

Briselē, 2023. gada 14. jūlijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 12. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	SWD(2023) 442 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS - IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2023) 442 *final*.

Pielikumā: SWD(2023) 442 *final*

Strasbūrā, 11.7.2023.
SWD(2023) 442 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI
par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti

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

Kopsavilkuma lapa
Ietekmes novērtējums par "CountEmissions EU"
A. Rīcības nepieciešamība
Problēmas būtība un nozīme ES mērogā
Siltumnīcefekta gāzu emisiju (SEG) uzskaiti dažādās tautsaimniecības nozarēs, tostarp transporta nozarē, izmanto, lai iegūtu datus par emisijām, ko rada konkrētas uzņēmumu un privātpersonu darbības. Uzņēmumi un patērētāji vēlas lielāku pārredzamību par to, kā tiek organizēti un sniegti transporta pakalpojumi, un pieaug pieprasījums pēc pakalpojumiem, kas pēc iespējas mazāk kaitē klimatam. Skaidras informācijas sniegšana par SEG emisijām dod klientiem iespēju izdarīt lietderīgāku izvēli un ietekmē transporta pakalpojumu sniedzēju uzņēmējdarbības lēmumus tirgū. Tomēr, lai taisnīgi, pārredzami un jēgpilni salīdzinātu vairākus transporta pakalpojumus, datiem par emisijām jābūt precīziem un uzticamiem.
Pašlaik gan ES, gan starptautiskā mērogā ir pieejams plašs standartu, metožu, aprēķinu rīku un emisiju standartvērtību datubāzu klāsts. Šie dažādie rīki sniedz nevienmērīgus un nesalīdzināmus datus par SEG emisijām, kas rada neskaidrības gan nozares pārstāvjiem, gan privātpersonām, traucējot lietotājiem veikt uz informāciju pamatotas izvēles un pieņemt uzņēmējdarbības lēmumus transporta jomā. Turklāt transporta pakalpojumu organizatoriem un operatoriem trūkst pietiekamu stimulu aprēķināt un atklāt informāciju par SEG emisijām, ko rada to sniegtie pakalpojumi, un lietotājiem trūkst precīzas informācijas. Tas ir skaidrojams ar nevēlēšanos izpaust komerciāli sensitīvu informāciju, SEG emisiju datu kvantitatīvās noteikšanas sarežģītību un izmaksām transporta pakalpojumu līmenī, kā arī ar uzticības trūkumu tirgū pieejamajiem emisiju datiem.
Sasniedzamie mērķi
Šīs iniciatīvas mērķis ir pārvarēt šķēršļus, kas kavē skaidras, saskaņotas SEG emisiju uzskaites nodrošināšanu un tās ieviešanu transporta tirgū, šajā nolūkā izveidojot vienotu sistēmu un izstrādājot konkrētus noteikumus. Šī sistēma veicinās uzņēmumu un klientu paradumu maiņu, lai samazinātu SEG emisijas un uzlabotu transporta pakalpojumu efektivitāti. No vienas puses, iniciatīvas mērķis ir panākt SEG emisiju datu salīdzināmību, nodrošinot operatoriem un lietotājiem vienotu atsauces metodi un saskaņotu ievaddatu kopumu. No otras puses, tās mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu SEG emisiju uzskaites ieviešanu uzņēmējdarbības praksē, nodrošinot uzticamus aprēķinu rīkus, vienotu verifikācijas shēmu un norādījumus par to, kā sistēmu izmantot.
ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)
Izstrādājot saskaņotus noteikumus transporta pakalpojumu SEG emisiju uzskaitē, iniciatīva mudina uzņēmumus aprēķināt emisijas un sniedz iespēju saskaņot datus par dažādu transporta veidu un valstu tīklu SEG emisijām. Šādu saskaņošanas līmeni, kas galvenokārt attiecas uz metožu izvēli, ievaddatiem un kopīgiem verifikācijas noteikumiem, nevar efektīvi sasniegt, dalībvalstīm rīkojoties atsevišķi. Iniciatīva "CountEmissions EU" ir iecerēta kā palīg līdzeklis transporta nozares kopienai, lai veicinātu tās zaļo pārkārtošanos. Nodrošinot labāku pārredzamību attiecībā uz transporta pakalpojumu emisiju rādītājiem un atbalstot patērētāju iespējas izmantot datus par SEG emisijām, lai izdarītu konkrētu izvēli transporta jomā, tā palīdzēs radīt stimulus ilgtspējīgāku risinājumu izmantošanai un inovācijām Eiropas transporta tīklā.
B. Risinājumi
Ar kādiem risinājuma variantiem var sasniegt izvirzītos mērķus? Vai ir kāds vēlāmais risinājums? Ja ne, tad kāpēc?
Ietekmes novērtējumā Komisija izvērtēja sešus politikas risinājumus. Visos risinājumos ir ierosināti konstatēto problēmu novēršanas pasākumi, taču tie atšķiras pēc ES līmenī paredzētās darbības

tvērums:

- 1. risinājums ietver visaptverošu aprēķinu metodiku, kas balstīta uz ISO 14083 standartu¹, centralizētu ievaddatu sistēmu un vienotu SEG emisiju aprēķina rīku, kas izveidots ES līmenī. Tajā ierosināta arī obligāta verifikācija un sistēmas piemērošana visām struktūrām, kas iesaistītas transporta pakalpojumu sniegšanā.
- 2. risinājumā ir iekļauta piemērotāka metodika, ko nodrošina globālais ISO standarts 14083², apvienojumā ar pilnībā brīvprātīgas piemērojamības un verifikācijas noteikumiem. Tāpat kā 1. risinājums, arī 2. risinājums ietver centralizētas ievaddatu datubāzes un vienotu SEG emisiju aprēķina rīku.
- 3., 4. un 5. risinājumā ir iekļauta saistoša brīvprātīga iespēja izmantot "CountEmissions EU", kas nozīmē, ka vienotā sistēma attiecas tikai uz tām struktūrām, kuras izvēlas aprēķināt un atklāt informāciju par SEG emisijām saistībā ar transporta pakalpojumiem. Tajos paredzēta arī daļēji centralizēta pieeja ievaddatiem, lai ar zināmiem nosacījumiem varētu izmantot ievaddatu ārējās datubāzes (izņemot 5. risinājumu, kurā paredzētas pilnībā centralizētas ES datubāzes), un elastīgums, ļaujot trešām personām nodrošināt SEG emisiju aprēķina rīkus. Šie risinājumi atšķiras metodikas izvēles ziņā, t. i., 3. risinājumā ir izmantots atjauninātais ISO standarts 14083, 4. risinājumā — ISO standarts 14083 pilnā apmērā, bet 5. risinājumā — produktu vidiskās pēdas kategoriju noteikumi³.
- 6. risinājums ietver 4. risinājumam gandrīz identisku politikas pasākumu kopumu, izņemot to, ka regulējums būtu obligāts visiem transporta pakalpojumu sniegšanā vai organizēšanā iesaistītajiem subjektiem.

Paredzams, ka visi risinājumi nodrošinās plašāku emisiju uzskaites ieviešanu salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Pēc veiktā novērtējuma Komisija par vēlamo risinājumu noteica 4. risinājumu. Tas nodrošina vislabāko līdzsvaru starp sasniedzamajiem mērķiem un kopējām izmaksām.

Dažādu ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem

Ieinteresētās personas lielākoties apstiprināja apzināto problēmu nozīmīgumu un piekrita mērķiem. Tās sniedza noderīgu ieguldījumu SEG emisiju uzskaites ieviešanas pamatscenārija noteikšanā, kā arī palīdzēja izstrādāt un novērtēt attiecīgos politikas pasākumus un risinājumus. Atbildot uz jautājumu par vienotu atsaucē metodiku emisiju aprēķināšanai, lielākā daļa ieinteresēto personu atsaucās uz esošajām vai topošajām SEG uzskaites metodēm, jo īpaši tām, kuras emisiju aprēķināšanai tiek izmantotas globālā mērogā.

