



Förslag till förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser

2022/23:FPM129

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-09-05

Dokumentbeteckning

COM (2023) 441

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services

Sammanfattning

Europeiska kommissionen presenterades den 11 juli 2023 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser. Förslaget innehåller ett harmoniserat regelverk för beräkning och rapportering av transportrelaterade växthusgasutsläpp som ska användas av transportörer som väljer att redovisa sådan information eller åläggs att göra det i avtal eller andra regelverk.

Regeringen välkomnar förslaget till ett harmoniserat regelverk inom EU. Det är viktigt för regeringen att regelverket ger transportköpare och resenärer tillgång till rättvisande och transparent information så att de kan göra informerade val. Samtidigt måste de administrativa bördorna för företag och myndigheter och kostnaderna som förslaget föranleder stå i proportion till nyttan så att en ny lagstiftning bidrar till den europeiska transportsektorns klimatomställning och konkurrenskraft på ett kostnadseffektivt sätt.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

I strategin för hållbar och smart mobilitet, publicerad den 9 december 2020 och som är en del av den gröna given, aviserade kommissionen ett initiativ

för att upprätta ett EU-regelverk för harmoniserad mätning av utsläpp från transport och logistik. Den 11 juli 2023 presenterades kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser.

1.2 Förslagets innehåll

Syftet med förslaget är att öka transparensen och bidra till lika villkor mellan företag i hela unionen när de beräknar och redovisar utsläpp av växthusgaser från transporttjänster. Förslaget stödjer därmed företagens arbete med att minska sina utsläpp av växthusgaser samtidigt som det underlättar för användarna att välja ett alternativ med litet klimatavtryck.

Förslaget innehåller ett harmoniserat regelverk för beräkning och rapportering av transportrelaterade växthusgasutsläpp som ska användas av transportörer som väljer att redovisa sådan information eller åläggs att göra det i avtal eller andra regelverk. Förslaget innebär således inte att rapportering av växthusgasutsläpp blir obligatoriskt. De harmoniserade kraven föreslås gälla alla person- eller godstransporter som startar eller slutar inom unionen och för hela transportkedjan. Metoden för att beräkna utsläpp av växthusgaser är baserad på en nyligen antagen ISO/CEN-standard för kvantifiering och rapportering av transportkedjors växthusgasutsläpp (ISO 14083:2023) som anlägger ett systemperspektiv på utsläppsberäkningar. Kommissionen kommer med hjälp av den Europeiska miljöbyrån att bygga upp en EU-databas med standardemissionsfaktorer för användning i de harmoniserade utsläppsberäkningarna. För att säkerställa att utsläppsredovisningarna följer bestämmelserna i förordningen föreslås ett system där ackrediterade organ kontrollerar indata och beräkningar som använts. För små och medelstora företag föreslås en sådan kontroll bli frivillig.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Regeringens preliminära bedömning är att förslaget inte påverkar gällande svenska regler. Regeringen avser att fortsätta analysera denna fråga.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget har konsekvenser för EU-budgeten genom att den Europeiska miljöbyrån får nya uppgifter vilket kommissionen bedömer kommer kosta byrån 0,6 miljoner euro under perioden 2025–2027. För perioden 2028–2050 bedöms kostnaderna för byrån uppgå till 6,3 miljoner euro.

Förslaget bedöms enligt kommissionen ha begränsade konsekvenser på medlemsstaternas budgetar.

Enligt kommissionens konsekvensanalys (SWD(2023) 441) kommer förslaget leda till lägre energianvändning och minskade utsläpp av

växthusgaser och luftföroreningar genom en ökad användning av mer hållbara transportlösningar. Förslaget innebär samtidigt kostnader för de företag som frivilligt eller på grund av andra krav måste beräkna och redovisa växthusgasutsläpp. Kommissionen bedömer att dessa kostnader kommer att uppgå till 1,5 miljarder euro under perioden 2025–2050. Merparten av kostnaderna hänförs till användningen av den harmoniserade beräkningsmetoden enligt den föreskrivna ISO-standarden. Kommissionens samhällsekonomiska analys visar att nyttorna av förslaget överstiger kostnaderna med 2,4 miljarder euro under perioden 2025–2050.

Förslagets konsekvenser för Sverige och utifrån svenska förutsättningar har ännu inte analyserats.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar förslaget och ambitionen att harmonisera beräkningar och redovisningar av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser inom EU, vilket är viktigt från konkurrenssynpunkt. Det är viktigt för regeringen att regelverket ger transportköpare och resenärer tillgång till rättvisande och transparent information så att de kan göra informerade val. Samtidigt måste de administrativa bördorna och kostnaderna för företag och myndigheter som förslaget föranleder stå i proportion till nyttan så att en ny lagstiftning bidrar till den europeiska transportsektorns klimatomställning och konkurrenskraft på ett kostnadseffektivt sätt. För att främja en enhetlig tillämpning av EU-lagstiftning och undvika onödiga administrativa kostnader bör regelverket vara förenligt med andra bestämmelser på EU-nivå som relaterar till beräkning och redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgas.

Finansiering ska ske i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95: FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella behöver dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Andra medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) har remitterat förslaget till förordning med svarsdatum senast den 6 oktober 2023.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91(1) och artikel 100(2) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet efter ordinarie lagstiftningsförfarande med Europaparlamentet enligt artikel 294 EUF-fördraget.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen konstaterar i subsidiaritetsbedömningen att transporter har en central roll för den fria rörligheten för människor och varor på den inre marknaden. Transportsystemet har dessutom en viktig roll i unionens klimatomställning. Unionsgemensamma och harmoniserade regler för beräkningar och redovisningar av växthusgaser från transporttjänster är därför nödvändigt för såväl den inre marknads funktion som för unionens klimatomställning. Att införa nationella regelverk på området skulle riskera leda till ökad administrativa kostnader och lägre klimatnytta.

Kommissionen anser vidare att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det bygger på en befintlig ISO-standard, det harmoniserade regelverket endast ska tillämpas av företag som väljer, eller av andra orsaker, måste redovisa utsläpp av växthusgaser från transporttjänster samt att det innehåller ytterligare flexibilitet för små och medelstora företag.

Regeringen delar kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det är i nuläget inte känt när Europaparlamentet avser behandla förslaget och inte heller när behandlingen i rådet kommer att påbörjas.

4.2 Fackuttryck/termer

ISO: Internationella standardiseringsorganisationen

