



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 14 juli 2023
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2023/0266(COD)

11821/23
ADD 3

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 12 juli 2023

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr: SWD(2023) 442 final

Ärende: ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN
Följedokument till förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
FÖRORDNING om redovisning av växthusgasutsläpp från
transporttjänster

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2023) 442 final.

Bilaga: SWD(2023) 442 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 11.7.2023
SWD(2023) 442 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING
om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

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

Sammanfattning

Konsekvensbedömning av CountEmissions EU

A. Behov av åtgärder

Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?

Metoder för redovisning av växthusgasutsläpp används inom flera ekonomiska sektorer, däribland transportsektorn, för att generera data om de utsläpp som produceras av företags och individers specifika verksamheter. Företag och konsumenter efterfrågar större öppenhet kring hur transporttjänster organiseras och tillhandahålls och efterfrågan på tjänster som minimerar skadan på klimatet ökar. Att tillhandahålla tydlig information om växthusgasutsläpp ger kunderna makten att göra mer effektiva val och påverkar affärsbesluten hos enheter som tillhandahåller transporttjänster på marknaden. För att man ska kunna jämföra flera transporttjänster på ett rättvist, öppet och meningsfullt sätt krävs emellertid att utsläppsdata är korrekta och tillförlitliga.

För närvarande finns det ett stort antal normer, metoder, beräkningsverktyg och databaser för standardutsläppsvärden både i EU och internationellt. Dessa olika verktyg skapar ojämna och ojämförbara data om växthusgasutsläpp, vilket leder till förvirring både för industrin och för enskilda personer och försvårar för användarna att göra välinformerade transportval och affärsbeslut. Dessutom saknar transporttjänstanordnare och operatörer tillräckliga incitament för att beräkna och lämna ut information om växthusgasutsläppen för sina tjänster, och användarna saknar tillförlitlig information. Detta beror på oviljan att avslöja kommersiellt känsliga uppgifter, den upplevda komplexiteten och kostnaden för att kvantifiera data om växthusgasutsläpp på transporttjänstenivå och avsaknaden av tillit till de utsläppsdata som delas på marknaden.

Vad vill man uppnå?

Med initiativet eftersträvar man att överbrygga hindren för tillhandahållandet av tydlig, harmoniserad redovisning av växthusgasutsläpp och dess användning på transportmarknaden genom att skapa ett gemensamt ramverk och särskilda regler. Detta ramverk kommer att uppmuntra till ett förändrat beteende hos företag och kunder för att minska växthusgasutsläppen och göra transporttjänster mer effektiva.

Å ena sidan är syftet med initiativet att säkerställa att data om växthusgasutsläpp är jämförbara genom att förse operatörer och användare med en gemensam referensmetod och en harmoniserad uppsättning indata. Å andra sidan syftar det till att uppmuntra användningen av redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster i affärspraxis genom att tillhandahålla tillförlitliga beräkningsverktyg, ett gemensamt verifieringssystem och vägledning om hur man använder ramverket.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?

Genom att inrätta harmoniserade regler för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster, uppmuntrar man med initiativet företag att beräkna utsläppen och erbjuder dem möjligheten att anpassa data om växthusgasutsläpp mellan olika transportsätt och nationella nätverk. Denna harmoniseringsnivå, som framför allt omfattar metodval, dataunderlag och gemensamma regler för verifiering, kan inte uppnås på ett effektivt sätt enbart genom insatser från enskilda medlemsstater.

CountEmissions EU är utformat som stöd för transportbranschen när det gäller att underlätta den gröna omställningen. Genom att säkerställa bättre insyn i transporttjänsternas utsläppsprestanda, och genom att stödja konsumenternas användning av data om växthusgasutsläpp för att göra specifika transportval, kommer det att hjälpa till att skapa incitament för att använda mer hållbara lösningar och skapa innovation kring det europeiska transportnätverket.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Kommissionen bedömde sex politiska alternativ i en konsekvensbedömning. I alla alternativen föreslås lösningar på de identifierade problemen men de skiljer sig åt när det gäller omfattningen av de åtgärder som planeras på EU-nivå.

- Alternativ 1 innehåller en omfattande beräkningsmetod som bygger på ISO-standard 14083¹, ett centraliserat system för indata, och ett enda beräkningsverktyg för växthusgasutsläpp som skapats på EU-nivå. I det föreslås också obligatorisk verifiering och man föreslår att ramverket ska vara tillämpligt på alla organ som verkar inom transporttjänster.
- Alternativ 2 innehåller en mer befrämjande metod som tillhandahålls i den globala ISO-standard 14083² tillsammans med en helt frivillig tillämplighet och verifieringsregler. Precis som alternativ 1, omfattar alternativ 2 centraliserade databaser för indata och ett enda beräkningsverktyg för växthusgasutsläpp.
- Alternativ 3, 4 och 5 har en bindande anslutningsfunktion för användandet av CountEmissions EU, vilket innebär att det gemensamma ramverket endast är tillämpligt på de organ som väljer att beräkna och lämna ut information om växthusgasutsläpp kopplade till transporttjänster. De har också en delvis centrerad metod för indata så att externa databaser för indata kan användas, under vissa förutsättningar (förutom i alternativ 5 som innehåller en helt centraliserad EU-databas) och ger viss flexibilitet i och med att man tillåter att tredje parter tillhandahåller beräkningsverktyg för växthusgasutsläpp. Dessa alternativ skiljer sig åt vad gäller metodval, dvs. den uppgraderade ISO-standard 14083 för alternativ 3, den fullständiga ISO-standard 14083 för alternativ 4 och regler för produktkategoriers miljöavtryck³ för alternativ 5.
- Alternativ 6 innehåller en nästan identisk uppsättning politiska åtgärder som alternativ 4 förutom att förordningen då skulle vara obligatorisk för alla enheter som är involverade i att tillhandahålla och organisera transporttjänster.

Med alla alternativ förväntar man sig en ökning av användningen av utsläppsredovisning i jämförelse med referensvärdet.

Efter bedömningen definierade kommissionen alternativ 4 som det rekommenderade alternativet. Det skapar den bästa balansen mellan de mål man vill uppnå och totalkostnaden.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

De berörda parterna ställde sig i stor utsträckning bakom att de identifierade problemen är relevanta och instämde i målen. De lämnade användbara synpunkter för beräkningen av referensvärdet för användning av redovisning av växthusgasutsläpp och bidrog till framtagandet och bedömningen av relevanta politiska åtgärder och initiativ. Som svar på frågan om en gemensam referensmetod för utsläppsberäkning hänvisade de flesta berörda parterna till befintliga eller framväxande metoder för redovisning av växthusgasutsläpp, särskilt sådana med en global täckning när det gäller utsläppsberäkning.

När det gäller indata, föreslog de berörda parterna att EU bör främja användningen av primärdata och skapa en gemensam miljö av standardvärden som man kan använda om dessa data inte är tillgängliga eller åtkomliga. De uttryckte också behovet av harmoniserade riktlinjer för hur man ska tillämpa ramverket inom olika specifika segment av transportsektorn, för att säkerställa en enhetlig förståelse av det i olika delar av transportkedjan. De svarande upprepade behovet av ett särskilt system för att verifiera utsläppsdata och beräkningsprocessen, även om de berörda parterna, särskilt små och medelstora företag, hade reservationer när det gäller den därtill hörande administrativa bördan och kostanden. När det gäller tillämpligheten, så även om vissa berörda parter menade att obligatoriska krav skulle vara det mest effektiva för att skapa lika villkor, bedömde de generellt sett att en frivillig anslutning skulle vara det mest genomförbara och effektiva alternativet.

Medlemsstaterna lämnade begränsad återkoppling i samrådet men de mottagna svaren visade ett allmänt stöd för initiativets motivering och mål.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

¹ Där man använder den metod som tillhandahålls i ISO-standard 14083 (baserat på växthusgasutsläpp från källa till hjul som härrör från både fordonsanvändning och energiförsörjning) med ytterligare komponenter och ökad exakthet.

² ISO-standard 14083 införlivades i april 2023 i den europeiska standarden EN ISO 14083 från den Europeiska standardiseringskommittén. I det här initiativet hänvisas till den europeiska versionen av standarden.

³ Där man behandlar en fullständig livscykelanalys för växthusgasutsläpp genererade vid produktion, distribution, användande och demontering av bilar.

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Den direkta nyttan omfattar en minskning av de totala energikostnaderna på 2,4 miljarder euro i förhållande till referensvärdet, uttryckt i löpande priser under perioden 2025–2050. Dessutom beräknas detta initiativ leda till en minskning av de externa kostnaderna för växthusgasutsläpp på 674 miljoner euro, av luftförorenande utsläpp på 163,5 miljoner euro och till minskningar av trafikolyckor till ett värde av 47 miljoner euro. Den totala nyttan med det rekommenderade politiska alternativet skulle därför uppgå till 3,9 miljarder euro i förhållande till referensvärdet, samtidigt som nettovinsterna skulle uppgå till 2,4 miljarder euro i förhållande till referensvärdet, uttryckt i löpande priser under perioden 2025–2050.

Dessa effekter drivs framförallt på av beteendeförändringar för att öka användningen av mer hållbara transportmetoder och optimera resandet.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet? (Om det inte finns ett sådant alternativ anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen.)

Kostnaderna för det rekommenderade politiska alternativet uppskattas till 1,5 miljarder euro över referenskostnaderna för perioden 2025–2050 (aktuellt nettovärde, med diskonteringsränta på 3 %).

De extra kostnaderna för det rekommenderade politiska alternativet kommer huvudsakligen att falla på de företag som är involverade i transporttjänster som väljer att ansluta sig eller som är tvungna att kvantifiera och offentliggöra utsläppsdata. En stor andel av de totala kostnaderna utgörs av att starta upp, byta till och använda den gemensamma referensmetoden (ISO-standard 14083). Även om enhetskostnaderna för verifieringsverksamhet och beräkningsverktyg är lägre än motsvarande referenskostnader, kommer de också att leda till ytterligare kostnader på grund av ökad användning av redovisning av växthusgasutsläpp i transportsektorn.

Europeiska miljöbyrån kommer att drabbas av kostnader för att inrätta och underhålla de EU-databaser som krävs för det här initiativet och för att göra kvalitetskontroller av externa databaser, i enlighet med vad som krävs för att införliva dessa externa databaser i det harmoniserade ramverket för utsläppsredovisning.

Kostnaderna för andra berörda parter (branschorganisationer, nationella statistikorgan, nationella ackrediteringsorgan, utvecklare av beräkningsverktyg) kommer att bli jämförelsevis låga.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Det rekommenderade alternativet förväntas sänka hindren för små och medelstora företag när det gäller redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster, ett gemensamt ramverk för indata och riktlinjer för att harmonisera tillämpningen av initiativet på marknaden. Initiativets närmast frivilliga utformning och undantaget från kravet på att verifiera data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser kommer att förhindra negativa ekonomiska konsekvenser för små och medelstora företag, särskilt när det gäller den administrativa bördan och kostnaderna.

Eftersom små och medelstora företag utgör den stora majoriteten av organ som påverkas av denna förordning, förväntas de få del av lejonparten av de vinster som härrör från de lägre energikostnader som uppskattas med det rekommenderade alternativet, vilka uppgår till 2,3 miljarder euro. De totala kostnaderna för små och medelstora företag uppskattas till 1,4 miljarder euro i förhållande till referensvärdet. Båda siffrorna uttrycks i löpande priser för perioden 2025–2050.

Initiativet förväntas därför skapa totala nettovinster för små och medelstora företag som uppgår till 0,9 miljarder euro i förhållande till referensvärdet för perioden 2025–2050.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande omfattning?

De flesta nationella ackrediteringsorgan och statistikmyndigheter som påverkas av denna förordning drivs med statlig finansiering. Eftersom de enbart förväntas behöva bära en väldigt liten del av de kostnader som kopplas till genomförandet av initiativet, förväntas det ha väldigt liten verkningsgrad på nationella budgetar.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Det rekommenderade alternativet kommer att resultera i besparingar på 5,6 miljoner ton växthusgasutsläpp, i förhållande till referensvärdet för perioden 2025–2050. Detta drivs framförallt på av ett förändrat beteende när det gäller att i större utsträckning använda mer hållbara transportalternativ och förändringar för att optimera resande. Det förväntas skapa positiva

konsekvenser för luftkvalitet, konkurrenskraft, innovation, den inre marknadens funktion och för digitaliseringen av transportsektorn.

Proportionalitet

Det rekommenderade alternativet tillhandahåller den mest balanserade uppsättningen åtgärder för att uppnå det övergripande politiska målet. Det innehåller användning av ISO-standard 14083, möjliggör att tredje parter är involverade i att tillhandahålla indata och beräkningsverktyg och fastställer proportionerliga krav för dataverifiering (genom att små och medelstora företag undantas). Därutöver, genom att det gör det möjligt för användarna att ansluta sig till att använda det harmoniserade ramverket, begränsar det de bindande kraven till de enheter som väljer att kvantifiera och dela växthusgasutsläpp från transporttjänster, samtidigt som man skapar lika villkor för redovisning av växthusgasutsläpp och gör data om växthusgasutsläpp mer jämförbara mellan olika transportsätt och segment.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Denna förordning kommer att genomgå en översyn fem år efter att den börjar tillämpas, dvs. efter det att förslaget och sekundärlagstiftning där detaljerade regler fastställts har antagits.