

V Bruseli 14. júla 2023
(OR. en)

Medziinštitucionálny spis:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	12. júla 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2023) 442 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument Návrh NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2023) 442 final.

Príloha: SWD(2023) 442 final

V Štrasburgu 11. 7. 2023
SWD(2023) 442 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb

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

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu týkajúce sa iniciatívy CountEmissionsEU
A. Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?
<p>Metódy započítavania emisií skleníkových plynov sa používajú vo viacerých hospodárskych odvetviach vrátane dopravy na získavanie údajov o emisiách, ktoré vznikajú pri konkrétnych činnostiach podnikov a jednotlivcov. Podniky a spotrebiteľia chcú väčšiu transparentnosť, pokiaľ ide o spôsob organizácie a poskytovania dopravných služieb, a zvyšuje sa dopyt po službách, ktoré minimalizujú poškodzovanie klímy. Poskytovanie jasných informácií o emisiách skleníkových plynov zlepšuje postavenie zákazníkov pri prijímaní efektívnejších rozhodnutí a ovplyvňuje obchodné rozhodnutia subjektov poskytujúcich dopravné služby na trhu. Na porovnanie viacerých dopravných služieb spravodlivým, transparentným a zmysluplným spôsobom však musia byť údaje o emisiách presné a spoľahlivé.</p> <p>V súčasnosti existuje široká škála noriem, metód, nástrojov na výpočet a databáz štandardných emisných hodnôt, ktoré sú dostupné v EÚ, ako aj medzinárodne. Pomocou týchto rozličných nástrojov vznikajú nesúrodé a neporovnateľné údaje o emisiách skleníkových plynov, ktoré vytvárajú zmätok, a to tak pre priemysel, ako aj pre jednotlivcov, čo bráni schopnosti používateľov prijímať informované rozhodnutia v oblasti dopravy, ako aj obchodné rozhodnutia. Okrem toho organizátori a prevádzkovatelia dopravných služieb nemajú dostatočné stimuly na vypočítavanie a sprístupňovanie informácií o emisiách skleníkových plynov zo svojich služieb a používateľom chýbajú presné informácie. Príčinou je neochota odhaliť citlivé obchodné informácie, vnímaná zložitosť a náklady na kvantifikáciu údajov o emisiách skleníkových plynov na úrovni dopravných služieb, ako aj nedostatočná dôvera v údaje o emisiách poskytované na trhu.</p>
Čo by sa malo dosiahnuť?
<p>Cieľom tejto iniciatívy je prekonať prekážky zabezpečenia jasného a harmonizovaného započítavania emisií skleníkových plynov a jeho zavádzania na dopravnom trhu vytvorením spoločného rámca a špecifických pravidiel. Tento rámec bude viesť k zmene správania medzi podnikmi a zákazníkmi s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov a zefektívniť dopravné služby.</p> <p>Na jednej strane je cieľom iniciatívy zabezpečiť porovnateľnosť údajov o emisiách skleníkových plynov tým, že sa prevádzkovateľom a používateľom poskytne spoločná referenčná metóda a harmonizovaný súbor vstupných údajov. Na druhej strane je jej cieľom nabádať k zavádzaniu započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb do podnikateľskej praxe poskytnutím dôveryhodných nástrojov na výpočet, spoločného systému overovania a usmernení o tom, ako tento rámec používať.</p>
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
<p>Vytvorením harmonizovaných pravidiel započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb iniciatíva vedie podniky k tomu, aby vypočítavali emisie, a ponúka príležitosť na zosúladenie údajov o skleníkových plynov medzi jednotlivými druhmi dopravy a vnútroštátnymi sieťami. Túto úroveň harmonizácie, ktorá sa prevažne vzťahuje na výber metodiky, vstupné údaje a spoločné pravidlá overovania, nie je možné účinne dosiahnuť opatreniami prijatými samostatne jednotlivými členskými štátmi.</p> <p>Iniciatíva CountEmissionsEU je koncipovaná ako nástroj uľahčujúci dopravnému spoločenstvu zelenú transformáciu. Zabezpečením lepšej transparentnosti emisných vlastností dopravných služieb a podporou využívania údajov o emisiách skleníkových plynov spotrebiteľmi pri prijímaní konkrétnych dopravných rozhodnutí pomôže vytvoriť stimuly na využívanie udržateľnejších riešení a inovácie v európskej dopravnej sieti.</p>
B. Riešenia
Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?
Komisia v posúdení vplyvu vyhodnotila šesť možností politiky. Všetky možnosti navrhujú riešenia

identifikovaných problémov, ale líšia sa z hľadiska rozsahu opatrení plánovaných na úrovni EÚ:

- Súčasťou možnosti 1 je komplexná metodika výpočtu na základe normy ISO 14083¹, centralizovaný systém vstupných údajov a jednotný nástroj na výpočet emisií skleníkových plynov vytvorený na úrovni EÚ. Navrhuje sa v nej aj povinné overovanie a uplatňovanie rámca na všetky subjekty podieľajúce sa na dopravných službách.
- Možnosť 2 zahŕňa jednoduchšiu metodiku stanovenú v globálnej norme ISO 14083² spolu s plne dobrovoľným uplatňovaním a pravidlami overovania. Súčasťou možnosti 2 sú podobne ako pri možnosti 1 centralizované databázy vstupných údajov a jednotný nástroj na výpočet emisií skleníkových plynov.
- Možnosti 3, 4 a 5 majú prvok záväzného zapojenia sa, pokiaľ ide o využívanie iniciatívy CountEmissionsEU, čo znamená, že spoločný rámec sa uplatňuje len na subjekty, ktoré sa rozhodnú vypočítavať a sprístupňovať informácie o emisiách skleníkových plynov súvisiace s dopravnými službami. Takisto sa v nich uplatňuje polocentralizovaný prístup k vstupným údajom, aby sa za určitých podmienok mohli použiť externé databázy vstupných údajov (s výnimkou možnosti 5 s plne centralizovanými databázami EÚ), pričom sa zabezpečuje flexibilita tým, že sa tretím stranám umožní poskytovať nástroje na výpočet emisií skleníkových plynov. Tieto možnosti sa líšia z hľadiska výberu metodiky, t. j. rozšírenej normy ISO 14083 v prípade možnosti 3, plnej normy ISO 14083 v prípade možnosti 4 a pravidiel pre kategórie environmentálnej stopy výrobkov³ v prípade možnosti 5.
- Možnosť 6 zahŕňa takmer identický súbor politických opatrení ako možnosť 4 s tým rozdielom, že nariadenie by bolo povinné pre všetky subjekty zapojené do poskytovania alebo organizovania dopravných služieb.

Pri všetkých možnostiach sa očakáva, že v porovnaní so základným scenárom povedú k vyššej miere zavádzania započítavania emisií.

Na základe posúdenia Komisia určila možnosť 4 za uprednostňovanú možnosť. Táto možnosť vytvára najlepšiu rovnováhu medzi cieľmi, ktoré sa majú dosiahnuť, a celkovými nákladmi.

Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?

Zainteresované strany z veľkej časti súhlasili s relevantnosťou identifikovaných problémov a s cieľmi. Poskytli užitočné informácie na výpočet základného scenára zavedenia započítavania emisií skleníkových plynov a prispeli k vypracovaniu a posúdeniu príslušných politických opatrení a možností politiky. V reakcii na otázku o spoločnej referenčnej metodike výpočtu emisií väčšina zainteresovaných strán poukázala na existujúce alebo nové prístupy k započítavaniu emisií skleníkových plynov, najmä také, ktoré majú globálny rozsah na vypočítavanie emisií.

Pokiaľ ide o vstupné údaje, zainteresované strany navrhli, že EÚ by mala podporovať využívanie primárnych údajov a vytvoriť spoločné prostredie štandardných hodnôt na použitie v prípade, že tieto údaje nie sú k dispozícii alebo prístupné. Vyjadrili aj potrebu harmonizovaných usmernení týkajúcich sa spôsobu vykonávania rámca v konkrétnych segmentoch odvetvia dopravy s cieľom zabezpečiť jeho jednotné chápanie v rôznych častiach dopravného reťazca. Respondenti zopakovali potrebu špecializovaného systému na overovanie údajov o emisiách a postupov výpočtu, pričom však zainteresované strany, najmä MSP, mali výhrady k súvisiacemu administratívne zaťaženiu a nákladom. Pokiaľ ide o uplatniteľnosť, zatiaľ čo niektoré zainteresované strany považovali povinnú požiadavku za najúčinnejšiu na dosiahnutie rovnakých podmienok, prístup záväzného zapojenia sa celkovo považovali za najlepšie uskutočniteľný a najefektívnejší.

Členské štáty poskytli ku konzultácii obmedzenú spätnú väzbu, no z doručených odpovedí vyplynula všeobecná podpora zdôvodnenia a cieľov iniciatívy.

¹ Použitím metodiky stanovenej v norme ISO 14083 (na základe emisií skleníkových plynov od zdroja ku kolesám, ktoré vznikajú pri používaní vozidla aj pri poskytovaní energie pre vozidlo) s dodatočnými prvkami a vyššou presnosťou.

² Európsky výbor pre normalizáciu v apríli 2023 transponoval normu ISO 14083 v podobe európskej normy EN ISO 14083. Táto iniciatíva vychádza z európskej verzie uvedenej normy.

³ Zohľadnenie posúdenia celého životného cyklu emisií skleníkových plynov, ktoré vznikajú pri výrobe, distribúcii, používaní a rozobratí vozidiel.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
<p>Priame prínosy zahŕňajú zníženie celkových nákladov na energie v porovnaní so základným scenárom o 2,4 miliardy EUR vo vyjadrení v bežných cenách v rokoch 2025 – 2050. Okrem toho sa odhaduje, že táto iniciatíva povedie k zníženiu externých nákladov súvisiacich s emisiami skleníkových plynov vo výške 674 miliónov EUR, s emisiami znečisťujúcimi ovzdušie vo výške 163,5 milióna EUR a k zníženiu nákladov súvisiacich s dopravnými nehodami v hodnote 47 miliónov EUR. Celkové prínosy uprednostňovanej možnosti politiky v porovnaní so základným scenárom by preto predstavovali 3,9 miliardy EUR, zatiaľ čo čisté prínosy by v porovnaní so základným scenárom dosiahli 2,4 miliardy EUR vo vyjadrení v bežných cenách v rokoch 2025 – 2050.</p> <p>Tieto vplyvy sú spôsobené najmä zmenou správania s cieľom zvýšiť mieru využívania udržateľnejších spôsobov dopravy a optimalizovať cesty.</p>
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
<p>Náklady na uprednostňovanú možnosť politiky sa odhadujú na 1,5 miliardy EUR navyše k nákladom základného scenára v rokoch 2025 – 2050 (čistá súčasná hodnota s diskontnou sadzbou 3 %).</p> <p>Dodatočné náklady na uprednostňovanú možnosť politiky budú znášať najmä podniky podieľajúce sa na dopravných službách, ktoré sa rozhodnú zapojiť sa do kvantifikovania a poskytovania údajov o emisiách skleníkových plynov alebo ktorým sa to nariadi. Značný podiel celkových nákladov predstavuje zavedenie spoločnej referenčnej metodiky (normy ISO 14083), prechod na ňu a jej prevádzka. Jednotkové náklady na činnosti overovania a nástroje na výpočet sú síce nižšie ako zodpovedajúce náklady základného scenára, budú však viesť aj k dodatočným nákladom v dôsledku zvýšeného zavádzania započítavania emisií skleníkových plynov v odvetví dopravy.</p> <p>Európskej environmentálnej agentúre vzniknú náklady na zriadenie a udržiavanie databáz EÚ požadovaných touto iniciatívou a na vykonávanie kontrol kvality externých databáz podľa požiadaviek na integráciu týchto externých databáz do harmonizovaného rámca započítavania emisií.</p> <p>Ostatné zainteresované strany (združenia podnikateľského sektora, národné štatistické úrady, vnútroštátne akreditačné orgány, vývojári nástrojov na výpočet) budú znášať porovnateľne nižšie náklady.</p>
Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?
<p>Očakáva sa, že uprednostňovanou možnosťou politiky sa znížia prekážky pre MSP pri započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, a to najmä poskytnutím jednotnej metodiky, spoločného rámca vstupných údajov a usmernení na harmonizáciu vykonávania iniciatívy na trhu. Kvázi dobrovoľným charakterom iniciatívy a výnimkou z potreby overovania údajov o emisiách skleníkových plynov a postupov výpočtu sa predíde nepriaznivým hospodárskym vplyvom na MSP, najmä pokiaľ ide o administratívne zaťaženie a náklady.</p> <p>Keďže MSP predstavujú prevažnú väčšinu subjektov dotknutých týmto nariadením, očakáva sa, že získajú najväčší podiel celkových prínosov vyplývajúcich z nižších nákladov na energie odhadovaných v rámci uprednostňovanej možnosti politiky vo výške 2,3 miliardy EUR. Celkové náklady pre MSP sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 1,4 miliardy EUR. Obe hodnoty sú vyjadrené v bežných cenách v rokoch 2025 – 2050.</p> <p>V dôsledku toho sa očakáva, že táto iniciatíva prinesie v porovnaní so základným scenárom v rokoch 2025 – 2050 celkové čisté prínosy pre MSP v odhadovanej výške 0,9 miliardy EUR.</p>
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
<p>Väčšina vnútroštátnych akreditačných orgánov a štatistických úradov, ktoré by boli dotknuté týmto nariadením, závisí od štátneho financovania. Keďže sa očakáva, že budú znášať len veľmi malý podiel nákladov súvisiacich s vykonávaním iniciatívy, predpokladá sa, že bude mať veľmi obmedzený vplyv na vnútroštátne rozpočty.</p>
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
<p>Uprednostňovaná možnosť politiky povedie v porovnaní so základným scenárom v rokoch 2025 – 2050 k úsporám 5,6 milióna ton emisií skleníkových plynov. Je to spôsobené najmä zmenou</p>

správania s cieľom vo väčšej miere využívať udržateľnejšie možnosti dopravy a zmenami v záujme optimalizácie ciest. Takisto sa očakáva, že sa vytvoria pozitívne vplyvy na kvalitu ovzdušia, konkurencieschopnosť, inovácie, fungovanie vnútorného trhu a digitalizáciu odvetvia dopravy.

Proporcionalita

Uprednostňovaná možnosť politiky ponúka najvyváženejší súbor opatrení na splnenie celkového politického cieľa. V rámci nej sa plánuje použitie normy ISO 14083, umožňuje sa zapojenie tretích strán do poskytovania vstupných údajov a nástrojov na výpočet a stanovujú sa primerané požiadavky na overovanie údajov (vyňatím MSP). Okrem toho tým, že používateľom umožňuje zapojiť sa do uplatňovania harmonizovaného rámca, sa záväzné požiadavky obmedzujú na subjekty, ktoré sa rozhodnú kvantifikovať a poskytovať údaje o emisiách skleníkových plynov z dopravných služieb, pričom vytvára rovnaké podmienky na započítavanie emisií a zvyšuje porovnateľnosť údajov o emisiách naprieč rôznymi druhmi a segmentmi dopravy.

D. Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Nariadenie sa vyhodnotí päť rokov po začatí jeho uplatňovania, t. j. po prijatí návrhu a sekundárnych právnych predpisov, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá.