



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

- Motiv och syfte med förslaget

Redovisning av växthusgasutsläpp är en åtgärd som används inom flera ekonomiska sektorer för att generera data om växthusgasutsläpp från företags och individers specifika verksamhet. I transportsektorn ger transparent information om utsläpp från transporttjänster kunderna möjlighet att fatta välinformerade beslut, och det påverkar affärsbesluten hos de enheter som organiserar och tillhandahåller tjänsterna på marknaden. Genom att tillgängliggöra tillförlitliga utsläppsdata kan man främja hållbarhet, innovation och beteendeförändringar mot mer hållbara transportalternativ. Fördelarna och mervärdet med utsläppsredovisning framgår av resultaten av befintliga övervaknings- och rapporteringssystem för utsläpp i och utanför EU¹.

För att låsa upp potentialen hos redovisning av växthusgasutsläpp inom transporter krävs att de underliggande beräkningarna är jämförbara och korrekta och att de berör de specifika egenskaperna hos en särskild transporttjänst. Därför bör utsläppen kvantifieras på grundval av ett vetenskapligt korrekt, detaljerat och harmoniserat metodiskt tillvägagångssätt.

Det finns emellertid i nuläget inget universellt accepterat ramverk för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster². För att kvantifiera dessa utsläpp kan berörda parter inom transportsektorn välja mellan olika standarder, metoder, beräkningsverktyg och flertalet databaser och dataset för utsläppsstandardvärden. Detta leder ofta till betydande skillnader i resultaten som försämrar jämförbarheten för siffror rörande växthusgasutsläpp på marknaden och tillhandahåller inkorrekt och vilseledande information om transporttjänsternas prestanda. Det gör också att man riskerar att välja beräkningsmetod och standardvärden utifrån vad som är mest gynnsamt för det enskilda företaget. Detta skapar förutsättningar för grönmålning³ och kan ge användarna fel incitament. Avsaknaden av ett standardramverk är allmänt erkänd och har lett till flera försök från branschen och från nationella myndigheter⁴ att skapa ett sådant. Ingen av dessa insatser har emellertid lett till harmoniserande metoder för redovisning av växthusgasutsläpp eller till att man använder växthusgasdata på ett konsekvent sätt på unionsnivå.

Transportsektorn ser också avsaknaden av tillförlitlig och jämförbar information om växthusgasutsläpp från transporttjänster som ett problem. I det öppna offentliga samrådet erkände 80 % av de svarande att detta problem fanns och ansåg att det var betydande eller

¹ Inom fraktsektorn finns till exempel det EU-baserade [Lean and Green](#)-och i Förenta staterna [SmartWay](#)-programmet.

² Harmoniserad statistik och miljöräkenskaper om växthusgasutsläpp för alla ekonomiska sektorer, inklusive transporter, produceras av medlemsstaterna och rapporteras till kommissionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 691/2011 av den 6 juli 2011 om europeiska miljöräkenskaper ([EUT L 192, 22.7.2011, s. 1](#)). Dessa data finns tillgängliga på nationell nivå, med en uppdelning utifrån Nace rev.2-klassificeringen av ekonomisk verksamhet och dessa data är därmed inte tillräckligt detaljerade för att ta itu med det problem som beskrivs ovan.

³ Grönmålning är det företag ägnar sig åt för att ge en falskt positiv bild av sin miljöpåverkan eller fördelar för miljön.

⁴ Den första transportspecifika standarden infördes 2012 av [Europeiska standardiseringskommittén \(CEN\)](#). I CEN EN 16258:2012 fastställs en gemensam metod för att beräkna och ange energiförbrukning och växthusgasutsläpp kopplade till alla transporttjänster. EN 16258:2012 bidrog på ett betydande sätt till harmoniseringen av utsläppsredovisningsprocesser inom transporter. Den ansågs emellertid inte vara tillräckligt exakt för att tillhandahålla fullständigt jämförbara och konsekventa data om olika transporttjänster. Andra exempel på initiativ för att harmonisera redovisningen av växthusgasutsläpp från transporter omfattar [artikel L. 1431-3 i den franska transportlagen](#) samt ramverket från [Global Logistics Emissions Council](#).

mycket betydande. Liknande åsikter noterades i analysen av svaren på inbjudan från detta initiativ att lämna synpunkter, dess riktade enkät till berörda parter och diskussionerna vid workshopen.

Dessutom är det allmänna användandet av redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster fortfarande väldigt begränsat, trots det ökande intresset hos berörda parter inom transportsektorn för data om transporttjänsters växthusgasprestanda. Transporttjänsteanvändare får vanligtvis inte korrekt information om transporttjänsternas prestanda och transporttjänsteanordnare, däribland operatörer, beräknar inte systematiskt sina växthusgasutsläpp. Dessutom tenderar majoriteten av dem som beräknar sina utsläpp att göra det på företags- eller fordonsnivå och de kan inte generera data om växthusgasutsläppen från en transporttjänst⁵. Det är dock endast den senare typen av information som är relevant för att på ett effektivt sätt stödja och påverka tjänsteanvändarnas beslut. Det beräknas att nästan 600 000 enheter inom EU:s transportsektor mäter sina växthusgasutsläpp (2020) men bara 21 660 av dem gör det på den disaggregerade nivå som krävs för att producera data om växthusgasutsläpp från transporttjänster. Detta är enbart 1,2 % av cirka 1,8 miljoner enheter som utför egna transportoperationer⁶. Den låga användningen av redovisning av växthusgasutsläpp ses framförallt hos mikroföretag samt små och medelstora företag⁷, vilka utgör den stora majoriteten av företag som verkar på EU:s transportmarknad.

Den låga användningen av redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster lyftes också fram som ett problem vid olika samrådsaktiviteter. Under det öppna offentliga samrådet angav 45 av 56 organisationer (80 %), 61 av 70 enskilda personer (87 %) och 60 av 65 internetkunder (92 %) att de inte får tillräckligt med information när de planerar/anordnar en resa, frakt eller ska välja hur ett paket ska levereras. Därutöver ansåg 26 av 31 (84 %) av de svarande i den riktade enkäten att den nuvarande användningsnivån var låg eller mycket låg. När det gäller redovisning av växthusgasutsläpp, visade den riktade enkäten att 78 % av de svarande (29 av 37) redan mäter sina utsläpp på något sätt men bara 35 % (9 av 26) av dem som mäter dem gör det på transporttjänstnivå. Detta resultat är emellertid kanske inte fullt ut representativt för alla berörda enheter eftersom det verkliga antalet företag som beräknar transporttjänsternas växthusgasutsläpp verkar vara avsevärt lägre.

EU har erkänt behovet av ett harmoniserat metodmässigt ramverk för att redovisa utsläppen från transporttjänster. Mellan 2011 och 2019 fanns det två på varandra följande EU-finansierade projekt – Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET)⁸ under det sjunde ramprogrammet (FP7) och Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN)⁹ under Horisont 2020. Dessa projekt var inriktade på beräkning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från transporttjänster, i syfte att utveckla en global metod. Sådana insatser utgjorde ett stöd för att inrätta och utveckla det branschstyrda ramverket Global Logistics Emissions Council¹⁰ och för att få på plats samordnade insatser för att utarbeta en omfattande och skräddarsydd standard från Internationella standardiseringsorganisationen

⁵ För att generera korrekta data om transporttjänsters växthusgasprestanda (särskilt i den multimodala transportkedjan) måste utsläppen för varje enskild del av transportkedjan (transportsträcka) beräknas. Denna beräkningsnivå kräver specifika data och är mer komplex och kostsam för enskilda organisationer.

⁶ Totalt cirka 1,8 miljoner, Ecorys och CE Delft (2023). Stödjande studie till konsekvensbedömningen.

⁷ Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36).

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

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ [Smart Freight Centre](#).

(ISO)¹¹. ISO publicerade sin nya standard ISO 14083:2023 i mars 2023. Därefter införlivade CEN den i en motsvarande europeiska standard EN ISO 14083:2023.

Detta initiativ syftar till att överbrygga de hinder som står i vägen för harmoniseringen av mätning och beräkning av växthusgasutsläpp och till att underlätta användningen av det inom transportsektorn. I det fastställs ett gemensamt regelverk för redovisning av växthusgasutsläpp från tranposttjänster för hela den multimodala transportkedjan och därmed skapas lika villkor för olika transportsätt, segment och unionens nationella nätverk. Den ökade öppenheten vad gäller olika tjänsters prestanda bör ge incitament för marknadsaktörer att minska växthusgasutsläppen och göra transporter mer effektiva och hållbara.

Den här förordningen gör inte rapportering av växthusgasutsläpp obligatorisk. Den är utformad för att stödja andra specifika åtgärder som vidtas av branschen och av offentliga myndigheter för att underlätta den gröna omställningen. Dessa åtgärder omfattar bland annat införande av klausuler rörande öppenhet om växthusgasutsläpp i transportavtal, tillhandahållande av information till passagerarna om växthusgasutsläpp från en specifik tjänst, eller fastställande av klimatrelaterade kriterier för grön upphandling och gröna transportprogram. De kan genomföras genom separata enskilda arrangemang, särskilt när det gäller myndighet-till-företag och företag-till-företag, men de måste alltid följa de specifika reglerna för beräkning, styrkande och meddelande av växthusgasutsläpp från transporttjänster i enlighet med vad som fastställts i detta initiativ.

Här bör man även notera att även om denna förordning berör växthusgasutsläpp från källa till hjul som härrör från fordonsanvändning och energiförsörjning av fordon¹², så skapar transportsektorn även andra negativa effekter. Detta omfattar luftföroreningar och bulleremissioner samt därav följande hälso- och miljöpåverkan. Dessa konsekvenser omfattas inte av det föreslagna initiativet.

För att på rätt sätt kunna behandla alla dess mål, har initiativet strukturerats i sju huvudsakliga politikområden, dessa beskrivs nedan:

- Metod – inrättandet av en gemensam referensmetod som säkerställer att beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster utförs på ett standardiserat sätt i hela transportsektorn.

Referensmetoden är en avgörande del av initiativet och ägnades därför särskild uppmärksamhet under det förberedande arbetet. Ett antal tillvägagångssätt analyserades, dessa skilde sig åt vad gäller omfattning och metod för beräkning av växthusgasutsläpp och rörande fördelningen av utsläpp till transporttjänster. Som ett resultat av detta valdes den nya ISO-standard 14083:2023¹³ ut som mest relevant och proportionerlig när det gäller att uppnå de uttalade målen i nuläget. ISO 14083:2023 är ett steg framåt när det gäller att fastställa en gemensam uppsättning regler och beräkningsprinciper för växthusgasutsläpp för transportverksamhet, där kvantifieringen utförs från källa till hjul. Eftersom denna standard är erkänd runt hela världen kan den användas till att generera data om växthusgasutsläpp för internationella transportkedjor och skapar därmed möjligheter till global samordning.

Å andra sidan bör förordning ta hänsyn till möjlig framtida utveckling av standarden och kunna beröra flexibilitet som ingår i dess specifika delar. Därför bör framtida revisioner och ändringar av standarden övervakas noga, granskas och, när så är berättigat, uteslutas från

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

¹² I denna förordning gäller konceptet från källa till hjul för alla transportsätt.

¹³ I denna förordning användes den europeiska versionen av denna standard (EN ISO 14083:2023) som referensmetod.

denna förordnings omfattning för att man ska kunna säkerställa att referensmetoden är förenlig med målen i denna förordning och i annan tillämplig unionslagstiftning. Därutöver bör man beakta behovet av ytterligare justeringar och klargöranden, särskilt om användandet av denna standard skapar en risk för oberättigade obalanser som har sitt ursprung i beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster inom specifika transportsegment.

- Indata och källor – tillhandahålla en harmoniserad strategi för indata genom att skapa incitament för att använda primärdata, tillåta modellerade data, öka tillförlitligheten, tillgängligheten och lämpligheten för standardvärden och begränsa skillnaderna mellan nationella, regionala och sektorspecifika dataset.

Utan en gemensam strategi för indata kommer beräkningsresultaten för växthusgasutsläpp att fortsätta att vara oförenliga och ojämförbara även om man använder samma referensmetod. Denna fråga togs upp i stor grad i alla samråd med berörda parter. Olika typer av indata, däribland primär- och sekundärdata, krävs eller används för att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster. Användning av primärdata leder till de mest tillförlitliga beräkningsresultaten. Dessa data är emellertid ofta otillgängliga eller oöverkomligt kostsamma för vissa berörda parter, särskilt små och medelstora företag, så användning av sekundärdata bör också övervägas. För att säkerställa jämförbara och korrekta beräkningsprodukter för växthusgasutsläpp bör därför användningen av primärdata erkännas och prioriteras och sekundärdata bör bygga på trovärdiga uppskattningar och vetenskapligt bevisade och tillförlitliga databaser och dataset. Sekundärdata kan fastställas med hjälp av standardvärden eller modeller.

Användningen av standardvärden bör resultera i korrekt och tillförlitlig information om växthusgasutsläppen från en specifik transporttjänst. Dessa värden bör därför tas fram på ett neutralt och objektivt sätt och komma från tillförlitliga källor. Standardvärden hämtas från litteratur och andra publikationer och omfattar växthusgasintensitet och utsläppsfaktorer för växthusgas (beroende på källan kan de också kallas energi- eller bränsleutsläppsfaktorer).

Standardvärdena för växthusgasintensitet kopplar angivna data för transportprestanda (verksamhet) till växthusgasutsläpp och används för att generera information om utsläpp från en viss transporttjänst. Dessa värden bör därför bygga på parametrar som i hög grad liknar dem för en viss tjänst. För att säkerställa jämförbara utsläppsberäkningsresultat, bör en huvuddatabas för EU för dessa värden skapas. Med tanke på att de är mycket sektorspecifika, nationellt och regionalt specifika bör dock andra relevanta databaser och dataset som administreras av tredje parter också tillåtas, under förutsättning att de genomgår en särskild kvalitetskontroll på EU-nivå.

Utsläppsfaktorer för växthusgas kopplar den mängd energi som används när en operation utförs till växthusgasutsläpp från källa till hjul. Dessa faktorer är nödvändiga indata för att beräkna växthusgasintensiteten från källa till hjul för en viss transporttjänst. Fastställandet av utsläppsfaktorer för växthusgas på grundval av en enhetlig metod och tillförlitliga källor leder till en acceptabel variationsnivå. Därför bör en central EU-databas för utsläppsfaktorer för växthusgas utvecklas, med beaktande av relevanta unionslagstiftningsinitiativ och andra tillförlitliga källor, däribland det reviderade direktivet om förnybar energi¹⁴ (när det antagits) samt en särskild punkt i Horisont Europa-programmet¹⁵.

¹⁴ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 och Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652, COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Finansiering och anbud \(europa.eu\)](#).

Ett neutralt och behörigt EU-organ bör utveckla och underhålla EU-databaserna med standardvärden för växthusgasintensitet och utsläppsfaktorer för växthusgas. Detta organ bör också utföra tekniska kvalitetskontroller på tredje parters externa databaser och dataset. Europeiska miljöbyrån anses vara det lämpligaste organet för att tillhandahålla nödvändigt stöd i att genomföra denna del av förordningen på rätt sätt. När det är relevant kan byråns arbete förlita sig på bidrag och stöd från andra sektoriella EU-organ, t.ex. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) som kommer att anförtros att genomföra miljömärkningen för flyg inom ramen för initiativet ReFuelEU Aviation¹⁶.

I modellerade data kombineras primärdata med relevanta parametrar för växthusgasutsläpp för en specifik transport- eller navoperation. Dessa parametrar bör vara representativa, korrekta och strikt baserade på referensmetodens krav. Detta kommer att leda till bästa möjliga bild av en transporttjänsts faktiska växthusgasutsläpp.

- Tillämplighet – Fastställande av rätt politiskt instrument (från obligatoriskt till frivilligt) för att effektivt tillämpa initiativet på unionsmarknaden.

När man vägde instrumentets effektivitet mot den möjliga administrativa bördan och kostnaden för transportsektorn, framstod en bindande metod som bygger på anslutning som den mest lämpliga. Där åläggs kravet att använda det gemensamma ramverket endast när en enhet som tillhandahåller eller anordnar en transporttjänst väljer eller på något annat sätt tvingas¹⁷ att både beräkna och lämna ut data om växthusgasutsläpp för denna tjänst. Denna metod är särskilt relevant för små och medelstora företag som utgör den stora majoriteten av företag inom transportsektor, och som ofta inte har tillräcklig kapacitet för att mäta och beräkna växthusgasutsläpp från sin transportverksamhet. Samtidigt garanterar denna metod förutsägbarhet i lagstiftningen och lika villkor för redovisning av växthusgasutsläpp för dem som offentliggör eller delar utsläppsinformation. Med tiden bör detta leda till en gradvis marknadsförflyttning mot en ökad användning av ramverket inom transportsektorn.

- Utdata om växthusgasutsläpp och öppenhet – fastställande av lämpliga mått för att generera och dela data om växthusgasutsläpp och inrättande av gemensamma regler för kommunikation och öppenhet om utsläppsredovisningsresultat.

Harmoniserade mätvärden för utdata om utsläpp är nödvändiga för att kunna säkerställa konsekventa måttenheter vid offentliggörande av data om växthusgasutsläpp från transporttjänster mellan alla parter i transportkedjan och utanför den. Gemensamma mått möjliggör tydlig kommunikation från dataleverantörer och en korrekt förståelse hos datamottagare. Detta är avgörande för att på rätt sätt kunna jämföra data om växthusgasutsläpp på marknaden och för att stödja transportanvändarnas beslut. Därutöver behöver enheter som beräknar och offentliggör data om växthusgasutsläpp fastställa och behålla underlag för de beräkningar som utförs. Sådant underlag ska kunna lämnas ut på begäran från en behörig myndighet eller någon annan tredje part på grundval av separata enskilda arrangemang, t.ex. sådana som härrör från specifika lagkrav eller avtalspunkter mellan företag. Dessa bestämmelser är i första hand avsedda att säkerställa förtroende för tillförlitligheten och korrektheten hos de utlämnade uppgifterna.

- Genomförandestöd – se till att detta initiativ genomförs på ett harmoniserat sätt i olika transportsegment.

¹⁶ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart, COM(2021) 561 final.

¹⁷ Till exempel genom annan EU- eller nationell lagstiftning eller genom avtalsförhållanden.

Genomförandestödet säkerställer att förordningens regelverk tolkas och tillämpas på samma sätt av de organ som verkar inom olika delar av transportkedjan i hela EU. Det inbegriper särskilt allmänna riktlinjer som klargör och förklarar vissa delar av initiativet för de olika berörda parterna. Detta kommer att hjälpa dem att tillämpa reglerna i deras vanliga affärspraxis. Detta kan omfatta vägledning om datakrav, datahantering och delning, utsläppsberäkningsprocesser och verifiering av överensstämmelse. Kommissionen förbehåller sig ensamrätten att ta fram dessa allmänna riktlinjer på grundval av dess bedömning av transportsektorns behov och det mervärde som denna vägledning skulle innebära för marknaden.

- Överensstämmelse – säkerställande av ett gemensamt, proportionerligt och tillförlitligt verifieringssystem för data om växthusgasutsläpp från transporttjänster och för de underliggande beräkningsprocesserna.

Ett verifieringssystem för data om växthusgasutsläpp och de underliggande beräkningsprocesserna är ett annat behov som uttrycktes starkt under samråden med berörda parter. Konsekvensbedömningen har bekräftat detta behov och visat att ett verifieringssystem som är utformat på rätt sätt avsevärt kan öka transportsektorns förtroende för data om växthusgasutsläpp och förbättra användningen av redovisning av växthusgasutsläpp i allmänhet. Men de krav som är kopplade till verifieringsprocesserna leder ofta till extra kostnader och administrativ börda för sektorn. Därför bör man vara uppmärksam på att man inte skapar mer byråkrati som på ett kontraproduktivt sätt skulle hindra användningen av det gemensamma ramverket för redovisning av växthusgasutsläpp i bredare affärspraxis. Detta är skälet till att man i detta förslag bara kräver att stora enheter ska verifiera sin efterlevnad av de regler som fastställs i denna förordning, medan man tillåter att små och medelstora företag använder verifieringen på frivillig basis.

- Kompletterande åtgärder – utveckling och användning av beräkningsverktyg

Tillgängligheten av tekniska beräkningsverktyg (t.ex. webbapplikationer, modeller och mjukvara) är en användbar drivkraft för att underlätta användningen av den gemensamma metoden för utsläppsredovisning i transportsektorn. Externa kommersiella och icke-kommersiella beräkningsverktyg som erbjuds för bredare användning på marknaden kan på ett effektivt sätt stödja detta initiativs syfte. De tillhandahåller passande funktioner för att automatiskt beräkna utsläpp och erbjuder tillräcklig flexibilitet för snabba anpassningar till beräkningsformler och data om så är nödvändigt. Användningen av dessa verktyg måste emellertid säkerställa efterlevnaden av de krav som fastställs i denna förordning, särskilt vad gäller användningen av den gemensamma referensmetoden, modelleringsparametrar och lämplig uppsättning standardvärden. Därför bör användningen av externa beräkningsverktyg tillåtas under förutsättning att dessa är formellt certifierade.

- Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Transporter¹⁸ stod för 26 % av alla växthusgasutsläpp i EU under 2020, där enbart vägtransporter stod för 20 % av de totala utsläppen¹⁹. Därför måste detta initiativ ses mot bakgrund av den europeiska gröna given²⁰, och den europeiska klimatlagen²¹, där man fastställer stegen för att uppnå klimatneutralitet senast 2050.

¹⁸ Inklusive internationell luftfart och sjötransport.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\) \(inte översatt till svenska\)](#).

²⁰ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Den europeiska gröna given*, COM(2019) 640 final.

I strategin för hållbar och smart mobilitet²², som offentliggjordes den 9 december 2020, läggs grunden för hur EU:s transportsystem kan åstadkomma denna förändring (däribland genom en minskning med 90 % av växthusgasutsläppen från transporter senast 2050) och hur den ska levereras av ett smart, konkurrenskraftigt, säkert, tillgängligt och ekonomiskt överkomligt transportsystem. Förutom riktade insatser för att göra enskilda transportsätt mer hållbara, berör strategin också incitament för att välja de mest hållbara transportalternativen, inom och mellan de olika transportsätten. Incitamenten kan vara både ekonomiska och icke-ekonomiska till sin natur, genom att man tillhandahåller bättre information till användarna och ökad öppenhet om transporttjänsters prestanda när det gäller växthusgasutsläpp. Därför tillkännagavs i strategin planer²³ på att ”inrätta en europeisk ram för harmoniserad mätning av utsläppen av växthusgaser från transport och logistik, baserat på globala normer. Sedan skulle mätningarna kunna användas för att ge företag och slutanvändare en uppskattning av koldioxidavtrycket från deras val och öka efterfrågan från slutanvändare och konsumenter på möjligheten att använda mer hållbara transport- och mobilitetslösningar och samtidigt undvika ’grönmalning’”. Denna förordning är därför ett lämpligt politiskt svar.

Vissa politiska överväganden har redan gjorts rörande redovisning av utsläpp från transporttjänster. I vitboken om transportpolitiken från 2011²⁴, lade kommissionen fram en vision för EU-transportsystemets framtid. Man fastställde en politisk agenda för att ta itu med framtida utmaningar, framförallt genom att underhålla och utveckla transporterna och på ett betydande sätt minska transport- och logistikverksamhetens koldioxidavtryck. Ett av de specifika initiativ som utformats för att hjälpa till att uppnå dessa mål var framtagandet av gemensamma EU-standarder för att uppskatta passagerar- och godstransporters koldioxidavtryck. Syftet var att tillhandahålla ett verktyg till företag som ville upphandla mindre miljökadliga tjänster och till passagerare som ville resa på ett mer miljömässigt hållbart sätt. Dessa planer föranledde ytterligare insatser på det här politikområdet, däribland forskningsprojektet LEARN som nämndes ovan.

- Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Som ett övergripande initiativ för alla transportsätt, skapar den här förordningen synergier med och kompletterar andra lagstiftningsåtgärder på EU-nivå om utsläppsminskningsramar, bränsle- och utsläppsstandarder, bättre öppenhet för användare och starkare konsumenträttigheter. Dessa kopplingar till annan politik rör, särskilt, användningen av indata och utsläppsredovisningsmetoder, samt kraven på otvetydig kommunikation om växthusgasutsläpp från transporttjänster.

Det finns starka kopplingar till lagstiftningsåtgärder om insamling av information om utsläpp och miljörapportering. Inom ramen för EU-systemet för övervakning, rapportering och verifiering²⁵ måste sjögående fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som seglar till och från EU-hamnar övervaka, verifiera och årligen rapportera sina koldioxidutsläpp baserat på

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*), ([EUT L 243, 9.7.2021, s. 1](#)).

²² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020) 789 final.

²³ Åtgärd 33 i handlingsplanen som åtföljer strategin för hållbar och smart mobilitet.

²⁴ VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG ([EUT L 123, 19.5.2015, s. 55](#)).

det bränsle som förbrukats när de utfört sin verksamhet²⁶. Inom luftfarten kräver Europeiska unionens system för handel med utsläppsrätter²⁷ att flygbolag beräknar sina koldioxidutsläpp per flygning och lämnar in en utsläppsrapport varje år. Även om de två ovannämnda systemen har olika mål och inte leder till redovisning av växthusgasutsläpp för specifika tjänster kan de ses som komplement till denna förordning, särskilt när det gäller insamling av data om faktiskt förbrukat bränsle.

Enhetligheten i indata för att kvantifiera växthusgasutsläpp behandlas också som en del av framväxande EU-initiativ om användningen av förnybara koldioxidsnåla eller koldioxidfria bränslen. Detta initiativ innehåller en ingående återspeglning av 55 %-paketet²⁸, med en särskild hänvisning till kommissionens förslag till det reviderade direktivet om förnybar energi och det nya FuelEU Maritime-initiativet²⁹. Det reviderade direktivet om förnybar energi och FuelEU Maritime kommer specifikt att tillhandahålla uppsättningar av standardvärden för utsläppsfaktorer för växthusgas (energi). Dessa kommer att vara uppskattningar av växthusgasutsläpp baserade på den mängd energi som använts med tillämpning av från-källa-till-hjul-metoden³⁰. Alla dessa aspekter är mycket relevanta för en enhetlig tillämpning av detta initiativ på unionsmarknaden. Denna tillämpning kommer emellertid också att ta hänsyn till andra lagstiftningsramar, t.ex. normer för koldioxidutsläpp för nya tunga fordon³¹ och lätta fordon³², Eurostats statistiska vägledning för miljöräkenskaper³³, samt en planerad EU-insats för tillgång till data som generas i fordon³⁴. I detta hänseende kan möjliga synergier till exempel vara kopplade till insamling av bränsleförbrukningsdata och fastställande av en gemensam miljö av standardvärden.

Information om växthusgasutsläpp som beräknats och samlats in med tillämpning av de regler som fastställs i denna förordning kan användas i företags rapportering, så som i enlighet med direktivet om företagens hållbarhetsrapportering³⁵ och de därtill hörande europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering som för närvarande håller på att utarbetas³⁶.

²⁶ De data som övervakas och rapporteras för förordningen om EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp är avsedd att användas för andra kommande initiativ, så som en möjlig införlivning av sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem eller FuelEU Maritime.

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG ([EUT L 275, 25.10.2003, s. 32](#)).

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

²⁹ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, COM(2021) 562 final.