Attiecībā uz ievaddatiem ieinteresētās personas ierosināja, ka ES būtu jāveicina primāro datu izmantošana un jāizveido vienota vide, kurā būtu pieejamas standartvērtības, ko izmantot gadījumos, kad šie dati nav pieejami vai tiem nav iespējams piekļūt. Tās arī puda, ka ir nepieciešamas saskaņotas vadlīnijas sistēmas efektīvai īstenošanai konkrētos transporta nozares segmentos, lai nodrošinātu tā vienotu izpratni dažādās transporta ķēdes daļās. Respondenti atzina, ka ir vajadzīga īpaša sistēma emisiju datu un aprēķinu procesu pārbaudei, lai gan ieinteresētajām personām, jo īpaši MVU, bija iebildumi par saistīto administratīvo slogu un izmaksām. Attiecībā uz piemērojamību dažas ieinteresētās personas puda viedokli, ka obligāta prasība būtu visefektīvākais līdzeklis vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanai, tomēr kopumā tās uzskatīja, ka vispiemērotākā un visefektīvākā ir brīvprātīga pieeja.

Apspriešanās dalībvalstis sniedza visai maz komentāru, taču saņemtās atbildes liecināja par vispārēju atbalstu iniciatīvas pamatojumam un mērķiem.

¹ Izmantojot ISO standartā 14083 paredzēto metodiku (pamatojoties uz siltumnīcefekta gāzu emisijām "no ieguves līdz patēriņam", kas rodas gan no transportlīdzekļa izmantošanas, gan no transportlīdzekļa apgādes ar enerģiju) ar papildu komponentiem un lielāku precizitāti.

² Eiropas Standartizācijas komiteja ISO 14083 standartu 2023. gada aprīlī transponēja Eiropas standartā EN ISO 14083. Šajā iniciatīvā ir atsaucē uz standarta Eiropas versiju.

³ Tajos aplūkots pilna aprites cikla novērtējums par SEG emisijām, kas rodas transportlīdzekļu ražošanas, izplatīšanas, izmantošanas un demontāžas procesā.

