



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 14 iulie 2023  
(OR. en)

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2023/0266(COD)**

---

---

11821/23  
ADD 3

TRANS 312  
CLIMA 355  
CODEC 1370  
IA 185

### NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	12 iulie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2023) 442 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2023) 442 final.

Anexă: SWD(2023) 442 final



Strasbourg, 11.7.2023  
SWD(2023) 442 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**  
**REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI**  
*care însoțește documentul*

**Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL  
CONSILIULUI**  
**privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de  
transport**

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

## Fișă rezumat

### Evaluarea impactului cu privire la CountEmissions EU

#### A. Necesitatea de a acționa

##### Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?

În mai multe sectoare economice, inclusiv în sectorul transporturilor, sunt utilizate metode de contabilizare a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) pentru a genera date privind emisiile produse de activități specifice ale întreprinderilor și ale persoanelor fizice. Întreprinderile și consumatorii doresc mai multă transparență cu privire la modul în care sunt organizate și furnizate serviciile de transport, iar cererea de servicii care reduc la minimum efectele negative asupra climei este în creștere. Oferirea de informații clare privind emisiile de GES le permite clienților să facă alegeri mai eficiente și influențează deciziile comerciale ale entităților care furnizează servicii de transport pe piață. Cu toate acestea, pentru a compara mai multe servicii de transport într-un mod echitabil, transparent și semnificativ, datele privind emisiile trebuie să fie exacte și fiabile.

În prezent, există o gamă largă de standarde, metode, instrumente de calcul și baze de date cu valori implicite ale emisiilor disponibile atât la nivelul UE, cât și la nivel internațional. Aceste instrumente diferite produc date eterogene și necomparabile privind emisiile de GES, care creează confuzie, atât pentru industrie, cât și pentru persoanele fizice, afectând capacitatea utilizatorilor de a face alegeri și de a lua decizii comerciale în cunoștință de cauză cu privire la transporturi. În plus, organizatorii și operatorii de servicii de transport nu dispun de suficiente stimulente pentru a calcula și a publica informații privind emisiile de GES ale serviciilor lor, iar utilizatorii nu dispun de informații exacte. Acest lucru se datorează reticenței de a dezvălui informații sensibile din punct de vedere comercial, complexității și costurilor percepute ale cuantificării datelor privind emisiile de GES la nivelul serviciilor de transport, precum și lipsei de încredere în cifrele privind emisiile comunicate pe piață.

##### Care este rezultatul urmărit?

Această inițiativă vizează să depășească obstacolele din calea asigurării unei contabilizări clare și armonizate a emisiilor de GES și a adoptării acestora pe piața transporturilor prin crearea unui cadru comun și a unor norme specifice. Acest cadru va încuraja schimbarea comportamentală în rândul întreprinderilor și al clienților pentru a reduce emisiile de GES și pentru a spori eficiența serviciilor de transport.

Pe de o parte, scopul inițiativei este de a asigura comparabilitatea datelor privind emisiile de GES, oferind operatorilor și utilizatorilor o metodă de referință comună și un set armonizat de date de intrare. Pe de altă parte, scopul său este de a încuraja adoptarea contabilizării emisiilor de GES ale serviciilor de transport în practicile comerciale prin furnizarea unor instrumente de calcul fiabile, a unui sistem comun de verificare și a unor orientări privind modul de utilizare a cadrului.

##### Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?

Prin stabilirea unor norme armonizate pentru contabilizarea emisiilor de GES generate de serviciile de transport, inițiativa încurajează întreprinderile să calculeze emisiile și oferă posibilitatea de a alinia datele privind GES generate de toate modurile de transport din toate rețelele naționale. Acest nivel de armonizare, care acoperă în principal opțiunile metodologice, datele de intrare și normele comune de verificare, nu poate fi atins în mod eficace prin acțiuni întreprinse individual de statele membre.

Inițiativa CountEmissions EU este concepută ca un factor favorizant pentru comunitatea transporturilor de facilitare a tranziției verzi. Prin asigurarea unei mai bune transparențe cu privire la performanța în materie de emisii a serviciilor de transport și prin sprijinirea utilizării de către consumatori a datelor privind emisiile de GES pentru a face alegeri specifice în ceea ce privește transporturile, aceasta va contribui la crearea de stimulente pentru utilizarea unor soluții mai sustenabile și pentru inovare în rețeaua de transport europeană.

#### B. Soluții

##### Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?

Comisia a evaluat șase opțiuni de politică în cadrul unei evaluări a impactului. Toate opțiunile propun soluții la problemele identificate, dar variază în ceea ce privește domeniul de aplicare al acțiunii avute în vedere la nivelul UE.

- Opțiunea 1 include o metodologie de calcul cuprinzătoare bazată pe standardul ISO 14083<sup>1</sup>, un sistem centralizat pentru datele de intrare și un instrument unic de calcul al emisiilor de GES creat la nivelul UE. De asemenea, aceasta propune verificarea obligatorie și aplicarea cadrului pentru toate organismele implicate în serviciile de transport.
- Opțiunea 2 cuprinde o metodologie mai favorabilă oferită de standardul global ISO 14083<sup>2</sup>, combinată cu norme de aplicabilitate și verificare complet voluntare. La fel ca opțiunea 1, opțiunea 2 include baze de date centralizate pentru datele de intrare și un instrument unic de calcul al emisiilor de GES.
- Opțiunile 3, 4 și 5 conțin o componentă de aplicare obligatorie pe bază voluntară (*binding opt-in*) pentru utilizarea CountEmissions EU, ceea ce înseamnă că acest cadru comun se aplică numai organismelor care aleg să calculeze și să publice informații privind emisiile de GES aferente serviciilor de transport. De asemenea, aceste opțiuni adoptă o abordare semicentralizată a datelor de intrare, astfel încât, în anumite condiții, să poată fi utilizate baze de date externe cu date de intrare (cu excepția opțiunii 5, care presupune baze de date complet centralizate la nivelul UE), și oferă flexibilitate, permițând părților terțe să furnizeze instrumente de calcul al emisiilor de GES. Aceste opțiuni diferă în ceea ce privește alegerea metodologiei, și anume standardul ISO 14083 actualizat pentru opțiunea 3, standardul ISO 14083 complet pentru opțiunea 4 și normele privind categoria de amprentă de mediu a produsului<sup>3</sup> pentru opțiunea 5.
- Opțiunea 6 include un set de măsuri de politică aproape identic cu cel al opțiunii 4, cu excepția faptului că regulamentul ar fi obligatoriu pentru toate entitățile implicate în furnizarea sau organizarea serviciilor de transport.

Se preconizează că toate opțiunile ar duce la creșterea gradului de adoptare a contabilizării emisiilor în raport cu scenariul de referință.

În urma evaluării, Comisia a identificat opțiunea 4 ca fiind opțiunea preferată. Aceasta realizează cel mai bun echilibru între obiectivele care trebuie atinse și costurile totale.

**Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni?**

Părțile interesate au susținut în mare măsură relevanța problemelor identificate și au fost de acord cu obiectivele. Ele au furnizat informații utile pentru calcularea nivelului de referință pentru adoptarea contabilizării emisiilor de GES și au contribuit la elaborarea și evaluarea unor măsuri de politică și a unor opțiuni relevante. În răspunsul lor la întrebarea referitoare la o metodologie de referință comună pentru calcularea emisiilor, majoritatea părților interesate au menționat abordările existente sau emergente de contabilizare a GES, în special cele care au un domeniu de aplicare global pentru calcularea emisiilor.

În ceea ce privește datele de intrare, părțile interesate au sugerat că UE ar trebui să promoveze utilizarea datelor primare și să creeze un mediu comun de valori implicite care să fie utilizate în cazul în care aceste date nu sunt disponibile sau accesibile. Ele au menționat, de asemenea, necesitatea unor orientări armonizate privind modul de punere în aplicare a cadrului în părți diferite ale lanțului de transport. Respondenții au reiterat necesitatea unui sistem specific de verificare a datelor privind emisiile și a proceselor de calcul, chiar dacă părțile interesate, în special IMM-urile, au avut rezerve cu privire la sarcina administrativă și la costurile aferente. În ceea ce privește aplicabilitatea, deși unele părți interesate au considerat că o cerință obligatorie ar fi cea mai eficace în ceea ce privește asigurarea unor condiții de concurență echitabile, în general s-a considerat că abordarea bazată pe aplicarea voluntară este cea mai fezabilă și mai eficientă.

<sup>1</sup> Utilizarea metodologiei prevăzute de standardul ISO 14083 [pe baza emisiilor de gaze cu efect de seră „între extracție și ardere” (*well-to-wheel*), generate atât de utilizarea vehiculelor, cât și de furnizarea de energie pentru vehicule], cu componente suplimentare și o precizie sporită.

<sup>2</sup> Standardul ISO 14083 a fost transpus în aprilie 2023 în standardul european EN ISO 14083 de către Comitetul European de Standardizare. Prezenta inițiativă se referă la versiunea europeană a standardului.

<sup>3</sup> Evaluarea întregului ciclu de viață pentru emisiile de GES generate de producția, distribuția, utilizarea și dezmembrarea vehiculelor.

Statele membre au oferit un feedback redus în cadrul consultării, dar răspunsurile primite au arătat un sprijin general pentru justificarea și obiectivele inițiativei.

### **C. Impactul opțiunii preferate**

#### **Care sunt beneficiile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?**

Unul dintre beneficiile directe este reducerea costurilor totale cu energia de 2,4 miliarde EUR în raport cu scenariul de referință, exprimată în prețuri curente pentru perioada 2025-2050. În plus, se estimează că această inițiativă va duce la o reducere a costurilor externe ale emisiilor de GES cu 674 milioane EUR și a emisiilor de poluanți atmosferici cu 163,5 milioane EUR și va genera o reducere a costurilor accidentelor rutiere evaluată la 47 de milioane EUR. Prin urmare, beneficiile totale ale opțiunii de politică preferate s-ar ridica la 3,9 miliarde EUR în raport cu scenariul de referință, iar beneficiile nete s-ar ridica la 2,4 miliarde EUR în raport cu scenariul de referință, exprimate în prețuri curente pentru perioada 2025-2050.

Aceste efecte sunt determinate în principal de schimbări comportamentale pentru creșterea utilizării unor metode de transport mai sustenabile și pentru optimizarea călătoriilor.

#### **Care sunt costurile aferente opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?**

Costurile opțiunii de politică preferate sunt estimate la 1,5 miliarde EUR în plus față de costurile de referință pentru perioada 2025-2050 (valoarea actualizată netă, cu o rată de actualizare de 3 %).

Costurile suplimentare ale opțiunii de politică preferate vor reveni în principal întreprinderilor implicate în servicii de transport care aleg sau sunt obligate să cuantifice și să comunice datele privind emisiile de GES. O parte importantă din costurile totale o reprezintă demararea, schimbarea și operarea metodologiei comune de referință (standardul ISO 14083). Deși costurile unitare ale activităților de verificare și ale instrumentelor de calcul sunt mai mici decât costurile de referință corespunzătoare, acestea vor genera și costuri suplimentare din cauza adoptării sporite a contabilizării emisiilor de GES în sectorul transporturilor.

Agentia Europeană de Mediu va suporta costuri legate de crearea și întreținerea bazelor de date ale UE prevăzute de această inițiativă, precum și de efectuarea de verificări de calitate ale bazelor de date externe, necesare pentru integrarea acestora în cadrul armonizat de contabilizare a emisiilor.

Alte părți interesate (asociații profesionale, institute naționale de statistică, organisme naționale de acreditare, dezvoltatori de instrumente de calcul) vor suporta costuri comparativ mai mici.

#### **Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?**

Se preconizează că opțiunea de politică preferată va reduce barierele cu care se confruntă IMM-urile în ceea ce privește contabilizarea emisiilor de GES generate de serviciile de transport, în special prin furnizarea unei metodologii unice, a unui cadru comun pentru datele de intrare și a unor orientări pentru armonizarea punerii în aplicare a inițiativei pe piață. Caracterul cvasivoluntar al inițiativei și exceptarea de la obligația de a verifica datele și procesele de calcul privind emisiile de GES vor preveni efectele economice negative asupra IMM-urilor, în special în ceea ce privește sarcina administrativă și costurile.

Întrucât IMM-urile reprezintă marea majoritate a organismelor afectate de prezentul regulament, se preconizează că acestea vor obține cea mai mare parte din beneficiile totale care decurg din costurile mai scăzute ale energiei estimate în cadrul opțiunii de politică preferate, în valoare de 2,3 miliarde EUR. Costurile totale pentru IMM-uri sunt estimate la 1,4 miliarde EUR în raport cu scenariul de referință. Ambele cifre sunt exprimate în prețuri curente pentru perioada 2025-2050.

Prin urmare, se preconizează că prezenta inițiativă va genera beneficii nete globale pentru IMM-uri estimate la 0,9 miliarde EUR în raport cu scenariul de referință în perioada 2025-2050.

#### **Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?**

Majoritatea organismelor naționale de acreditare și a institutelor de statistică care ar fi vizate de prezentul regulament se bazează pe finanțare din partea statului. Întrucât se preconizează că acestea vor suporta doar o parte foarte mică din costurile asociate punerii în aplicare a inițiativei, impactul asupra bugetelor naționale ar urma să fie foarte redus.

**Vor exista alte efecte semnificative?**

Opțiunea de politică preferată va duce la economii de 5,6 milioane de tone de emisii de GES în raport cu scenariul de referință în perioada 2025-2050. Aceste economii sunt determinate în principal de schimbări comportamentale pentru creșterea utilizării unor opțiuni de transport mai sustenabile și optimizarea călătoriilor. De asemenea, se preconizează că opțiunea de politică preferată va genera efecte pozitive asupra calității aerului, a competitivității, a inovării, a funcționării pieței interne și a digitalizării sectorului transporturilor.

**Proportionalitatea**

Opțiunea de politică preferată oferă cel mai echilibrat set de măsuri pentru atingerea obiectivului general de politică. Aceasta prevede utilizarea standardului ISO 14083, permite părților terțe să fie implicate în furnizarea de date de intrare și de instrumente de calcul și stabilește cerințe proporționale privind verificarea datelor (prin exceptarea IMM-urilor). În plus, prin faptul că permite utilizatorilor să opteze pentru aplicarea cadrului armonizat, ea limitează cerințele obligatorii la entitățile care aleg să cuantifice și să comunice datele privind emisiile de GES generate de serviciile de transport, creând în același timp condiții de concurență echitabile pentru contabilizarea emisiilor și făcând datele privind emisiile mai comparabile între moduri și segmente de transport diferite.

**D. Acțiuni ulterioare****Când va fi reexaminată politica?**

Regulamentul va fi evaluat la cinci ani de la intrarea sa în vigoare, și anume după adoptarea propunerii și a legislației secundare de stabilire a normelor detaliate.