



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 11.7.2023
SWD(2023) 442 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning

om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

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

Resumé

Konsekvensanalyse af CountEmissions EU

A. Behov for handling

Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?

I flere økonomiske sektorer, herunder transportsektoren, anvendes opgørelsesmetoder for drivhusgasemissioner til at generere data om emissioner fra virksomheders og enkeltpersoners specifikke aktiviteter. Virksomhederne og forbrugerne ønsker større gennemsigtighed med hensyn til, hvordan transporttjenester organiseres og leveres, og efterspørgslen efter tjenester, der minimerer skaden på klimaet, stiger. Klare oplysninger om drivhusgasemissioner sætter kunderne i stand til at træffe mere effektive valg og påvirker forretningsmæssige beslutninger hos de enheder, der leverer transporttjenester på markedet. For at kunne sammenligne flere transporttjenester på en fair, gennemsigtig og meningsfuld måde skal dataene om emissionerne være nøjagtige og pålidelige.

I øjeblikket findes der en lang række standarder, metoder, beregningsværktøjer og databaser over standardemissionsværdier både i EU og internationalt. De forskellige værktøjer giver forskellige og usammenlignelige data om drivhusgasemissioner, hvilket skaber forvirring både i industrien og hos enkeltpersoner og hæmmer brugernes mulighed for at træffe transportvalg og forretningsmæssige beslutninger på et oplyst grundlag. Desuden mangler arrangører af transporttjenester og transportvirksomheder tilstrækkelige incitamenters til at beregne og offentliggøre oplysninger om drivhusgasemissionerne fra deres tjenester, og brugerne mangler nøjagtige oplysninger. Dette skyldes en modvilje mod at afsløre kommercielt følsomme oplysninger, en opfattelse af, at kvantificering af drivhusgasemissionsdata på transporttjenestest niveau er forbundet med kompleksitet og omkostninger, og en manglende tillid til de emissionstal, der deles på markedet.

Hvilke resultater skal der opnås?

Dette initiativ har til formål at overvinde hindringerne for tilvejebringelse af klare, harmoniserede drivhusgasemissionsopgørelser og udbredelsen heraf på transportmarkedet ved at skabe en fælles ramme og fastsætte specifikke regler. Denne ramme vil tilskynde til adfærdændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne og gøre transporttjenesterne mere effektive.

På den ene side er formålet med initiativet at sikre, at drivhusgasemissionsdataene er sammenlignelige ved at give operatører og brugere en fælles referencemetode og et harmoniseret sæt inputdata. På den anden side har det til formål at fremme udbredelsen af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester i forretningspraksis ved at tilvejebringe pålidelige beregningsværktøjer, en fælles verifikationsordning og vejledning i, hvordan rammen skal anvendes.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Ved at indføre harmoniserede regler for drivhusgasemissionsopgørelse for transporttjenester tilskynder initiativet virksomhederne til at beregne emissioner og giver mulighed for at ensrette drivhusgasdataene på tværs af transportformer og nationale net. Et sådant harmoniseringsniveau, som hovedsagelig dækker de metodologiske valg, inputdata og fælles regler for verifikation, kan ikke effektivt opnås ved foranstaltninger truffet af de enkelte medlemsstater alene.

CountEmissions EU er udformet som en katalysator for transportfællesskabet med henblik på at lette den grønne omstilling. Ved at sikre større gennemsigtighed med hensyn til transporttjenesters emissionspræstationer og ved at støtte forbrugernes anvendelse af drivhusgasemissionsdata til at træffe specifikke transportvalg vil CountEmissions EU bidrage til at skabe incitamenters til at benytte mere bæredygtige løsninger og innovere på det europæiske transportnet.

B. Løsninger

Hvilke forskellige løsningsmodeller er der for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning? Hvis ikke, hvorfor?

Kommissionen har vurderet seks politiske løsningsmodeller i en konsekvensanalyse. I alle modeller foreslås løsninger på de konstaterede problemer, men de varierer med hensyn til omfanget af de

foranstaltninger, der påtænkes på EU-plan:

- Løsningsmodel 1 omfatter en omfattende beregningsmetode baseret på ISO-standard 14083¹, et centraliseret system for inputdata og et enkelt værktøj på EU-plan til beregning af drivhusgasemissioner. I modellen foreslås også obligatorisk verifikation, og at rammen finder anvendelse på alle organer, der er involveret i transporttjenester.
- Løsningsmodel 2 omfatter en mere befordrende metode fra den globale ISO-standard 14083² kombineret med fuldt ud frivillige anvendelses- og verifikationsregler. Ligesom løsningsmodel 1 omfatter løsningsmodel 2 centraliserede databaser for inputdata og et enkelt værktøj til beregning af drivhusgasemissioner.
- Løsningsmodel 3, 4 og 5 har en bindende tilvalgs mulighed for at anvende CountEmissions EU, hvilket betyder, at den fælles ramme kun finder anvendelse på organer, der vælger at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner i forbindelse med transporttjenester. Der anlægges også en delvis centraliseret tilgang til inputdata, så der på visse betingelser kan benyttes eksterne databaser over inputdata (undtagen under løsningsmodel 5 med fuldt centraliserede EU-databaser), og der skabes fleksibilitet ved at give tredjeparter mulighed for at stille værktøjer til beregning af drivhusgasemissioner til rådighed. Disse løsningsmodeller varierer med hensyn til metodevalget, dvs. den opgraderede ISO-standard 14083 for løsningsmodel 3, den komplette ISO-standard 14083 for løsningsmodel 4 og kategoriregler for produkters miljøaftryk³ for løsningsmodel 5.
- Løsningsmodel 6 omfatter et sæt politiske foranstaltninger, der er næsten identisk med løsningsmodel 4, bortset fra at forordningen vil være obligatorisk for alle enheder, der er involveret i levering eller organisering af transporttjenester.

Alle løsningsmodeller forventes at medføre en stigning i udbredelsen af emissionsopgørelser i forhold til referencescenariet.

Efter vurderingen har Kommissionen udpeget løsningsmodel 4 som den foretrukne løsning. Med denne model skabes den bedste balance mellem de mål, der skal nås, og de samlede omkostninger.

Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?

Interessenterne tilkendegiver i vid udstrækning relevansen af de konstaterede problemer og er enige i målene. De har givet nyttige input til beregningen af referencescenariet for udbredelsen af drivhusgasemissionsopgørelser og bidraget til at udarbejde og vurdere relevante politiske foranstaltninger og valgmuligheder. Som svar på spørgsmålet om en fælles referencemetode til beregning af emissioner henviser de fleste interessenter til eksisterende eller nye tilgange til drivhusgasopgørelse, navnlig dem med et globalt perspektiv for emissionsberegning.

Med hensyn til inputdata foreslår interessenterne, at EU bør fremme anvendelsen af primære data og skabe et fælles miljø med standardværdier, der skal anvendes, hvis sådanne data ikke er tilgængelige. De giver også udtryk for, at der er behov for harmoniserede retningslinjer for, hvordan rammen kan gennemføres på tværs af specifikke segmenter af transportsektoren for at sikre en ensartet forståelse heraf i forskellige dele af transportkæden. Respondenterne gentog behovet for et særligt system til verifikation af emissionsdata og beregningsprocedurer, selv om interessenterne, navnlig SMV'erne, har forbehold med hensyn til de dermed forbundne administrative byrder og omkostninger. Med hensyn til anvendelsen finder nogle interessenter, at et obligatorisk krav vil være det mest effektive middel til at skabe lige vilkår, men de anser generelt tilvalgstilgangen for at være den mest gennemførlige og effektive.

Medlemsstaterne gav begrænset feedback i forbindelse med høringen, men de modtagne svar viser en generel støtte til initiativets begrundelse og mål.

¹ Anvendelse af metoden i ISO-standard 14083 (baseret på drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul fra både anvendelsen af og energiforsyningen til køretøjet) med yderligere komponenter og øget nøjagtighed.

² ISO-standard 14083 blev i april 2023 omsat til den europæiske standard EN ISO 14083 af Den Europæiske Standardiseringsorganisation. Dette initiativ henviser til den europæiske udgave af standarden.

³ Hensyntagen til en fuld livscyklusvurdering af de drivhusgasemissioner, der genereres ved produktion, distribution, anvendelse og ophugning af køretøjer.

C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>De direkte fordele omfatter en reduktion af de samlede energiomkostninger på 2,4 mia. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i løbende priser i perioden 2025-2050. Desuden skønnes initiativet at føre til en reduktion af de eksterne omkostninger i forbindelse med drivhusgasemissioner på 674 mio. EUR og i forbindelse med luftforurenende emissioner 163,5 mio. EUR samt en nedbringelse af antallet af trafikulykker til en værdi af 47 mio. EUR. De samlede fordele ved den foretrukne løsningsmodel vil derfor beløbe sig til 3,9 mia. EUR i forhold til referencescenariet, mens nettofordelene vil beløbe sig til 2,4 mia. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i løbende priser i perioden 2025-2050.</p> <p>Disse virkninger er hovedsagelig drevet af adfærdsændringer med henblik på at øge anvendelsen af mere bæredygtige transportmetoder og optimere rejser.</p>
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>Omkostningerne ved den foretrukne løsningsmodel anslås til 1,5 mia. EUR ud over referenceomkostningerne i perioden 2025-2050 (nettonutidsværdi med en diskonterings-sats på 3 %).</p> <p>De yderligere omkostninger ved den foretrukne løsningsmodel vil primært påhvile de virksomheder, der er involveret i transporttjenester, og som tilvælger eller pålægges at kvantificere og dele drivhusgasemissionsdata. En stor del af de samlede omkostninger går til at starte op med, skifte til og anvende den fælles referencemetode (ISO-standard 14083). Selv om enhedsomkostningerne i forbindelse med verifikationsaktiviteter og beregningsværktøjer er lavere end de tilsvarende omkostninger i referencescenariet, vil disse også medføre yderligere omkostninger som følge af den øgede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser i transportsektoren.</p> <p>Det Europæiske Miljøagentur vil afholde omkostninger i forbindelse med oprettelsen og vedligeholdelsen af de EU-databaser, der kræves i initiativet, og gennemførelsen af kvalitetskontroller af eksterne databaser, som er nødvendige for at integrere de eksterne databaser i rammen for harmoniserede emissionsopgørelser.</p> <p>Andre interessenter (erhvervssammenslutninger, nationale statistikkontorer, nationale akkrediteringsorganer og udviklere af beregningsværktøjer) vil bære forholdsvis lavere omkostninger.</p>
Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?
<p>Den foretrukne løsningsmodel forventes at mindske hindringerne for SMV'er for at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester, navnlig ved at give en enkelt metode, en fælles ramme for inputdata og retningslinjer for at harmonisere gennemførelsen af initiativet på markedet. Initiativets semifrivillige karakter og undtagelsen fra at verificere drivhusgasemissionsdata og beregningsprocedurer vil forhindre negative økonomiske virkninger for SMV'er, navnlig med hensyn til de administrative byrder og omkostninger.</p> <p>Da SMV'er udgør langt størstedelen af de organer, der er berørt af denne forordning, forventes de at opnå størstedelen af de samlede fordele, der følger af de lavere energiomkostninger, som forventes med den foretrukne løsningsmodel, og som beløber sig til 2,3 mia. EUR. De samlede omkostninger for SMV'er anslås til 1,4 mia. EUR i forhold til referencescenariet. Begge tal er udtrykt i løbende priser i perioden 2025-2050.</p> <p>Dette initiativ forventes således at skabe samlede nettofordele for SMV'er, der anslås til 0,9 mia. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2025-2050.</p>
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
<p>De fleste nationale akkrediteringsorganer og statistikkontorer, der vil være berørt af denne forordning, er afhængige af statslig finansiering. Da de kun forventes at bære en meget lille del af omkostningerne i forbindelse med gennemførelsen af initiativet, forventes det at have en meget begrænset indvirkning på de nationale budgetter.</p>
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
<p>Den foretrukne løsningsmodel vil medføre besparelser på 5,6 mio. ton drivhusgasemissioner i forhold</p>

til referencescenariet i perioden 2025-2050. Dette skyldes hovedsagelig adfærdsændringer for at gøre større brug af mere bæredygtige transportmuligheder og ændringer for at optimere rejser. Modellen forventes også at have en positiv indvirkning på luftkvaliteten, konkurrenceevnen, innovationen, det indre markeds funktion og digitaliseringen af transportsektoren.

Proportionalitetsprincippet

Den foretrukne løsningsmodel giver det mest afbalancerede sæt foranstaltninger til at nå det overordnede politiske mål. Den omfatter anvendelse af ISO-standard 14083, giver tredjeparter mulighed for at blive inddraget i tilvejebringelsen af inputdata og beregningsværktøjer og fastsætter forholdsmæssige krav til dataverifikation (ved at fritage SMV'er). Ved at give brugerne mulighed for at tilvælge at benytte den harmoniserede ramme begrænser den desuden de bindende krav til de enheder, der vælger at kvantificere og dele data om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, samtidig med at der skabes lige vilkår for emissionsopgørelser, og emissionsdata gøres mere sammenlignelige på tværs af forskellige transportformer og -segmenter.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Forordningen vil blive evalueret fem år efter, at den har fundet anvendelse, dvs. efter vedtagelsen af forslaget og af afledt ret, der fastsætter detaljerede regler.