C. Vēlamā risinājuma ietekme
Ieguvumi no vēlamā risinājuma (ja tāda nav, tad no galvenajiem risinājumiem)
Tiešie ieguvumi, izsakot pašreizējās cenās 2025.–2050. gadā, ietver kopējo enerģijas izmaksu samazinājumu par 2,4 miljardiem EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Turklāt tiek lēsts, ka šī iniciatīva samazinās siltumnīcefekta gāzu emisiju ārējās izmaksas par 674 miljoniem EUR, gaisa piesārņojuma emisijas 163,5 miljonu EUR vērtībā un ceļu satiksmes negadījumus 47 miljonu EUR vērtībā. Tādējādi vēlamā politikas risinājuma radītie kopējie ieguvumi būtu 3,9 miljardi EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju, savukārt neto ieguvumi, izteikti pašreizējās cenās 2025.–2050. gadā, būtu 2,4 miljardi EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Šo ietekmi galvenokārt nosaka paradumu izmaiņas, veicinot ilgtspējīgāku transporta veidu izmantošanu un optimizējot braucienus.
Cik izmaksās vēlamākais risinājums (ja tāds ir, pretējā gadījumā — galvenie risinājumi)?
Vēlamā politikas risinājuma izmaksas tiek lēstas 1,5 miljardu EUR apmērā papildus pamatizmaksām laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam (neto pašreizējā vērtība ar diskonta likmi 3 %). Ar vēlamo politikas risinājumu saistītās papildu izmaksas galvenokārt attieksies uz transporta pakalpojumu jomā iesaistītajiem uzņēmumiem, kuri izvēlēsies vai kuriem būs pienākums veikt SEG emisiju kvantitatīvu noteikšanu un kopīgot datus par SEG emisijām. Lielāko daļu no kopējām izmaksām veido izmaksas, kas saistītas ar kopējās atsauces metodikas (ISO standarts 14083) ieviešanu, pāreju uz šo metodiku un tās izmantošanu. Lai gan verifikācijas darbību un aprēķinu rīku vienības izmaksas ir zemākas nekā attiecīgās pamatscenārija izmaksas, tās radīs arī papildu izmaksas, jo transporta nozarē tiks plašāk ieviesta SEG emisiju uzskaitē. Eiropas Vides aģentūrai radīsies izmaksas, kas saistītas ar šajā iniciatīvā noteikto ES datubāzu izveidi un uzturēšanu, kā arī ar ārējo datubāzu kvalitātes pārbaudi veikšanu, kas nepieciešamas, lai šīs ārējās datubāzes integrētu saskaņotajā emisiju uzskaites sistēmā. Citām ieinteresētajām personām (uzņēmējdarbības nozaru asociācijām, valstu statistikas birojiem, valstu akreditācijas struktūrām, aprēķinu rīku izstrādātājiem) radīsies salīdzinoši mazākas izmaksas.
Ietekme uz MVU un konkurētspēju
Paredzams, ka vēlamais politikas risinājums mazinās šķēršļus MVU transporta pakalpojumu SEG emisiju uzskaitē, jo īpaši nodrošinot vienotu metodiku, kopēju ievaddatu sistēmu un vadlīnijas, lai saskaņotu iniciatīvas īstenošanu tirgū. Iniciatīvas gandrīz brīvprātīgais raksturs un atbrīvojums no nepieciešamības pārbaudīt SEG emisiju datus un aprēķinu procesus novērsīs negatīvu ekonomisko ietekmi uz MVU, jo īpaši administratīvā sloga un izmaksu ziņā. Tā kā vairums struktūru, uz kurām attiecas šī regula, ir MVU, sagaidāms, ka tieši tie būs lielākie ieguvēji no zemākām enerģijas izmaksām, kuras tiek lēstas saskaņā ar vēlamo politikas risinājumu un sasniedz 2,3 miljardus EUR. Kopējās MVU izmaksas tiek lēstas 1,4 miljardu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Abi skaitļi ir izteikti pašreizējās cenās laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam. Tāpēc sagaidāms, ka šī iniciatīva radīs kopējos neto ieguvumus MVU, kas tiek lēsti 0,9 miljardu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam.
Būtiska ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm
Lielākā daļa valsts akreditācijas struktūru un statistikas biroju, uz kuriem šī regula attiektos, ir atkarīgi no valsts finansējuma. Tā kā paredzams, ka tiem būs jāsedz tikai ļoti neliela daļa ar iniciatīvas īstenošanu saistīto izmaksu, sagaidāms, ka iniciatīvai būs ļoti ierobežota ietekme uz valstu budžetiem.
Cita paredzama būtiska ietekme
Vēlamais politikas risinājums ļaus aiztaupīt 5,6 miljonus tonnu SEG emisiju salīdzinājumā ar pamatscenāriju laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam. To galvenokārt nosaka paradumu izmaiņas, veicinot ilgtspējīgāku transporta veidu plašāku izmantošanu un optimizējot braucienus. Paredzams, ka tas pozitīvi ietekmēs arī gaisa kvalitāti, konkurētspēju, inovāciju, iekšējā tirgus darbību un transporta nozares digitalizāciju.
Proporcionalitāte
Vēlamais politikas risinājums piedāvā vislīdzsvarotāko pasākumu kopumu, lai sasniegtu vispārējo

politikas mērķi. Tas paredz ISO 14083 standarta izmantošanu, ļauj iesaistīt trešās puses ievaddatu un aprēķinu rīku nodrošināšanā un nosaka samērīgas prasības attiecībā uz datu verifikāciju (izslēdzot MVU). Turklāt, dodot lietotājiem iespēju brīvprātīgi izvēlēties izmantot saskaņoto sistēmu, tā attiecina saistošās prasības tikai uz tiem subjektiem, kuri izvēlas kvantitatīvi novērtēt transporta pakalpojumu SEG emisiju datus un dalīties ar tiem, vienlaikus radot līdzvērtīgus konkurences apstākļus emisiju uzskaitē un padarot emisiju datus salīdzināmākus starp dažādiem transporta veidiem un segmentiem.

D. Turpmākie pasākumi

Politikas pārskatīšanas termiņš

Regula tiks izvērtēta piecus gadus pēc tās stāšanās spēkā, t. i., pēc priekšlikuma un sekundāro tiesību aktu, kuros paredzēti sīki izstrādāti noteikumi, pieņemšanas.