį daugiausia lemia elgsenos pokyčiai, kuriais siekiama padidinti tvaresnių transporto metodų naudojimą ir optimizuoti keliones.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?
Apskaičiuota, kad be bazinių išlaidų, tinkamiausios politikos galimybės išlaidos 2025–2050 m. laikotarpiu sieks 1,5 mlrd. EUR (išreikštą grynąja dabartine verte, taikant 3 proc. diskonto normą). Tinkamiausios politikos galimybės papildomos išlaidos daugiausia teks įmonėms, dalyvaujančioms teikiant transporto paslaugas, kurios sutiktų savanoriškai arba įpareigos apskaičiuoti išmetamų ŠESD kiekį ir paskelbti duomenis apie jį. Didžioji bendrų išlaidų dalis susijusi su pradėjimu taikyti bendrą pamatinę metodiką (pagal standartą ISO 14083), perėjimu prie jos ir jos taikymu. Nors patikros ir apskaičiavimo priemonių vieneto įkainiai yra mažesni už atitinkamas bazinės išlaidas, dėl jų taip pat atsiras papildomų išlaidų, nes transporto sektoriuje bus plačiau taikoma išmetamų ŠESD kiekio apskaita. Europos aplinkos agentūra patirs išlaidų, susijusių su ES duomenų bazių, kurių reikalaujama pagal šią iniciatyvą, kūrimu ir tvarkymu, taip pat su išorės duomenų bazių kokybės patikrinimais, kurių reikia siekiant integruoti šias išorės duomenų bazes į suderintą išmetamų teršalų kiekio apskaitos sistemą. Kitos suinteresuotosios šalys (verslo sektorių asociacijos, nacionalinės statistikos institucijos, nacionalinės akreditavimo įstaigos, apskaičiavimo priemonių kūrėjai) patirs palyginti mažesnes išlaidas.
Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?
Tikimasi, kad pasirinkus tinkamiausią politikos galimybę bus sumažintos kliūtys MVĮ naudoti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą, visų pirma nustačius vieną bendrą metodiką, bendrą įvesties duomenų sistemą ir pateikus gaires iniciatyvos įgyvendinimui rinkoje suderinti. Dėl beveik savanoriško iniciatyvos pobūdžio ir atleidimo nuo pareigos tikrinti išmetamų ŠESD kiekio duomenis ir apskaičiavimo procesus, bus išvengta neigiamo ekonominio poveikio MVĮ, ypač administracinės naštos ir išlaidų atžvilgiais. Kadangi MVĮ sudaro didžiąją daugumą įstaigų, kurioms šis reglamentas daro poveikį, tikimasi, kad jos gaus ir didžiąją dalį visos dėl mažesnių energijos sąnaudų pasiektos naudos, kuri pagal tinkamiausią politikos galimybę turėtų siekti 2,3 mlrd. EUR. Apskaičiuota, kad MVĮ iš viso patirs 1,4 mlrd. EUR išlaidų, palyginti su atskaitos scenarijumi. Abi sumos išreikštos dabartinėmis kainomis 2025–2050 m. laikotarpiu. Todėl tikimasi, kad dėl šios iniciatyvos MVĮ suteikta bendra grynoji nauda sieks 0,9 mlrd. EUR 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?
Dauguma nacionalinių akreditavimo įstaigų ir statistikos institucijų, kurioms šis reglamentas turėtų poveikį, priklauso nuo valstybės finansavimo. Kadangi numatoma, kad jos padengs tik labai mažą su iniciatyvos įgyvendinimu susijusių išlaidų dalį, tikimasi, kad iniciatyvos poveikis nacionaliniams biudžetams bus labai nedidelis.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Pasirinkus tinkamiausią politikos galimybę išmetamų ŠESD kiekis sumažės 5,6 mln. t 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Šį sumažėjimą daugiausia lemia elgsenos pokyčiai, kuriais siekiama geriau pasinaudoti tvaresnio transporto galimybėmis, ir pokyčiai, kuriais siekiama optimizuoti keliones. Taip pat tikimasi, kad iniciatyva turės teigiamą poveikį oro kokybei,

konkurencingumui, inovacijoms, vidaus rinkos veikimui ir transporto sektoriaus skaitmenizacijai.
Proporcingumo principas
Tinkamiausia politikos galimybe siūlomas labiausiai subalansuotas priemonių rinkinys bendram politikos tikslui pasiekti. Jai įgyvendinti numatoma pasitelkti standartą ISO 14083, sukuriamos sąlygos trečiosioms šalims dalyvauti teikiant įvesties duomenis ir apskaičiavimo priemonės, taip pat nustatomi proporcingi duomenų patikros reikalavimai (padarius išimtį MVĮ). Be to, leidžiant naudotojams pasirinkti taikyti suderintą pamatinę metodiką, privalomi reikalavimai taikomi tik tiems subjektams, kurie nusprendžia apskaičiuoti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį ir paskelbti jo duomenis, kartu sukuriant vienodas išmetamų teršalų kiekio apskaitos sąlygas ir užtikrinant, kad išmetamų teršalų kiekio duomenis būtų galima lengviau palyginti pagal įvairias transporto rūšis ir grandis.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Reglamentas bus įvertintas praėjus penkeriems metams nuo jo taikymo pradžios, t. y. priėmus pasiūlymą ir antrinės teisės aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės.