



Eiropas Savienības
Padome

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

11821/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PRIEKŠLIKUMS

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.:	COM(2023) 441 final
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 441 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 441 *final*



Strasbūrā, 11.7.2023.
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

- Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē ir pasākums, ko izmanto dažādās tautsaimniecības nozarēs, lai iegūtu datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām no konkrētām uzņēmumu un privātpersonu darbībām. Transporta nozarē pārredzama informācija par transporta pakalpojumu emisijām dod klientiem iespēju izdarīt apzinātu izvēli un ietekmē uzņēmējdarbības lēmumus, ko pieņem subjekti, kas organizē un sniedz šos pakalpojumus tirgū. Nodrošinot piekļuvi ticamiem datiem par emisijām, var veicināt ilgtspējību, inovācijas un paradumu maiņu par labu ilgtspējīgiem transporta veidiem. Emisiju uzskaites nodrošinātās priekšrocības un pievienoto vērtību apliecina emisiju monitoringa un ziņošanas sistēmu rezultāti ES un ārpus tās¹.

Lai izmantotu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites potenciālu transporta nozarē, ir nepieciešams, lai pamatā esošie aprēķini būtu salīdzināmi un precīzi, ņemot vērā konkrētā transporta pakalpojuma īpatnības. Tāpēc emisijas būtu jānosaka kvantitatīvi, pamatojoties uz zinātniski pamatotu, detalizētu un saskaņotu metodisku pieeju.

Tomēr pašlaik nav vispārpieņemtas sistēmas transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē². Lai kvantitatīvi noteiktu šīs emisijas, transporta nozares ieinteresētās personas var izvēlēties starp dažādiem standartiem, metodikām, aprēķinu rīkiem un daudzām emisiju standartvērtību datubāzēm un datu kopām. Tas bieži noved pie ievērojamas rezultātu neatbilstības, kas apdraud siltumnīcefekta gāzu emisiju rādītāju salīdzināmību tirgū un sniedz neprecīzu un maldinošu informāciju par transporta pakalpojumu rādītājiem. Tas arī rada risku, ka emisiju aprēķina metode un noklusējuma dati tiks izraudzīti, pamatojoties uz to, kas konkrētajam subjektam ir izdevīgāks. Tas rada priekšnoteikumus zaļmaldināšanai³ un var sniegt nepareizus stimulus lietotājiem. Standarta sistēmas trūkums ir vispāratzīts, un nozares pārstāvji un valstu valdības⁴ ir vairākkārt mēģinājušas šādu sistēmu izveidot. Tomēr šie centieni nav nodrošinājuši siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites metožu saskaņošanu vai siltumnīcefekta gāzu emisiju datu konsekventu izmantošanu Savienības līmenī.

Arī transporta nozare uzskata, ka trūkst ticamas un salīdzināmas informācijas par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām. Atklātajā sabiedriskajā apspriešanā 80 % respondentu atzina šīs problēmas izplatību un uzskatīja, ka tā ir nozīmīga vai ļoti nozīmīga.

¹ Piemēram, kravu pārvadājumu nozarē programma [Lean and Green](#) Eiropas Savienībā un programma [SmartWay](#) ASV.

² Dalībvalstis sagatavo saskaņotu statistiku un vides pārskatus par siltumnīcefekta gāzu emisijām visās tautsaimniecības nozarēs, tostarp transporta nozarē, un par tiem ziņo Komisijai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 691/2011 (2011. gada 6. jūlijs) par Eiropas vides ekonomiskajiem kontiem ([OV L 192, 22.7.2011., 1.–16. lpp.](#)). Šie dati ir pieejami valsts līmenī saimniecisko darbību klasifikācijas *NACE* 2. red. daļījumā, tādējādi nenodrošinot atbilstošu datu detalizāciju, lai mazinātu iepriekš minēto problēmu.

³ Zaļmaldināšana ir prakse, kad uzņēmumi rada nepatiesu pozitīvu priekšstatu par savu ietekmi uz vidi vai ieguvumiem vides jomā.

⁴ Pirmo īpašo transporta pakalpojumu standartu 2012. gadā ieviesa [Eiropas Standartizācijas komiteja \(CEN\)](#). CEN EN 16258:2012 nosaka vienotu metodiku enerģijas patēriņa un siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai un deklarēšanai saistībā ar jebkuru transporta pakalpojumu. EN 16258:2012 būtiski veicināja emisiju uzskaites procesu saskaņošanu transporta nozarē. Tomēr tika uzskatīts, ka tas nav pietiekami precīzs, lai sniegtu pilnībā salīdzināmus un konsekventus datus par dažādu transporta pakalpojumu emisijām. Citi iniciatīvu piemēri siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites saskaņošanai transporta pakalpojumu jomā ir [Francijas Transporta kodeksa L. 1431-3. pants](#) un [Global Logistics Emissions Council](#) satvars.

Līdzīgi viedokļi tika konstatēti, analizējot atbildes uz šīs iniciatīvas aicinājumu sniegt atsauksmes, mērķtiecīgu ieinteresēto personu aptauju un diskusijas semināra laikā.

Turklāt, neraugoties uz pieaugošo transporta nozares ieinteresēto personu interesi par transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju rādītāju datiem, siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē transporta pakalpojumu nozarē kopumā joprojām ir ļoti maz izplatīta. Transporta pakalpojumu lietotāji parasti nesaņem precīzu informāciju par transporta pakalpojumu rādītājiem, un transporta pakalpojumu organizatori, tostarp operatori, sistemātiski neaprēķina savas siltumnīcefekta gāzu emisijas. Turklāt lielākā daļa no tiem, kas aprēķina emisijas, parasti to dara uzņēmuma vai transportlīdzekļa līmenī un nespēj sagatavot datus par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām⁵. Tomēr tikai šāda veida informācija ir būtiska, lai efektīvi atbalstītu un ietekmētu transporta pakalpojumu lietotāju lēmumus. Tiek lēsts, ka ES transporta nozarē siltumnīcefekta gāzu emisijas mēra gandrīz 600 000 subjektu (2020. gadā), bet tikai 21 660 no tiem to dara dezagregētā līmenī, kas nepieciešams, lai iegūtu datus par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tie ir tikai 1,2 % no aptuveni 1,8 miljoniem subjektu, kas paši veic pārvadājumus⁶. Siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti maz izmanto galvenokārt mikrouzņēmumi un mazie un vidējie uzņēmumi (MVU)⁷, kas veido lielāko daļu ES transporta tirgus dalībnieku.

Dažādās konsultācijās kā problēma tika uzsvērtā arī transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites ierobežotā izmantošana. Atklātajā sabiedriskajā apspriešanā 45 no 56 organizācijām (80 %), 61 no 70 privātpersonām (87 %) un 60 no 65 tiešsaistes klientiem (92 %) norādīja, ka, plānojot/organizējot braucienu, sūtījumu vai izvēloties paku piegādi, viņiem netiek sniegta pietiekama informācija. Turklāt 26 no 31 respondenta (84 %), kas piedalījās mērķorientētajā aptaujā, uzskatīja, ka pašreizējais izmantošanas līmenis ir zems vai ļoti zems. Attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti mērķorientētā aptauja parādīja, ka 78 % respondentu (29 no 37) jau kaut kādā veidā mēra savas emisijas, bet tikai 35 % (9 no 26) no tiem, kas mēra, to dara transporta pakalpojumu līmenī. Tomēr šis secinājums var nebūt pilnībā reprezentatīvs attiecībā uz visiem relevantajiem subjektiem, jo reālais to uzņēmumu skaits, kas aprēķina transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas, šķiet, ir ievērojami mazāks.

ES ir atzinusi, ka ir vajadzīgs saskaņots metodikas satvars transporta pakalpojumu emisiju uzskaitē. Laikā no 2011. līdz 2019. gadam tika īstenoti divi secīgi ES finansēti projekti — Kravu pārvadājumu oglekļa pēda (*COFRET*)⁸ Septītās pamatprogrammas (*FP7*) ietvaros un Loģistikas emisiju uzskaites un samazināšanas tīkls (*LEARN*)⁹ pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” ietvaros. Šajos projektos uzmanība tika pievērsta transporta pakalpojumu radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai, ziņošanai un verificācijai, lai izstrādātu globālu metodiku. Tādējādi tika atbalstīta nozares vadītas Globālās loģistikas emisiju padomes¹⁰ sistēmas izveide un pilnveidošana, kā arī koordinēta rīcība, lai izstrādātu visaptverošu un pielāgotu Starptautiskās standartizācijas organizācijas (ISO)¹¹ standartu. ISO

⁵ Lai iegūtu precīzus datus par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju rādītājiem (īpaši multimodālā transporta ķēdē), jāaprēķina katra atsevišķa transporta ķēdes elementa (transporta posma) emisijas. Šāda līmeņa aprēķiniem nepieciešami īpaši dati, un tie atsevišķām organizācijām ir sarežģītāki un rada lielākas izmaksas.

⁶ Kopā aptuveni 1,8 miljoni. *Ecorys un CE Delft* (2023), Ietekmes novērtējuma atbalsta pētījums.

⁷ Komisijas Ieteikums 2003/361/EK (2003. gada 6. maijs) par mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu definīciju (OV L 124, 20.5.2003, 36. lpp.).

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879>.

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ *Smart Freight Centre*.

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

šo jauno standartu ISO 14083:2023 publicēja 2023. gada martā. Pēc tam *CEN* to transponēja kā līdzvērtīgu Eiropas standartu EN ISO 14083:2023.

Šīs iniciatīvas mērķis ir pārvarēt šķēršļus, kas neļauj saskaņot siltumnīcefekta gāzu emisiju mērījumus un aprēķinus, un veicināt to ieviešanu transporta nozarē. Ar to nosaka vienotu tiesisko regulējumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitēi transporta pakalpojumu jomā visā multimodālā transporta ķēdē, tādējādi radot vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādiem transporta veidiem, segmentiem un Savienības valstu tīkliem. Lielākai pārredzamībai attiecībā uz dažādu pakalpojumu sniegšanu vajadzētu stimulēt tirgus dalībniekus samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un uzlabot transporta efektivitāti un ilgtspējību.

Šī regula neparedz obligātu ziņošanu par siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tā ir paredzēta, lai atbalstītu citus īpašus pasākumus, ko veic nozare un valsts iestādes ar mērķi sekmēt zaļo pārkārtošanos. Šādi pasākumi ietver siltumnīcefekta gāzu pārredzamības klauzulu ieviešanu transporta līgumos, informācijas sniegšanu pasažieriem par konkrētā pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām vai ar klimatu saistītu kritēriju noteikšanu zaļā iepirkuma procedūrām un zaļā transporta programmām. Tos var īstenot, izmantojot atsevišķas, individuālas vienošanās, jo īpaši no uzņēmumu darījumu ar uzņēmumiem un iestāžu darījumu ar uzņēmumiem perspektīvas, tomēr tiem vienmēr jāatbilst šajā iniciatīvā izklāstītajiem īpašajiem noteikumiem par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanu, pamatošanu un paziņošanu.

Šajā sakarā arī jāatzīmē, ka, lai gan šī regula attiecas uz siltumnīcefekta gāzu emisijām “no ieguves līdz patēriņam”, kas rodas gan no transportlīdzekļu izmantošanas, gan no transportlīdzekļu energoapgādes¹², transporta nozare rada arī citas negatīvas sekas. Tās ietver gaisa piesārņotāju un trokšņa emisijas un no tām izrietošo ietekmi uz veselību un vidi. Šīs sekas neietilpst ierosinātās iniciatīvas darbības jomā.

Lai pienācīgi sasniegtu iniciatīvas mērķus, tā ir strukturēta septiņās galvenajās politikas jomās, kas aprakstītas turpmāk.

- Metodika — vienotas atsaucē metodikas izveide, lai nodrošinātu, ka transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķins tiek veikts standartizētā veidā visā transporta nozarē.

Atsaucē metodika ir būtiska iniciatīvas daļa, tāpēc sagatavošanas darbā tai tika pievērsta īpaša uzmanība. Tika analizētas vairākas pieejas, kas atšķīrās pēc tvēruma un siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas metodes, kā arī emisiju attiecināšanas uz transporta pakalpojumiem. Tāpēc jaunais ISO standarts 14083:2023¹³ tika izvēlēts kā patlaban vispiemērotākais un samērīgākais izvērziņo mērķu sasniegšanai. ISO 14083:2023 ir solis uz priekšu, lai noteiktu vienotu noteikumu kopumu un siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas principus pārvadājumiem, ja kvantitatīvo noteikšanu veic “no ieguves līdz patēriņam”. Tā kā šis standarts ir atzīts visā pasaulē, to var izmantot, lai iegūtu datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām starptautiskajās transporta ķēdēs, tādējādi radot iespēju veikt globālu saskaņošanu.

No otras puses, regulā būtu jāņem vērā standarta iespējamā turpmākā attīstība un elastīgums, kas ietverts atsevišķos tā komponentos. Tāpēc turpmākās standarta redakcijas un grozījumi būtu cieši jāuzrauga, rūpīgi jāpārbauda un pamatotos gadījumos jāizslēdz no šīs iniciatīvas darbības jomas, lai nodrošinātu atsaucē metodikas atbilstību šīs regulas mērķiem un citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem. Turklāt būtu jāapsver vajadzība pēc papildu

¹² Šajā regulā jēdziens “no ieguves līdz patēriņam” attiecas uz visiem transporta veidiem.

¹³ Šajā regulā kā atsaucē metodika tika izmantota šā standarta Eiropas versija (EN ISO 14083:2023).

korekcijām un precizējumiem, jo īpaši, ja šā standarta izmantošana rada nepamatotas nelīdzsvarotības risku, kas rodas, aprēķinot transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas konkrētos transporta segmentos.

- Ievaddati un avoti — saskaņotas pieejas nodrošināšana ievaddatiem, stimulējot primāro datu izmantošanu, atļaujot izmantot modelētus datus, palielinot standartvērtību ticamību, pieejamību un piemērotību, kā arī mazinot neatbilstības starp valsts, reģionālajām un nozaru datu kopām.

Ja nebūs vienotas pieejas ievaddatiem, siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķinu rezultāti joprojām būs nekonsekventi un nesalīdzināmi pat tad, ja tiks izmantota viena un tā pati atsauces metodika. Šim jautājumam tika pievērsta liela uzmanība visos apspriešanās pasākumos ar ieinteresētajām personām. Lai aprēķinātu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas, ir nepieciešami vai tiek izmantoti dažāda veida ievaddati, tostarp primārie un sekundārie dati. Izmantojot primāros datus, tiek iegūti visdrošākie aprēķinu rezultāti. Tomēr dažām ieinteresētajām personām, jo īpaši MVU, šo veidu dati bieži vien nav pieejami vai ir pārāk dārgi, tāpēc būtu jāapsver arī sekundāro datu izmantošana. Lai nodrošinātu salīdzināmus un precīzus siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķinu rezultātus, būtu jāatzīst un prioritāte jāpiešķir primāro datu izmantošanai, savukārt sekundāro datu pamatā vajadzētu būt ticamiem aprēķiniem un zinātniski pierādītām un uzticamām datubāzēm un datu kopām. Sekundāros datus var noteikt, izmantojot noklusējuma vērtības vai modeļus.

Izmantojot noklusējuma vērtības, būtu jāiegūst precīza un uzticama informācija par siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko rada konkrēts transporta pakalpojums. Tāpēc šīs vērtības būtu jānosaka neitrāli un objektīvi, un tās jāiegūst no uzticamiem avotiem. Noklusējuma vērtības ir iegūtas no literatūras un citām publikācijām, un tās ietver siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes vērtības un siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientus (atkarībā no avota tos dēvē arī par enerģijas vai degvielas emisijas koeficientiem).

Siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtības saista noteiktus transporta darbības (aktivitātes) datus ar siltumnīcefekta gāzu emisijām un tiek izmantotas, lai iegūtu informāciju par konkrēta transporta pakalpojuma emisijām. Tāpēc šo vērtību pamatā vajadzētu būt parametriem, kas ir ļoti līdzīgi konkrētā pakalpojuma parametriem. Lai nodrošinātu salīdzināmus emisiju aprēķinu rezultātus, būtu jāizveido šo vērtību ES pamata datubāze. Tomēr, ņemot vērā to augsto specifiskumu nozaru, valstu un reģionālajā līmenī, būtu jāatļauj arī citas attiecīgas datubāzes un datu kopas, ko pārvalda trešās personas, ar nosacījumu, ka tām tiek veikta īpaša kvalitātes pārbaude ES līmenī.

Siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficienti saista enerģijas daudzumu, kas izmantots, veicot darbību, ar siltumnīcefekta gāzu emisijām “no ieguves līdz patēriņam”. Šie koeficienti ir nepieciešami, lai aprēķinātu konkrēta transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāti “no ieguves līdz patēriņam”. Siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu noteikšana, pamatojoties uz vienotu metodiku un uzticamiem avotiem, nodrošina pieņemamu mainīguma līmeni. Tāpēc būtu jāizveido centralizēta ES siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāze, pienācīgi ņemot vērā attiecīgās Savienības regulatīvās iniciatīvas un citus uzticamus avotus, tostarp pārskatīto Atjaunojamo energoresursu direktīvu (*RED II*)¹⁴ (tiklīdz tā tiks pieņemta), kā arī īpašu tēmu pamatprogrammā “Apvārsnis Eiropa”¹⁵.

¹⁴ Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAI, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652; COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Finansējums un konkursi \(europa.eu\)](https://financing-eu.europa.eu/).

ES datubāzes ar siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtībām un siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientiem būtu jāizstrādā un jāuztur neitrālai un kompetentai ES struktūrai. Šai struktūrai būtu jāveic arī trešo personu ārējo datubāzu un datu kopu tehniskās kvalitātes pārbaudes. Eiropas Vides aģentūra (EVA) tiek uzskatīta par vispiemērotāko struktūru, lai sniegtu nepieciešamo palīdzību šīs regulas daļas pienācīgā īstenošanā. Vajadzības gadījumā Aģentūras darbs var balstīties uz ieguldījumu un atbalstu, ko sniedz citas ES nozaru struktūras, piemēram, Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA), kurai tiks uzticēta vides marķējuma ieviešana lidojumiem iniciatīvas *ReFuelEU Aviation* kontekstā¹⁶.

Modelētie dati apvieno primāros datus ar konkrētiem siltumnīcefekta gāzu emisiju parametriem, kas attiecas uz noteiktu transporta vai transporta mezgla darbību. Šiem parametriem vajadzētu būt reprezentatīviem, precīziem un stingri balstītiem uz atsaucē metodikas prasībām. Tādējādi tiks iegūts vislabākais iespējamais priekšstats par transporta pakalpojuma faktiskajām siltumnīcefekta gāzu emisijām.

- Piemērojamība — pareizā politikas instrumenta noteikšana (no obligāta līdz brīvprātīgam), lai efektīvi piemērotu iniciatīvu Savienības tirgū.

Izvērtējot instrumenta efektivitāti salīdzinājumā ar iespējamo administratīvo slogu un izmaksām transporta nozarē, vispiemērotākā izrādījās saistoša brīvprātīga pieeja. Tajā ir noteikta prasība izmantot vienoto sistēmu tikai tad, ja transporta pakalpojumu sniedzējs vai organizētājs izvēlas vai ir ar citiem instrumentiem¹⁷ pilnvarots aprēķināt un atklāt datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām saistībā ar šo pakalpojumu. Šī pieeja ir īpaši svarīga MVU, kuri veido lielāko daļu transporta nozares uzņēmumu un kuriem bieži vien nav pietiekamu iespēju izmērīt un aprēķināt siltumnīcefekta gāzu emisijas no transporta darbībām. Tomēr šī pieeja garantē regulējuma paredzamību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites jomā tiem uzņēmumiem, kuri publicē vai apmainās ar informāciju par emisijām. Laika gaitā tam būtu jārada pakāpeniska tirgus virzība uz regulējuma plašāku ieviešanu transporta nozarē.

- Siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddati un pārredzamība — atbilstošu rādītāju noteikšana siltumnīcefekta gāzu emisiju datu sagatavošanai un apmaiņai ar tiem, kā arī kopīgu noteikumu noteikšana par emisiju uzskaites rezultātu paziņošanu un pārredzamību.

Lai nodrošinātu konsekventas mērvienības, atklājot izvaddatus par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām starp visām transporta ķēdē iesaistītajām pusēm un ārpus tās, ir nepieciešami saskaņoti emisiju datu rādītāji. Vienoti rādītāji ļauj datu sniedzējiem nodrošināt skaidru saziņu un datu saņēmējiem — skaidru izpratni. Tas ir ļoti svarīgi, lai pareizi salīdzinātu datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām tirgū un atbalstītu transporta lietotāju izvēli. Turklāt subjektiem, kas aprēķina un atklāj datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām, ir jāpagatavo un jā saglabā pierādījumi par veiktajiem aprēķiniem. Šādi pierādījumi būtu jā dara pieejami pēc kompetentās iestādes vai jebkuras citas trešās personas pieprasījuma, pamatojoties uz atsevišķām, individuālām vienošanām, piemēram, tādām, kas izriet no īpašām juridiskām prasībām vai uzņēmumu savstarpējo līgumu klauzulām. Šie noteikumi galvenokārt ir paredzēti, lai nodrošinātu uzticēšanos izpausto datu ticamībai un precizitātei.

- Īstenošanas atbalsts — šīs iniciatīvas saskaņotas īstenošanas nodrošināšana dažādos transporta segmentos.

¹⁶ Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam; COM(2021) 561 final.

¹⁷ Piemēram, saskaņā ar citiem ES vai valsts tiesību aktiem vai līgumattiecībām.

Īstenošanas atbalsts nodrošina, ka iestādes, kas darbojas dažādos transporta ķēdes segmentos visā ES, regulas noteikumus interpretē un piemēro vienādi. Tas jo īpaši ietver vispārīgas vadlīnijas, kurās dažādām ieinteresētajām personām ir precizētas un paskaidrotas atsevišķas iniciatīvas daļas. Tas palīdzēs tām īstenot noteikumus savā ierastajā uzņēmējdarbības praksē. Šīs vadlīnijas var ietvert norādījumus par datu prasībām, datu pārvaldību un kopīgošanu, emisiju aprēķināšanas procesiem un atbilstības pārbaudi. Komisija patur ekskluzīvas tiesības izstrādāt šīs vispārīgās vadlīnijas, pamatojoties uz tās novērtējumu par transporta nozares vajadzībām un pievienoto vērtību, ko šīs vadlīnijas varētu sniegt tirgum.

- Atbilstība — nodrošināt vienotu, samērīgu un uzticamu pārbaudes sistēmu datiem par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām un pamatā esošajiem aprēķinu procesiem.

Siltumnīcefekta gāzu emisiju datu un ar tiem saistīto aprēķinu procesu pārbaudes sistēma ir vēl viena vajadzība, kas tika īpaši uzsvērta apspriedēs ar ieinteresētajām personām. Ietekmes novērtējums ir apstiprinājis šo vajadzību un parādījis, ka pienācīgi izstrādāta pārbaudes sistēma var ievērojami palielināt transporta nozares uzticību siltumnīcefekta gāzu emisiju datiem un kopumā uzlabot siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites ieviešanu. Tomēr ar pārbaudes procesiem saistītās prasības bieži vien rada papildu izmaksas un administratīvo slogu nozarei. Tāpēc jāpievērš uzmanība tam, lai neradītu papildu birokrātiju, kas neproduktīvi kavētu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites kopējās sistēmas izmantošanu plašākā uzņēmējdarbības praksē. Šā iemesla dēļ šajā priekšlikumā ir noteikts, ka tikai lieliem subjektiem ir jāverificē to atbilstība šajā regulā izklāstītajiem noteikumiem, bet MVU ir atļauts verifikāciju izmantot brīvprātīgi.

- Papildu pasākumi — tehnisko aprēķinu rīku izstrāde un izmantošana.

Tehnisko aprēķinu rīku (piemēram, tīmekļa lietojumprogrammu, modeļu un programmatūras) pieejamība ir noderīgs elements, kas atvieglo kopējās emisiju uzskaites metodikas ieviešanu transporta nozarē. Plašākai izmantošanai tirgū piedāvātie ārējie komerciālie un nekomerciālie aprēķinu rīki var efektīvi atbalstīt šīs iniciatīvas mērķi. Tie nodrošina piemērotas funkcijas automātiskai emisiju aprēķināšanai un ir pietiekami elastīgi, lai nepieciešamības gadījumā ātri pielāgotu aprēķina formulas un datus. Tomēr, izmantojot šos rīkus, jānodrošina atbilstība šajā regulā noteiktajām prasībām, jo īpaši attiecībā uz kopējās atsauces metodikas izmantošanu, modelēšanas parametriem un atbilstošu noklusējuma vērtību kopumu. Tādēļ būtu jāatļauj izmantot ārējus aprēķinu rīkus ar nosacījumu, ka tie ir oficiāli sertificēti.

- Saskaņība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā rīcībpolitikas jomā

2020. gadā transports¹⁸ radīja 26 % no visām ES siltumnīcefekta gāzu emisijām, un aptuveni 20 % no tām — autotransporta emisijas vien¹⁹. Tāpēc šī iniciatīva ir jāaplūko kontekstā ar Eiropas zaļo kursu²⁰ un Eiropas Klimata aktu²¹, kurā ir noteikti pasākumi, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti.

¹⁸ Tostarp starptautiskā aviācija un jūras transports.

¹⁹ [2022. gada statistikas buklets \(europa.eu\)](#).

²⁰ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai; Eiropas zaļais kurss; COM(2019) 640 final.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts")([OV L 243, 9.7.2021., 1.–17. lpp.](#))

2020. gada 9. decembrī publicētajā Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā²² ir izklāstīti pamatnosacījumi tam, kā ES transporta sistēma var panākt šīs pārmaiņas (tostarp transporta siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par 90 % līdz 2050. gadam), izmantojot viedu, konkurētspējīgu, drošu, pieejamu un cenas ziņā pieejamu transporta sistēmu. Papildus mērķorientētiem pasākumiem, lai padarītu atsevišķus transporta veidus ilgtspējīgākus, stratēģijā ir minēti arī stimuli, kas rosinās izvēlēties ilgtspējīgākās transporta iespējas gan attiecībā uz atsevišķiem transporta veidiem, gan izmantojot dažādus transporta veidus. Stimuli var būt gan ekonomisks, gan ar ekonomiku nesaistīts raksturs, tostarp kvalitatīvākas informācijas sniegšana lietotājiem un lielāka pārredzamība attiecībā uz transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju rādītājiem. Tāpēc stratēģijā ir paziņots par plāniem²³ “balstoties uz globāliem standartiem, izveidot Eiropas mēroga regulējumu transporta un loģistikas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju saskaņotai mērīšanai; šis regulējums pēcāk varētu tikt izmantots, lai uzņēmumiem un galalietotājiem sniegtu aplēses par to izvēles rezultātā radīto oglekļa pēdu un palielinātu galalietotāju un patērētāju pieprasījumu pēc ilgtspējīgākiem transporta un mobilitātes risinājumiem, vienlaikus novēršot zaļmaldināšanu”. Tāpēc šī regula ir atbilstošs rīcībpolitiskais risinājums.

Transporta pakalpojumu emisiju uzskaitē rīcībpolitikas līmenī jau ir tikusi apsvērtā. Komisija 2011. gada baltajā grāmatā par transportu²⁴ izklāstīja redzējumu par ES transporta sistēmas nākotni. Tajā tika izklāstīta politikas programma, lai risinātu nākotnes uzdevumus, jo īpaši transporta nodrošināšanu un attīstību, kā arī transporta un loģistikas darbību oglekļa pēdas ievērojamu samazināšanu. Viena no konkrētajām iniciatīvām, kas bija paredzēta, lai palīdzētu sasniegt šos mērķus, bija kopēju ES standartu izstrāde, lai aplēstu pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu oglekļa pēdu. Mērķis bija nodrošināt rīku uzņēmumiem, kas vēlas iegādāties videi mazāk kaitīgus pakalpojumus, un pasažieriem, kas vēlas pārvietoties videi draudzīgākā veidā. Šie plāni rosināja turpmākus pasākumus šajā politikas jomā, tostarp iepriekš minēto pētniecības projektu *LEARN*.

- Saskaņība ar citām Savienības politikas jomām

Tā kā šī regula ir transversāla iniciatīva, kas attiecas uz visiem transporta veidiem, tā rada sinerģiju ar citiem ES reglamentējošiem pasākumiem attiecībā uz emisiju samazināšanas sistēmām, degvielas un emisiju standartiem, labāku pārredzamību lietotājiem un spēcīgākām patērētāju tiesībām, kā arī papildina tos. Šīs saiknes ar citām politikas jomām jo īpaši attiecas uz ievaddatu un emisiju uzskaites metožu izmantošanu, kā arī uz prasībām skaidri informēt par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām.

Pastāv nozīmīgas savstarpējas saiknes ar reglamentējošiem pasākumiem attiecībā uz informācijas vākšanu par emisijām un ziņošanu vides jomā. Saskaņā ar ES monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) satvaru²⁵ ES ostās ienākošajiem un no tām izejošajiem kuģiem ar bruto tonnāžu virs 5000 t katru gadu ir jāmonitorē, jāpārbauda un jāziņo par CO₂

²² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni; COM(2020) 789 final.

²³ Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju papildinošā rīcības plāna 33. darbība.

²⁴ BALTĀ GRĀMATA “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”; COM(2011) 0144 final.

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK ([OV L 123, 19.5.2015., 55.–76. lpp.](#))

emisijām, pamatojoties uz to darbības laikā sadedzināto degvielu²⁶. Aviācijas nozarē Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēma²⁷ paredz, ka aviosabiedrībām jāaprēķina CO₂ emisijas par katru lidojumu un katru gadu jāiesniedz emisiju ziņojums. Lai gan ES MZV satvars un ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma kalpo atšķirīgiem mērķiem un nenodrošina konkrētu pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti, tās var uzskatīt par šo regulu papildinošām, jo īpaši attiecībā uz datu vākšanu par faktiski sadedzināto degvielu.

Siltumnīcefekta gāzu emisiju kvantitatīvai noteikšanai izmantojamo ievaddatu konsekvence ir arī daļa no jaunajām ES iniciatīvām par atjaunojamās mazoglekļa un bezoglekļa degvielas izmantošanu. Šī iniciatīva ietver padziļinātu paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %”²⁸ izvērtējumu, jo īpaši atsaucoties uz Komisijas priekšlikumiem pārskatītajai Atjaunojamo energoresursu direktīvai (*RED II*) un jaunajai iniciatīvai *FuelEU Maritime*²⁹. Pārskatītajā *RED II* un iniciatīvā *FuelEU Maritime* būs īpaši paredzēti siltumnīcefekta gāzu (enerģijas) emisijas koeficientu standartvērtību kopumi. Tās būs siltumnīcefekta gāzu emisiju aplēses, kas balstītas uz patērētās enerģijas daudzumu, piemērojot metodi “no ieguves līdz patēriņam”³⁰. Visi šie aspekti ir ļoti svarīgi šīs iniciatīvas vienādaī īstenošanai Savienības tirgū. Tomēr šajā īstenošanā tiks ņemti vērā arī citi normatīvie akti, piemēram, CO₂ emisiju standarti jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem³¹ un mazas noslodzes transportlīdzekļiem³², *Eurostat* statistikas norādījumi par vides ekonomiskajiem kontiem³³, kā arī plānotā ES rīcība attiecībā uz transportlīdzekļu ģenerētiem datiem³⁴. Šajā kontekstā iespējamās sinerģijas var būt saistītas, piemēram, ar degvielas patēriņa datu vākšanu un kopējas noklusējuma vērtību vides izveidi.

Informāciju par siltumnīcefekta gāzu emisijām, kas aprēķinātas un reģistrētas, piemērojot šajā regulā izklāstītos noteikumus, var izmantot korporatīvo pārskatu sagatavošanā, piemēram, saskaņā ar Direktīvu par korporatīvo ilgtspējas ziņu sniegšanu (*CSRD*)³⁵ un saistītajiem

²⁶ ES MZV regulas īstenošanas nolūkā monitorētos un paziņotos datus ir paredzēts izmantot citās turpmākajās iniciatīvās, piemēram, saistībā ar iespējamu jūras kuģniecības iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā vai iniciatīvā *FuelEU Maritime*.

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK ([OV L 275, 25.10.2003., 32.–46. lpp.](#))

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/IP_21_3541.

²⁹ Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu; COM(2021) 562 final.

³⁰ Tas atšķiras no pašreizējās pieejas, ko piemēro ES MZV, *SJO DCS*, *CORSIA* un ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā un kas attiecas tikai uz emisijām, kuras saistītas ar transportlīdzekļu piedziņu (“no uzpildes līdz patēriņam”).

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK ([OV L 198, 25.7.2019.](#)).

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (pārstrādāta redakcija) ([OV L 111, 25.4.2019., 13.–53. lpp.](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>.

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Piekluve-transportlīdzekļa-datiem-funkcijam-un-resursiem_lv.

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2464 (2022. gada 14. decembris), ar ko attiecībā uz korporatīvo ilgtspējas ziņu sniegšanu groza Regulu (ES) Nr. 537/2014, Direktīvu 2004/109/EK, Direktīvu 2006/43/EK un Direktīvu 2013/34/ES ([OV L 322, 16.12.2022., 15.–80. lpp.](#)).

Eiropas ilgtspējas ziņu sniegšanas standartiem (*ESRS*), kas pašlaik tiek gatavoti³⁶. Gan *CSRD*, gan šī iniciatīva īsteno konsekventu pieeju, atzīstot 1. pakāpes (tiešās emisijas no savas darbības), 2. pakāpes (netiešās emisijas, kas rodas, ražojot ziņojošā uzņēmuma patērēto iepirkto vai saņemto elektroenerģiju, tvaiku, apkuri vai dzesēšanu) un 3. pakāpes (netiešās emisijas, kas rodas vērtību ķēdē) CO₂ ekvivalentu³⁷. Šie regulējumi atšķiras pēc priekšmeta un precizitātes pakāpes (*CSRD* attiecas uz visa uzņēmuma emisijām, bet šī regula — uz transporta pakalpojumu emisijām). Tomēr šīs iniciatīvas rezultātā iegūtā informācija var tikt iekļauta uzņēmumu vispārējos ilgtspējas ziņojumos, tādējādi atvieglojot *CSRD* īstenošanu.

ReFuelEU Aviation — vēl viena iniciatīva, kas iekļauta paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %”, ietver noteikumus par īpašu vides marķējumu lidojumiem³⁸, lai palīdzētu patērētājiem izdarīt apzinātu izvēli un veicinātu videi draudzīgākus ceļojumus. Komisija nodrošinās, ka lidojumu marķēšanas sistēmas izstrāde tiek pienācīgi saskaņota ar šīs iniciatīvas īstenošanu, lai nodrošinātu iegūto transporta siltumnīcefekta gāzu emisiju datu konsekveni un ticami.

Regula (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (*eFTI*)³⁹ attiecas uz regulatīvās informācijas elektronisku apmaiņu par kravu pārvadājumiem pa autoceļiem, dzelzceļu, gaisu un iekšzemes ūdensceļiem. Tas ļaus operatoriem pierādīt atbilstību daudzām ES un valstu ziņošanas formalitātēm, kas attiecas uz preču pārvadājumiem. Paredzams, ka, izveidojot pilnībā decentralizētu, bet saskaņotu un uzticamu datu apmaiņas tīklu, *eFTI* atbalstīs siltumnīcefekta gāzu emisiju datu apmaiņu starp dažādām iestādēm un individuāliem lietotājiem, tādējādi atbalstot šīs iniciatīvas īstenošanu.

Šīs regulas mērķis ir arī papildināt aprites ekonomikas rīcības plānu⁴⁰ un tā ietvaros izstrādāt īpašas iniciatīvas, kuru mērķis ir sniegt patērētājiem pareizo informāciju. Tai jo īpaši ir potenciāla saikne ar produkta vidiskās pēdas (PVP) iniciatīvu⁴¹, kas saistīta ar metodiskajām prasībām emisiju kvantitatīvai noteikšanai. PVP sākotnēji tika izstrādāta kā daļa no iniciatīvas par ekoloģisko produktu vienoto tirgu⁴². Tajā ir paredzēta vispārēja starpnozaru metode, lai novērtētu preces vai pakalpojuma vidisko sniegumu visā tā aprites ciklā. Tomēr vispārējā PVP satvarā nav īpaši aplūkoti transporta pakalpojumi, un, lai to īstenotu emisiju salīdzinošās novērtēšanas nolūkos, joprojām būtu jāizstrādā detalizēti kategoriju noteikumi⁴³.

Tika konstatētas arī sinerģijas ar: i) Direktīvu 2005/29/EK, kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem, kura ir piemērojama maldinošām vides aizsardzības prasībām; un ii) Direktīvu par patērētāju iespēcināšanu zaļās pārkārtošanās

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Eiropas-ilgtspējas-zinu-sniegšanas-standarti-pirmais-kopums_lv.

³⁷ Definēts [Siltumnīcefekta gāzu protokolā](#).

³⁸ Vides marķējuma izstrāde aviācijai ir balstīta uz Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas 35. darbību. Marķējumu var veidot dažādi elementi, tostarp lidojuma emisiju novērtējums. *ReFuel EU Aviation* marķējums attieksies tikai uz lidojuma emisijām; citus marķējumus, kas vērsti uz gaisa kuģiem vai aviosabiedrībām, vēlāk varētu izstrādāt atsevišķi.

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju ([OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.](#)).

⁴⁰ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Jauns Aprites ekonomikas rīcības plāns. Par tīrāku un konkurētspējīgāku Eiropu; COM(2020) 98 final.

⁴¹ Komisijas Ieteikums (ES) 2021/2279 (2021. gada 15. decembris) par vidiskās pēdas metožu izmantošanu produktu un organizāciju aprites cikla vidiskā snieguma mērīšanai un uzrādīšanai ([OV L 471, 30.12.2021., 1.–396. lpp.](#)).

⁴² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei: Ekoloģisko produktu vienotā tirgus izveide. Kvalitatīvāka informācija par produktu un organizāciju ekoloģiskajiem raksturlielumiem; COM(2013) 0196 final.

⁴³ Pašlaik PVP kategoriju noteikumi vēl ir jāizstrādā attiecībā uz plašu produktu un pakalpojumu klāstu.

procesam (ar ko groza Direktīvu 2005/29/EK), kurā noteiktas vairākas īpašas prasības attiecībā uz vidiskuma norādēm un aizliegts sniegt vispārinātas vidiskuma norādes, kas nav balstītas uz atzītu un atbilstīgu vidisko sniegumu⁴⁴. Šīs sinerģijas galvenokārt attiecas uz vajadzību pēc labākas un uzticamākas informācijas par pakalpojumu ilgtspēju. Tas ietver patērētāju aizsardzību pret nepatiesu vai maldinošu informāciju, kas var radīt iespaidu, ka pakalpojums ir videi draudzīgāks, nekā tas ir patiesībā. Šī iniciatīva regulētu konkrētus vidiskuma norāžu aspektus, nodrošinot saskaņotu, vispārēji piemērojamu sistēmu. Tādējādi tiktu nodrošināts, ka iestādes, kas uzskaita transporta pakalpojumu emisijas, patērētājiem dara pieejamus precīzus un salīdzināmus datus par emisijām.

Komisijas priekšlikums Direktīvai par eksplicītu vidiskuma norāžu pamatošanu un izdarīšanu (Zaļuma norāžu direktīva)⁴⁵ ir izstrādāta kā *lex specialis* Direktīvai 2005/29/EK. Zaļuma norāžu direktīvā ir noteiktas sīki izstrādātas prasības attiecībā uz novērtējumu, kas pamato eksplicītas vidiskuma norādes, un īpaši noteikumi par vidiskuma marķējumu shēmām, lai uzlabotu uzticēšanos vidiskuma norāžu ticamībai un samazinātu vidiskuma marķējumu savairošanos. Šajā regulā ir izklāstīti metodiskie noteikumi, lai pamatotu skaidras vidiskuma norādes par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām “no ieguves līdz patēriņam”, un tādējādi attiecībā uz šīm norādēm tai ir prioritāte pār Zaļuma norāžu direktīvā izklāstītajiem pamatojuma, paziņošanas un verificācijas noteikumiem.

Lai gan piesārņotāju emisijas neietilpst iniciatīvas darbības jomā, sagaidāms, ka šī regula radīs papildu ieguvumus transporta radītā piesārņojuma samazinājuma veidā saskaņā ar Komisijas Nulles piesārņojuma rīcības plāna mērķiem⁴⁶.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Iniciatīvu ierosinātu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punktu un 100. panta 2. punktu. Saskaņā ar Līguma 4. panta 2. punktu transports ir dalītas ES un dalībvalstu kompetences joma.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Problēmas ES dimensija

Nodrošinot saskaņotus noteikumus siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitēi transporta pakalpojumu līmenī, šī iniciatīva ir īpaši svarīga pārrobežu darbībām starp ES dalībvalstīm. Šādu saskaņošanas līmeni, kas galvenokārt saistīts ar metožu izvēli, ievaddatiem un kopīgiem verificācijas noteikumiem, nevar efektīvi sasniegt, dalībvalstīm rīkojoties atsevišķi. Līdz šim tikai Francija ir izveidojusi īpašu saskaņotu metodikas satvaru, tostarp pasākumus, kas stimulē tās ieviešanu⁴⁷. Tomēr, ja to darīs arī citas dalībvalstis, tas var radīt ļoti atšķirīgas aprēķinu vai informācijas atklāšanas prasības pārvadājumu organizatoriem un lietotājiem, kā arī papildu

⁴⁴ Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAI, ar ko attiecībā uz patērētāju iespēcināšanu zaļās pārkārtošanās procesam, nodrošinot viņiem labāku aizsardzību pret negodīgu praksi un viņu labāku informētību, groza Direktīvu 2005/29/EK un Direktīvu 2011/83/ES; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA par eksplicītu vidiskuma norāžu pamatošanu un izdarīšanu (Zaļuma norāžu direktīva); COM(2023) 166 final.

⁴⁶ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem “ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns”, COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Francijas Transporta kodekss, sk. iepriekš.

izmaksas un administratīvo slogu nozarēm, kas darbojas pāri robežām. Pasākumi valstu līmenī var arī samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites vispārējo efektivitāti, jo izvad dati par siltumnīcefekta gāzu emisijām no transporta pakalpojumiem, kas sniegti dažādās valstīs, nebūtu salīdzināmi, un pastāv ievērojams risks, ka tas varētu izraisīt neskaidrības lietotājiem, tādējādi radot atšķirīgus vai pat negatīvus stimulus subjektiem, kas tirgū piedāvā transporta pakalpojumus.

ES līmeņa rīcība, kas rada pievienoto vērtību

ES transporta nozarei ir spēcīga pārrobežu dimensija, un tai ir svarīga loma cilvēku un preču brīvas plūsmas nodrošināšanā ES iekšējā tirgū. Efektīvi transporta pakalpojumi ir būtiski, lai apmierinātu transporta lietotāju pieprasījumu, atbalstītu ES ekonomikas izaugsmi un aizsargātu iedzīvotāju dzīvesveidu. Tajā pašā laikā jāpievērš uzmanība problēmām, kas saistītas ar transporta ietekmi uz vidi, kura joprojām palielinās galvenokārt kravas un pasažieru pārvadājumu pieauguma dēļ Eiropas transporta tīklā⁴⁸. Tāpēc šī iniciatīva ir iecerēta kā palīg līdzeklis transporta nozares kopienai, lai veicinātu tās zaļo pārkārtošanos. Nodrošinot labāku transporta pakalpojumu snieguma pārredzamību, tiks radīti stimuli ilgtspējīgākiem risinājumiem un inovācijām, sniedzot klientiem vairāk informācijas izvēles veikšanai. Kā norādīts iepriekš, jebkādas valsts līmeņa pieejas būtu ļoti neproduktīvas, lai sasniegtu šos mērķus, jo pastāv ievērojams risks, ka tiks piemērotas pretrunīgas prasības un tiks izmantotas nekonsekventas metodikas un dati.

• **Proporcionalitāte**

Izvēle attiecībā uz relevantajiem politikas pasākumiem un politikas risinājumu, kas veido šīs iniciatīvas struktūru, tika izdarīta, pienācīgi ņemot vērā proporcionalitātes principu, tādējādi panākot pēc iespējas līdzsvarotāku pieeju. Pirmkārt, kā atsaucē metodiku transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai regulā paredzēts izmantot spēkā esošo un plaši atzīto standartu ISO 14083:2023 tā Eiropas versijā EN ISO 14083:2023. Šis pasākums guva ievērojamu atbalstu no ieinteresētajām personām, kas piedalījās dažādās apspriešanās, tāpēc paredzams, ka tas būs ļoti pieņemams un piemērojams transporta tirgū. Otrkārt, iniciatīvā ir paredzēta decentralizēta atsevišķu komponentu īstenošana, jo īpaši ar zināmiem nosacījumiem atļaujot izmantot ārējās standartvērtību un emisijas koeficientu datubāzes un datu kopas, kā arī siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas rīkus, ko pārvalda trešās personas. Treškārt, tajā noteiktas racionālas prasības siltumnīcefekta gāzu emisiju datu un aprēķinu procesu verifikācijai, neattiecinot tās uz MVU, ja vien tie nevēlas veikt verifikāciju brīvprātīgi. Visbeidzot, paredzot saskaņotās sistēmas saistošu piemērošanu pēc izvēles, šis priekšlikums nosaka prasības tikai tiem subjektiem, kuri nolemj vai kuriem saskaņā ar citiem tiesību aktiem ir uzdots aprēķināt un kopīgot datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām. Šis aspekts ir svarīgs ieinteresētajām personām, jo īpaši MVU, kuriem bieži vien trūkst spēju īstermiņā faktiski sākt siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti transporta pakalpojumu līmenī, un tāpēc tie sagaida pakāpeniskāku pieeju, kas risinātu to īpašo situāciju un ļautu tiem laika gaitā pārņemt kopējo sistēmu.

• **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ietekmes novērtējums apliecināja, ka iniciatīvas mērķu sasniegšanai ir vajadzīgi reglamentējoši pasākumi. Regula ir vispiemērotākais instruments, ar ko nodrošināt paredzēto pasākumu kopīgu īstenošanu, vienlaikus samazinot vienotā tirgus izkropļojumu risku, kas varētu izrietēt no tā, ka ES dalībvalstis atšķirīgi transponē prasības valsts tiesību aktos.

⁴⁸ [2022. gada statistikas buklets \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg_13_3_10&plugin=1).

Ieviešot saskaņotu pieeju, būtu jāievēro viendabīgi noteikumi, lai nodrošinātu salīdzināmību un iegūto datu pietiekamu kvalitāti un detalizāciju. Ir ļoti svarīgi izvairīties no pašreizējā atšķirīgu risinājumu kopuma valstu vai nozaru līmenī, kas rastos, ja tiktu īstenota starpnozaru direktīva.

Šis priekšlikums pēc būtības ir ļoti tehnisks, un pastāv iespēja, ka tajā regulāri būs jāveic grozījumi, lai atspoguļotu tehniskās un juridiskās izmaiņas, jo īpaši attiecībā uz kopējo atsaucē aprēķinu metodiku un noteikumiem par ievaddatiem, sertifikāciju un verifikāciju. Tāpēc ir plānoti arī vairāki deleģētie un īstenošanas pasākumi. Tie jo īpaši būs vērsti uz tehniskajām specifikācijām funkcionālo prasību īstenošanai.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Komisija aktīvi sadarbojās ar ieinteresētajām personām un rīkoja visaptverošas apspriešanās visā ietekmes novērtējuma procesā.

Ieinteresēto personu viedokļus sāka apkopot pēc aicinājuma sniegt atsauksmes publicēšanas (no 2021. gada 19. novembra līdz 2021. gada 17. decembrim). Kopumā tika saņemtas 64 atbildes, un tās palīdzēja pilnveidot pieeju un labāk apzināt šķēršļus, kuri kavē SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU emisiju uzskaites saskaņošanu transporta pakalpojumu jomā.

Citi apspriešanās pasākumi priekšlikuma sagatavošanas gaitā bija:

- Komisijas rīkota atklāta sabiedriskā apspriešana, kura norisinājās no 2022. gada 25. jūlija līdz 20. oktobrim. Kopumā tika saņemtas 188 atbildes no dažādām ieinteresēto personu grupām. Atbildes sniedza uzņēmumi un uzņēmēji (63), uzņēmējdarbības asociācijas (59), ES iedzīvotāji (26), valsts iestādes (26), NVO (8), akadēmiskās un pētniecības iestādes (4), patērētāju organizācijas (3), arodbiedrības (2), vides organizācijas (1) un citi (10)⁴⁹;
- izpētes intervijas, ko 2022. gada jūlijā organizēja par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants un kas bija vērstas uz pasažieru pārvadājumu asociāciju, kravas nosūtītāju asociāciju, uz vidi orientētu bezpeļņas organizāciju un zaļā transporta programmu;
- mērķorientēta apspriešanās ar ieinteresētajām personām, ko organizēja par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants, tostarp aptauja un interviju sērija. Aptauja ilga no 2022. gada augusta līdz oktobrim un bija vērsta uz atsevišķiem uzņēmumiem (12), transporta asociācijām (9), valsts iestādēm (4), patērētāju un pasažieru asociācijām (2), akadēmiskajām un pētniecības aprindām (1) un citām ieinteresētajām personām (4). Intervijās piedalījās atsevišķu ieinteresēto personu pārstāvji (38), tostarp uzņēmumi (22), uzņēmumu asociācijas (7), patērētāju organizācijas (1), valsts iestādes (1) un cita veida ieinteresētās personas (5);
- ieinteresēto personu darbseminārs, ko 2022. gada 27. oktobrī kopīgi organizēja Komisija un par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants, kurā piedalījās 43 dalībnieki, pārstāvot 33 ieinteresētās personas, tostarp uzņēmēju organizācijas, valsts iestādes un atsevišķi eksperti.

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_lv.

Pirmkārt, jāatzīmē, ka iniciatīvas koncepcija un mērķi guva spēcīgu atbalstu visos apspriešanās pasākumos. Ieinteresētās personas kopumā atzīst, ka ir vajadzīga saskaņota mērījumu un aprēķinu sistēma, jo siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē arvien vairāk iekļaujas plašākā politikas ekosistēmā un transporta pakalpojumu lietotāju lēmumu pieņemšanas procesos. Tās apzinās, ka laika gaitā atbilstoša informācija par siltumnīcefekta gāzu emisijām kļūs svarīgāka, lai saglabātu konkurētspēju (vai attiecības ar investoriem), un tāpēc tās iegulda līdzekļus sistēmās, lai aprēķinātu emisijas un efektīvi par tām informētu. Daudzi uzskata, ka labāka emisiju mērīšana ir arī veids, kā noteikt un uzraudzīt konkrētus ilgtspējības mērķus emisiju un izmaksu samazināšanai.

Ieinteresēto personu sniegtā informācija bija ļoti svarīga, jo ļāva Komisijai koriģēt problēmas definīcijas koncepciju, iegūt informāciju politikas risinājumu izstrādei un sekmēt ekonomiskās, sociālās un vides ietekmes novērtējumu, jo īpaši, lai noteiktu, kurš risinājums varētu maksimāli palielināt sabiedrības ieguvumu/izmaksu attiecību.

Attiecībā uz problēmas definīciju visas ieinteresēto personu grupas apspriešanās laikā pauda vienprātību par to, cik būtiskas ir konkrētās problēmas, kas bija iepriekš apzinātas ietekmes novērtējuma procesā, t. i., “siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites rezultātu ierobežotā salīdzināmība transporta un loģistikas nozarē” un “emisiju uzskaites ierobežota izmantošana parastajā uzņēmējdarbības praksē”. Arī ieinteresētās personas, kas sniedza savu ieguldījumu, apstiprināja, ka problēmas pamatā esošie virzītājspēki kopumā ir būtiski, taču norādīja, ka daži elementi ir jākorrigē, jo īpaši, lai uzsvērtu ievaddatu nozīmīgumu SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU emisiju aprēķināšanā un lai labāk atspoguļotu jautājumus, kas saistīti ar uzticības trūkumu tirgū atklātajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatiem un tirgus dalībnieku nevēlēšanos dalīties ar sensitīviem darbības datiem. Attiecīgi tika atjaunināta problēmu shēma.

Atbildot uz jautājumiem par iespējamiem risinājumiem, ieinteresētās personas sniedza ļoti vērtīgu ieguldījumu, palīdzot izstrādāt un novērtēt attiecīgos politikas pasākumus un risinājumus. Runājot par metodikas satvaru, vairums no tām atbalstīja esošo vai jauno siltumnīcefekta gāzu uzskaites pieeju izmantošanu, bet vēlams, lai tā būtu globāla mēroga pieeja emisiju aprēķināšanai. Ieinteresētās personas arī ierosināja, ka ES būtu jāveicina primāro datu izmantošana un jāizveido kopēja noklusējuma vērtību sistēma, ja primārie dati nav pieejami. Tās arī pauda, ka ir nepieciešamas saskaņotas vadlīnijas sistēmas efektīvai īstenošanai konkrētos transporta nozares segmentos, lai nodrošinātu tā vienotu izpratni un izmantošanu dažādās transporta ķēdes daļās. Turklāt saņemtajos komentāros bija uzsvērtā vajadzība pēc īpašas sistēmas siltumnīcefekta gāzu emisiju datu un aprēķinu procesu verifikācijai, lai gan ieinteresētās personas pauda iebildumus par saistīto administratīvo slogu un izmaksām, jo īpaši MVU gadījumā. Lai gan dažas ieinteresētās personas uzskatīja, ka obligāta prasība būtu visefektīvākā, lai izlīdzinātu konkurences apstākļus transporta tirgū, attiecībā uz piemērojamību kopumā par vispiemērotāko un visefektīvāko tika uzskatīta saistoša brīvprātīga pieeja, jo īpaši obligātā instrumenta nesamērīgās ietekmes uz MVU dēļ, un šis komentārs izskanēja intervijās un seminārā.

- **Ekspertu atzinumu apkopošana**

Lai atbalstītu ietekmes novērtējumu, kas ir priekšlikuma pamatā, ārējs līgumslēdzējs veica pētījumu. Šis pētījums sākās 2022. gada martā un tika pabeigts 2023. gada februārī. Pētījums sniedza vērtīgu ieskatu Komisijai un jo īpaši palīdzēja izstrādāt politikas risinājumus, novērtēt paredzamo ietekmi un apkopot tieši ietekmēto ieinteresēto personu viedokļus.

- **Ietekmes novērtējums**

Šajā priekšlikumā iekļautos politikas pasākumos ir ņemti vērā ietekmes novērtējuma rezultāti. Ietekmes novērtējuma ziņojums [SWD(2023)XXXXX] saņēma pozitīvu Komisijas Regulējuma kontroles padomes atzinumu ar atrunām [SEC(2023)XXX]. Savā atzinumā padome sniedza vairākus ieteikumus par iesniegtajām atsauksmēm, kas tika pienācīgi ņemti vērā; ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā sniegts šā procesa kopsavilkums.

Ietekmes novērtējuma kontekstā ir apsvērti seši politikas risinājumi noteikto mērķu sasniegšanai. Šie risinājumi tika strukturēti atbilstīgi septiņām politikas jomām, kas tika aplūkotas iepriekš: “Metodika”; “Ievaddati un avoti”; “Piemērojamība”; “Siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddati un pārredzamība”; “Īstenošanas atbalsts”; “Atbilstība”; “Papildpasākumi”.

Politikas risinājumos tika piedāvātas alternatīvas pieejas saskaņotās sistēmas izstrādei, kas principā atšķīrās attiecībā uz atsaucē metožu izvēli, ievaddatu izmantošanu, piemērojamo siltumnīcefekta gāzu emisiju datu un aprēķinu procesu verifikācijas sistēmu, siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķinu rīku izmantošanu, kā arī veidu, kā regula būtu jāpiemēro. Jāatzīmē, ka daži elementi, kas saistīti ar ievaddatiem, proti, ieteikums par primāro datu izmantošanu, centralizētas ES siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāzes izveide un noteikumi par modelētajiem datiem, tika aplūkoti vienādi visos attiecīgajos alternatīvajos politikas pasākumos un visos politikas risinājumos.

Tika apsvērti šādi politikas risinājumi:

- 1. politikas risinājumā (PR1) bija paredzēta visaugstākā līmeņa centralizācija un saskaņošana attiecībā uz transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti un tās ieviešanas veicināšanu tirgū, nosakot, ka šī regula ir pilnībā obligāti jāpiemēro visiem subjektiem, kas sniedz vai organizē transporta pakalpojumus. PR1 ietvēra visaptverošas atsaucē metodes, kas balstītas uz ISO standartu 14083, bet ar dažiem papildu metodikas elementiem, kas palielina siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķinu rezultātu precizitāti un salīdzināmību, un noteica prasības siltumnīcefekta gāzu emisiju datu un aprēķinu procesu obligātai verifikācijai visiem attiecīgajiem subjektiem. Tajā arī atļautas siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtības ar vienīgo nosacījumu, ka tās tiks iegūtas no ES līmenī izveidotās centralizētās datubāzes. Visbeidzot, PR1 ietvaros ir ierosināts kopīgs aprēķinu rīks, kas jāizstrādā ES, lai atvieglotu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanu transporta pakalpojumu tirgū.
- 2. politikas risinājums (PR2) salīdzinājumā ar 1. politikas risinājumu paredzēja tikpat augstu centralizācijas līmeni attiecībā uz ievaddatu apstrādi un vienota aprēķinu rīka izmantošanu, bet ievērojami vienkāršāku iniciatīvas īstenošanu tirgū. Šajā risinājumā attiecībā uz iniciatīvas īstenošanu tirgū ierosināts, ka ieinteresētās personas pilnībā brīvprātīgi piemēro šo regulu, brīvprātīgi verificē siltumnīcefekta gāzu emisiju datus un aprēķinu procesus, kā arī izmanto labvēlīgāku atsaucē metodiku, kas noteikta ar pasaulē atzītu standartu ISO 14083.
- Trešajā politikas risinājumā (PR3) bija iekļauti pasākumi, kas ļāva īstenot gandrīz brīvprātīgu un decentralizētu pieeju attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti. Principā šis politikas risinājums piedāvāja “saistošu brīvprātīgu” piemērojamību, nosakot prasību izmantot vienoto sistēmu tikai tiem subjektiem, kuri izvēlas (vai kuriem ar citiem tiesību aktiem ir uzdots) aprēķināt un atklāt datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām saistībā ar transporta pakalpojumiem. Attiecībā uz ievaddatiem PR3 tika ierosināta siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību ES pamata datubāze, tomēr atšķirībā no PR1 un PR2 šajā politikas risinājumā bija atļauts izmantot papildu valstu, reģionālās vai nozaru datu kopas,

ievērojot īpašu kvalitātes nodrošināšanas procesu. Turklāt PR3 bija uzdots veikt verifikāciju par kopējās siltumnīcefekta gāzu uzskaites sistēmas piemērošanu tikai attiecībā uz subjektiem, kas pārsniedz noteiktu lielumu, t. i., attiecībā uz lielām organizācijām, un tajā tika atļauts izmantot ārējos aprēķinu rīkus, ko tirgū piedāvā nozares un valsts iestādes, ar nosacījumu, ka šie rīki ir sertificēti kā atbilstoši iniciatīvas prasībām. Attiecībā uz metodisko pieeju PR3 bija izvēlēta visaptveroša metodika, kuras pamatā ir ISO standarts 14083 ar papildu elementiem, kas ir identiski PR1 elementiem.

- 4. politikas risinājums (PR4) attiecībā uz gandrīz visu politikas pasākumu saturu bija tāds pats kā 3. politikas risinājums, izņemot ar aprēķinu metodiku saistīto politikas pasākumu. Attiecībā uz to PR4 bija iekļauts globālais standarts ISO 14083, kas ietverts arī PR2 un PR6.
- 5. politikas risinājums (PR5) atšķīrās no PR3 un PR4 divos aspektos, proti, attiecībā uz metodikas izvēli, transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām piemērojot produktu vidiskās pēdas kategoriju noteikumus (*PEFCR*), un pilnībā centralizētu siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību datubāzi, kas bija līdzīga tai, kas izmantota PR1 un PR2.
- 6. politikas risinājums (PR6) paredzēja PR4 gandrīz identisku politikas pasākumu kopumu ar vienu izņēmumu: tajā noteikts, ka regula ir obligāti piemērojama (kā PR1) visiem transporta pakalpojumu sniegšanā vai organizēšanā iesaistītajiem subjektiem.

Divi politikas pasākumi, kas konsekventi tika piemēroti visos politikas risinājumos, bija šādi: saskaņotu siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatu rādītāju noteikšana un kopīgu noteikumu izstrāde par paziņošanu un pārredzamību, kā arī horizontālu vadlīniju sniegšana iniciatīvas īstenošanai transporta tirgū.

Pēc veiktā novērtējuma par vēlamo politikas risinājumu tika atzīts PR4. Šis risinājums nodrošina optimālu līdzsvaru starp iniciatīvas mērķiem un kopējām īstenošanas izmaksām, tādējādi sniedzot vislabāko izmaksu un ieguvumu attiecību.

PR4 samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas un citas saistītās ārējās izmaksas, kas rodas, sniedzot transporta pakalpojumus ES tirgū. Šo samazinājumu galvenokārt veicinās paradumu maiņas radītā ietekme, stimulējot ilgtspējīgāku transporta veidu un optimizētu braucienu izmantošanu. Ir aplēsts, ka ārējo izmaksu ietaupījumi saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām būs 674 miljoni EUR, saistībā ar gaisa piesārņojumu — 163,5 miljoni EUR un saistībā ar negadījumiem — 645 miljoni EUR salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, izsakot neto pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gada laikposmā 2022. gada cenās. Šie ietaupījumi ir aprēķināti, jo īpaši pieņemot, ka darbības tiek pārvietotas no viena transporta veida uz citu un tiek optimizēti gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu braucieni, ko veicina labākas zināšanas par transporta pakalpojumu sniegumu un datu pieejamība. Paredzams, ka operatori un pasažieri ietaupīs 2,4 miljardus EUR, jo samazināsies degvielas/energoietilpīgu transporta veidu izmantošana. Paredzams, ka siltumnīcefekta gāzu emisiju datu salīdzināmības uzlabojumi palielinās arī pārredzamību, uzticamību, pozitīvi ietekmēs transporta pakalpojumu organizatoru un sniedzēju reputāciju un tēlu sabiedrībā, kā arī paaugstinās uzticības līmeni transporta ķēdes partneru vidū.

Galvenās izmaksas, kas izriet no ierosinātās intervences, sedz uzņēmumi. Tās ietver korekciju izmaksas, kas saistītas ar jaunā siltumnīcefekta gāzu metodiskā satvara izmantošanu (pielāgošanu vai uzsākšanu) un attiecīgajām verifikācijas darbībām (1,5 miljardi EUR), kā arī administratīvās izmaksas, kas saistītas ar aprēķinu rīku sertifikāciju un siltumnīcefekta gāzu

emisiju intensitātes standartvērtību ārējo datubāzu kvalitātes pārbaudi (0,5 miljoni EUR). Ir apzinātas arī administratīvās izmaksas valsts akreditācijas iestādēm, kas būtu atbildīgas par to atbilstības novērtēšanas iestāžu akreditāciju, kuras veic verifikācijas un sertifikācijas darbības (0,1 miljons EUR). Turklāt ir aprēķinātas papildu korekciju izmaksas valstu statistikas birojiem, jo īpaši saistībā ar pāreju uz siltumnīcefekta gāzu emisiju izlaides vērtību unikālu formātu (0,1 miljons EUR), un Eiropas Vides aģentūrai saistībā ar ES datubāzu izveidi un uzturēšanu ievaddatiem, kā arī to ārējo datubāzu kvalitātes pārbaudi, kuras ir atļauts izmantot saskaņā ar šo iniciatīvu (3,9 miljoni EUR).

Tādējādi vēlamais risinājums iniciatīvas darbības laikā dod neto ieguvumu 2,4 miljardu EUR apmērā.

Normatīvā atbilstība un vienkāršošana

Tā kā šis ir jauns priekšlikums, nav veikta ne izvērtēšana, ne atbilstības pārbaude.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums ir saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums rada Savienības budžeta pašreizējās neto izmaksas 0,6 miljonu EUR apmērā laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam un vajadzību pēc papildu resursiem 6,3 miljonu EUR apmērā laikposmā no 2028. līdz 2050. gadam. Priekšlikuma ietekme uz budžetu sīkāk ir aprakstīta tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā, kas pievienots šim priekšlikumam informācijas nolūkā.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija pārraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu, rezultātus un ietekmi, izmantojot virkni uzraudzības/novērtēšanas mehānismu. Progresu priekšlikuma konkrēto mērķu sasniegšanā jo īpaši mērīs, izmantojot savāktos datus par to standartvērtību ārējo datubāzu skaitu, kurās veikta kvalitātes pārbaude, to subjektu skaitu, kuros veikta verifikācija, to atbilstības novērtēšanas struktūru skaitu, kas akreditētas saskaņā ar šo regulu, sertificēto aprēķinu rīku skaitu un to subjektu skaitu, kuri uzskaita transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas. Informācijas pieprasījumi (tostarp ziņojumi, aptaujas un jautājumi) tiks rūpīgi līdzsvaroti, lai ieinteresētajām personām neuzliktu papildu slogu.

Piecus gadus pēc tam, kad regula būs pilnībā piemērojama, Komisija izvērtēs noteikumus, lai pārbaudītu, vai iniciatīvas mērķi ir sasniegti.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pantā ir aprakstīts ierosinātās regulas priekšmets.
2. pantā ir izklāstīta regulas piemērošanas joma.
3. pantā noteiktas vairākas definīcijas.
4. pantā ir aprakstīta transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas metode.

5. pantā ir izklāstīti noteikumi par primāro un sekundāro datu izmantošanu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai.
6. pantā ir paredzēta standartvērtību ES pamata datubāze
7. pantā ir formulēti noteikumi par trešo personu pārvaldītu datubāzu un standartvērtību datu kopu izmantošanu.
8. pantā ir paredzēta centralizēta ES siltumnīcefekta gāzu emisijas standartkoeficientu datubāze.
9. pantā ir noteiktas prasības attiecībā uz izvaddatiem, kas iegūti, aprēķinot transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas.
10. pantā izklāstīti noteikumi par siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķinu rezultātu paziņošanu un pārredzamību.
11. pantā izklāstīti vispārīgi noteikumi par ārējo aprēķinu rīku sertifikāciju.
12. pantā ir noteikta vispārīga prasība par izvaddatu pārbaudi.
13. pantā ir izklāstīti noteikumi par verifikācijas darbībām un procesu.
14. pantā ir paredzētas prasības attiecībā uz atbilstības novērtēšanas struktūrām.
15. pantā ir noteiktas atbilstības novērtēšanas struktūru akreditācijas procedūras.
16. pantā ir paredzēti nosacījumi, ar kuriem Komisijai piešķir deleģētās pilnvaras saskaņā ar šo regulu.
17. pantā ir paredzēta komiteju procedūra, saskaņā ar kuru Komisija īsteno pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus.
18. pantā ir noteikts, ka Komisijai ir jāveic šīs regulas izvērtējums.
19. pantā ietverti noteikumi par šīs regulas spēkā stāšanās un attiecīgi piemērošanas datumu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu un 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁵⁰,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁵¹,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- 1) Atbalsts centieniem uzlabot Savienības transporta sistēmas ilgtspēju un efektivitāti ir priekšnoteikums, lai līdz 2050. gadam saglabātu stabilu virzību uz klimatneitralitāti, vienlaikus pienācīgi ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt nepārtrauktu Eiropas rūpniecības izaugsmi un konkurētspēju.
- 2) Siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti dažādās tautsaimniecības nozarēs, tostarp transporta nozarē, izmanto, lai iegūtu kvantitatīvus datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām no konkrētām uzņēmumu un privātpersonu darbībām. Kvalitatīvāka informācija par transporta pakalpojumu sniegumu ir spēcīgs instruments, lai radītu pareizus stimulus transporta lietotājiem izdarīt ilgtspējīgāku izvēli un ietekmētu transporta organizatoru un operatoru uzņēmējdarbības lēmumus. Ticami un salīdzināmi dati par siltumnīcefekta gāzu emisijām ir pamatprasība, lai radītu šos stimulus un tādējādi veicinātu patērētāju un uzņēmumu paradumu maiņu, sekmējot Eiropas Zaļā kursa⁵² transporta jomā un Eiropas Klimata akta mērķu sasniegšanu.
- 3) Neraugoties uz pieaugošo transporta nozares ieinteresēto personu interesi, siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē transporta pakalpojumu nozarē kopumā joprojām ir ļoti maz izplatīta. Vairumā gadījumu lietotāji nesaņem precīzu informāciju par transporta pakalpojumu sniegumu, un transporta pakalpojumu organizatori un operatori neaprēķina savas siltumnīcefekta gāzu

⁵⁰ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁵¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁵² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss"; COM(2019) 640 final.

emisijas. Jo īpaši mazie un vidējie uzņēmumi (MVU), kas veido lielāko daļu ES transporta tirgus dalībnieku, nesamērīgi maz izmanto siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti.

- 4) Eiropas Komisija 2011. gadā pieņēma Balto grāmatu par transportu⁵³, kurā izklāstīts ES transporta sistēmas nākotnes redzējums un definēta politikas programma, lai risinātu ar transportu saistītās nākotnes problēmas, jo īpaši nepieciešamību saglabāt un attīstīt mobilitāti un ievērojami samazināt transporta un loģistikas darbību radītās oglekļa emisijas.
- 5) Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā⁵⁴, kas tika pieņemta 2020. gada decembrī, ir minēti stimuli izvēlēties ilgtspējīgākās transporta iespējas gan attiecībā uz atsevišķiem transporta veidiem, gan izmantojot dažādus transporta veidus. Šīs iniciatīvas ietver Eiropas mēroga regulējuma izveidi transporta un loģistikas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju saskaņotai mērīšanai, balstoties uz globāliem standartiem; šis regulējums pēcāk varētu tikt izmantots, lai uzņēmumiem un galalietotājiem sniegtu aplēses par to izvēles rezultātā radīto oglekļa pēdu un palielinātu galalietotāju un patērētāju pieprasījumu pēc ilgtspējīgākiem transporta un mobilitātes risinājumiem, vienlaikus novēršot zaļmaldināšanu.
- 6) Tādēļ ir lietderīgi noteikt saskaņotus noteikumus par kravas un pasažieru transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti, lai iegūtu salīdzināmus datus par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām un izvairītos no maldinošas informācijas par to sniegumu, kas izriet no iespējas izvēlēties starp dažādām emisiju aprēķināšanas metodēm un ievaddatiem. Šādiem noteikumiem būtu jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi dažādiem transporta veidiem, segmentiem un Savienības valstu tīkliem. Tiem arī būtu jāpalīdz radīt stimulus uzņēmumiem un klientiem mainīt paradumus, lai samazinātu transporta pakalpojumu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, šajā nolūkā sākot izmantot salīdzināmus un uzticamus datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām.
- 7) Šai regulai būtu jādara pieejama atsauces sistēma citiem emisiju samazināšanas pasākumiem, ko turpmāk var veikt publiskās iestādes un nozare, tostarp gadījumos, kad transporta līgumos tiek iekļautas klauzulas par siltumnīcefekta gāzu pārredzamību, pasažieriem vai klientiem sniedzot informāciju par siltumnīcefekta gāzu emisijām saistībā ar ceļojuma vai piegādes iespēju vai nosakot ar klimatu saistītus kritērijus zaļā iepirkuma procedūrām.
- 8) Neraugoties uz ieguvumiem, kas izriet no lielākas pārredzamības attiecībā uz transporta pakalpojumu sniegšanu, šīs regulas obligāta piemērošana visiem subjektiem, kas piedāvā transporta pakalpojumus Savienības tirgū, būtu nesamērīga un radītu pārmērīgas izmaksas un slogu. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro tikai tiem subjektiem, kuri nolemj vai kuriem saskaņā ar citiem relevantiem leģislatīvajiem un neleģislatīvajiem režīmiem ir pienākums aprēķināt un atklāt datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām no kravu vai pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kuru izpilde tiek sākta vai pabeigta Savienības teritorijā. Līdz ar to tas attiecas arī uz pakalpojumiem, kuru sākuma vai galamērķa punkts atrodas trešā valstī.
- 9) Šī regula nebūtu jāpiemēro datu starpniekiem, piemēram, tiem, kas piedāvā multimodālus digitālos mobilitātes pakalpojumus, ja tie tieši neaprēķina datus par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām, bet tikai atklāj informāciju par šīm emisijām, ko sniedz attiecīgais subjekts vai cita relevanta juridiskā vai fiziskā persona. Tomēr datu starpniekiem

⁵³ BALTĀ GRĀMATA “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”; COM(2011) 0144 final.

⁵⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni”; COM(2020) 789 final.

būtu jāievēro attiecīgie noteikumi, kas saistīti ar atklāto siltumnīcefekta gāzu emisiju datu paziņošanu un pārredzamību, lai nodrošinātu šo datu salīdzināmību tirgū.

- 10) Šī regula nebūtu jāpiemēro, ja siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķins un atklāšana tiek veikta apkopotā veidā. Tas attiecas arī uz gadījumiem, kad ar vidi saistītas informācijas obligāta atklāšana ilgtspējas ziņu sniegšanai un vides kontu izveide statistikas vajadzībām ir atvasināta no citiem Savienības noteikumiem, piemēram, tiem, kas definēti Direktīvā par korporatīvo ilgtspējas ziņu sniegšanu⁵⁵ un regulā par Eiropas vides ekonomiskajiem kontiem⁵⁶. Savukārt informāciju, kas iegūta, pamatojoties uz šo regulu, var izmantot, izstrādājot konsolidētos emisiju ziņojumus, kas vajadzīgi saskaņā ar citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, ar nosacījumu, ka attiecīgās metodikas un savāktie dati ir pietiekami saderīgi.
- 11) Pareiza metode transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai ir viens no svarīgākajiem aspektiem šajā regulā noteiktajā saskaņotajā Savienības sistēmā. Metodei jānodrošina, ka emisiju aprēķini, kas veikti visā transporta ķēdē, sniedz salīdzināmus un precīzus datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām, izmantojot vienotu metodisko darbību kopumu. Tajā būtu arī pienācīgi jāņem vērā transporta tirgus vajadzības, lai izvairītos no nevajadzīgas sarežģītības, pārmērīga sloga un izmaksām un lai to pieņemtu ieinteresētās personas.
- 12) Par atsaucē metodiku transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai saskaņā ar šo regulu tika izraudzīts EN ISO standarts 14083:2023, ko Eiropas Standartizācijas komiteja⁵⁷ publicēja 2023. gada aprīlī un ar ko transponē ISO standartu 14083:2023. Veicot analīzi, tika konstatēts, ka ISO standarts 14083:2023 ir vispiemērotākais un samērīgākais, lai sasniegtu šīs regulas mērķus. Emisiju kvantitatīvā noteikšana tiek veikta, pamatojoties uz metodi “no ieguves līdz patēriņam”, kas ietver siltumnīcefekta gāzu emisijas, kuras rodas no enerģijas nodrošināšanas un transportlīdzekļu izmantošanas pārvadājumu un transporta mezgla darbību laikā.
- 13) Būtu jāpievērš uzmanība tam, lai neatkāptos no EN ISO standarta 14083:2023 sākotnējās metodikas izvēles nolūkā izvairīties no nekonsekvences tirgū sniegto transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķinos, jo īpaši starptautisko transporta ķēžu kontekstā. Tomēr laiku pa laikam ir lietderīgi novērtēt vajadzību pēc iespējamiem EN ISO 14083:2023 pielāgojumiem no Savienības politikas perspektīvas, kā arī pēc šā standarta turpmākiem grozījumiem, ko var veikt Eiropas Standartizācijas komiteja vai cita kompetenta iestāde. Ja šie novērtējumi liecina par risku, ka konkrēta standarta daļa var radīt pārmērīgu nelīdzsvarotību, aprēķinot siltumnīcefekta gāzu emisijas no transporta pakalpojumiem konkrētos tirgus segmentos, vai radīt neatbilstību starp šo standartu un šīs regulas mērķiem vai citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm var apsvērt iespēju pieprasīt Eiropas Standartizācijas komitejai attiecīgi pārskatīt standartu vai lemt par attiecīgās standarta daļas izslēgšanu no šīs regulas darbības jomas.
- 14) Lai novērstu neprecīzas informācijas izplatīšanos tirgū, pirms pakalpojuma sniegšanas var rasties nepieciešamība precizēt atsaucē metodiku attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijām

⁵⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2464 (2022. gada 14. decembris), ar ko attiecībā uz korporatīvo ilgtspējas ziņu sniegšanu groza Regulu (ES) Nr. 537/2014, Direktīvu 2004/109/EK, Direktīvu 2006/43/EK un Direktīvu 2013/34/ES ([OV L 322, 16.12.2022., 15.–80. lpp.](#)).

⁵⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 691/2011 (2011. gada 6. jūlijs) par Eiropas vides ekonomiskajiem kontiem ([OV L 192, 22.7.2011., 1.–16. lpp.](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>.

būtiskiem parametriem un pieņēmumiem, kas izmantoti emisiju aprēķināšanai. Tas pats attiecas uz citiem relevantajiem tehniskajiem parametriem, kas saistīti ar emisiju iedali vai datu elementu apkopošanu, ja šo parametru izmantošana metodikā nav nepārprotami izskaidrota.

- 15) Lai aprēķinātu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas, var izmantot dažāda veida ievaddatus, tostarp primāros un sekundāros datus. Primāro datu izmantošana dod visdrošākos un visprecīzākos rezultātus, tāpēc prioritāte ir jāpiešķir šo datu pakāpeniskai ieviešanai siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas procesos. Tomēr primārie dati dažām ieinteresētajām personām, jo īpaši MVU, var būt nepieejami vai pārāk dārgi. Tāpēc būtu jāatļauj izmantot sekundāros datus, paredzot skaidrus nosacījumus.
- 16) Attiecībā uz sekundārajiem datiem transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijas var aprēķināt, izmantojot standartvērtības vai modelētus datus. Standartvērtību un modelēto datu izmantošanas rezultātā tomēr būtu jānodrošina precīza un uzticama informācija par siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko rada konkrēts transporta pakalpojums, un tāpēc šīs standartvērtības būtu jānosaka un modelētie dati jāizstrādā neitrāli un objektīvi, pamatojoties uz uzticamiem avotiem un atbilstošiem parametriem.
- 17) Tāpēc būtu jāizveido siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību ES pamata datubāze, lai uzlabotu to siltumnīcefekta gāzu emisiju rezultātu salīdzināmību, kas iegūti, piemērojot šo regulu. Tomēr, ņemot vērā šo standartvērtību specifiskumu nozaru, valstu un reģionālajā līmenī visā Savienībā, būtu jāatļauj arī citas relevantas datubāzes un datu kopas, ko pārvalda trešās personas, ar nosacījumu, ka tām tiek veikta īpaša tehniskās kvalitātes pārbaude Savienības līmenī.
- 18) Nosakot transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāti, ir nepieciešami transporta energoiesēju siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficienti, lai iegūtu siltumnīcefekta gāzu emisiju aplēses, kas atspoguļo enerģijas daudzumu, kurš izmantots “no ieguves līdz patēriņam”. Tāpēc, lai nodrošinātu ievaddatu salīdzināmību un kvalitāti, būtu jāizveido centralizēta ES energoiesēju siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāze.
- 19) Siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību un siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu ES datubāzu izstrāde un uzturēšana, kā arī trešo personu pārvaldīto ārējo datubāzu un datu kopu tehniskās kvalitātes pārbaude būtu jāveic neitrālai un kompetentai struktūrai, kas darbojas Savienības līmenī. Ņemot vērā Eiropas Vides aģentūras kompetenci, tā ir vispiemērotākā iestāde, kas var sniegt nepieciešamo palīdzību šīs regulas daļas pareizai īstenošanai. Attiecīgā gadījumā šis darbs var balstīties uz citu ES nozaru struktūru ieguldījumu, un tās var sniegt atbalstu saskaņā ar atsevišķiem Savienības tiesību aktiem.
- 20) Var izmantot modelētus datus, ja to pamatā ir modelis, kas izveidots saskaņā ar atsaucē metodiku un attiecīgā gadījumā citiem šajā regulā izklāstītajiem noteikumiem par sekundāro datu un aprēķinu rīku izmantošanu.
- 21) Regulā (ES) 2015/757⁵⁸ un Direktīvā 2003/87/EK⁵⁹ ir noteikta prasība vākt un aprēķināt attiecīgi kuģu un gaisa kuģu CO₂ emisijas un katru gadu par tām ziņot. Regula (ES) 2015/757 un Direktīva 2003/87/EK var zināmā mērā papildināt šajā regulā izklāstītos noteikumus, jo īpaši

⁵⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK ([OV L 123, 19.5.2015., 55.–76. lpp.](#))

⁵⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK ([OV L 275, 25.10.2003., 32.–46. lpp.](#))

attiecībā uz sadedzinātās degvielas datu sagatavošanu, kas izmantojami kā ievaddati transporta pakalpojumu emisiju kvantitatīvai noteikšanai. Ievaddati transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju noteikšanai var būt iegūti, arī īstenojot citus tiesību aktus, piemēram, Regulu (ES) 2019/1242⁶⁰ un Regulu (ES) 2019/631⁶¹.

- 22) Ir lietderīgi noteikt kopējus rādītājus siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatu izteikšanai, kas ir šo datu salīdzināmības pamatā un ļauj efektīvi salīdzinoši novērtēt dažādus transporta pakalpojumus. Kopējiem rādītājiem būtu arī jāsekmē skaidri sniegta informācija no datu sniedzēja puses un precīza šīs informācijas izpratne no datu saņēmēja puses.
- 23) Jebkurā dezagregētā informācijā par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko atklāj trešām personām komerciāliem vai regulatīviem mērķiem saskaņā ar šīs regulas darbības jomu, obligāti un uzskatāmi jāiekļauj izvaddati, kas noteikti saskaņā ar šajā regulā izklāstītajiem īpašajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas noteikumiem. Vajadzības gadījumā var pievienot papildu datu elementus, kas kalpo citiem mērķiem, nevis tiem, kas noteikti šajā regulā.
- 24) Lai pierādītu atbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām, subjektam, kas aprēķina un atklāj datus par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām, būtu jāspēj sniegt pierādījumus, kas pamato attiecīgos izvaddatus. Pierādījumi būtu jā sagatavo saskaņā ar noteikumiem par ziņošanu transporta pakalpojumu līmenī, kas izklāstīti standartā EN ISO 14083:2023, un tiem jābūt pieejamiem pēc kompetentās iestādes, piemēram, tiesas, vai jebkuras citas trešās personas pieprasījuma, ja tas tiek prasīts saskaņā ar īpašu vienošanos, tostarp no uzņēmumu savstarpējo darījumu viedokļa.
- 25) Ja vien nepiemēro atsevišķus nosacījumus, datu starpnieks, kas vāc datus par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām no attiecīgā subjekta vai citas relevantas juridiskās vai fiziskās personas un atklāj tos tirgū, nebūtu jāuzskata par atbildīgu, ja šie dati neatbilst kādai no šajā regulā noteiktajām prasībām attiecībā uz transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanu un verifikāciju un aprēķinu rīku sertifikāciju. Tomēr datu starpniekam būtu jācenšas novērst neprecīzu vai nepareizu datu atklāšanu un jāievēro noteikumi, kas saistīti ar siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatiem, informēšanu un pārredzamību. Turklāt datu starpniekam būtu jānorāda šīs informācijas avots, lai varētu identificēt attiecīgo informācijas sniedzēju.
- 26) Ārējie aprēķinu rīki, kas tiek piedāvāti tirgū plašākai komerciālai un nekomerciālai izmantošanai, var atvieglot transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti, tādējādi veicinot to, ka tos izmanto plašākas ieinteresēto personu grupas. Šo rīku izmantošana būtu jāsertificē, lai garantētu, ka tie atbilst šīs regulas prasībām, jo īpaši attiecībā uz kopējās atsaucē metodikas izmantošanu un atbilstošu ievaddatu kopumu.
- 27) Pienācīgi izveidotai verifikācijas sistēmai, ar ko pārbauda tirgū atklāto siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatu un ar tiem saistīto aprēķinu procesu atbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām, būtu ievērojami jāpalielina uzticība šo datu ticamībai un precizitātei. Subjektiem, kas

⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO2 emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK ([OV L 198, 25.7.2019.](#)).

⁶¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ.) ([OV L 111, 25.4.2019., 13.–53. lpp.](#)).

sekmīgi izturējuši atbilstības novērtēšanu, vajadzētu būt tiesīgiem saņemt atbilstības apliecinājumu, kas būtu vispāratzīts visā Savienībā. Ja ir iekļauti primārie dati, tas būtu jānorāda atbilstības apliecinājumā, jo īpaši, lai stimulētu jebkuru subjektu, uz kuru attiecas šajā regulā izklāstītie noteikumi, vākt un izmantot primārus datus.

- 28) Ar verifikāciju saistītais administratīvais slogs mazākiem uzņēmumiem varētu būt nesamērīgs, tāpēc no tā būtu jāizvairās. Šajā nolūkā MVU būtu jāatbrīvo no prasībām, kas saistītas ar verifikāciju, ja vien šie uzņēmumi nevēlas saņemt attiecīgu atbilstības apliecinājumu. Turklāt lielajiem uzņēmumiem būtu jāņem vērā proporcionalitātes princips, apsverot iespēju pieprasīt atbilstības verifikāciju no vērtību ķēdes partneriem, jo īpaši MVU.
- 29) Ja informācijas par siltumnīcefekta gāzu emisiju datu verifikāciju attiecībā uz transporta pakalpojumiem organizē saskaņā ar īpašiem noteikumiem, kas paredzēti citos Savienības tiesību aktos, tostarp regulā par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam, un to īsteno Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra, šos noteikumus uzskata par līdzvērtīgiem ar nosacījumu, ka verifikācijas novērtējums ir veikts saskaņā ar šīs regulas prasībām.
- 30) Lai nodrošinātu šīs regulas efektīvu darbību, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz atsaucē metodoloģijas atsevišķu elementu novērtēšanu un izslēgšanu, pieprasījumu iesniegšanu Eiropas Standartizācijas komitejai, noteikumus izstrādi ārējo datubāzu tehnisko kvalitātes pārbaūžu veikšanai attiecībā uz standartvērtībām, siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatu rādītāju pielāgošanu un turpmāku metožu un kritēriju noteikšanu atbilstības novērtēšanas struktūru akreditācijai. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁶². Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- 31) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras attiecībā uz aprēķinu rīku sertifikāciju un siltumnīcefekta gāzu emisiju datu pārbaudi būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁶³.
- 32) Transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju datu salīdzināmība un plašāka siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites ieviešana uzņēmējdarbības praksē nav mērķi, kurus dalībvalstis var pietiekami labi sasniegt, neriskējot ieviest birokrātiju iekšējā tirgū un neradot papildu izmaksas un administratīvo slogu nozarēm. Šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, pateicoties tīkla efektam, ko rada dalībvalstu kopīga darbība. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu.

⁶² Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu ([OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.](#)).

⁶³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu ([OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.](#)).

- 33) Saskaņā ar proporcionalitātes principu, lai sasniegtu pamatmērķi — stimulēt uzņēmumu un klientu paradumu maiņu, lai samazinātu transporta pakalpojumu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, sākot izmantot salīdzināmus un uzticamus datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām, — ir atbilstīgi un lietderīgi izstrādāt noteikumus par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti. Šī regula paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai sasniegtu izvirzītos mērķus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 4. punktu,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. NODAĻA VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu nosaka noteikumus tādu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē, kuru izpilde tiek sākta vai pabeigta Savienības teritorijā.

2. pants

Darbības joma

Šī regula attiecas uz visiem subjektiem, kas sniedz vai organizē kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumus Savienībā un kas aprēķina tādu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas, kuru izpilde tiek sākta vai pabeigta Savienības teritorijā, un atklāj dezagregētu informāciju par šīm emisijām jebkurai trešai personai komerciālos vai regulatīvos nolūkos.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “siltumnīcefekta gāzes” ir atmosfēras gāzveida sastāvdaļas — gan dabiskas, gan antropogēnas —, kas absorbē un emitē starojumu konkrētos viļņu garumos tā infrasarkanā starojuma spektrā, kuru emitē Zemes virsma, atmosfēra un mākoņi;
- 2) “siltumnīcefekta gāzu emisija” ir siltumnīcefekta gāzu izplūde atmosfērā, kas izteikta oglekļa dioksīda ekvivalenta masā;
- 3) “oglekļa dioksīda ekvivalents (CO₂e)” ir vienība, ko izmanto, lai salīdzinātu siltumnīcefekta gāzu radīto radiatīvo forsējumu ar oglekļa dioksīda radīto radiatīvo forsējumu;
- 4) “siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē” ir darbības, ko veic, lai, izmantojot mērījumus un aprēķinus, kvantitatīvi noteiktu siltumnīcefekta gāzu emisijas un izmantotu ziņošanai;
- 5) “transporta pakalpojums” ir kravas vai pasažiera pārvadāšana no sākumpunkta uz galamērķi; transporta pakalpojums var ietvert vienu vai vairākus transporta ķēdes elementus, kas paredz gan pārvadājumus, gan mezgla darbību(-as);

- 6) “pārvadājums” ir transportlīdzekļa ekspluatācija, lai pārvadātu pasažierus un/vai kravu;
- 7) “mezgla darbība” ir darbība, kuras mērķis ir kravas vai pasažieru pārvietošana caur mezglu;
- 8) “transportlīdzeklis” ir visu veidu transporta līdzeklis pasažieru un/vai preču pārvadāšanai;
- 9) “transporta ķēde” ir ar kravu vai pasažieri (vai pasažieru grupu) saistītu transporta elementu secība, kas kopā nodrošina to pārvietošanu no sākumpunkta uz galamērķi;
- 10) “transporta ķēdes elements” ir transporta ķēdes posms, kurā kravu vai pasažieri (vai pasažieru grupu) pārvadā viens transportlīdzeklis vai kurš šķērso vienu mezglu;
- 11) “informācijas atklāšana par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām” ir dezagregētas informācijas par ar konkrētu transporta pakalpojumu saistītām siltumnīcefekta gāzu emisijām paziņošana jebkurai trešai personai, ko veic attiecīgais subjekts vai datu starpnieks saistībā ar minētā pakalpojuma sniegšanu, informēšanu par to vai tirgvedību pirms vai pēc transporta pakalpojuma sniegšanas;
- 12) “attiecīgais subjekts” ir subjekts, kas aprēķina tādu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas, kuru izpilde tiek sākta vai pabeigta Savienības teritorijā, un atklāj datus par šīm emisijām jebkurai trešai personai komerciālos vai regulatīvos nolūkos;
- 13) “datu starpnieks” ir juridiska vai fiziska persona, kas vāc un atklāj informāciju par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām, pamatojoties uz atsevišķiem juridiskiem, līgumiskiem vai citiem attiecīgiem noteikumiem;
- 14) “siltumnīcefekta gāzu darbība” ir darbība, kas rada siltumnīcefekta gāzu emisijas;
- 15) “siltumnīcefekta gāzu darbības dati” ir siltumnīcefekta gāzu darbības kvantitatīvs mērījums;
- 16) “siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāte” ir koeficients, kas sasaista konkrētus siltumnīcefekta gāzu darbības datus ar siltumnīcefekta gāzu emisiju;
- 17) “siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficients” ir koeficients, kas sasaista siltumnīcefekta gāzu darbību ar siltumnīcefekta gāzu emisiju;
- 18) “siltumnīcefekta gāzu emisijas “no ieguves līdz patēriņam”” ir emisijas, kas atspoguļo siltumnīcefekta gāzu ietekmi, ko rada gan transportlīdzekļa izmantošana, gan transportlīdzekļa energoapgāde;
- 19) “emisijas “no uzpildes līdz patēriņam”” ir emisijas, kas rodas, izmantojot enerģiju transportlīdzekļu piedziņai; emisiju “no ieguves līdz patēriņam” apakšgrupa;
- 20) “energoresējs” ir viela vai parādība, ko var izmantot mehāniskā darba veikšanai vai siltuma ražošanai, vai ķīmisko vai fizikālo procesu vadīšanai;
- 21) “primārie dati” ir procesa vai darbības kvantitatīva vērtība, kas iegūta, veicot tiešu mērījumu vai aprēķinu, kura pamatā ir tiešie mērījumi;
- 22) “sekundārie dati” ir vai nu modelēti dati, vai standartvērtības, kas neatbilst primāro datu prasībām, tostarp dati no datubāzēm un publicētās literatūras, siltumnīcefekta gāzu emisijas standartkoeficienti no valstu pārskatiem, aprēķināti dati, aplēses vai citi reprezentatīvi dati un dati, kas iegūti, izmantojot aizstājējprocesus vai aplēses;
- 23) “standartvērtība” ir sekundāro datu vērtība, kas iegūta no publicēta avota un ko uzskata par noklusējuma vērtību, ja trūkst primāro vai modelēto datu;

- 24) “modelētie dati” ir dati, kas iegūti, izmantojot modeli, kurā ņemti vērā primārie dati un/vai ar siltumnīcefekta gāzu emisijām saistītie transporta darbības vai mezglas darbības parametri, tostarp izmantojot modeli, kas nodrošināts ar aprēķinu rīku;
- 25) “izvaddati” ir dezagregēti dati par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām, kas iegūti, izmantojot šajā regulā noteikto atsauces metodiku un ievades datus;
- 26) “rādītāji” ir kvantitatīvā novērtējuma mērījumi;
- 27) “pierādījumi, kas pamato datus par transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijām” ir ziņojuma sagatavošana pēc pieprasījuma transporta pakalpojuma līmenī, kā noteikts standartā EN ISO 14083:2023;
- 28) “aprēķinu rīks” ir lietojumprogramma, modelis vai programmatūra, kas ļauj automatiski aprēķināt transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisijas;
- 29) “ārējs aprēķinu rīks” ir aprēķinu rīks, ko plašākam komerciālam vai nekomerciālam lietojumam tirgū piedāvā trešā persona;
- 30) “atbilstības novērtēšanas struktūra” ir atbilstības novērtēšanas struktūra, kā definēts Regulas (EK) Nr. 765/2008⁶⁴ 2. panta 13.punktā.

II NODAĻA

METODIKA

4. pants

Transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanas metode

1. Transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas aprēķina, pamatojoties uz standarta EN ISO 14083:2023 atjauninātajā versijā noteikto metodiku un šīs regulas III nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.
2. Komisija ne vēlāk kā 36 mēnešus pēc šīs regulas piemērošanas dienas novērtē vajadzību koriģēt jebkuru 1. punktā minēto standarta komponentu.
3. Komisija var sākt atbilstības pārbaudi, lai novērtētu jebkuru 1. punktā minētā standarta grozījumu. Atbilstības pārbaudi ierosina Komisija, kas attiecīgā gadījumā var rīkoties pēc dalībvalsts pieprasījuma.
4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai izslēgtu no šīs regulas darbības jomas 3. punktā minēto grozījumu un 2. punktā minēto komponentu, ja, pamatojoties uz tās novērtējumu, šis grozījums vai komponents rada acīmredzamu neatbilstības risku šīs regulas mērķiem un citiem piemērojamiem Savienības noteikumiem.
5. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai pieprasītu Eiropas Standartizācijas komitejai pārskatīt 1. punktā minēto standartu, tostarp pamatojoties uz 2. punktā minētā novērtējuma un 3. punktā minētās atbilstības pārbaudes rezultātiem.

⁶⁴

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 ([OVL 218.13.8.2008](#)).

6. Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar 17. pantu, lai papildinātu šo regulu nolūkā precizēt 1. punktā minēto atsauces metodiku, nodrošināt tās vienotu īstenošanu tirgū attiecībā uz pieeju, ar ko nosaka attiecīgos ar emisijām saistītos parametrus siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai pirms pakalpojuma sniegšanas, un attiecīgā gadījumā citus tehniskos parametrus, kas saistīti ar emisiju sadali vai datu elementu apkopošanu un kas nav skaidri izskaidroti minētajā metodikā.

III NODAĻA

IEVADDATI UN AVOTI

5. pants

Primāro un sekundāro datu izmantošana

7. Šīs regulas 2. pantā minētie subjekti transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisiju vajadzībām prioritāri izmanto primāros datus.
8. Sekundāro datu izmantošana transporta pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai ir atļauta ar šādiem nosacījumiem:
9. siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtības ir iegūtas no:
- (a) siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību ES pamata datubāzes, kas minēta 6. panta 1. punktā;
 - (b) siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību datubāzēm un datu kopām, ko pārvalda trešās personas saskaņā ar 7. pantu;
10. transporta energonesēju siltumnīcefekta gāzu emisijas standartkoeficientus iegūst no 8. pantā minētās centralizētās ES siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāzes;
11. modelēto datu pamatā ir modelis, kas izveidots saskaņā ar 4. pantā minēto metodi un 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā un attiecīgā gadījumā 11. pantā izklāstītajiem noteikumiem.

6. pants

Siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību ES pamata datubāze

12. Komisija ar Eiropas Vides aģentūras palīdzību izveido 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta i) daļā minēto siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību ES pamata datubāzi.
13. Komisija nodrošina 1. punktā minētās datubāzes uzturēšanu, atjaunināšanu un nepārtrauktu pilnveidošanu, ņemot vērā jaunāko tehnoloģiju attīstību transporta nozarē un jaunas metodiskās pieejas siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai.
14. Šā panta 1. punktā minētā datubāze ir publiski pieejama bez maksas, lai aplūkotu vai izmantotu emisiju intensitātes standartvērtības.

7. pants

Trešo personu pārvaldītas siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību datubāzes un datu kopas

15. Šīs regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktā minētās datubāzes vai datu kopas izstrādātājs iesniedz Komisijai pieteikumu, lai veiktu minētajā datubāzē vai datu kopā iekļauto siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes standartvērtību tehnisko kvalitātes pārbaudi. Komisija ar Eiropas Vides aģentūras palīdzību veic tehniskās kvalitātes pārbaudi saskaņā ar šīs regulas 4.–8. pantā izklāstītajām prasībām.
16. Sekundāro datu izmantošanai saskaņā ar 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta ii) punktu lieto tikai tās emisiju intensitātes standartvērtību datubāzes un datu kopas, kas ir pozitīvi novērtētas 1. punktā minētajā tehniskās kvalitātes pārbaudē.
17. Tehniskā kvalitātes pārbaude ir jāveic ne vēlāk kā 24 mēnešus pēc šīs regulas piemērošanas dienas. Kvalitātes pārbaudes pozitīva novērtējuma protokols ir derīgs divus gadus.
18. Komisija saskaņā ar 17. pantu pieņem īstenošanas aktus, lai papildinātu šo regulu, paredzot noteikumus un nosacījumus 1. punktā minētās tehniskās kvalitātes pārbaudes veikšanai.

8. pants

Centralizēta ES siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāze

19. Komisija ar Eiropas Vides aģentūras palīdzību izveido 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto centralizēto ES siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāzi.
20. Komisija ar Eiropas Vides aģentūras palīdzību nodrošina 1. punktā minētās datubāzes uzturēšanu, atjaunināšanu un nepārtrauktu pilnveidošanu, ņemot vērā jaunāko tehnoloģiju attīstību transporta nozarē un jaunas metodiskās pieejas siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai.
21. Šā panta 1. punktā minētā datubāze ir publiski pieejama bez maksas, lai aplūkotu vai izmantotu transporta energoņesēju siltumnīcefekta gāzu emisijas standartkoeficientus.

IV NODAĻA

IZVADDATI UN PĀRREDZAMĪBA

9. pants

Transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju izvaddatu noteikšana

22. Izvaddatus nosaka, izmantojot atsaucis metodiku un ievaddatus saskaņā ar šīs regulas 4.–8. pantu.
23. Izvaddatus var noteikt, izmantojot aprēķinu rīkus. Ārējie aprēķinu rīki atbilst 11. pantā noteiktajām prasībām.

24. Izvaddati ietver vismaz kopējo oglekļa dioksīda ekvivalenta (CO₂e) masu katram transporta pakalpojumam un — saistībā ar attiecīgā transporta pakalpojuma veidu — vismaz vienu no šādiem datu rādītājiem:
25. CO₂e masa uz tonnkilometru vai līdzvērtīgas vienības – kravu pārvadājumiem;
26. CO₂e masa uz tonnkilometru vai līdzvērtīgas vienības – kravu pārvadājumu mezgla caurlaidspējai;
27. CO₂e masa uz tonnkilometru vai līdzvērtīgas vienības – pasažieru pārvadājumiem;
28. CO₂e masa uz tonnkilometru vai līdzvērtīgas vienības – pasažieru pārvadājumu mezgla caurlaidspējai.
29. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 16. pantu pieņemt deleģētus aktus, lai papildinātu 3. punktā minēto izvaddatu rādītāju sarakstu.

10. pants

Informēšana un pārredzamība

30. Attiecīgie subjekti skaidri un nepārprotami atklāj izvaddatus. Kad attiecīgie subjekti atklāj izvaddatus, paziņojumā, kas pievienots šai informācijai, tie iekļauj šādu paziņojumu: “Siltumnīcefekta gāzu emisijas “no ieguves līdz patēriņam”, kas aprēķinātas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu [atsauce uz šo regulu]” vismaz vienā no ES oficiālajām valodām un, ja iespējams, tās dalībvalsts oficiālajā valodā, kuras teritorijā pakalpojums tiek sniegts.
31. Ja izvaddatus iegūst un atklāj datu starpnieks, pamatojoties uz atsevišķu vienošanos, piemēro 1. punktā un 9. panta 3. punktā paredzētos noteikumus. Atklājot izvaddatus, datu starpnieks iekļauj atsauci uz šo datu avotu.
32. Ja tiek izmantoti primārie dati 5. panta 1. punkta nozīmē, attiecīgie subjekti ir tiesīgi paziņot šo faktu jebkurai trešai personai ar nosacījumu, ka primāro datu izmantošana ir verificēta saskaņā ar 12. un 13. pantu.
33. Attiecīgie subjekti spēj sniegt pierādījumus, kas pamato, kā tika iegūti izvaddati. Šos pierādījumus iegūst saskaņā ar 4. panta 1. punktā minētajā atsauces metodikā noteiktajām prasībām, un:
34. tos izmanto par pamatu verificācijas novērtējumam saskaņā ar 12. un 13. pantu;
35. tos dara pieejamus pēc kompetentās iestādes vai citas trešās personas pieprasījuma, ja tiek piemērotas atsevišķas juridiskas vai līgumiskas vienošanās;
36. ja verificācija tiek veikta saskaņā ar 12. un 13. pantu, tajā iekļauj atsauci uz 13. panta 6. punktā minēto atbilstības apliecinājumu un tās atbilstības novērtēšanas struktūras kontaktinformāciju, kas sagatavojusi atbilstības apliecinājumu;
37. ja izvaddatus nosaka, izmantojot 9. panta 2. punktā minēto ārējo aprēķinu rīku, tajos iekļauj atsauci uz šo aprēķinu rīku.

38. Šā panta 5. punktā minētos izvaddatus un pierādījumus izklāsta skaidri un nepārprotami vismaz vienā no Savienības oficiālajām valodām. Ja iespējams, tos dara pieejamus tīmekļa saites, QR koda vai līdzvērtīgā veidā.
39. Persondatus apstrādā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 2016/679⁶⁵.
40. Visi izvaddatu un 5. punktā minēto pierādījumu saņēmēji veic pasākumus, lai nodrošinātu to attiecīgo komerciālo datu konfidencialitāti, kurus apstrādā un paziņo saskaņā ar šo regulu, un nodrošina, ka šādiem datiem var piekļūt, tos apstrādāt un atklāt tikai tad, kad tas ir atļauts.

V NODAĻA

PAPILDPASĀKUMI

11. pants

Aprēķinu rīku sertifikācija

41. Ārējos aprēķinu rīkus, kas minēti 9. panta 2. punktā, sertificē atbilstības novērtēšanas struktūra, kas minēta 14. pantā.
42. Aprēķinu rīka izstrādātājs iesniedz pieteikumu atbilstības novērtēšanas struktūrai, kas novērtē aprēķinu rīka atbilstību 4. līdz 9. pantā noteiktajām prasībām. Pozitīva novērtējuma gadījumā atbilstības novērtēšanas struktūra izsniedz sertifikātu par aprēķinu rīka atbilstību šiem noteikumiem. Ja vērtējums ir negatīvs, atbilstības novērtēšanas struktūra pieteikuma iesniedzējam sniedz negatīvā novērtējuma pamatojumu.
43. Attiecīgā atbilstības novērtēšanas struktūra uztur atjauninātu sarakstu ar aprēķinu rīkiem, kurus tā ir sertificējusi un kuriem tā ir atsaukusi vai apturējusi sertifikāciju. Tā dara šo sarakstu publiski pieejamu savā tīmekļvietnē un nekavējoties paziņo Komisijai minētās tīmekļvietnes adresi.
44. Sertifikāts ir derīgs divus gadus.
45. Komisija savā oficiālajā tīmekļvietnē publicē sarakstu ar visiem aprēķinu rīkiem, kas ir sertificēti saskaņā ar 1. un 2. punktu.
46. Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 17. pantu, lai paredzētu noteikumus par aprēķinu rīku sertifikāciju, attiecīgo atbilstības sertifikātu, tostarp noteikumus par sertifikācijas atjaunošanu, apturēšanu un anulēšanu.

⁶⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula); ([OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.](#)).

SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU EMISIJU VERIFIKĀCIJA UN APRĒĶINU PROCESI

12. pants

Verifikācijas tvērums

47. Regulas 9. pantā minētajiem izvaddatiem piemēro verifikāciju, lai pārbaudītu to atbilstību šīs regulas 4. līdz 9. pantā noteiktajām prasībām.
48. Šā panta 1. punktā minētās verifikācijas prasības piemēro attiecīgajiem 2. pantā minētajiem subjektiem, izņemot mikrouzņēmumus, mazos un vidējos uzņēmumus, kas minēti Komisijas Ieteikumā 2003/361/EK⁶⁶. Mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu verifikāciju var veikt pēc to pieprasījuma.

13. pants

Verifikācijas darbības un process

49. Atbilstības novērtēšanas struktūra, kas minēta 14. pantā, pārbauda attiecīgā subjekta sniegto izvaddatu pamatotību, ticamību, atbilstību un precizitāti.
50. Verifikāciju veic saskaņā ar 4. līdz 9. pantā noteiktajām prasībām un pamatojoties uz 10. panta 5. punktā minētajiem pierādījumiem. Verificē:
- 51. izmantotās aprēķinu metodes;
 - 52. aprēķinos izmantoto ievaddatu avotu(-us);
 - 53. veikto aprēķinu pareizību;
 - 54. izmantotos rādītājus.
55. Ja tiek izmantoti ārēji aprēķinu rīki, atbilstības novērtēšanas struktūra ņem vērā to attiecīgo atbilstības sertifikātu, kas minēts 11. pantā.
56. Ja verifikācijas novērtējumā tiek konstatēti nepareizi aprēķini vai neatbilstības šīs regulas 4. līdz 9. pantam, atbilstības novērtēšanas struktūra par to bez kavēšanās informē attiecīgo subjektu. Pēc tam šis subjekts izlabo aprēķinus vai novērš neatbilstības, lai varētu pabeigt verifikācijas procesu.
57. Attiecīgais subjekts sniedz atbilstības novērtēšanas struktūrai visu papildu informāciju, kas tai ļauj īstenot verifikācijas procedūras. Atbilstības novērtēšanas struktūra verifikācijas procesa laikā drīkst veikt pārbaudes, lai noteiktu datu un aprēķinu ticamību.
58. Pēc verifikācijas pabeigšanas atbilstības novērtēšanas struktūra attiecīgā gadījumā sagatavo atbilstības apliecinājumu, kas apstiprina, ka izvaddati atbilst attiecīgajām šajā regulā noteiktajām prasībām.

⁶⁶ Komisijas Ieteikums 2003/361/EK (2003. gada 6. maijs) par mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu definīciju ([OV L 124, 20.5.2003., 36. lpp.](#)).

59. Attiecīgā atbilstības novērtēšanas struktūra izveido un uztur atjauninātu to subjektu sarakstu, kuriem veikta verifikācija saskaņā ar 1. līdz 6. punktu. Līdz katra gada 31. martam atbilstības novērtēšanas struktūra šo sarakstu paziņo Komisijai.
60. Ja citos Savienības tiesību aktos ir paredzēti īpaši noteikumi par izvaddatu verifikācijas novērtēšanu, šos noteikumus uzskata par līdzvērtīgiem ar nosacījumu, ka verifikācijas novērtējums tiek veikts saskaņā ar šo regulu.
61. Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 17. pantu, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus par izvaddatu verifikāciju un ar to saistītajiem atbilstības pierādījumiem. Šajos noteikumos iekļauj nosacījumus, kas attiecas uz 10. panta 5. punktā minētajiem pierādījumiem un informēšanas tiesībām, kas saistītas ar 10. panta 4. punktā minēto primāro datu izmantošanu.

VII NODAĻA

AKREDITĀCIJA

14. pants

Atbilstības novērtēšanas struktūras

62. Atbilstības novērtēšanas struktūras akreditē, lai tās varētu veikt 11., 12. un 13. pantā minētās verifikācijas vai sertifikācijas darbības.
63. Atbilstības novērtēšanas struktūra ir neatkarīga no subjekta, kas piesakās uz 11., 12. un 13. pantā minētajām verifikācijas vai sertifikācijas darbībām.
64. Atbilstības novērtēšanas struktūra, tās augstākā līmeņa vadība un darbinieki, kas ir atbildīgi par verifikācijas uzdevumu veikšanu, neiesaistās nekādās darbībās, kas varētu ietekmēt viņu spriedumu neatkarību vai godprātību verifikācijas vai sertifikācijas darbību izpildē.
65. Atbilstības novērtēšanas struktūra un tās darbinieki verifikācijas vai sertifikācijas darbības veic ar visaugstāko profesionālo integritāti un vajadzīgo tehnisko kompetenci un darbojas bez spiediena un pamudinājumiem, jo īpaši finansiāla rakstura, kas varētu ietekmēt viņu lēmumu vai verifikācijas darbību rezultātus, īpaši attiecībā uz personām vai personu grupām, kuras ir ieinteresētas šo darbību rezultātos.
66. Atbilstības novērtēšanas struktūrai ir zināšanas, aprīkojums un infrastruktūra, kas vajadzīga, lai veiktu verifikācijas vai sertifikācijas darbības, kuras veikt tā ir akreditēta.
67. Atbilstības novērtēšanas struktūras darbinieki visu informāciju, kas iegūta, veicot verifikācijas vai sertifikācijas uzdevumus, tur dienesta noslēpumā.
68. Ja atbilstības novērtēšanas struktūra slēdz apakšlīgumus par konkrētu ar verifikāciju vai sertifikāciju saistītu uzdevumu izpildi vai izmanto meitasuzņēmumu, tā uzņemas pilnīgu atbildību par apakšuzņēmēju vai meitasuzņēmumu veiktajiem uzdevumiem neatkarīgi no tā, kur tie ir reģistrēti, un novērtē un uzrauga apakšuzņēmēja vai meitasuzņēmuma kvalifikācijas un veikto darbu.

15. pants

Akreditācijas procedūras

69. Atbilstības novērtēšanas struktūras, kas minētas 14. panta 1. punktā, akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 765/2008 II nodaļu.
70. Katra dalībvalsts norīko iestādi, kas uztur atjauninātu akreditēto atbilstības novērtēšanas struktūru sarakstu. Minētās norīkotās iestādes minēto sarakstu dara publiski pieejamu oficiālā valdības tīmekļvietnē.
71. Katru gadu līdz 31. martam valsts akreditācijas struktūra paziņo Komisijai akreditēto atbilstības novērtēšanas struktūru sarakstu, kā arī visu attiecīgo kontaktinformāciju.
72. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai šo regulu papildinātu, nosakot papildu metodes un kritērijus atbilstības novērtēšanas struktūru akreditācijai.

VIII NODAĻA

DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS

16. pants

Deleģēšanas īstenošana

73. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
74. Pilnvaras pieņemt 4. panta 4. punktā, 4. panta 5. punktā, 9. panta 4. punktā, 15. panta 4. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku [*PB: ierakstīt datumu: šīs regulas stāšanās spēkā*].
75. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā drīkst atsaukt 4. panta 4. punktā, 4. panta 5. punktā, 9. panta 4. punktā un 15. panta 4. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
76. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
77. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
78. Saskaņā ar 4. panta 4. punktu, 4. panta 5. punktu, 9. panta 4. punktu un 15. panta 4. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja [divos mēnešos] no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

17. pants

Komiteju procedūra

79. Komisijai palīdz komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

80. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

IX NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

18. pants

Ziņošana un pārskatīšana

Līdz [PB: ierakstīt datumu: 5 gadi pēc šīs regulas piemērošanas] Komisija veic šīs regulas izvērtēšanu, ņemot vērā tās mērķus, un Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par galvenajiem konstatējumiem.

19. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

81. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

82. To piemēro no [PB: ierakstīt datumu: 42 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā].

83. Tomēr 4. panta 4. punktu, 4. panta 5. punktu, 4. panta 6. punktu, 7. panta 4. punktu, 9. panta 4. punktu, 11. panta 6. punktu, 13. panta 9. punktu un 15. panta 4. punktu piemēro, sākot ar šīs regulas spēkā stāšanās dienu.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

Saturs

1.	PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS	3
1.1.	Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums	3
1.2.	Attiecīgā(-s) rīcībpolitikas joma(-s)	3
1.3.	Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:	3
1.4.	Mērķi	3
1.4.1.	Vispārīgais(-ie) mērķis(-i)	3
1.4.2.	Konkrētie mērķi	3
1.4.3.	Paredzami rezultāti un ietekme	3
1.4.4.	Snieguma rādītāji	4
1.5.	Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums	4
1.5.1.	Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvērtēšanas grafiks	4
1.5.2.	Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.	5
1.5.3.	Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas	5
1.5.4.	Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem	6
1.5.5.	Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums	7
1.6.	Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme	7
1.7.	Plānotā(-s) budžeta izpildes metode(-s)	7
2.	PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI	8
2.1.	Pārraudzības un ziņošanas noteikumi	8
2.2.	Pārvaldības un kontroles sistēma	8
2.2.1.	Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums	8
2.2.2.	Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu	8
2.2.3.	Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)	9
2.3.	Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi	9
3.	PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME	10

3.1.	Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas.....	10
3.2.	Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām	11
3.2.1.	Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām.....	11
3.2.2.	Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām	14
3.2.3.	Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām	16
3.2.4.	Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu	18
3.2.5.	Trešo personu iemaksas	18
3.3.	Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem	19

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti

1.2. Attiecīgā(-s) rīcībpolitikas joma(-s)

Mobilitāte un transports

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☒ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību⁶⁷

☐ esošas darbības pagarināšanu

☐ vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgais(-ie) mērķis(-i)

Šīs regulas vispārīgais mērķis ir stimulēt uzņēmumus un klientus mainīt paradumus, lai samazinātu transporta pakalpojumu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, šajā nolūkā izmantojot salīdzināmus un uzticamus datus par siltumnīcefekta gāzu emisijām. Šī iniciatīva palīdzēs sasniegt 13. IAM ("Veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi"), 7. IAM ("Nodrošināt visiem piekļuvi uzticamai, ilgtspējīgai un mūsdienīgai enerģijai par pieejamu cenu") un 12. IAM ("Nodrošināt ilgtspējīgus patēriņa paradumus un ražošanas modeļus").

1.4.2. Konkrētie mērķi

Regulas konkrētie mērķi ir:

nodrošināt transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites rezultātu salīdzināmību;

veicināt transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites ieviešanu uzņēmējdarbības praksē.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem/mērķgrupām.

Paredzams, ka priekšlikums uzlabos transporta ķēdē kopīgoto siltumnīcefekta gāzu emisiju datu salīdzināmību. Tas tiks panākts, izmantojot vienotu atsauces metodiku, precīzus ievaddatus un sniedzot nepārprotamu un skaidru informāciju.

Paredzams, ka priekšlikums arī veicinās to, ka siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti plašāk izmantos ekonomikas dalībnieki un citi attiecīgi subjekti, lai samazinātu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijas.

⁶⁷

Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

1.4.4. *Snieguma rādītāji*

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Ierosinātās regulas efektivitāti attiecībā uz 1. konkrēto mērķi noteiks, pamatojoties uz rādītājiem, kas saistīti ar transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu datu salīdzināmību:

to standartvērtību ārējo datubāzu skaits, kurās veic kvalitātes pārbaudi,

to subjektu skaits, kuriem veic datu un procesu verifikāciju.

Ierosinātās regulas efektivitāti attiecībā uz 2. konkrēto mērķi noteiks, pamatojoties uz rādītājiem, kas saistīti ar transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites izplatību:

uzņēmumu skaits, kas uzskaita transporta pakalpojumu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, pamatojoties uz šo regulu,

to subjektu skaits, kuriem veic tehnisko aprēķinu rīku sertifikāciju,

standartvērtību pamata datubāzu izmantošana (piekļuve tīmekļvietnei un pieprasījumi),

to subjektu skaits, kuri izmanto sertifikācijas rīkus.

1.5. **Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

1.5.1. *Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēšanas grafiks*

Iniciatīva nodrošinās saskaņotu tiesisko regulējumu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē transporta pakalpojumu jomā un īpašus noteikumus, kas stimulēs tās izmantošanu visā multimodālā transporta ķēdē. Tā ietver:

EN ISO 14083 standartā paredzēto vienoto atsauces metodiku, nodrošinot, ka transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķins tiek veikts standartizētā veidā visā transporta nozarē;

saskaņotu pieeju ievaddatiem, veicinot primāro datu izmantošanu, ļaujot izmantot modelētus datus, palielinot standartvērtību (emisiju intensitātes un siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu standartvērtību) uzticamību, pieejamību un pietiekamību un mazinot atšķirības starp valstu, reģionālajām un nozaru datu kopām;

atbilstošus rādītājus siltumnīcefekta gāzu emisiju datu sagatavošanai un apmaiņai ar tiem, kā arī kopīgus noteikumus par emisiju uzskaites rezultātu paziņošanu un pārredzamību;

atbalstu šīs iniciatīvas īstenošanai dažādos transporta segmentos;

vienotu, samērīgu un uzticamu verifikācijas sistēmu datiem par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām un pamatā esošajiem aprēķinu procesiem;

noteikumus, kas saistīti ar tehnisko emisiju aprēķina rīku izstrādi un izmantošanu.

Visiem šiem noteikumiem vajadzētu būt pilnībā piemērojamiem 42 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

Šis tiesību akta finanšu pārskats īpaši attiecas uz kopējas standartvērtību vides izstrādi un pārvaldību, kas ir daļa no saskaņotās pieejas ievaddatiem. Šos uzdevumus veiks Eiropas Vides aģentūra (EVA) ar programmas “Apvārsnis Eiropa” atbalstu

(HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Detalizēti noteikumi par datu sniegšanu tiks paredzēti attiecīgajos deleģētajos aktos, kā arī turpmāk vienojoties ar EVA. EVA uzdevumi būs šādi:

emisiju intensitātes standartvērtību pamata datubāzes izstrāde un uzturēšana;

siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāzes izveide;

trešo pušu emisiju intensitātes koeficientu datubāzu kvalitātes pārbaudes.

- 1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)

Nodrošinot saskaņotus noteikumus siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaitē transporta pakalpojumu līmenī, šī iniciatīva ir īpaši svarīga pārrobežu darbībām starp ES dalībvalstīm. Šādu saskaņošanas līmeni, kas saistīts ar metožu izvēli, ievaddatiem un kopīgiem verifikācijas noteikumiem, visā ES nevar efektīvi sasniegt, dalībvalstīm rīkojoties atsevišķi.

Gaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

Kopumā ES transporta nozarei ir spēcīga pārrobežu dimensija, un tai ir svarīga loma cilvēku un preču brīvas plūsmas nodrošināšanā ES iekšējā tirgū. Efektīvi transporta pakalpojumi ir būtiski, lai apmierinātu transporta lietotāju pieprasījumu, atbalstītu ES ekonomikas izaugsmi un aizsargātu iedzīvotāju dzīvesveidu. Tajā pašā laikā jāpievērš uzmanība problēmām, kas saistītas ar transporta ietekmi uz vidi, kura joprojām palielinās galvenokārt kravas un pasažieru pārvadājumu pieauguma dēļ Eiropas transporta tīklā. Tāpēc šī regula ir iecerēta kā palīg līdzeklis transporta nozares kopienai, lai veicinātu zaļo pārkārtošanos. Šī iniciatīva veicinās vienlīdzīgu konkurences apstākļu radīšanu siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites jomā visiem transporta segmentiem un transporta veidiem, kā arī starp valstu tīkliem. Nodrošinot labāku pārredzamību attiecībā uz transporta pakalpojumu sniegumu un atbalstot siltumnīcefekta gāzu emisiju datu izmantošanu, lai izdarītu konkrētas ar transportu saistītas izvēles, tiks radīti stimuli ilgtspējīgākiem risinājumiem un inovācijām. Jebkādas valsts līmeņa pieejas būtu ļoti neproduktīvas, lai sasniegtu šos mērķus, jo pastāv ievērojams risks, ka tiks piemērotas pretrunīgas prasības un tiks izmantotas nekoncekventas metodikas un dati. Šīs atšķirīgās valstu pieejas palielinātu izmaksas un radītu nevajadzīgu slogu uzņēmumiem, kas darbojas vairākās dalībvalstīs.

- 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

“CountEmissions EU” ir jauna iniciatīva, kuras pamatā ir dažādi Eiropas Komisijas un nozares centieni izveidot saskaņotu metodisko sistēmu. Laikā no 2011. līdz 2019. gadam divos secīgos ES finansētos projektos — Septītās pamatprogrammas projektā “Kravu pārvadājumu oglekļa pēda” (*COFRET*) un pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” projektā “Loģistikas emisiju uzskaites un samazināšanas tīkls” (*LEARN*) — tika risināti jautājumi saistībā ar transporta pakalpojumu radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanu, ziņošanu un verifikāciju, lai izstrādātu globālu metodi. Ar šiem centieniem tika uzsākta koordinēta darbība, lai izveidotu visaptverošu un pielāgotu standartu Starptautiskās standartizācijas organizācijas (*ISO*) līmenī. Šo jauno standartu ar nosaukumu *ISO 14083 ISO* publicēja 2023. gada

martā, bet *CEN* — kā līdzvērtīgu Eiropas standartu EN ISO 14083:2023. Tā pamatā cita starpā ir Eiropas standarts EN 16258:2012 un Siltumnīcefekta gāzu protokols.

Arī dažādos transporta nozares segmentos, jo īpaši kravu pārvadājumu nozarē, pastāv īpašas siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaites metodikas. Daudzos gadījumos tās ietilpst plašākās zaļā transporta programmās vai citās iniciatīvās, kas veicina efektīvas un mazoglekļa transporta darbības. Tās ir, piemēram, nozares vadītā *Global Logistics Emissions Council (GLEC)*, publiskā un privātā sektora ASV programma *SmartWay* un Nīderlandes valdības un uzņēmumu sadarbības programma *Topsector Logistics*.

Turklāt ir daudz emisiju uzskaites metožu un prasību, ko izstrādājušas vai nu pašas nozares, vai ieviesušas valsts iestādes kā daļu no īpašiem tiesiskajiem regulējumiem. Jūras transporta jomā, piemēram, darbojas “Clean Cargo” darba grupa, kas ir uzņēmumu savstarpēja iniciatīva konteineru jūras transporta jomā. Bez tam, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir ieviesusi starptautiskās kuģniecības nozarē obligātu degvielas datu vākšanas sistēmu (*DCS*), kas paredz, ka kuģiem ir jāvēl un jāziņo attiecīgie dati kopīgā datubāzē. Aviācijas jomā Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) izstrādātā Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (*CORSIA*) paredz metodi, kā aprēķināt CO₂ emisijas lidojuma līmenī. *ICAO* un Starptautiskā Gaisa transporta asociācija (*IATA*) ir izstrādājušas arī standartus aviācijas nozarei, kuros sīkāk noteikts, kā jāziņo par emisijām uz vienu pasažieri un vienu kravas tonnu.

Valsts līmenī Francijas Transporta kodekss paredz, ka visiem subjektiem, kas tirgū piedāvā transporta pakalpojumus (kravu un pasažieru pārvadājumus, ieskaitot visus transporta veidus), pamatojoties uz īpašu metodiku, ir jāaprēķina siltumnīcefekta gāzu emisijas katram pakalpojumam, kura sniegšana tiek sākota un/vai pabeigta Francijā. Francijas Transporta kodekss arī paredz, ka informācija par emisijām ir jāpaziņo attiecīgajām personām, un tā ir vienīgā šāda veida obligātā prasība ES.

1.5.4. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Ierosinātā regula ir Komisijas paziņojuma par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kurā izklāstīts ES redzējums par transporta sistēmu nākotnē, būtiskākais rezultāts. Stratēģijā paziņots, ka Komisija plāno noteikt regulējumu transporta un loģistikas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju saskaņotai mērīšanai (saskaņā ar 5. pamatiniciatīvu — oglekļa cenas noteikšana un labāki stimuli lietotājiem).

Regula radīs sinerģiju ar citiem ES tiesiskā regulējuma elementiem, kas attiecas uz emisiju samazināšanas sistēmām, degvielas un emisiju standartiem, lielāku pārredzamību lietotājiem un spēcīgākām patērētāju tiesībām. Šīs saiknes principā attiecas uz ievaddatu un emisiju uzskaites metožu izmantošanu, kā arī uz prasībām saistībā ar skaidras informācijas sniegšanu par transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tās īpaši ietver: Regulu (ES) 2015/757, Direktīvu 2003/87/EK, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Regulu (ES) 2019/1242, Regulu (ES) 2019/631, kā arī Direktīvu 2005/29/EK.

Šis priekšlikums ir saderīgs ar daudzgadu finanšu shēmu. Lai EVA varētu veikt tai uzticētos uzdevumus, būs jānoslēdz iemaksu nolīgums, kas aptvers sākotnējo regulas īstenošanas periodu līdz 2027. gadam, un pēc tam ilgtermiņā jāpiešķir resursi, lai uzturētu un atjauninātu standartvērtību datubāzes un organizētu kvalitātes pārbaudi attiecībā uz trešo personu datubāzu nodrošinātājiem.

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

Lielākā daļa šā priekšlikuma ietekmes uz budžetu ir aplūkota šajā tiesību akta finanšu pārskatā. Attiecībā uz izdevumiem šīs iniciatīvas konkrētā ietekme uz budžetu aprobežojas ar apropriācijām cilvēkresursiem un nepieciešamajām IT sistēmu izstrādēm, lai atbalstītu datubāzu izveidi, uzturēšanu un trešo personu datubāzu kvalitātes pārbaudes. Tie ir jauni EVA uzdevumi, kas pakāpeniski kļūs pastāvīgi, savukārt pašreizējie uzdevumi nesamazināsies un netiks daļēji atcelti. Nepieciešamība pēc papildu resursiem pēc izveides perioda, sākot no 2028. gada, tiks izvērtēta saistībā ar gaidāmo EVA resursu novērtējumu, un šos resursus nodrošinās ES subsīdija Aģentūrai (attiecīgā gadījumā kompensējoši samazinot plānotos izdevumus *LIFE* vai citās EVA finansēšanai piemērojamās budžeta pozīcijās), neskarot turpmāko DFS nolīgumu.

1.6. **Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme**

☐ **ierobežots ilgums**

- ☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- ☐ Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.
- ☒ Beztermiņa
- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2025. līdz 2027. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība, kad uzdevumi tiks iekļauti jaunajās EVA pilnvarās.

1.7. **Plānotā(-s) budžeta izpildes metode(-s)⁶⁸**

☐ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

- ☐ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;
- ☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☒ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;
- ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- ☒ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- ☐ publisko tiesību subjektiem;
- ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;

⁶⁸ Sīkāku informāciju par budžeta izpildes metodēm un atsauces uz Finanšu regulu sk. *BUDGpedia* vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

Neattiecas

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Par ierosinātās regulas īstenošanu, kā arī par ziņošanu Eiropas Parlamentam un Padomei attiecībā uz īstenošanu un atbilstību kopumā būs atbildīga Komisija.

EVA regulāri ziņos par iemaksu nolīgumu un saistīto darbību īstenošanu.

Dati ir jāvāc no dažādiem avotiem, tostarp no dalībvalstu iestādēm. Datu vākšanas darbību koordinēšanu veic EVA.

Komisijas dienesti uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un rezultativitāti ar vairākiem pasākumiem un pamatrādītāju kopumu, ar kuriem novērtēs progresu darbības mērķu sasniegšanas virzienā. Piecus gadus pēc tiesību akta transponēšanas perioda beigām Komisijas dienestiem būtu jāveic izvērtējums, lai pārbaudītu, cik lielā mērā ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

EVA palīdzēs Komisijai īstenot regulas noteikumus, jo īpaši attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes standartvērtību pamata datubāzes izveidi un uzturēšanu, siltumnīcefekta gāzu emisijas koeficientu datubāzes izveidi un trešo personu datubāzu kvalitātes pārbaudi. EVA ir vispiemērotākā iestāde, kas var veikt šos uzdevumus ES līmenī, jo to veikšanai nepieciešamas plašas zināšanas par vides datu pārvaldību un saskaņošanu, kā arī padziļināta izpratne par sarežģītiem tehniskiem jautājumiem saistībā ar transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisijām, un tas pamato netiešās pārvaldības režīmu. Regulas īstenošana un tās rezultāti tiks uzraudzīti, izmantojot Mobilitātes un transporta ĢD kontroles stratēģijas. Vides ĢD saistībā ar decentralizēto subjektu uzraudzību un EVA šiem izdevumiem piemēros savas attiecīgās kontroles stratēģijas.

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Lai gan Komisija kopumā būs atbildīga par ierosinātās regulas īstenošanu, kā arī par ziņojumu sniegšanu Eiropas Parlamentam un Padomei par īstenošanu un atbilstību, EVA būs atbildīga par noteikto uzdevumu izpildi un darbību, kā arī par iekšējās kontroles sistēmas īstenošanu. Tai būs jāizstrādā IT rīki un moduļi, kā arī jānodrošina trešo pušu datubāzu kvalitātes pārbaudes.

EVA, kas ir autonoma ES iestāde, ir atbildīga par atbilstošu kontroles sistēmu izveidi, lai nodrošinātu atbilstību pieciem iekšējās kontroles mērķiem, proti, likumībai un pareizībai, savu darbību izpildei, krāpšanas novēršanai, aktīvu

aizsardzībai un patiesu un godīgu pārskatu sniegšanai. EVA rīcībā nodotos papildu resursus aptvers EVA iekšējās kontroles un riska pārvaldības sistēma, kas ir saskaņota ar attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem un ietver īpašus kontroles pasākumus, lai novērstu interešu konfliktu un nodrošinātu trauksmes cēlēju aizsardzību.

Vides ĢD piemēros kontroles mehānismus, kas saistīti ar EVA kā decentralizētas aģentūras uzraudzību. Īpaši riski saistībā ar EVA piešķiramā papildu budžeta īstenošanu nav konstatēti.

2.2.3. *Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Paredzams, ka kļūdu risks maksājumu laikā un slēgšanas laikā nepārsniegs 2 %.

EVA ir pilnībā atbildīga par sava budžeta izpildi, savukārt Vides ĢD ir atbildīgs par budžeta lēmēj institūcijas noteikto iemaksu regulāru veikšanu. Paredzams, ka papildu uzdevumi, kas izriet no ierosinātās regulas, neradīs būtiskus papildu kontroles pasākumus. Tāpēc sagaidāms, ka Mobilitātes un transporta ĢD kontroles izmaksas (mērot salīdzinājumā ar pārvaldīto līdzekļu vērtību) un Vides ĢD kontroles izmaksas paliks nemainīgas.

2.3. **Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi**

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Papildus pārbaudēm, kas izriet no iepriekš minētās kontroles stratēģijas, darbību rūpīgi pārbauda Iekšējās revīzijas dienests kā Komisijas un decentralizēto aģentūru iekšējais revidents un Eiropas Revīzijas palāta kā ES iestāžu ārējais revidents.

Iemaksu nolīgumos starp Komisiju un EVA tiks iekļauti īpaši noteikumi, lai nodrošinātu, ka revidentiem un, vajadzības gadījumā, izmeklēšanas iestādēm (EPPO, OLAF) ir neierobežota piekļuve nepieciešamajai informācijai. Tajos tiks iekļauti arī nepieciešamie noteikumi, lai nodrošinātu, ka Komisija tiek savlaicīgi informēta par visiem jautājumiem, kas var traucēt pasākumu īstenošanu.

Komisija īsteno stingru stratēģiju krāpšanas apkarošanai (CAFS), kas patlaban tiek pārskatīta. Mobilitātes un transporta ĢD / Vides ĢD to papildina ar vietējām krāpšanas apkarošanas stratēģijām, kas attiecas uz darbībām, kuras ietilpst to attiecīgajā kompetencē.

EVA, kas ir autonoma ES iestāde, ir atbildīga par krāpšanas apkarošanas stratēģijas īstenošanu un ES interešu aizsardzības nodrošināšanu.

Ierosinātajā regulā ir ietverti vairāki noteikumi, kas īpaši vērsti uz krāpšanas un pārkāpumu novēršanu. Par verifikāciju atbildīgajām atbilstības novērtēšanas struktūrām būs jābūt akreditētām valsts akreditācijas iestādēs. Siltumnīcefekta gāzu emisiju datu un aprēķinu procesu verifikācijas pamatā ir īpaši atbilstības novērtēšanas noteikumi, ko ES pieņēmusi ar sekundārajiem tiesību aktiem, un to veic verificētājs, ko akreditējušas valsts akreditācijas struktūras, kuras dalībvalstis izraudzījušas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. ⁶⁹	no EBTA valstīm ⁷⁰	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ⁷¹	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1.	02 20 04 01	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

⁶⁹ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

⁷⁰ EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁷¹ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	1.	Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija
---	----	---

Mobilitātes un transporta ĢD			Gads 2025.	Gads 2026.	Gads 2027.	KOPĀ
• Darbības apropriācijas						
Budžeta pozīcija: 02 20 04 01	Saistības	(1a)	0,600			0,600
	Maksājumi	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁷²						
Budžeta pozīcija		3)				
KOPĀ apropriācijas MOVE ĢD	Saistības	= 1a + 1b + 3	0,600			0,600
	Maksājumi	= 2a + 2b +3.	0,200	0,2005	0,200	0,600

Vajadzība pēc papildu resursiem EVA laikposmam no 2028. līdz 2050. gadam, kas aplēsta viena pilnslodzes ekvivalenta (pieejams visā norādītajā laikposmā) un 6,3 miljonu EUR apmērā (izmaksu segšanai visā norādītajā laikposmā), tiks izvērtēta EVA resursu pastāvīgā

⁷² Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

novērtējuma ietvaros, un to segs no ES subsīdijas Aģentūrai (attiecīgā gadījumā kompensējoši samazinot plānotos izdevumus *LIFE* vai citās EVA finansēšanai piemērojamās budžeta pozīcijās), neskarot turpmāko DFS nolīgumu.

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	4)	0,600				0,600
	Maksājumi	5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		6)					
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 1. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	= 4 + 6	0,600				0,600
	Maksājumi	= 5 + 6	0,200	0,200	0,200		0,600

Ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairāk nekā vienu darbības izdevumu kategoriju, atkārtot iepriekš minēto iedaļu:

• KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	4)								
	Maksājumi	5)								
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		6)								
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 1.–6. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas (atsauces summa)	Saistības	= 4 + 6								
	Maksājumi	= 5 + 6								

Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7.	“Administratīvie izdevumi”
---	-----------	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē [tiesību akta finanšu pārskata pielikumā](#) (Komisijas lēmuma par iekšējiem noteikumiem attiecībā uz Eiropas Savienības vispārējā budžeta Komisijas iedaļas izpildi 5. pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atpoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			KOPĀ
Mobilitātes un transporta ĢD									
• Cilvēkresursi									
• Citi administratīvie izdevumi									
KOPĀ <....> ĢD	Apropriācijas								

KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(Saistību summa = maksājumu summa)								
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads 2025.	Gads 2026.	Gads 2027.	KOPĀ
KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 1.-7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	0,600			0,600
	Maksājumi	0,200	0,200	0,200	0,600

Vajadzība pēc papildu resursiem EVA laikposmam no 2028. līdz 2050. gadam, kas aplēsta viena pilnslodzes ekvivalenta (pieejams visā norādītajā laikposmā) un 6,3 miljonu EUR apmērā (izmaksu segšanai visā norādītajā laikposmā), tiks izvērtēta EVA resursu pastāvīgā novērtējuma ietvaros, un to segs no ES subsīdijas Aģentūrai (attiecīgā gadījumā kompensējoši samazinot plānotos izdevumus *LIFE* vai citās EVA finansēšanai piemērojamās budžeta pozīcijās), neskarot turpmāko DFS nolīgumu.

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus			Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ	
	IZNĀKUMI																	
	Veids 73	Vidējā s izmak sas	Nē	Izmak sas	Nē	Izmak sas	Nē	Izmak sas	Nē	Izmak sas	Nē	Izma ksas	Nē	Izmak sas	Nē	Izmak sas	Kopā Nr.	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ⁷⁴ ...																		
– Iznākums																		
– Iznākums																		
– Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																		
– Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																		

⁷³ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

⁷⁴ Kā aprakstīts 1.4.2. punktā. “Konkrētie mērķi ...”

KOPSUMMAS																
-----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N ⁷⁵	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	------

Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS⁷⁶								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								

KOPĀ								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

⁷⁵ N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

⁷⁶ Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

	Gads 2025.	Gads 2026.	Gads 2027.	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)							
20 01 02 03 (Delegācijas)							
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)							
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu <i>FTE</i>) ⁷⁷							
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JED delegācijās)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	— galvenajā mītnē						
	— delegācijās						
01 01 01 02 (AC, END, INT — netiešā pētniecība)							
01 01 01 12 (AC, END, INT — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
KOPĀ	0.						

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

⁷⁷ AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, END — valstu norīkotie eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

⁷⁸ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums/iniciatīva:

- ☒ pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Šo darbību finansē no transporta politikas atbalsta budžeta pozīcijas (02 20 04 01), no kuras cita starpā tiek atbalstītas darbības, lai izstrādātu un uzturētu kopīgus IT rīkus un datubāzes un vāktu nepieciešamos datus transporta nozarei. Vajadzība pēc papildu resursiem EVA no 2028. gada (viens pilnslodzes ekvivalents) tiks apsvērta EVA resursu pastāvīgā novērtējuma ietvaros, neskarot turpmāko DFS nolīgumu.

- ☐ jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā.

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas un budžeta pozīcijas, atbilstošās summas un instrumentus, kurus ierosināts izmantot.

- ☐ jāpārskata DFS.

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- ☒ neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- ☐ paredz šādu trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N ⁷⁹	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

⁷⁹

N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - ☐ pašu resursus
 - ☐ citus ieņēmumus
 - Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁸⁰						
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
Pants									

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

⁸⁰

Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.