



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 6.10.2014
SWD(2014) 295 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY 7a artiklan mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista

Oheisasiakirja

NEUVOSTON DIREKTIIVIIN .../.../EU

bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista

{ COM(2014) 617 final }

{ SWD(2014) 296 final }

KOMISSIION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

**bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston
direktiivin 98/70/EY 7a artiklan mukaisista laskentamenetelmistä ja
raportointivaatimuksista**

Oheisasiakirja

NEUVOSTON DIREKTIIVIIN .../.../EU

**bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston
direktiivin 98/70/EY mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista**

1. JOHDANTO

Vuonna 2009 polttoaineiden laatua koskevassa direktiivissä¹ otettiin käyttöön velvoite, jonka mukaan polttoaineen toimittajien on vähennettävä kuudella prosentilla kaikkien tieliikenteen ajoneuvojen (ja liikkuvien työkoneiden) elinkaarenaikaista kasvihuonekaasuintensiteettiä vuoteen 2020 mennessä. Tämän vaatimuksen noudattamiseksi polttoaineen toimittajien on raportoitava ja vastattava niistä kasvihuonekaasujen päästöistä, jotka liittyvät niiden toimittamiin polttoaineisiin. Menetelmät, joilla lasketaan muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden elinkaarenaikainen kasvihuonekaasuintensiteetti, oli määrä laatia komiteamenettelyllä². Menetelmä, jolla lasketaan biopolttoaineiden elinkaarenaikainen kasvihuonekaasuintensiteetti, esitetään jo polttoaineiden laatua koskevassa direktiivissä.

Täytäntöönpanotoimenpiteen luonnoksesta³ keskusteltiin jäsenvaltioiden kanssa polttoaineiden laatua käsittelevässä komiteassa vuosina 2011 ja 2012, mutta äänestyksen perusteella komitea ei antanut asiasta lausuntoa. Komitologiapäätöksen säännösten mukaisesti komissio on nyt velvollinen esittämään ehdotuksen neuvostolle. Tämä vaikutustenarviointi tukee tätä ehdotusta.

2. ONGELMAN MÄÄRITTELY

Polttoaineiden laadusta annetun direktiivin 7 a artiklan mukaan polttoaineen toimittajien on raportoitava vuosittain kunkin toimitetun polttoaine- ja energiatyyppin kokonaismäärät sekä elinkaarenaikaiset kasvihuonekaasupäästöt energiayksikköä kohti jäsenvaltioiden viranomaisille. Raportointijärjestelmän tavoitteena on varmistaa tarkkuus suhteessa saavutettaviin kasvihuonekaasupäästövähennyksiin sekä tiedot EU:ssa kulutettujen polttoaineiden tosiasiallisesta keskimääräisestä kasvihuonekaasuintensiteetistä, jotta voidaan päivittää fossiilinen vertailukohta, jolla mitataan biopolttoaineiden avulla saavutetut kasvihuonekaasujen vähennykset.

Tällaisen menetelmän laatimisessa on eri vaihtoehtoja sen mukaan, minkä tasoista erottelua käytetään (esim. tuotteiden, raaka-aineiden tai lähetysten tasolla) ja käytetäänkö todellisia laskettuja kasvihuonekaasupäästöjä vai oletusarvoja. Mahdollisista eri menetelmistä aiheutuu erilaisia vaatimuksia toimialalle riippuen niiden monimutkaisuudesta, ja ne johtavat lopulta eri hintasignaaleihin, jotka vaikuttavat lopulliseen polttoaineyhdistelmään sekä vastaavasti päästöjen vähentämistoimiin.

Tämän vaikutustenarvioinnin tavoitteena on arvioida eri vaihtoehtojen sopivuutta kyseisen menetelmän laatimiseksi sekä niihin liittyviä taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia. Komissio käynnisti vuonna 2012 arviointinsa tueksi ulkopuolisen tutkimuksen⁴, jonka välivaiheen tuloksista keskusteltiin sidosryhmien kanssa joulukuussa 2012 ja huhtikuussa 2013⁵.

¹ Direktiivi 98/70/EY.

² Direktiivin 2009/30/EY 7 a artiklan 5 kohta.

³ Tämän ehdotuksen liite 3 ja 4:

<http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&XOvfOQKYHt67nl0gDR9EQ0pDU4MfDGIJHglKuEmrBsRhxbx1TISJ2Mfg5DtxY23N>

⁴ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6893ba02-aaed-40a7-bf0d-f5affc85a619>

⁵ <https://circabc.europa.eu/w/browse/ced1b370-4443-49ef-839f-fa4a8b55a550>

<https://circabc.europa.eu/w/browse/9ee501ad-fdfe-4975-80d4-477557384644>

and

3. TOISSIJAISUUS

Velvoite, jonka mukaan toimittajien on vähennettävä kuudella prosentilla vuoteen 2020 mennessä tieliikenteen ajoneuvoissa (ja liikkuvissa työkoneissa) käytettävien polttoaineiden elinkaarenaikaista intensiteettiä, otettiin käyttöön polttoaineiden laadusta annetun direktiivin hyväksymisen myötä.

4. TAVOITTEET

Yleinen tavoite, jonka saavuttamista valitulla menetelmällä on tarkoitus edistää, on seuraava:

Varmistetaan, että maantieliikenteessä käytettävien polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetti mitataan virheettömästi ja että sitä vähennetään ainakin kuudella prosentilla vuoteen 2010 verrattuna.

Erityistavoitteet ovat seuraavat:

Luodaan sopiva menetelmä, jolla polttoaineen toimittajat voivat tarkasti arvioida ja raportoida toimittamiensa polttoaineiden määrät, alkuperän, ostopaikan ja elinkaarenaikaiset kasvihuonekaasupäästöt.

Toiminnalliset tavoitteet ovat seuraavat:

Luodaan menetelmä, jolla polttoaineiden toimittajat voivat raportoida mahdollisimman tarkasti toimittamansa polttoaineen ja energian (muun kuin biopolttoaineiden) elinkaarenaikaiset kasvihuonekaasupäästöt; menetelmän on katettava kaikki merkitykselliset vaiheet, mukaan lukien maankäytön muutokset, kuljetukset ja jakelu sekä prosessointi ja poltto, riippumatta siitä, missä päästöt tapahtuvat.

Varmistetaan, että menetelmällä saadaan aikaiseksi mahdollisimman tarkka fossiilinen vertailukohta.

Varmistetaan, että raportointimenetelmä on mahdollisimman johdonmukainen voimassa olevan biopolttoaineita koskevan lainsäädännön kanssa.

Varmistetaan, että kyseisten menetelmien avulla jäsenvaltiot voivat tarkistaa, missä määrin polttoaineen toimittajat noudattavat velvoitettaan, tavalla, joka ei aiheuta kohtuutonta hallinnollista rasitetta toimittajille sekä toimivaltaisille viranomaisille.

5. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

Tässä vaikutusten arvioinnissa tarkastellut toimintavaihtoehdot kuvataan seuraavassa taulukossa.

Vaihtoehdot/alavaihtoehdot	Kuvaus
A) Menetelmää ei ehdoteta	Menetelmää ei ehdoteta. Tällöin jäsenvaltiot eivät pystyisi panemaan täytäntöön polttoaineiden laatua koskevaa direktiiviä, ja komissio ei voisi hoitaa tehtäviään; näin ollen tämä vaihtoehto hylätään ilman lisäanalyysijä.
B) Kasvihuonekaasupäästöjen oletusarvot polttoainetyypeittäin	Tämä lähestymistapa olisi raportoinnille yksinkertaisin vaihtoehto. Siinä edellytetään keskimääräisen kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvon laatimista neljälle keskeiselle EU:ssa kulutetulle polttoainetyypille (benssiini, diesel/kaasuöljy, nestekaasu ja paineistettu maakaasu). Menetelmässä ei erotella toimittajia sen mukaan, mitä raaka-aineita niiden polttoaineyhdistelmään sisältyy, koska ne sisältyvät EU:n (vaihtoehto B1) tai jäsenvaltion (vaihtoehto B2) keskiarvoon. Koska vaihtoehdosta B2 aiheutuisi esteitä sisämarkkinoille (polttoaineiden toimittajiin sovellettaisiin erilaisia vaatimuksia riippuen siitä,

	<p>mihin jäsenvaltioon polttoainetta toimitetaan), mikä on polttoaineiden laatua koskevan direktiivin vastaista, tämä vaihtoehto on hylätty ja ainoastaan vaihtoehtoa B1 on arvioitu tarkemmin.</p> <p>Vaihtoehtoa B1 kannattavat öljyteollisuus (suuret toimijat, elinkeinonharjoittajat ja kauppiaat) sekä tietyt öljyn viejämaat ja tietyt jäsenvaltiot.</p>
C) Kasvihuonekaasujen oletusarvot raaka-ainetyypeittäin	<p>Tässä vaihtoehdossa kaikkien EU:ssa käytettyjen raaka-aineiden kasvihuonekaasuintensiteetti raportoitaisiin erikseen käyttämällä keskimääräisiä oletusarvoja (esim. bensiini ja diesel/öljystä valmistettu kaasuöljy, luonnonbitumi, öljyliuske, nesteeksi muunnettu hiili, kaasumainen polttoaine ja sähköenergia, jne.). Näin ollen raportoitaisiin toimittajien väliset erot niiden polttoaineseokseen sisältyvien raaka-aineiden mukaisesti. Tässä menetelmässä toimittajien olisi kerättävä tämänhetkistä enemmän tietoja, ja olisi annettava lisävaatimuksia koko toimitusketjun kattavasta jäljittämisestä.</p> <p>Vaihtoehto C oli toimenpide, joka toimitettiin jäsenvaltioille lokakuussa 2011. Tätä vaihtoehtoa kannattivat ympäristöjärjestöt ja tietyt jäsenvaltiot.</p>
D) Kasvihuonekaasupäästöjen oletusarvot raaka-ainetyypin tai todellisten kasvihuonekaasuarvojen mukaisesti	<p>Tässä vaihtoehdossa se, että toimittajat noudattavat säännöksiä, perustuisi kaikkien EU:ssa käytettävien raaka-aineiden kasvihuonekaasuvaikutukseen (esim. bensiini ja diesel/öljystä valmistettu kaasuöljy, luonnonbitumi, öljyliuske, nesteeksi muunnettu hiili, kaasumainen polttoaine ja sähköenergia, jne.). Toimittajat raportoisivat oletusarvot keskiarvon perusteella (vaihtoehto D1) tai varovaisten, keskimääräistä korkeampien kasvihuonekaasuintensiteetin arvojen perusteella (D2). Nämä vaihtoehdot edellyttäisivät raportointia fossiilisten polttoaineiden raaka-aineiden alkuperästä. Vaihtoehtoisesti toimittajat voivat toimittaa todellisia arvoja. Tämä vaihtoehto edellyttäisi samoja tietojen keräämiseen ja jäljitettävyyteen liittyviä vaatimuksia kuin vaihtoehto C, samoja säännösten noudattamiseen liittyviä ponnisteluja kuin vaihtoehto B1 ja lisäponnisteluja niille toimittajille, jotka valitsevat todellisten arvojen raportoinnin.</p> <p>Vaihtoehdot D1 ja D2 saavat kannatusta ympäristöjärjestöiltä sekä bioenergia- ja maatalousalan sidosryhmiltä, koska tätä menetelmää sovelletaan biopolttoaineisiin.</p>
E) Todelliset kasvihuonekaasuarvot	<p>Tämä vaihtoehto edellyttää sitä, että toimittajat laskevat ja raportoivat arviot yksittäisten polttoainelähetysten alkuvaiheen kasvihuonekaasuista (esim. kenttätaso, kauppanimi, markkinoitavan raakaöljyn nimi jne.). Tässä vaihtoehdossa raportoitaisiin kaikkein tarkimmin EU:ssa kulutettujen polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetistä, mutta se on myös kaikkein monimutkaisin vaihtoehto, koska toimittajien olisi toimitettava omat arvonsa, ja tiedoissa on tällä hetkellä aukkoja.</p> <p>Vaihtoehto E ei saa kannatusta miltään tietyltä sidosryhmältä, vaikka jotkin jäsenvaltiot ja tietyt EU:n ulkopuoliset öljynviejämaat pitävät sitä kaikkien oikeudenmukaisimpana vaihtoehtona, koska se perustuu kaikkien polttoaineiden täysimääräiseen erittelyyn.</p>

6. VAIHTOEHTOJEN ARVIOINTI

Tässä tiivistelmässä esitellään vaihtoehtoja sen mukaan, miten tehokkaasti eri vaihtoehdoilla voidaan saavuttaa keskeiset tavoitteet sekä millaisia laajempia ympäristö-, sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia eri vaihtoehdoilla on.

6.1. Tehokkuus

Tehokkain vaihtoehto polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetin raportointia varten EU:n ja toimittajien tasolla on vaihtoehto E, koska siinä edellytetään, että kaikki polttoaineiden

toimittajat raportoivat todelliset arvot. Kuitenkin tosiasiallisia eriteltyjä tietoja ei aina ole saatavilla kaikista polttoainetyypeistä ja niiden toimittajista. Vaihtoehto on myös monimutkaisin varmistamisen näkökulmasta ja siihen liittyy suurin petosten riski.

Toiseksi tarkin vaihtoehto kasvihuonekaasuintensiteetin raportointia varten EU:n ja toimittajien tasolla on vaihtoehto C, koska erittelemällä polttoaineet raaka-aineiden tasolla voidaan jo ottaa huomioon suurin osa polttoaineiden eroista niiden kasvihuonekaasuintensiteetin perusteella. Tämä menetelmä edellyttää lisätietojen keräämistä sekä toimittajien suorittamia jäljittämistoimia ja jäsenvaltioiden suorittamia varmistustoimia, jotka olisivat kohtuullisen monimutkaisia.

Kolmanneksi tarkimpia ovat vaihtoehdot D1 ja D2. Nämä vaihtoehdot tarjoavat vaatimattoman tarkkuuden kasvihuonekaasuintensiteetin raportoinnille toimittajien tasolla, samoista syistä kuin B 1. Tässä vaihtoehdossa rohkaistaan kuitenkin ainoastaan niitä toimittajia, joiden kasvihuonekaasuintensiteetti on alhaisempi kuin EU:n keskiarvo, raportoimaan todellisia arvoja, joten vaihtoehdossa D1 raportoidut keskimääräiset EU:n päästöt voitaisiin aliarvioida jopa yhdellä prosenttiyksiköllä kuuden prosentin yleisestä tavoitteesta. Tätä vaikutusta voitaisiin lieventää vaihtoehdossa D2, koska varovainen oletusarvo voisi myös rohkaista niitä polttoaineiden toimittajia, joilla on keskimääräistä korkeammat päästöt, raportoimaan todellisia arvoja. Tämä menetelmä ei edellytä merkittävää lisätietojen keruuta, ja toimittajilta edellytettävät jäljittämistoimet sekä jäsenvaltioilta edellytettävät varmistustoimet olisivat monimutkaisia. Järjestelyt olisivat kuitenkin monimutkaisempia niille toimittajille, jotka valitsevat todellisten arvojen toimittamisen.

Yksinkertaisin ja edullisin vaihtoehto on B1 (keskimääräiset oletusarvot polttoainetta kohti). Vaihtoehto on kuitenkin vähemmän tarkka myös sen vuoksi, että keskimääriin perustuvat raportointivaatimukset eivät kata kasvihuonekaasuintensiteetin vaihteluja eri raaka-aineluokkien (perinteiset vs. epätavalliset polttoaineet) välillä sekä niiden sisällä (korkeamman intensiteetin perinteiset polttoaineet vs. alemman intensiteetin perinteiset polttoaineet). Vaikka tässä vaihtoehdossa on joitakin riskejä, jotka liittyvät raportoitujen EU:n keskimääräisten päästöjen tarkkuuteen sekä fossiilisen vertailukohdan laatimiseen, koska markkinatietoja ei ole kerätty, tämä vaihtoehto mahdollistaisi sen, että jäsenvaltiot voivat varmistaa säännösten noudattamisen mahdollisimman yksinkertaisella tavalla ja minimoida petosten mahdollisuudet käyttämällä menetelmää, jonka hallinnollinen monimutkaisuus on kaikkein pienin.

Mitä tulee johdonmukaisuuteen biopolttoaineita koskevan politiikan kanssa, vaihtoehto D2 olisi johdonmukaisin, kun taas vaihtoehto D1 ja C olisivat osittain johdonmukaisia biopolttoaineita koskevien menetelmien kanssa. Lisäksi vaihtoehto E olisi raskaampi polttoaineen toimittajille. Vaihtoehdosta B 1 aiheutuisi selkeästi vähemmän rasitetta.

6.2. Ympäristövaikutukset

Polttoaineiden tuotannolla voi olla kielteinen vaikutus ympäristöön alku- ja loppuvaiheen toimien vuoksi. Niillä voi olla kielteisiä vaikutuksia ilmanlaatuun ja luonnon monimuotoisuuteen, ja erityisesti epätavallisista lähteistä peräisin olevien polttoaineiden tuotanto voi kuluttaa runsaasti luonnonvaroja. Vaikka kaikki vaihtoehdot johtavat joihinkin myönteisiin ympäristövaikutuksiin perusskenaarioon verrattuna, ne ovat suurimmat vaihtoehdossa C, jossa luonnonvaroja paljon kuluttavien ja saastuttavien lähteiden käyttöä voidaan vähentää enemmän.

6.3. Taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset

6.3.1. Hallinnolliset kustannukset

Hallinnollisen rasisitteen on arvioitu olevan alhaisin vaihtoehdossa B1, jossa se on keskimäärin 3 miljoonaa euroa vuodessa. Tässä vaihtoehdossa on yksinkertaisin raportointi- ja varmistamismekanismi. Kustannukset nousevat monimutkaisuuden lisääntymisen myötä keskimäärin 15 miljoonaan euroon vaihtoehdossa C, 23 miljoonaan euroon vaihtoehdossa D1, 23–31 miljoonaan euroon vaihtoehdossa D2 ja 31 miljoonaan euroon vaihtoehdossa E. Nämä kustannukset ovat kaikissa vaihtoehdoissa pieniä, 0,001 – 0,01 senttiä litralta.

6.3.2. Sääntöjen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset

Kun tarkastellaan biopolttoaineiden ja uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön määrää, joka tarvitaan uusiutuvaa energiaa koskevan direktiivin täytäntöönpanemiseksi, hiilen lisävähennykset, joita tarvitaan polttoaineen laatua koskevan direktiivin panemiseksi täytäntöön, saadaan alkuvaiheen päästöjen vähennyksistä ja lisäystä biopolttoaineiden sekoittamisesta kaikissa vaihtoehdoissa, mikä johtaa samanlaisiin kustannuksiin. Korkean intensiteetin polttoaineiden korvaamisella matalan intensiteetin polttoaineilla näyttää olevan vähäistä merkitystä kokonaisvähennyksissä, joita tarvitaan näissä vaihtoehdoissa, joissa tämä on sallittua, koska muiden tekniikoiden vähennyskustannukset ovat suotuisempia. Vaihtoehto, jossa vähennyskustannukset ovat alhaisimmat, on D1 (1 miljoona euroa vuosittain). Tämän jälkeen parhaimpia vaihtoehtoja ovat B1 (6 miljoonaa euroa), C (8 miljoonaa euroa), D2 (9 miljoonaa euroa) ja E (9 miljoonaa euroa)⁶. Nämä kustannukset ovat kaikissa vaihtoehdoissa alhaisia ja enintään 0,003 senttiä litralta. Vaihtoehdossa D1 on alhaisimmat säännösten noudattamisesta johtuvat kustannukset, mikä johtuu päästöjen aliarvioinnista EU:n tasolla. Tämä johtaa siihen, että tarvitaan yleisesti pienempiä vähennysponnisteluja.

6.3.3. Muut kustannukset ja vaikutukset kilpailukykyyn

Vaihtoehto D1 vaikuttaa aiheuttavan kaikkein alhaisimpaan markkinakustannusten nousun (59 miljoonaa euroa), mikä johtuu EU:n keskimääräisten päästöjen liian alhaisesta raportoinnista. Kaikki muut vaihtoehdot johtavat samoihin markkinakustannuksiin (79 miljoonaa euroa). Kaikissa vaihtoehdoissa on arvioitu, että kuluttajahinnat nousevat 0,02 – 0,04 senttiä litraa kohden⁷.

Öllyteollisuudelle ja erityisesti EU:n jalostamoille koituvien vaikutusten osalta vaikuttaa kohtuulliselta olettaa, että tuottajat siirtävät suurimman osan kustannuksista kuluttajille. Kustannukset ovat vähäisiä eikä odotettavissa ole merkittäviä vähennyksiä polttoaineiden kokonaiskulutukseen eikä merkittäviä muutoksia markkinarakenteeseen, lisäarvoon, innovointikapasiteettiin, työllisyyteen tai EU:n jalostamoiden kilpailukykyyn verrattuna kansainvälisiin kilpailijoihin.

⁶ Tässä vaihtoehdossa arvioidut kustannukset ilmoitetaan vuosittain. Toisin kuin hallinnolliset kustannukset, säännösten noudattamisesta aiheutuvien kustannusten odotetaan koskevan ainoastaan vuotta 2020, jolloin sovelletaan polttoaineen laatua koskevan direktiivin velvoitetta.

⁷ Kuluttajahintojen nousut edustavat kustannusten muutosta perustilanteen ja eri vaihtoehtojen välillä eli ponnisteluja polttoaineen laatua koskevan direktiivin täytäntöönpanemiseksi, kun uusiutuvaa energiaa koskeva tavoite on saavutettu. Absoluuttiset kuluttajahinnan nousut koko kuuden prosentin vähennyistä kohti olisivat noin 0,3 senttiä litralta.

7. PÄÄTELMÄ

Yhteenvedona voidaan todeta, että menetelmän valinta on ratkaisevan tärkeä toimitettavien polttoaineiden raportoidun hiili-intensiteetin tarkkuudelle. Joillakin menetelmillä polttoaineiden kasviuonekaasuintensiteetti voidaan toimittajatasolla arvioida liian pieneksi tai liian suureksi. Vaihtoehdoissa D1 ja D2 polttoaineiden kasviuonekaasuintensiteetti voidaan aliarvioida EU:n tasolla. Epätarkka raportointi voi osittain vähentää polttoaineiden laatua koskevan direktiivin yleistä tavoitetasoa ja vaikuttaa tapaan, jolla taakka jaetaan polttoaineen toimittajien kesken.

Vaihtoehdoilla, jotka johtavat polttoaineen tyyppiä yksityiskohtaisempaan erittelyyn (esim. raaka-aineiden ja polttoainelähetysten tasolla), voidaan tehokkaammin edistää kasviuonekaasuintensiteetiltään alhaisempien ja vähemmän pilaavien polttoaineiden kulutusta. Näistä saadaan positiivisia tuloksia ympäristövaikutusten kannalta. Välillisesti tämä johtaa usein tuonnin pieniin vähennyksiin, koska EU:n jalostamoista peräisin olevalla raakaöljyllä on yleensä alhaisempi hiili-intensiteetti.

Eri vaihtoehdoissa kustannukset vaihtelevat varsin vähän, vaikka on havaittu joitakin eroja hallinnollisissa ja sääntöjen noudattamisesta aiheutuviissa kustannuksissa. Vaihtoehto B 1 on edullisin vaihtoehto. Näiden kustannusten ei katsota olevan merkittäviä polttoaineiden toimittajille koituvien taloudellisten tai kilpailukykyyn liittyvien vaikutusten osalta. Alkuvaiheen päästöjen vähennyksillä ja biopolttoaineiden suuremmalla sekoittamisella saavutetaan kaikissa vaihtoehdoissa suurin osa lisävähennyksistä, joita tarvitaan polttoaineen laatua koskevan direktiivin tavoitteen saavuttamiseksi. Toimittajien mahdollisuudella korvata hiili-intensiteetiltään korkeat fossiiliset polttoaineet hiili-intensiteetiltään alhaisemmilla fossiilisilla polttoaineilla on rajallista merkitystä sovittujen kasviuonekaasupäästöjen vähennysten saavuttamisessa niissä vaihtoehdoissa, joissa tämä vähennystapa on mahdollista.

Kun toimittajat voivat valita sen välillä, raportoivatko ne todelliset kasviuonekaasuintensiteetti-arvot vai oletusarvon, riskinä on, että korkean intensiteetin polttoaineen toimittajat voisivat hyötyä tästä joustavuudesta, paitsi jos tällaiset oletusarvot asetetaan varovasti.

Vaihtoehto B1 johtaa yksinkertaisempaan täytöntöönpano- ja todentamismekanismiin, kun otetaan huomioon, ettei siinä edellytetä lisätietojen keräämistä. Kuitenkin vaihtoehtoon B1 (joka perustuu keskimääräisiin oletusarvoihin polttoainetta kohti) liittyy tiettyjä epätarkkuuksia, jotka liittyvät kasviuonekaasuintensiteetin raportointiin toimittajatasolla, ja se aiheuttaa tiettyjä riskejä raportointiin EU:n tasolla. Tämä johtuu siitä, että tässä vaihtoehdossa raportoinnissa, joka perustuu keskimääräisiin oletusarvoihin polttoainetta kohti, toimittajat eivät kerää todellisia markkinatietoja. Vaikka vaihtoehto B1 on yksinkertaisin vaihtoehto, se on suhteellisesti huonompi ympäristön kannalta. Sitä vastoin vaihtoehdot C, D1 ja D2 ovat samanlaisia siinä mielessä, että menetelmät ovat tarkkoja ja ympäristövaikutukset positiivisia, vaikkakin ne ovat raskaampia vaihtoehtoja, erityisesti vaihtoehto D2. Näin ollen näyttäisi olevan monia tekijöitä, joiden perusteella valinta on tehtävä vaihtoehtojen C, D1, D2 ja B1 välillä. Vaihtoehdon B1 odotetaan aiheuttavan alhaisimmat hallinnolliset kustannukset. Vaikka vaihtoehto E on houkutteleva, koska se on mahdollisesti tarkempi, se olisi vaikea panna täytöntöön lyhyellä aikavälillä. Tämän vuoksi parhaimpana pidetään vaihtoehtoa B1: Keskimääräiset kasviuonekaasujen oletusarvot polttoainetyypeittäin (benssiini/diesel) EU:n polttoaineyhdistelmän perusteella ("perusraportointiin perustuva lähestymistapa").