³⁰ Detta skiljer sig åt från den nuvarande metod som tillämpas i EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering, IMO:s datainsamlingssystem, Corsia och EU:s utsläppshandelssystem, där man bara behandlar framdrivning av fordon kopplad till utsläpp (tank till hjul).

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG ([EUT L 198, 25.7.2019](#)).

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbetning) ([EUT L 111, 25.4.2019, s. 13](#)).

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Tillgang-till-fordons-data-resurser-och-funktioner_sv.

³⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2464 av den 14 december 2022 om ändring av förordning (EU) nr 537/2014, direktiv 2004/109/EG, direktiv 2006/43/EG och direktiv 2013/34/EU vad gäller företagens hållbarhetsrapportering ([EUT L 322, 16.12.2022, s. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Stora-och-borsnoterade-foretags-hallbarhetsrapportering-en-forsta-uppsattning-standarder_sv.

Direktivet om företagens hållbarhetsrapportering och detta initiativ är förenliga vad gäller metoden, i båda erkänns utsläpp av koldioxidekvivalenter i scope 1 (direkta utsläpp från egen verksamhet), scope 2 (indirekta utsläpp som genererats från inköpt eller anskaffad elektricitet, ånga, värme eller kylning som förbrukats av det rapporterande företaget) och scope 3 (indirekta utsläpp som uppstår i värdekedjan)³⁷. Dessa ramverk skiljer sig åt vad gäller ämnesområdet och graden av exakthet (direktivet om företagens hållbarhetsrapportering omfattar utsläpp från ett helt företag och denna förordning omfattar utsläpp från transporttjänster). Information som genereras utifrån detta direktiv kan emellertid bidra till företags allmänna hållbarhetsrapporter och därmed underlätta tillämpningen av direktivet om företagens hållbarhetsrapportering.

ReFuelEU Aviation, ett annat initiativ inom ramen för 55 %-paketet, innehåller bestämmelser för en särskild miljömärkning för flygningar³⁸ som ska hjälpa konsumenterna att fatta informerade beslut och främja grönare resande. Kommissionen kommer att se till att framtagandet av märkningsprogrammet för flygningar samordnas på rätt sätt med genomförandet av detta initiativ för att säkerställa förenligheten och tillförlitligheten hos alla data om växthusgasutsläpp från transporter som genereras.

Förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation³⁹ rör utbyte av lagstiftningsinformation i elektroniskt format om godstransport på väg, järnväg, i luften eller på de inre vattenvägarna. Den kommer att göra det möjligt för operatörerna att bevisa sin efterlevnad av rapporteringsformaliteter på EU-nivå och nationell nivå som gäller för godstransporter. Genom att inrätta ett helt decentraliserat men harmoniserat och tillförlitligt datadelningsnätverk förväntas förordningen om elektronisk godstransportinformation stödja delning av data om växthusgasutsläpp mellan olika organ och enskilda användare och därmed stödja genomförandet av detta initiativ.

Denna förordning är också tänkt att komplettera handlingsplanen för den cirkulära ekonomin⁴⁰ och specifika initiativ inom ramen för denna som syftar till att förse konsumenterna med korrekt information. Den har särskilt potentiella kopplingar till initiativet om produkters miljöavtryck⁴¹ som rör metodkrav för kvantifiering av utsläpp. Initiativet om produkters miljöavtryck togs ursprungligen fram som en del av initiativet för den inre marknaden för gröna produkter⁴². Det tillhandahåller en allmän sektorsövergripande metod för att mäta varor och tjänsters miljöprestanda under hela deras livscykel. Men det allmänna ramverket för produkters miljöavtryck berör inte specifikt transporttjänster och dess

³⁷ Definierade i [GHG Protocol](#).

³⁸ Framtagandet av en miljömärkning för flygfart bygger på åtgärd 35 i strategin för hållbar och smart mobilitet. Märkningen kan bestå av olika delar, däribland en bedömning av flygningsutsläpp. Märkningen inom ramen för ReFuelEU Aviation kommer endast att vara inriktad på utsläpp från flygningar, andra märkningar inriktade på flygplan eller flygbolag kan komma att utvecklas separat i ett senare skede.

³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation ([EUT L 249, 31.7.2020, s. 33](#)).

⁴⁰ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin för ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa*, COM(2020) 98 final.

⁴¹ Kommissionens rekommendation (EU) 2021/2279 av den 15 december 2021 om användningen av metoder för produkters miljöavtryck för att mäta och kommunicera produkters och organisationers miljöprestanda utifrån ett livscykelerspektiv, ([EUT L 471, 30.12.2021, s. 1](#)).

⁴² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, *Upprättande av den inre marknaden för gröna produkter bättre information om produkters och organisationers miljöprestanda*, COM(2013) 0196 final.

genomförande i utsläppsriktmärkesyfte skulle fortfarande kräva att man utarbetade detaljerade kategoriregler⁴³.

Synergier identifierades också med i) direktiv 2005/29/EG om otillbörliga affärsmetoder som tillämpas av näringsidkare gentemot konsumenter på den inre marknaden, som rör vilseledande miljöpåståenden, och ii) förslaget om ett direktiv om mer konsumentmakt i den gröna omställningen (om ändring av direktiv 2005/29/EG) som fastställer en rad specifika krav om miljöpåståenden och förbjuder allmänna miljöpåståenden som inte grundar sig på erkänd och relevant utmärkt miljöprestanda⁴⁴. Dessa synergier rör framförallt behovet av bättre och tillförlitlig information om tjänsters hållbarhet. Detta innebär att skydda konsumenter mot falsk eller vilseledande information som kan ge intrycket att en tjänst är mer miljövänlig än den faktiskt är. Detta initiativ skulle reglera specifika delar av miljöpåståenden genom att tillhandahålla ett harmoniserat ramverk med universell tillämpning. Detta skulle säkerställa att korrekta och jämförbara utsläppsdata görs tillgängliga för konsumenterna av organ som redovisar utsläppen från transporttjänster.

Kommissionens förslag till ett direktiv om styrkande och framförande av uttryckliga miljöpåståenden (direktivet om miljöpåståenden)⁴⁵ är utformat som en *lex specialis* i förhållande till direktiv 2005/29/EG. I direktivet om miljöpåståenden fastställs detaljerade krav för bedömningen för att styrka uttryckliga miljöpåståenden och specifika regler för miljömärkningsprogram för att förbättra förtroendet för miljöpåståendens tillförlitlighet och minska antalet olika miljömärkningar. I denna förordning fastställs metodregler för att styrka uttryckliga miljöpåståenden om växthusgasutsläpp från källa till hjul från transporttjänster och därmed har den för dessa påståenden företräde framför de regler om styrkande, framförande och verifiering som fastställs i direktivet om miljöpåståenden.

Även om föroreningsutsläpp inte omfattas av detta initiativ förväntas förordningen skapa positiva bieffekter i form av minskade föroreningar från transporter, i linje med målen i kommissionens handlingsplan för nollförorening⁴⁶.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Initiativet skulle läggas fram på grundval av artiklarna 91.1 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*). I enlighet med artikel 4.2 i det fördraget gäller delade befogenheter mellan EU och medlemsstaterna på området transport.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Problemets EU-dimension

⁴³ För närvarande utarbetas fortfarande kategoriregler för produkters fotavtryck för en mängd olika produkter och tjänster.

⁴⁴ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiven 2005/29/EG och 2011/83/EU vad gäller mer konsumentmakt i den gröna omställningen genom bättre skydd mot otillbörliga affärsmetoder och bättre information, COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om styrkande och framförande av uttryckliga miljöpåståenden (direktivet om miljöpåståenden), COM(2023) 166 final.

⁴⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Vägen till en frisk planet för alla EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*, COM(2021) 400 final.

Genom att det tillhandahåller harmoniserade regler för redovisning av växthusgasutsläpp på transporttjänstenivå är detta initiativ särskilt relevant för gränsöverskridande verksamhet mellan EU:s medlemsstater. Denna harmoniseringsnivå, som framför allt rör metodval, dataunderlag och gemensamma regler för verifiering, kan inte uppnås på ett effektivt sätt genom insatser från enskilda medlemsstater. Hittills har endast Frankrike inrättat ett särskilt harmoniserat metodmässigt ramverk som omfattar åtgärder för att ge incitament till att börja använda den⁴⁷. Men om ytterligare medlemsstater gör detsamma så kan detta leda till väldigt olika beräknings- och offentliggörandekrav för transportanordnare och användare, med extra kostnader och administrativ börda för företag som verkar över gränserna. Insatser på nationell nivå kan också sänka den övergripande effektiviteten för redovisning av växthusgasutsläpp, eftersom utdata om växthusgasutsläpp från transporttjänster som utförs i olika länder inte skulle vara jämförbara, med en betydande risk för att man skapar förvirring hos användarna och att man därmed skapar olika eller till och med negativa incitament för de enheter som erbjuder transporttjänster på marknaden.

Åtgärder för mervärde på EU-nivå

EU:s transportsektor har en stark gränsöverskridande dimension som spelar en viktig roll för det fria flödet av människor och varor på EU:s inre marknad. Effektiva transporttjänster är avgörande för att möta efterfrågan från transportanvändare, stödja EU-ekonomins tillväxt och bevara medborgarnas livsstil. Samtidigt måste man uppmärksamma utmaningarna kopplade till transporters miljöpåverkan, vilka fortfarande ökar framförallt på grund av den ökade gods- och passagerartrafiken i det europeiska nätverket⁴⁸. Initiativet är därför tänkt som stöd för transportbranschen när det gäller att underlätta dess gröna omställning. Genom att föreskriva större öppenhet om transporttjänsters prestanda kommer det att leda till att man skapar incitament för mer hållbara lösningar och innovation och ger kunderna mer information för deras egna beslut. Så som visats ovan skulle alla nationella strategier vara mycket kontraproduktiva när det gäller att uppnå dessa mål i och med att risken för motstridiga krav och inkonsekventa metoder och data är betydande.

- **Proportionalitetsprincipen**

Valen rörande de relevanta politiska åtgärder och politiska alternativ som skulle utgöra strukturen till detta initiativ gjordes med beaktande av proportionalitetsprincipen så att de ledde fram till en så balanserad metod som möjligt. För det första föreslås att man använder den befintliga och brett erkända standarden ISO 14083:2023, i dess europeiska version EN ISO 14083:2023, som referensmetod för att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster. Denna åtgärd fick betydande stöd från de berörda parter som deltog i olika samrådsaktiviteter och den förväntas därför leda till en mycket god acceptans och tillämplighet på transportmarknaden. För det andra föreskrivs i initiativet en decentraliserad tillämpning av vissa delar, särskilt genom att man under vissa förutsättningar tillåter användningen av externa databaser och dataset med standardvärden och utsläppsfaktorer samt beräkningsverktyg för växthusgasutsläpp som drivs av tredje parter. För det tredje fastställs i initiativet rationella krav för verifiering av data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser, där små och medelstora företag undantas om de inte vill genomgå verifieringen på frivillig basis. Slutligen, genom att det här förslaget inkluderar en bindande tillämpning för dem som anslutit sig till det harmoniserade ramverket fastställer det krav på att beräkna och dela data om växthusgasutsläpp bara för de enheter som väljer att ansluta sig

⁴⁷ Den franska transportlagen, se ovan.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\) \(inte översatt till svenska\).](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)

eller som åläggs att göra det på andra sätt. Denna aspekt är viktig för de berörda parterna, särskilt små och medelstora företag, som ofta saknar kapacitet för att på ett effektivt sätt börja redovisa växthusgasutsläpp på transporttjänstenivå på kort sikt och som därför förväntar sig ett mer gradvis tillvägagångssätt som berör deras specifika situation där de har möjlighet att börja använda det gemensamma ramverket så småningom.

- **Val av instrument**

Konsekvensbedömningen visade att lagstiftningsåtgärder är nödvändiga för att uppnå målen med initiativet. En förordning är det lämpligaste instrumentet för att säkerställa ett gemensamt genomförande av de planerade åtgärderna, samtidigt som risken för snedvridning på den inre marknaden minskas, vilket skulle kunna orsakas av skillnader i hur EU:s medlemsstater införlivar kraven i nationell lagstiftning. När man börjar använda en harmoniserad metod bör man följa homogena regler för att möjliggöra jämförbarhet och tillräcklig kvalitet och detaljnivå för de data som produceras. Det är särskilt avgörande att undvika att lösa det nuvarande lapptäcket av olika lösningar på nationell eller sektornivå, vilket skulle vara fallet om åtgärderna genomfördes inom ramen för ett sektorsövergripande direktiv.

Förslaget är mycket tekniskt till sin natur och det är troligt att det kan komma att behöva ändras regelbundet för att spegla teknisk eller rättslig utveckling, särskilt när det gäller den gemensamma referensberäkningsmetoden och reglerna för indata, certifiering och verifiering. Därför planeras även ett antal delegerande åtgärder och tillämpningsåtgärder. Dessa kommer särskilt att inriktas på de tekniska specifikationerna för genomförandet av de funktionella kraven.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen samarbetade aktivt med berörda parter och genomförde omfattande samråd under konsekvensbedömningsprocessen.

Berörda parter synpunkter började samlas in efter offentliggörandet av inbjudan att komma med synpunkter (19 november till 17 december 2021). Totalt 64 svar togs emot, vilka hjälpte till att förfina tillvägagångssättet och bättre identifiera de hinder som stod i vägen för harmoniserad redovisning av VÄXTHUSGASUTSLÄPP från transporttjänster.

Som en del av utarbetandet av förslaget ingick bland annat följande samråd:

- Ett öppet offentligt samråd, organiserat av kommissionen, pågick mellan den 25 juli och den 20 oktober 2022. Totalt inkom 188 svar, från en rad olika grupper med berörda parter. Svaren kom från företag (63), branschorganisationer (59), EU-medborgare (26), offentliga myndigheter (26), icke-statliga organisationer (8), akademiska institutioner och forskningsinstitutioner (4), konsumentorganisationer (3), fackföreningar (2), miljöorganisationer (1) och andra (10)⁴⁹.
- Sonderade intervjuer anordnade av den konsult som ansvarade för den stödjande studien till konsekvensbedömningen, i juli 2022 och riktade till en persontransportorganisation, en speditörorganisation, en icke-vinstdrivande miljöinriktad organisation och ett program för gröna transporter.

⁴⁹ [2020https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/F sv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/F_sv).

- Ett riktat samråd med berörda parter anordnat av den konsult som ansvarade för den stödjande studien till konsekvensbedömningen, inklusive en enkät och en serie intervjuer. Enkäten genomfördes mellan augusti och oktober 2022 och var riktad till enskilda företag (12), transportorganisationer (9), offentliga myndigheter (4), konsument- och passagerarorganisationer (2), den akademiska världen och forskningsvärlden (1) och andra typer av berörda parter (4). Intervjuerna vände sig till representanter för enskilda berörda parter (38), däribland företag (22), företagsorganisationer (7), konsumentorganisationer (1), offentliga myndigheter (1) och andra typer av berörda parter (5).
- En workshop för berörda parter som anordnades gemensamt av kommissionen och den konsult som ansvarade för den stödjande studien till konsekvensbedömningen den 27 oktober 2022, med 43 deltagare som företrädde 33 berörda parter, vilka utgjordes av företag, företagsorganisationer, offentliga myndigheter och enskilda experter.

För det första bör det noteras att konceptet för och målen med initiativet fick stort stöd under alla samrådsaktiviteter. De berörda parterna ser generellt att en harmoniserad mätning- och beräkningsram krävs i och med att redovisning av växthusgasutsläpp blir allt mer införlivat i ett bredare politiskt ekosystem och beslutsfattandeprocessen för transporttjänsteanvändare. De är medvetna om att med tiden kommer relevant information om växthusgasutsläpp att bli allt viktigare för att behålla sin konkurrenskraft (eller relationer med investerare) och de investerar därför i system för att beräkna utsläppa och rapportera dem på ett effektivt sätt. Bättre utsläppsmätningar ses också av många som ett sätt att fastställa och övervaka specifika hållbarhetsmål för att minska utsläppen och kostnaderna.

Den information som tillhandahölls av berörda parter var avgörande för att göra det möjligt för kommissionen att anpassa utformningen av problemdefinitionen, inhämta synpunkter om uppbyggnaden av politiska alternativ och för att underlätta bedömningen av de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna, framförallt genom att man kunde fastställa vilket alternativ som troligast skulle maximera förhållandet mellan fördelarna och kostnaderna för samhället.

När det gäller problemdefinitionen visade samrådet på samstämmighet bland alla grupper av berörda parter rörande relevansen av de specifika problem som hade identifierats på förhand i konsekvensbedömningsprocessen, dvs. *bristen på jämförbarhet för resultat av redovisning av växthusgasutsläpp inom transport och logistik och den begränsade användningen av utsläppsredovisning i daglig affärspraxis*. De bidragande berörda parterna bekräftade också den allmänna relevansen av de underliggande problemorsakerna men påpekade behovet av att justera vissa delar, särskilt för att understryka vikten av indata för att beräkna VÄXTHUSGASUTSLÄPP, och för att bättre spegla de problem som hänger ihop med bristande tillit till de utdata om växthusgasutsläpp som lämnas ut på marknaden och marknadsaktörernas ovilja att dela känsliga verksamhetsuppgifter. Problemträdet uppdaterades på grundval av detta.

När de tillfrågades om möjliga lösningar, lämnade de berörda parterna mycket värdefulla synpunkter som stödde utvecklingen och bedömningen av de relevanta politiska åtgärderna och alternativen. Rörande det metodmässiga ramverket, förespråkade det flesta av dem att man börjar använda redan befintliga eller framväxande metoder för redovisning av växthusgasutsläpp och helst de som erbjuder en global täckning för utsläppsberäkning. De berörda parterna föreslog också att EU skulle främja användningen av primärdata och skapa ett gemensamt system med standardvärden i de fall där primärdata inte finns tillgängliga. De uttryckte också behovet av harmoniserade riktlinjer för hur man ska tillämpa ramverket på ett

effektivt sätt inom olika specifika segment av transportsektorn, för att säkerställa en enhetlig förståelse och användning av den i olika delar av transportkedjan. Därutöver nämndes också behovet av ett särskilt system för verifiering av data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser i stor utsträckning i de mottagna bidragen, även om de berörda parterna hade reservationer när det gällde den därtill hörande administrativa bördan och kostnaderna, särskilt för små och medelstora företag. När det gäller tillämpligheten, även om vissa berörda parter menade att ett obligatoriskt krav skulle vara mest effektivt när det gäller att skapa lika villkor på transportmarknaden, så bedömdes det bindande anslutningsalternativet vara det mest genomförbara och ändamålsenliga, särskilt med tanke på de oproportionerliga konsekvenser som ett obligatoriskt instrument skulle ha för små och medelstora företag, en kommentar som dök upp under intervjuerna och workshopen.

- **Insamling av expertkunskap**

En extern konsult har genomfört en studie till stöd för den konsekvensbedömning som ligger till grund för förslaget. Studien inleddes i mars 2022 och avslutades i februari 2023. Studien gav kommissionen värdefulla insikter, särskilt när det gällde att utforma de politiska alternativen, bedöma några av de förväntade effekterna och samla in synpunkter från de berörda parter som direkt påverkas.

- **Konsekvensbedömning**

De åtgärder som ingår i detta förslag bygger på resultaten av konsekvensbedömningen. Konsekvensbedömningsrapporten [SWD (2023) XXXXX] fick ett positivt yttrande med reservationer från kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll [SEC (2023) XXX]. I sitt yttrande lämnade nämnden ett antal rekommendationer rörande det tillhandahållna underlaget som man tagit itu med på vederbörligt sätt. Bilaga 1 till konsekvensbedömningsrapporten innehåller en sammanfattning av hur detta har gjorts.

Sex politiska alternativ övervägdes i samband med konsekvensbedömningen för att uppnå de fastställda målen. Dessa alternativ byggdes upp kring sju politiska områden, vilka redan diskuterats ovan: ”Metod”, ”Indata och källor”, ”Tillämplighet”, ”Utdata om växthusgasutsläpp och öppenhet”, ”Genomförandestöd”, ”Överensstämmelse” och ”Kompletterande åtgärder”.

De politiska alternativen tillhandahöll alternativ vad gäller utformningen av det harmoniserade ramverket, som i princip skilde sig åt vad gäller valet av referensmetod, användningen av indata, det tillämpliga verifieringssystemet för data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser, användningen av beräkningsverktyg för växthusgasutsläpp, samt på vilket sätt förordningen bör tillämpas. Det bör nämnas att vissa delar rörande indata, nämligen rekommendationen att använda primärdata, inrättandet av en central EU-databas med utsläppsfaktorer för växthusgas samt reglerna för modellerade data behandlades på samma sätt i alla de respektive alternativa politiska åtgärderna och i alla politiska alternativ.

De övervägda politiska alternativen var följande:

- Politiskt alternativ 1 (PA1) där man föreskrev den högsta nivån av centralisering och harmonisering för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster och främjade dess användning på marknaden med hjälp av en fullt ut obligatorisk tillämpning av denna förordning för alla enheter som tillhandahåller eller anordnar transporttjänster. PA1 innehöll en omfattande referensmetod baserad på ISO-standard 14083 men med vissa ytterligare metoddelar för att öka korrektheten och jämförbarheten hos beräkningsresultaten för växthusgasutsläpp och fastställde krav på en obligatorisk verifiering av data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser för alla berörda enheter. Det tillät också standardvärden för växthusgasintensitet på

det enda villkoret att dessa skulle hämtas från en central databas som inrättats på EU-nivå. Efterhand lades i PA1 fram ett gemensamt beräkningsverktyg som skulle inrättas av EU för att underlätta beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster på marknaden.

- Politiskt alternativ 2 (PA2) innehöll, jämfört med PA1, en lika hög nivå av centralisering rörande behandlingen av indata och användning av det gemensamma beräkningsverktyget men en smalare tillämpning av initiativet på marknaden. När det gäller det senare, föreslogs i det här alternativet en fullständigt frivillig tillämpning av denna förordning för de berörda parterna, frivillig verifiering av data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser och en mer befrämjande referensmetod som fastställs genom den globalt erkända ISO-standard 14083.
- Politiskt alternativ 3 (PA3) innehöll åtgärder som tillät ett närmast frivilligt och decentraliserat tillvägagångssätt rörande redovisning av växthusgasutsläpp. I princip erbjöd det här alternativet en bindande anslutningsrelaterad tillämplighet, där man enbart ålägger de enheter som väljer (eller som är tvungna att göra det på grund av andra medel) att beräkna och lämna ut data om växthusgasutsläpp kopplade till transporttjänster att använda det gemensamma ramverket. När det gäller indata föreslogs i PA3 en huvudsaklig EU-databas för standardvärden för växthusgasintensitet, men till skillnad från i PA1 och PA2 tillät man här användning av ytterligare nationella, regionala eller sektorsspecifika dataset på villkor att de först genomgått en specifik kvalitetssäkringsprocess. Därutöver krävdes i PA3 verifiering av efterlevnad av det gemensamma ramverket för redovisning av växthusgasutsläpp endast för enheter över en viss storlek, dvs. stora organisationer, och man tillät externa beräkningsverktyg som erbjuds på marknaden av branschen och offentliga myndigheter, på villkor att dessa verktyg certifierad som överensstämmande med kraven i initiativet. När det gäller metodvalet, väljer man med PA3 den omfattande metoden baserad på ISO-standard 14083, med ytterligare element, på precis samma sätt som i PA1.
- I politiskt alternativ 4 (PA4) imiterade man PA3 när det gäller sammansättningen av nästan alla politiska åtgärder, förutom den som gäller beräkningsmetoden. När det gäller den senare, innehöll PA4 den globala standarden ISO 14083 som också ingår i PA2 och PA6.
- Politiskt alternativ 5 (PA5) skilde sig från PA3 och PA4 i två hänseenden, nämligen metodvalet, som här var kategorireglerna för produktkategoriernas miljöavtryck (PEFCR-regler) för växthusgasutsläpp från transporttjänster, samt den fullständigt centraliserade databasen med standardvärden för växthusgasintensitet på samma sätt som den som användes i PA1 och PA2.
- Politiskt alternativ 6 (PA6) föreskrev en nästan identisk uppsättning politiska åtgärder som i PA4, men med ett enda undantag: i det fastställs obligatorisk tillämplighet (som i PA1) av förordningen för alla enheter som är inblandade i att tillhandahålla eller organisera transporttjänster.

Två politiska åtgärder som gällde konsekvent i alla politiska alternativ var fastställandet av harmoniserade mått för utdata avseende växthusgasutsläpp liksom gemensamma regler för kommunikation och öppenhet samt tillhandahållandet av horisontella riktlinjer för genomförandet av initiativet på transportmarknaden.

Enligt bedömningen har PA4 identifierats som det politiska alternativ som föredras. Detta alternativ uppvisar den optimala balansen mellan initiativets mål och de totala genomförandekostnaderna och innebär därmed det bästa kostnads-nyttoförhållandet.

PA4 kommer att omsättas till en minskning av växthusgasutsläppen och andra relaterade externa kostnader som härrör från tillhandahållandet av transporttjänster på EU-marknaden. Denna minskning kommer framförallt att drivas på av de beteendeförändringar som ger incitament till en större användning av mer hållbara transportalternativ och optimerade resor. De relaterade besparingarna i externa kostnader har uppskattats till 674 miljoner euro för växthusgasutsläpp, 163,5 miljoner euro för luftföroreningar och 645 miljoner euro för olyckor, i förhållande till referensvärdet och uttryckt i nettonuvärdet för perioden 2025–2050 i 2022 års priser. Dessa besparingar har beräknats framförallt genom att man antar att det sker förskjutningar av verksamheten mellan olika transportsätt och optimering av resor för både passagerare och gods till följd av bättre kunskaper om transporttjänsters prestanda och datatillgänglighet. Besparingar tack vare undviken bränsleförbrukning på 2,4 miljarder euro förväntas genomföras av operatörer och passagerare på grund av minskad verksamhet inom bränsle-/energiintensiva transportsätt. Förbättringarna av jämförbarheten för data om växthusgasutsläpp förutspås också leda till ökad öppenhet, trovärdighet, positiva effekter för transporttjänstorganisations och tillhandahållares rykte och offentliga image samt högre förtroende mellan partner i transportkedjan.

De huvudsakliga kostnaderna av det föreslagna ingripandet bärs av företagen. De omfattar anpassningskostnader kopplade till användningen (anpassning eller påbörjad användning) av ett nytt metodmässigt ramverk för växthusgaser och den relevanta verifieringsverksamheten (1,5 miljarder euro), samt administrativa kostnader som härrör från certifieringen av beräkningsverktyg och kvalitetskontroller av externa databaser med standardvärden för växthusgasintensitet (0,5 miljoner euro). Administrativa kostnader har också identifierats för nationella ackrediteringsorgan som skulle få ansvaret för att ackreditera organ för bedömning av överensstämmelse som sedan utför verifiering och certifiering av verksamheten (0,1 miljoner euro). Därutöver har ytterligare anpassningskostnader beräknats för nationella statistikkontor, särskilt för bytet till ett unikt format för utdata för växthusgasutsläpp (0,1 miljoner euro) och för Europeiska miljöbyrån, kopplade till inrättandet och underhållet av EU-databaser för indata samt för kvalitetskontroll av externa databaser som ska tillåtas i enlighet med initiativet (3,9 miljoner euro).

Det alternativ som rekommenderas ger således nettovinster på 2,4 miljarder euro under initiativets tidsspann.

Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling

Eftersom detta är ett nytt förslag har inga utvärderingar eller kontroller av ändamålsenligheten genomförts.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget överensstämmer med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget ger en nettokostnad för unionens budget på 0,6 miljoner euro under perioden 2025 till 2027 och ytterligare resurser på 6,3 miljoner euro från 2028 till 2050. Förslagets budgetkonsekvenser beskrivs närmare i den finansieringsöversikt för rättsakt som bifogas detta förslag för kännedom.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen är en vägledande översikt, som inte påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer, med hjälp av ett antal övervaknings- och utvärderingsmekanismer, att följa genomförandet, resultaten och effekterna av detta initiativ. Framstegen mot att uppnå förslaget specifika mål kommer framförallt att mätas genom de data som samlas in rörande antalet externa standardvärdesdatabaser som genomgått kvalitetskontrollen, antalet enheter som genomgått verifieringen, antalet organ för bedömning av överensstämmelse som blivit ackrediterade i enlighet med denna förordning, antalet beräkningsverktyg som certifierats samt antalet enheter som redovisar växthusgasutsläpp från transporttjänster. Begäran om information (däribland rapporter, enkäter och frågor) kommer att vägas noga så att man inte lägger ytterligare administrativ börda på de berörda parterna.

Fem år efter att förordningen är fullt ut tillämplig kommer kommissionen att utvärdera reglerna för att kontrollera huruvida initiativets mål har uppnåtts.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 beskrivs syftet med detta förslag till förordning.

I artikel 2 fastställs tillämpningsområdet för förordningen.

I artikel 3 fastställs ett antal definitioner.

I artikel 4 fastställs metoden för att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster.

I artikel 5 fastställs reglerna för användning av primär- och sekundärdata för att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster.

I artikel 6 inrättas en huvuddatabas på EU-nivå för standardvärden.

I artikel 7 fastställs kraven för att använda databaser och dataset för standardvärden som drivs av tredje parter.

I artikel 8 inrättas en central EU-databas för standardutsläppsfaktorer för växthusgas.

I artikel 9 fastställs kraven på utdata som är resultatet av beräkningar av växthusgasutsläpp från transporttjänster.

I artikel 10 fastställs reglerna för kommunikation och öppenhet om beräkningsresultaten för växthusgasutsläpp.

I artikel 11 fastställs de allmänna kraven för certifiering av externa beräkningsverktyg.

I artikel 12 fastställs ett allmänt krav för verifiering av utdata.

I artikel 13 fastställs reglerna för verifieringsverksamhet och processer.

I artikel 14 fastställs krav på organ för bedömning av överensstämmelse.

I artikel 15 fastställs förfarandet för ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse.

I artikel 16 fastställs villkor för de delegerade befogenheter som ges till kommissionen i enlighet med denna förordning.

I artikel 17 fastställs kommittéförfarandet för kommissionens utövande av befogenheten att anta genomförandeakter.

I artikel 18 krävs att kommissionen genomför en utvärdering av denna förordning.

Artikel 19 omfattar bestämmelser om vilken dag denna förordning ska träda i kraft respektive börja tillämpas.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91.1 och 100.2, med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten, med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵⁰, med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁵¹, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och av följande skäl:

- (1) Stöd till insatser för bättre hållbarhet och effektivitet i unionens transportsystem är en förutsättning för att upprätthålla en stabil kurs mot klimatneutralitet senast 2050, samtidigt som vederbörlig hänsyn tas till behovet av att säkra den europeiska industrins fortsatta tillväxt och konkurrenskraft.
- (2) Redovisning av växthusgasutsläpp används inom olika ekonomiska sektorer – bland annat transportsektorn – för att kvantifiera data om växthusgasutsläpp från specifika verksamheter hos företag och enskilda. Bättre information om transporttjänsternas prestanda är ett kraftfullt verktyg för att skapa rätt incitament för transportanvändarna att göra mer hållbara val och för att påverka transportorganisatörernas och transportoperatörernas affärsbeslut. Tillförlitliga och jämförbara data om växthusgasutsläpp är en förutsättning för att skapa dessa incitament och därmed främja beteendeförändringar hos både konsumenter och företag, i syfte att bidra till målen i den europeiska gröna given⁵² för transporter och den europeiska klimatlagen.
- (3) Trots ett växande intresse bland berörda parter inom transportsektorn används redovisning av växthusgasutsläpp för transporttjänster fortfarande bara i begränsad omfattning. I de flesta fall får användarna inte korrekt information om transporttjänsternas prestanda, och organisatörer och operatörer av transporttjänster beräknar inte och redovisar inte sina utsläpp. Oproportionerligt liten användning av redovisning av växthusgasutsläpp kan observeras särskilt

⁵⁰ [EUT C , , s.]

⁵¹ [EUT C , , s.]

⁵² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Den europeiska gröna given, COM(2019) 640 final.

bland små och medelstora företag, det vill säga den stora majoriteten av de företag som erbjuder transporttjänster på EU-marknaden.

- (4) År 2011 antog Europeiska kommissionen vitboken om transporter⁵³, där man presenterade en vision om framtiden för EU:s transportsystem och fastställde en politisk agenda för att ta itu med transportsektorns framtida utmaningar, särskilt behovet av att upprätthålla och utveckla mobiliteten och avsevärt minska koldioxidavtrycket från transporter och logistisk verksamhet.
- (5) I strategin för hållbar och smart mobilitet från december 2020⁵⁴ hänvisas till incitament för att välja de mest hållbara transportalternativen, både inom och mellan transportsätt. Dessa incitament omfattar bland annat inrättandet av en europeisk ram för harmoniserad mätning av växthusgasutsläpp från transporter och logistik, baserat på globalt erkända standarder, vilket sedan skulle kunna användas för att ge företag och slutanvändare en uppskattning av koldioxidavtrycket från deras val och öka efterfrågan från slutanvändare och konsumenter på mer hållbara transport- och mobilitetslösningar, samtidigt som ”grönmalning” undviks.
- (6) Det är därför lämpligt att fastställa harmoniserade regler för redovisning av växthusgasutsläpp från gods- och persontransporttjänster för att få fram jämförbara siffror för växthusgasutsläpp från transporttjänster och för att undvika vilseledande information om deras prestanda till följd av möjligheten att välja mellan olika indata och metoder för beräkning av utsläpp. Sådana regler bör säkerställa lika villkor mellan transportsätt och segment samt de nationella näten i unionen. Detta bör också bidra till att skapa incitament för beteendeförändringar bland företag och kunder för att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster genom införande och användning av jämförbara och tillförlitliga data om växthusgasutsläpp.
- (7) Denna förordning bör tillhandahålla en referensram för andra åtgärder för utsläppsminskning som kan vidtas av offentliga myndigheter och industrin, inbegripet vid fastställande av transparensklausuler för växthusgaser i transportavtal, tillhandahållande av information om växthusgasutsläpp från rese- eller leveransalternativ till passagerare eller kunder, eller fastställande av klimatrelaterade kriterier för miljöanpassad upphandling.
- (8) Trots fördelarna med den ökade insynen i transporttjänsters prestanda skulle en obligatorisk tillämpning av denna förordning för alla enheter som erbjuder transporttjänster på unionsmarknaden vara oproportionerlig och leda till orimliga kostnader och bördor. Därför bör denna förordning endast tillämpas på de enheter som själva beslutar, eller som är bundna av andra relevanta lagstiftnings- och icke-lagstiftningssystem, att beräkna och lämna ut information om växthusgasutsläpp från gods- eller persontransporttjänster som börjar eller slutar på unionens territorium. Detta omfattar följaktligen tjänster vars ursprungs- eller bestämmelseorter är belägna i ett tredjeland.
- (9) Denna förordning bör inte tillämpas på dataförmedlare, till exempel sådana som erbjuder multimodala digitala mobilitetstjänster, om de inte direkt beräknar information om växthusgasutsläpp från transporttjänster utan endast lämnar ut sådan information om utsläppen som tillhandahållits av en berörd enhet eller annan relevant juridisk eller fysisk person. Dataförmedlarna bör dock vara bundna av relevanta regler om meddelande av och insyn i de

⁵³ VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, COM(2011) 0144 final.

⁵⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, COM(2020) 789 final.

data om växthusgasutsläpp som lämnas ut, för att säkerställa att dessa data är jämförbara på marknaden.

- (10) Denna förordning bör inte tillämpas när beräkningen och utlämningen av växthusgasutsläpp görs i aggregerad form. Detta inbegriper situationer där obligatorisk utlämning av miljörelaterad information för hållbarhetsrapportering och upprättande av miljöräkenskaper för statistiska ändamål baseras på andra unionsregler, till exempel de som fastställs i direktivet om företagens hållbarhetsrapportering⁵⁵ och förordningen om europeiska miljöräkenskaper⁵⁶. Omvänt kan information som erhålls på grundval av denna förordning bidra till utarbetandet av de konsoliderade utsläppsrapporter som krävs enligt annan tillämplig unionslagstiftning, förutsatt att respektive metoder och insamlade data är tillräckligt kompatibla.
- (11) En lämplig metod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster är en av de viktigaste aspekterna för den harmoniserade unionsram som fastställs i denna förordning. Metoden bör säkerställa att de utsläppsberäkningar som görs för en transportkedja ger upphov till jämförbara och korrekta data om växthusgasutsläpp genom att följa en enda uppsättning metodologiska steg. Den bör också på lämpligt sätt ta hänsyn till transportmarknadens behov så att man undviker onödig komplexitet samt alltför stora bördor och kostnader, och den bör kunna godtas av de berörda parterna.
- (12) Standarden SS-EN ISO 14083:2023, som offentliggjordes av Europeiska standardiseringskommittén⁵⁷ i april 2023 och som införlivar ISO-standardens 14083:2023, har valts som referensmetod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster enligt denna förordning. Analysen visade att ISO-standardens 14083:2023 var den mest relevanta och proportionella när det gäller att uppnå målen i denna förordning. Kvantifieringen av utsläppen görs från källa till hjul, vilket inbegriper växthusgasutsläpp från energiförsörjning samt fordonsanvändning under transport och terminalverksamhet.
- (13) Det bör inte göras några avvikelser från de ursprungliga metodvalen i standarden SS-EN ISO 14083:2023; detta för att undvika inkonsekvenser i beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster på marknaden, särskilt för internationella transportkedjor. Ibland är det dock lämpligt att bedöma behovet av en eventuell anpassning av SS-EN ISO 14083:2023 med hänsyn till unionens politik, samt framtida ändringar av standarden som kan genomföras av Europeiska standardiseringskommittén eller något annat behörigt organ. Om dessa bedömningar visar att det finns en risk för att vissa delar av standarden kan skapa otillbörliga obalanser vid beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster inom specifika marknadssegment eller leda till skillnader mellan den standarden och målen i denna förordning eller annan tillämplig unionslagstiftning, får kommissionen i samarbete med medlemsstaterna överväga att begära att Europeiska standardiseringskommittén reviderar standarden i enlighet med detta, eller besluta att undanta den delen av standarden från denna förordnings tillämpningsområde.
- (14) För att undvika spridning av felaktig information på marknaden kan det uppstå ett behov av att klargöra referensmetoden för parametrar och antaganden som är relevanta för växthusgasutsläpp och som används för att beräkna utsläpp innan en tjänst tillhandahålls. Detsamma gäller andra

⁵⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2464 av den 14 december 2022 om ändring av förordning (EU) nr 537/2014, direktiv 2004/109/EG, direktiv 2006/43/EG och direktiv 2013/34/EU vad gäller företagens hållbarhetsrapportering ([EUT L 322, 16.12.2022, s. 15](#)).

⁵⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 691/2011 av den 6 juli 2011 om europeiska miljöräkenskaper ([EUT L 192, 22.7.2011, s. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

relevanta tekniska parametrar som rör tilldelning av utsläpp eller aggregering av dataelement om användningen av dessa parametrar inte uttryckligen klargörs i metoden.

- (15) Olika typer av indata, inklusive primär- och sekundärdata, kan användas för att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster. Användningen av primärdata ger mer tillförlitliga och korrekta resultat och bör därför prioriteras för att möjliggöra en gradvis användning av dessa data i beräkningsprocesserna för växthusgasutsläpp. Primärdata kan dock vara omöjliga att erhålla eller orimligt dyra för vissa berörda parter, särskilt små och medelstora företag. Användningen av sekundärdata bör därför tillåtas på vissa tydliga angivna villkor.
- (16) När det gäller sekundärdata kan växthusgasutsläpp för en transporttjänst beräknas med hjälp av standardvärden eller modellerade data. Användningen av standardvärden och modellerade data bör dock ge korrekt och tillförlitlig information om växthusgasutsläppen från en viss transporttjänst, och därför bör sådana standardvärden fastställas och modellerade data tas fram på ett neutralt och objektiva sätt, på grundval av tillförlitliga källor och lämpliga parametrar.
- (17) En central EU-databas med standardvärden för växthusgasintensitet bör därför inrättas för att förbättra jämförbarheten mellan de resultat för växthusgasutsläpp som erhålls vid tillämpningen av denna förordning. Med tanke på de sektorsspecifika, nationella och regionala särdragen hos dessa standardvärden i hela unionen bör dock andra relevanta databaser och dataset som administreras av tredje parter tillåtas, på villkor att de genomgår en teknisk kvalitetskontroll på unionsnivå.
- (18) Vid fastställandet av växthusgasintensiteten för en transporttjänst måste utsläppsfaktorer för växthusgas för transportenergibärare härleda uppskattningar av växthusgasutsläpp som återspeglar den energimängd som används från källa till hjul. En central EU-databas över utsläppsfaktorer för växthusgas för energibärare bör därför inrättas för att garantera att indata är jämförbara och håller hög kvalitet.
- (19) Utvecklingen och underhållet av EU-databaser med standardvärden för växthusgasintensitet och utsläppsfaktorer för växthusgas samt den tekniska kvalitetskontrollen av externa databaser och dataset som administreras av tredje parter bör utföras av ett neutralt och behörigt organ som verkar på unionsnivå. Med tanke på sitt uppdrag är Europeiska miljöbyrån bäst lämpad att tillhandahålla det stöd som krävs för ett korrekt genomförande av denna del av förordningen. I förekommande fall kan detta arbete bygga på bidrag från och stöddas av andra sektorsspecifika EU-organ, i enlighet med separat unionslagstiftning.
- (20) Modellerade data får användas om de bygger på en modell som fastställts i enlighet med referensmetoden och, i förekommande fall, andra bestämmelser om användning av sekundärdata och beräkningsverktyg som anges i denna förordning.
- (21) Enligt förordning (EU) 2015/757⁵⁸ och direktiv 2003/87/EG⁵⁹ ska koldioxidutsläppen från fartyg respektive luftfartyg sammanställas, beräknas och årligen rapporteras. Förordning (EU) 2015/757 och direktiv 2003/87/EG kan i viss utsträckning komplettera bestämmelserna i den här förordningen, särskilt när det gäller framtagningen av data om bränsle som förbränns som underlag för kvantifiering av utsläpp från transporttjänster. Indata för växthusgasutsläpp från

⁵⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG ([EUT L 123, 19.5.2015, s. 55](#)).

⁵⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG ([OJ L 275, 25.10.2003, s. 32](#)).

transporttjänster kan också erhållas via genomförandet av andra rättsliga ramar, till exempel förordning (EU) 2019/1242⁶⁰ och förordning (EU) 2019/631⁶¹.

- (22) Det är lämpligt att fastställa gemensamma mått för att uttrycka de utdata om växthusgasutsläpp som ligger till grund för dessa datas jämförbarhet och som möjliggör en effektiv riktmärkning av olika transporttjänster. Gemensamma mått bör också möjliggöra tydlig kommunikation från en dataleverantör och en korrekt förståelse av denna kommunikation för en datamottagare.
- (23) All disaggregerad information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst som lämnas ut till en tredje part för kommersiella eller regleringsmässiga ändamål i enlighet med denna förordnings tillämpningsområde bör oundgängligen och på ett tydligt sätt inbegripa utdata som fastställts i enlighet med de särskilda regler för beräkning av växthusgasutsläpp som fastställs i denna förordning. Ytterligare dataelement för andra ändamål än de som definieras i denna förordning kan läggas till, där så är relevant.
- (24) För att visa att kraven i denna förordning är uppfyllda bör en enhet som beräknar och offentliggör information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst kunna ta fram bevis som styrker respektive utdata. Bevisen bör tas fram i enlighet med de regler om rapportering på transporttjänstnivå som fastställs i standarden SS-EN ISO 14083:2023, och de ska göras tillgängliga på begäran av en behörig myndighet, t.ex. en domstol, eller någon annan tredje part om detta krävs enligt separata arrangemang, inklusive sådana mellan företag.
- (25) Såvida inte separata arrangemang tillämpas bör en dataförmedlare som samlar in information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst från en berörd enhet eller annan relevant juridisk eller fysisk person, och som lämnar ut den på marknaden, inte betraktas som ansvarig om denna information strider mot något av de krav avseende beräkning och verifiering av växthusgasutsläpp från transporttjänster och certifiering av beräkningsverktyg som fastställs i denna förordning. Dataförmedlaren bör dock anstränga sig för att förhindra att felaktig eller inkorrekt information lämnas ut och bör respektera reglerna för utdata om växthusgasutsläpp, kommunikation och öppenhet. Dessutom bör dataförmedlaren ange källan till denna information för att göra det möjligt att identifiera respektive informationsleverantör.
- (26) Externa beräkningsverktyg som tillhandahålls på marknaden för en bredare kommersiell och icke-kommersiell användning kan underlätta redovisningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster och på så sätt bidra till att den sprids till bredare grupper av berörda parter. Användningen av dessa verktyg bör certifieras för att garantera att de uppfyller kraven i denna förordning, särskilt när det gäller användningen av den gemensamma referensmetoden och en lämplig uppsättning indata.
- (27) Ett lämpligt utformat verifieringssystem för att kontrollera att de utdata om växthusgasutsläpp som lämnas ut på marknaden och de underliggande beräkningsprocesserna överensstämmer med kraven i denna förordning bör avsevärt öka förtroendet för att dessa data är tillförlitliga och korrekta. Enheter som framgångsrikt har genomgått bedömningen av överensstämmelse bör ha rätt att erhålla ett bevis på överensstämmelse som ska vara allmänt erkänt i hela unionen. Om primärdata har tagits med bör detta framgå av beviset på överensstämmelse, särskilt för att

⁶⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG ([EUT L 198, 25.7.2019](#)).

⁶¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbetning) (Text av betydelse för EES) ([EUT L 111, 25.4.2019, s. 13](#)).

uppmuntra alla enheter som berörs av reglerna i denna förordning att samla in och använda primärdata.

- (28) Den administrativa bördan i samband med verifieringen kan vara oproportionerlig för mindre företag och bör därför undvikas. I detta syfte bör små och medelstora företag undantas från kraven i samband med verifieringen, såvida inte dessa företag vill erhålla de olika bevisen på överensstämmelse. Dessutom bör stora företag beakta proportionalitetsprincipen när de överväger att begära en verifiering av överensstämmelse från partner i värdekedjan, särskilt om dessa är små och medelstora företag.
- (29) Om verifieringen av data om växthusgasutsläpp från transporttjänster organiseras i enlighet med särskilda regler i annan unionslagstiftning, inbegripet en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart och genomförs av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, ska dessa bestämmelser behandlas på ett likvärdigt sätt, under förutsättning att verifieringsbedömningen fastställs i enlighet med kraven i denna förordning.
- (30) I syfte att denna förordning ska fungera effektivt bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på bedömning och uteslutande av vissa delar av referensmetoden. lämna in begäranden till Europeiska standardiseringskommittén, fastställa regler för den tekniska kvalitetskontrollen av externa databaser över standardvärden, anpassa måtten för utdata om växthusgasutsläpp och fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁶². För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (31) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen ges genomförandebefogenheter avseende certifiering av beräkningsverktyg och verifiering av data om växthusgasutsläpp. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁶³.
- (32) Jämförbarhet mellan data om växthusgasutsläpp från transporttjänster och bredare användning av redovisning av växthusgasutsläpp i affärspraxis är inte mål som i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan att riskera att skapa byråkrati på den inre marknaden och medföra ytterligare kostnader och administrativa bördor för industrin. Dessa mål kan snarare, på grund av de nätverkseffekter som uppstår då medlemsstaterna agerar tillsammans, bättre uppnås på unionsnivå. Unionen får därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen.
- (33) I enlighet med proportionalitetsprincipen är det nödvändigt och lämpligt för att uppnå det grundläggande målet att uppmuntra beteendeförändringar bland företag och kunder att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster genom införande och användning av jämförbara och

⁶² Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning ([EUT L 123, 12.5.2016, s. 1](#)).

⁶³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter ([EUT L 55, 28.2.2011, s. 13](#)).

tillförlitliga data om växthusgasutsläpp och genom fastställande av regler för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster. Denna förordning går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträvade målen, i enlighet med artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

I denna förordning fastställs regler för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som börjar eller slutar på unionens territorium.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning är tillämplig på varje enhet som tillhandahåller eller organiserar gods- och persontrafik i unionen, som beräknar växthusgasutsläpp från en transporttjänst med början eller slut på unionens territorium, och som lämnar disaggregerad information om dessa utsläpp till en tredje part, för kommersiella eller regleringsmässiga ändamål.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *växthusgas*: de gasformiga beståndsdelar, både naturliga och antropogena, i atmosfären som absorberar och avger strålning vid specifika våglängder inom det spektrum av infraröd strålning som avges av jordens yta, av atmosfären och av molnen.
- (2) *växthusgasutsläpp*: utsläpp till atmosfären av en växthusgas, uttryckt i massan koldioxidekvivalenter.
- (3) *koldioxidekvivalent (CO₂e)*: enhet för jämförelse av strålningsdrivningen hos en växthusgas med den hos koldioxid.
- (4) *redovisning av växthusgasutsläpp*: de åtgärder som vidtas för att genom mätningar och beräkningar kvantifiera växthusgasutsläpp och för att rapportera dessa utsläpp.
- (5) *transporttjänst*: transport av gods eller passagerare från en startpunkt till en slutpunkt. En transporttjänst kan omfatta ett eller flera inslag i en transportkedja som kräver transportverksamhet och/eller terminalverksamhet.
- (6) *transportverksamhet*: användning av ett fordon i syfte att transportera passagerare och/eller gods.

- (7) *terminalverksamhet*: verksamhet som syftar till att överföra gods eller passagerare i en terminal.
- (8) *fordon*: ett transportmedel för passagerare och/eller gods, oavsett transportsätt.
- (9) *transportkedja*: en serie transportinslag som rör gods eller en (grupp av) passagerare och som tillsammans utgör förflyttningen från en startpunkt till en slutpunkt.
- (10) *transportkedjeinslag*: en del av en transportkedja inom vilken gods eller en (grupp av) passagerare transporteras med ett enda fordon eller transiteras i en enda terminal.
- (11) *utlämnande av information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst*: överföring av disaggregerad information om en viss transporttjänsts växthusgasutsläpp från en berörd enhet eller en dataförmedlare till en tredje part i samband med tillhandahållande av, kommunikation om eller marknadsföring av denna tjänst, antingen före eller efter tillhandahållandet av transporttjänsten.
- (12) *berörd enhet*: en enhet som beräknar växthusgasutsläpp från en transporttjänst med början eller slut på unionens territorium, och som lämnar information om dessa utsläpp till en tredje part, för kommersiella eller regleringsmässiga ändamål.
- (13) *dataförmedlare*: en juridisk eller fysisk person som samlar in och lämnar ut information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst på grundval av separata rättsliga, avtalsmässiga eller andra relevanta arrangemang.
- (14) *växthusgasverksamhet*: verksamhet som leder till växthusgasutsläpp.
- (15) *data om växthusgasverksamhet*: ett kvantitativt mått på växthusgasverksamhet.
- (16) *växthusgasintensitet*: en koefficient som kopplar ihop data om växthusgasverksamhet med växthusgasutsläpp.
- (17) *utsläppsfaktor för växthusgas*: en koefficient som beskriver förhållandet mellan växthusgasverksamhet och växthusgasutsläpp.
- (18) *växthusgasutsläpp från källa till hjul* (well-to-wheel): växthusgasutsläpp till följd av både användning av ett fordon och tillhandahållande av den energi som krävs i fordonet.
- (19) *utsläpp från tank till hjul* (tank-to-wheel): utsläpp till följd av användningen av den energi som krävs för att driva fordonet, dvs. en delmängd av utsläppen från källa till hjul.
- (20) *energibärare*: ett ämne eller fenomen som kan användas för att producera mekaniskt arbete eller värme eller för att driva kemiska eller fysikaliska processer.
- (21) *primärdata*: kvantifierat värde för en process eller en aktivitet som erhålls genom en direkt mätning eller genom en beräkning baserad på direkta mätningar.
- (22) *sekundärdata*: antingen modellerade data eller standardvärden som inte uppfyller kraven för primärdata, inklusive data från databaser och publicerad litteratur, standardutsläppsfaktorer för växthusgaser från nationella inventeringar, beräknade data, uppskattningar eller andra representativa data, samt data som erhållits från proxyprocesser eller proxyuppskattningar.
- (23) *standardvärde*: värde för sekundärdata som hämtas från en publicerad källa och som betraktas som standard i avsaknad av primärdata eller modellerade data.
- (24) *modellerade data*: data som fastställs med hjälp av en modell som tar hänsyn till primärdata och/eller relevanta parametrar för växthusgasutsläpp från en transportverksamhet eller en terminalverksamhet, inklusive genom användning av en modell som tillhandahålls från ett beräkningsverktyg.

- (25) *utdata*: disaggregerade data om växthusgasutsläpp från en transporttjänst som fastställs med hjälp av den referensmetod och de indata som fastställs i denna förordning.
- (26) *mått*: ett uppmätt värde från en kvantitativ bedömning.
- (27) *bevis som styrker information om växthusgasutsläpp från en transporttjänst*: en rapport som upprättas på begäran och som gäller en enskild transporttjänst, i enlighet med EN ISO 14083:2023.
- (28) *beräkningsverktyg*: en applikation, modell eller programvara som möjliggör automatisk beräkning av växthusgasutsläpp från en transporttjänst.
- (29) *externt beräkningsverktyg*: ett beräkningsverktyg som tillhandahålls på marknaden av en tredje part för en bredare kommersiell eller icke-kommersiell användning.
- (30) *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ för bedömning av överensstämmelse enligt definitionen i artikel 2.13 i förordning (EG) nr 765/2008⁶⁴.

KAPITEL II

METOD

Artikel 4

Metod för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

1. Växthusgasutsläpp från transporttjänster ska beräknas på grundval av den metod som definieras i standarden SS-EN ISO 14083:2023, i gällande version, och reglerna i kapitel III i denna förordning.
2. Kommissionen ska senast 36 månader efter den dag då denna förordning börjar tillämpas bedöma behovet av anpassning av någon del av den standard som avses i punkt 1.
3. Kommissionen får inleda en kontroll av överensstämmelse för att bedöma eventuella ändringar av den standard som avses i punkt 1. Kontrollen av överensstämmelse ska inledas av kommissionen, som vid behov får agera på begäran av en medlemsstat.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att från denna förordnings tillämpningsområde undanta en ändring som avses i punkt 3 och en komponent som avses i punkt 2, om denna ändring eller komponent enligt kommissionens bedömning medför en uppenbar risk för oförenlighet med målen för denna förordning och andra tillämpliga unionsregler.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att begära att Europeiska standardiseringskommittén reviderar den standard som avses i punkt 1, inbegripet på grundval av resultatet av den bedömning som avses i punkt 2 och den kontroll av överensstämmelse som avses i punkt 3.
6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta genomförandeakter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning i syfte att förtydliga den referensmetod som avses i punkt 1,

⁶⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 [EUT L 218.13.8.2008](#).

säkerställa ett enhetligt genomförande på marknaden när det gäller metoden för att fastställa lämpliga utsläppsrelevanta parametrar för beräkning av växthusgasutsläpp innan en tjänst tillhandahålls och, i tillämpliga fall, andra tekniska parametrar för tilldelning av utsläpp eller aggregering av dataelement som inte uttryckligen förklaras i metoden.

KAPITEL III

INDATA OCH KÄLLOR

Artikel 5

Användning av primär- och sekundärdata

1. De enheter som avses i artikel 2 ska prioritera användning av primärdata för beräkning av växthusgasutsläpp från en transporttjänst.
2. Användning av sekundärdata för beräkning av växthusgasutsläpp från en transporttjänst ska tillåtas på följande villkor:
 - (a) Standardvärdena för växthusgasintensitet härleds från
 - (i) den centrala EU-databas med standardvärden för växthusgasintensitet som avses i artikel 6.1,
 - (ii) databaser och dataset med standardvärden för växthusgasintensitet som administreras av tredje part, i enlighet med artikel 7.
 - (b) Standardvärdena för utsläppsfaktorer för växthusgas för transportenergibärare härrör från den centrala EU-databas med standardvärden för utsläppsfaktorer för växthusgas som avses i artikel 8.
 - (c) Modellerade data bygger på en modell som fastställts i enlighet med den metod som avses i artikel 4 och reglerna i artikel 5.2 b och artikel 11, i tillämpliga fall.

Artikel 6

Central EU-databas med standardvärden för växthusgasintensitet

1. Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska miljöbyrån, inrätta en central EU-databas med sådana standardvärden för utsläppsintensitet som avses i artikel 5.2 a i.
2. Kommissionen ska säkerställa underhåll, uppdatering och kontinuerlig utveckling av den databas som avses i punkt 1, med beaktande av den senaste tekniska utvecklingen inom transportsektorn och av nya metoder för beräkning av växthusgasutsläpp.
3. Allmänheten ska ha öppen och kostnadsfri tillgång till den databas som avses i punkt 1, för sökning eller användning av standardvärden för utsläppsintensitet.

Artikel 7

Databaser och dataset med standardvärden för växthusgasintensitet som administreras av tredje part

1. En utvecklare av en databas eller ett dataset enligt vad som avses i artikel 5.2 a ii ska lämna in en ansökan till kommissionen om en teknisk kvalitetskontroll av standardvärdena för växthusgasintensitet i databasen eller datasetet. Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska miljöbyrån, utföra den tekniska kvalitetskontrollen i enlighet med kraven i artiklarna 4–8 i denna förordning.
2. Endast databaser och dataset med standardvärden för utsläppsintensitet som har bedömts positivt i den tekniska kvalitetskontroll som avses i punkt 1 ska användas för utnyttjandet av sekundärdata i enlighet med artikel 5.2 a ii.
3. Den tekniska kvalitetskontrollen ska göras senast 24 månader efter den dag då denna förordning börjar tillämpas. Ett register över positiva bedömningar från denna kvalitetskontroll ska vara giltigt i två år.
4. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 17 för att komplettera denna förordning genom att fastställa regler och villkor för utförandet av den tekniska kvalitetskontroll som avses i punkt 1.

Artikel 8

Central EU-databas med standardvärden för utsläppsfaktorer för växthusgas

1. Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska miljöbyrån, inrätta en central EU-databas med sådana standardvärden för utsläppsfaktorer för växthusgas som avses i artikel 5.2 b.
2. Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska miljöbyrån, säkerställa underhåll, uppdatering och kontinuerlig utveckling av den databas som avses i punkt 1, med beaktande av den senaste tekniska utvecklingen inom transportsektorn och av nya metoder för beräkning av växthusgasutsläpp.
3. Allmänheten ska ha öppen och kostnadsfri tillgång till den databas som avses i punkt 1, för sökning eller användning av standardvärden för utsläppsfaktorer för växthusgas.

KAPITEL IV

UTDATA OCH ÖPPENHET

Artikel 9

Fastställande av utdata om växthusgasutsläpp från transporttjänster

1. Utdata ska fastställas med hjälp av referensmetoden, och indata ska fastställas i enlighet med artiklarna 4–8 i denna förordning.
2. Utdata får fastställas med hjälp av beräkningsverktyg. Externa beräkningsverktyg ska uppfylla kraven i artikel 11.
3. Utdata ska minst bestå av den totala massan koldioxidekvivalenter (CO₂e) per transporttjänst och, för den berörda typen av transporttjänst, minst ett av följande mått för data:

- (a) Massan CO₂e per tonkilometer, eller motsvarande enheter, för godstransport.
 - (b) Massan CO₂e per ton, eller motsvarande enheter, för godstransporter som passerar en terminal.
 - (c) Massan CO₂e per passagerarkilometer, eller motsvarande enheter, för persontransport.
 - (d) Massan CO₂e per passagerare, eller motsvarande enheter, för persontransporter som passerar en terminal.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera den förteckning över mått för utdata som avses i punkt 3.

Artikel 10

Kommunikation och öppenhet

1. De berörda enheterna ska lämna ut utdata på ett klart och otvetydigt sätt. När berörda enheter lämnar ut utdata ska de i det åtföljande meddelandet inkludera följande text: ”Växthusgasutsläpp från källa till hjul beräknade i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning [*hänvisning till denna förordning*]” på åtminstone ett av EU:s officiella språk, och om möjligt på ett av de officiella språken i den medlemsstat på vars territorium tjänsten utförs.
2. Om utdata erhålls och lämnas ut av en dataförmedlare på grundval av separata arrangemang ska bestämmelserna i punkt 1 och artikel 9.3 tillämpas. När utdata lämnas ut ska dataförmedlaren inkludera en hänvisning till källan för dessa data.
3. Om primärdata används i den mening som avses i artikel 5.1 ska de berörda enheterna ha rätt att meddela detta till samtliga tredje parter om användningen av primärdata har verifierats i enlighet med artiklarna 12 och 13.
4. De berörda enheterna ska kunna ta fram bevis som styrker hur utdata har fastställts. Dessa bevis ska tas fram i enlighet med kraven i den referensmetod som avses i artikel 4.1, och
 - (a) de ska ligga till grund för verifieringsbedömningen i enlighet med artiklarna 12 och 13,
 - (b) de ska göras tillgängliga på begäran av en behörig myndighet eller en annan tredje part i den mån separata rättsliga eller avtalsmässiga arrangemang är tillämpliga,
 - (c) om verifieringen utförs i enlighet med artiklarna 12 och 13 ska den innehålla en hänvisning till det bevis på överensstämmelse som avses i artikel 13.6 och kontaktuppgifter för det organ för bedömning av överensstämmelse som har upprättat beviset på överensstämmelse,
 - (d) om utdata fastställs med hjälp av ett sådant externt beräkningsverktyg som avses i artikel 9.2 ska de innehålla en hänvisning till det beräkningsverktyget.
5. De utdata och bevis som avses i punkt 5 ska fastställas på ett klart och otvetydigt sätt och på åtminstone ett av unionens officiella språk. De ska, där så är möjligt, göras tillgängliga genom en webblänk eller en QR-kod eller motsvarande.

6. Personuppgifter ska behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁶⁵.
7. Varje mottagare av utdata och bevis som avses i punkt 5 ska vidta åtgärder för att säkerställa konfidentialiteten för relevanta kommersiella data som behandlas och överförs i enlighet med denna förordning, och se till att tillgången till, behandlingen av och utlämnandet av sådana data endast sker när så är tillåtet.

KAPITEL V

KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

Artikel 11

Certifiering av beräkningsverktyg

1. De externa beräkningsverktyg som avses i artikel 9.2 ska certifieras av ett sådant organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14.
2. Utvecklare av beräkningsverktyg ska lämna in en ansökan till ett organ för bedömning av överensstämmelse som ska bedöma om beräkningsverktyget uppfyller kraven i artiklarna 4–9. Om bedömningen är positiv ska organet för bedömning av överensstämmelse utfärda ett intyg om överensstämmelse för beräkningsverktyget enligt denna förordning. Om bedömningen är negativ ska organet för bedömning av överensstämmelse upplysa sökanden om skälen för den negativa bedömningen.
3. Det berörda organet för bedömning av överensstämmelse ska föra en uppdaterad förteckning över de beräkningsverktyg som det har certifierat och för vilka det slutgiltigt eller tillfälligt har återkallat certifieringen. Organet ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på sin webbplats och utan dröjsmål meddela webbplatsens adress till kommissionen.
4. Intyget ska vara giltigt i två år.
5. Kommissionen ska på sin officiella webbplats offentliggöra en förteckning över alla beräkningsverktyg som är certifierade i enlighet med punkterna 1 och 2.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 17 för att fastställa regler för certifiering av beräkningsverktyg och tillhörande intyg om överensstämmelse, inbegripet regler om förnyelse, tillfälligt upphävande och återkallande av certifiering.

⁶⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) ([EUT L 119, 4.5.2016, s. 1](#)).

**VERIFIERING AV DATA OM VÄXTHUSGASUTSLÄPP OCH
BERÄKNINGSPROCESSER**

Artikel 12

Verifieringens omfattning

1. De utdata som avses i artikel 9 ska verifieras med avseende på om de uppfyller kraven i artiklarna 4–9 i denna förordning.
2. De verifieringskrav som avses i punkt 1 ska tillämpas på de berörda enheter som avses i artikel 2, med undantag för sådana mikroföretag samt små och medelstora företag som avses i kommissionens rekommendation 2003/361/EG⁶⁶. Mikroföretag samt små och medelstora företag får genomgå verifiering på egen begäran.

Artikel 13

Verifieringsverksamhet och verifieringsprocess

1. Det organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14 ska verifiera tillförlitligheten, trovärdigheten, efterlevnaden och korrektheten hos de utdata som lämnas ut av en berörd enhet.
2. Verifieringen ska utföras i enlighet med kraven i artiklarna 4–9 och bygga på de bevis som avses i artikel 10.5. Verifieringen ska omfatta
 - (a) den beräkningsmetod som använts,
 - (b) källan eller källorna för de indata som använts för beräkningen,
 - (c) korrektheten hos den beräkning som utförts,
 - (d) de mått som använts.
3. Om externa beräkningsverktyg använts ska organet för bedömning av överensstämmelse beakta deras respektive intyg om överensstämmelse enligt artikel 11.
4. Om det i samband med verifieringsbedömningen upptäcks felaktiga beräkningar eller bristande efterlevnad av artiklarna 4–9 i denna förordning ska organet för bedömning av överensstämmelse informera den berörda enheten om detta i god tid. Enheten i fråga ska då korrigera beräkningen eller åtgärda den bristande efterlevnaden så att verifieringsprocessen kan slutföras.
5. Den berörda enheten ska förse organet för bedömning av överensstämmelse med all ytterligare information som gör det möjligt att genomföra verifieringsförfarandena. Under verifieringsprocessen får organet för bedömning av överensstämmelse göra kontroller för att fastställa tillförlitligheten hos data och beräkningar.

⁶⁶ Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag ([EUT L 124, 20.5.2003, s. 36](#)).

6. När verifieringen har slutförts ska organet för bedömning av överensstämmelse vid behov utfärda ett bevis på överensstämmelse som bekräftar att utdata uppfyller respektive krav enligt denna förordning.
7. Det berörda organet för bedömning av överensstämmelse ska upprätta och upprätthålla en uppdaterad förteckning över de enheter som har genomgått verifieringen enligt punkterna 1–6. Organet för bedömning av överensstämmelse ska anmäla förteckningen till kommissionen senast den 31 mars varje år.
8. Om det i annan unionslagstiftning fastställs särskilda regler för verifieringsbedömningen av utdata ska dessa regler behandlas på ett likvärdigt sätt, under förutsättning att verifieringsbedömningen fastställs i enlighet med denna förordning.
9. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 17 med närmare bestämmelser om verifieringen av utdata och tillhörande bevis på överensstämmelse. Dessa regler ska innehålla bestämmelser om de bevis som avses i artikel 10.5 och de kommunikationsrättigheter som är knutna till användningen av primärdata enligt vad som avses i artikel 10.4.

KAPITEL VII

ACKREDITERING

Artikel 14

Organ för bedömning av överensstämmelse

1. Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ackrediterade för att utföra den verifierings- eller certifieringsverksamhet som avses i artiklarna 11, 12 och 13.
2. Organet för bedömning av överensstämmelse ska vara oberoende av den enhet som ansöker om den verifierings- eller certifieringsverksamhet som avses i artiklarna 11, 12 och 13.
3. Organet för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra verifieringsverksamheten får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet eller integritet i samband med verifierings- eller certifieringsverksamheten.
4. Organet för bedömning av överensstämmelse och dess personal ska utföra verifierings- eller certifieringsverksamheten med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens, och de ska vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska sådana, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras verifieringsverksamhet, särskilt i förhållande till personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.
5. Organet för bedömning av överensstämmelse ska ha den sakkunskap, utrustning och infrastruktur som krävs för att utföra den verifierings- eller certifieringsverksamhet för vilken det har ackrediterats.
6. Personalen i organet för bedömning av överensstämmelse ska ha tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av verifierings och certifieringsuppgifterna.
7. Om ett organ för bedömning av överensstämmelse lägger ut specifika uppgifter med anknytning till verifiering eller certifiering på underentreprenad, eller anlitar ett dotterbolag, ska organet

ansvara fullt ut för de uppgifter som utförs av underentreprenören eller dotterbolaget, oberoende av var dessa är etablerade, inbegripet genom att bedöma och övervaka underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som utförs av dem.

Artikel 15

Ackrediteringsförfaranden

1. De organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 14.1 ska ackrediteras av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008.
2. Varje medlemsstat ska utse en myndighet som ska föra en uppdaterad förteckning över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse. Dessa utsedda nationella myndigheter ska göra förteckningen allmänt tillgänglig på en officiell statlig webbplats.
3. Det nationella ackrediteringsorganet ska senast den 31 mars varje år till kommissionen överlämna förteckningen över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse, tillsammans med alla relevanta kontaktuppgifter.
4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 16 för att komplettera denna förordning genom att fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av organ för bedömning av överensstämmelse.

KAPITEL VIII

DELEGERADE BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER

Artikel 16

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4, 4.5, 9.4 och 15.4 ges till kommissionen tills vidare från och med den [*Publikationsbyrån: lägg till datum – denna förordnings ikraftträdande*].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4, 4.5, 9.4 och 15.4 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4, 4.5, 9.4 och 15.4 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på [två månader] från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 17

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

KAPITEL IX

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 18

Rapportering och översyn

Kommissionen ska göra en utvärdering av denna förordning mot bakgrund av dess mål och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten till Europaparlamentet och rådet senast den [*Publikationsbyrån: lägg till datum – fem år efter tillämpningsdatumet för denna förordning*].

Artikel 19

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den [*Publikationsbyrån: lägg till datum – 42 månader efter denna förordnings ikraftträdande*].
3. Artiklarna 4.4, 4.5, 4.6, 7.4, 9.4, 11.6, 13.9 och 15.4 ska dock tillämpas från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Innehåll

2.	RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN	10
•	Rättslig grund	10
•	Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)	10
•	Proportionalitetsprincipen	11
•	Val av instrument	12
3.	Resultat av efterhandsutvärderingar, samråd med berörda parter och konsekvensbedömningar	12
•	Samråd med berörda parter	12
	Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling.....	16
•	Grundläggande rättigheter.....	16
4.	BUDGETKONSEKVENSER.....	16
5.	ÖVRIGA INSLAG	17
•	Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering	17
1.	GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET	3
1.1.	Förslagets eller initiativets titel	3
1.2.	Berörda politikområden	3
1.3.	Förslaget eller initiativet avser	3
1.4.	Mål	3
1.4.1.	Allmänt/allmänna mål:.....	3
1.4.2.	Specifikt/specifika mål:.....	3
1.4.3.	Verkan eller resultat som förväntas.....	3
1.4.4.	Prestandaindikatorer.....	4
1.5.	Grunder för förslaget eller initiativet	4
1.5.1.	Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet	4
1.5.2.	Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på unionsnivå” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.	5
1.5.3.	Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder	6
1.5.4.	Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument	6

1.5.5.	Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning	7
1.6.	Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten	7
1.7.	Planerad(e) genomförandemetod(er)	8
2.	FÖRVALTNING	8
2.1.	Regler om uppföljning och rapportering.....	8
2.2.	Förvaltnings- och kontrollsystem.....	9
2.2.1.	Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås	9
2.2.2.	Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna	9
2.2.3.	Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande).....	9
2.3.	Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter	10
3.	FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN	11
3.1.	Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten	11
3.2.	Förslagets beräknade inverkan på anslagen	12
3.2.1.	Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen.....	12
3.2.2.	Beräknad output som finansieras med driftsanslag.....	15
3.2.3.	Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen	17
3.2.4.	Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen.....	19
3.2.5.	Bidrag från tredje part	19
3.3.	Beräknad inverkan på inkomsterna	20

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslaget eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster

1.2. Berörda politikområden

Rörlighet och transport

1.3. Förslaget eller initiativet avser

en ny åtgärd

en ny åtgärd till följd av ett pilotprojekt/en förberedande åtgärd⁶⁷

en förlängning av en befintlig åtgärd

en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna målet med denna förordning är att ge incitament till ett förändrat beteende hos företag och kunder för att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster genom att man börjar använda jämförbara och tillförlitliga data om växthusgasutsläpp. Detta initiativ kommer att bidra till FN:s mål för hållbar utveckling nr 13 ("Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser", FN:s mål för hållbar utveckling nr 7 ("Säkerställa tillgång till överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla") samt FN:s mål för hållbar utveckling nr 12 ("Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster").

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Förordningen har följande särskilda mål:

Säkerställa jämförbarhet för resultaten av redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster.

Underlätta användandet av redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster i affärspraxis.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget förväntas förbättra jämförbarheten för data om växthusgasutsläpp som delas i transportkedjan. Detta kommer att åstadkommas genom användandet av en gemensam referensmetod, korrekta indata och otvetydig och tydlig kommunikation.

⁶⁷ Enligt artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

Förslaget förväntas också öka användandet av redovisning av växthusgasutsläpp hos ekonomiska aktörer och andra relevanta enheter i strävan efter att minska växthusgasutsläppen från transporttjänster.

1.4.4. *Prestandaindikatorer*

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Den föreslagna förordningens ändamålsenlighet beträffande det specifika målet nr 1 kommer att avgöras på grundval av följande indikatorer kopplade till jämförbarheten hos växthusgasdata från transporttjänster:

Antalet externa standardvärdesdatabaser som genomgår kvalitetskontrollen.

Antalet enheter som genomgår verifieringen av data och processer.

Den föreslagna förordningens ändamålsenlighet beträffande det specifika målet nr 2 kommer att avgöras på grundval av följande indikatorer kopplade till användningen av redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster:

Antalet företag som redovisar växthusgasutsläpp från transporttjänster på grundval av denna förordning.

Antalet enheter som genomgår certifiering av tekniska beräkningsverktyg.

Användningen av huvuddatabaser för standardvärden (webbplatsbesök och begäranden).

Antalet enheter som använder certifieringsverktygen.

1.5. **Grunder för förslaget eller initiativet**

1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Detta initiativ kommer att tillhandahålla en lagstiftningsram för redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster och specifika regler som fastställer hur det ska användas i hela den multimodala transportkedjan. Det omfattar följande:

En gemensam referensmetod, baserad på EN ISO 14083, som säkerställer att beräkningen av växthusgasutsläpp från transporttjänster utförs på ett standardiserat sätt i hela transportsektorn.

En harmoniserad strategi för indata, där man ger incitament för användningen av primärdata, tillåter modellerade data, ökar tillförlitligheten, tillgängligheten och lämpligheten för standardvärden (standardvärden för utsläppsintensitet och utsläppsfaktorer för växthusgas) och minskar skillnaderna mellan nationella, regionala och sektorsspecifika dataset.

Lämpliga mått för att generera och dela data om växthusgasutsläpp, samt gemensamma regler för kommunikation och öppenhet om resultaten av utsläppsredovisning.

Stöd för genomförandet av detta initiativ i olika transportsegment.

Ett gemensamt, proportionerligt och tillförlitligt verifieringssystem för information om växthusgasutsläpp genererade från transporttjänster och för de underliggande beräkningsprocesserna.

Regler rörande utveckling och användning av tekniska utsläppsberäkningsverktyg.

Alla dessa regler ska vara fullt ut tillämplig 42 månader efter förordningens ikraftträdande.

Denna finansieringsöversikt för rättsakt rör specifikt utveckling och förvaltning av en gemensam miljö av standardvärden, som en del av den harmoniserade strategin för indata. Dessa uppgifter kommer att utföras av Europeiska miljöbyrån, med stöd av Horisont Europa-programmet (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Detaljerade regler rörande tillhandahållandet av data kommer att fastställas i respektive delegerade akter, samt i de framtida avtalen med Europeiska miljöbyrån. Europeiska miljöbyrån kommer att ha följande roll:

Utveckling och underhåll av huvuddatabaser med standardvärden för utsläppsintensitet.

Inrättande av en databas med utsläppsfaktorer för växthusgas.

Kvalitetskontroll av tredje parters databaser med standardvärden för växthusgasintensitet.

- 1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på unionsnivå” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (ex ante):

Genom att det tillhandahåller harmoniserade regler för redovisning av växthusgasutsläpp på transporttjänstenivå är detta initiativ särskilt relevant för gränsöverskridande verksamhet mellan EU:s medlemsstater. Denna harmoniseringsnivå, som rör metodval, dataunderlag och gemensamma regler för verifiering, kan inte uppnås på ett effektivt sätt i hela EU genom insatser från enskilda medlemsstater.

Förväntat mervärde för unionen (ex post):

Generellt har EU:s transportsektor en stark gränsöverskridande dimension som spelar en viktig roll för det fria flödet av människor och varor på EU:s inre marknad. Effektiva transporttjänster är avgörande för att möta efterfrågan från transportanvändare, stödja EU-ekonomins tillväxt och bevara medborgarnas livsstil. Samtidigt måste man uppmärksamma utmaningarna kopplade till transporters miljöpåverkan, vilka fortfarande ökar framförallt på grund av den ökade gods- och passagerartrafiken i det europeiska nätverket. Denna förordning är därför tänkt som stöd för transportbranschen när det gäller att underlätta grön omställning. Detta initiativ kommer att bidra till att skapa lika villkor när det gäller redovisning av växthusgasutsläpp mellan alla segment och transportsätt, samt för alla nationella nätverk. Genom att tillgodose bättre öppenhet rörande transporttjänsters prestanda och stödja användningen av data om växthusgasutsläpp för att göra specifika transportval, kommer det att leda till att man skapar incitament för mer hållbara lösningar och innovation. Alla nationella strategier skulle vara mycket kontraproduktiva när det gäller att uppnå dessa mål i och med att risken för motstridiga krav och inkonsekventa metoder och data är betydande. Dessa skilda nationella strategier skulle öka kostnaderna och skapa en onödig börda för företag som verkar mellan olika medlemsstater.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

CountEmissions EU är ett nytt initiativ som bygger vidare på flera insatser från både Europeiska kommissionen och branschen när det gäller att skapa ett harmoniserat metodmässigt ramverk. Mellan 2011 och 2019 fanns det två på varandra följande EU-finansierade projekt – Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET) under det sjunde ramprogrammet (FP7) och Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN) under Horisont 2020, där man behandlade beräkning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från transporttjänster i syfte att utveckla en global metod. Dessa insatser var början till ett samordnat arbete för att inrätta en omfattande och skräddarsydd standard på ISO-nivå (Internationella standardiseringsorganisationen). Denna nya standard med namnet ISO 14083 publicerades av ISO i mars 2023 och som motsvarande europeisk standard EN ISO 14083:2023 av Europeiska standardiseringskommittén (CEN). Den bygger bland annat på europeisk standard EN 16258:2012 och växthusgasprotokollet.

Specifika metoder för redovisning av växthusgasutsläpp finns också inom olika delar av transportsektorn, särskilt inom gods. I många fall utgör de en del av bredare gröna transportprogram eller andra initiativ för att främja effektiv och koldioxidsnål transportverksamhet. Detta omfattar bland annat det branschledda ramverket Global Logistics Emissions Council (GLEC), det offentlig-privata SmartWay-programmet i Förenta staterna och samarbetsprogrammet Topsector Logistics mellan den nederländska regeringen och olika företag.

Dessutom finns det ett antal transportsättspecifika metoder och krav för utsläppsredovisning, som antingen tagits fram av branscherna själva eller lanserats av offentliga myndigheter som en del av specifika lagstiftningsramar. Inom sjöfarten till exempel finns Clean Cargo Working Group, ett företag-till-företag-initiativ för containertransporter till sjöss. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antog också ett obligatoriskt insamlingssystem för data om eldningsolja (Fuel Oil Collection System) för internationell sjöfart som kräver att fartyg samlar in och rapporterar relevanta data till en gemensam databas. När det gäller flygfarten tillhandahåller systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), som utarbetats av internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), en metod för att beräkna koldioxidutsläppen på flygningsnivå. Icao och den internationella lufttransportorganisationen (Iata) har också fastställt standarder för flygsektorn där man föreskriver mer detaljerat hur utsläpp ska rapporteras per passagerare och per ton gods.

På nationell nivå så kräver den franska transportlagen att alla enheter som erbjuder transporttjänster på marknaden (gods och passagerare och för alla transportsätt) beräknar växthusgasutsläppen för varje tjänst som avgår från eller avslutas i Frankrike, baserat på en specifik metod. Den franska transportlagen kräver också att utsläppsinformation rapporteras till relevanta parter, vilket är det enda obligatoriska kravet av detta slag i EU.

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Den föreslagna förordningen är ett viktigt resultat av kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet, där EU:s vision för framtidens transportsystem fastställs. I strategin tillkännagavs att kommissionen planerar att inrätta ett EU-ramverk för harmoniserad mätning av utsläpp från transport och

logistik (inom ramen för flaggskeppsinitiativ 5 – Prissättning av koldioxid och bättre incitament för användare).

Förordningen kommer att skapa synergier med andra delar av EU:s lagstiftningsramverk som berör utsläppsminskingsramverk, bränsle- och utsläppsstandarder, ökad öppenhet för användarna och starkare konsumenträttigheter. Dessa förhållanden rör i princip användningen av indata och utsläppsredovisningsmetoder, samt kraven rörande otvetydig kommunikation om växthusgasutsläpp från transporttjänster. Dessa omfattar framförallt förordning (EU) 2015/757, direktiv 2003/87/EG, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, förordning (EU) 2019/1242, förordning (EU) 2019/631 samt direktiv 2005/29/EG.

Förslaget är förenligt med den fleråriga budgetramen. De uppgifter som tilldelats Europeiska miljöbyrån kommer att kräva en överenskommelse om bidrag som omfattar förordningens ursprungliga genomförandeperiod fram till 2027 och en efterföljande långsiktig resursfördelning för att underhålla och uppdatera standardvärdesdatabaserna och organisera kvalitetskontrollen av leverantörerna av databaser från tredje parter.

1.5.5. *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Den stora majoriteten av budgetkonsekvenserna av detta förslag behandlas inom ramen för denna finansieringsöversikt för rättsakt. Vad gäller utgifter, är de specifika budgeteffekterna av detta förslag begränsade till anslag för mänskliga resurser och den nödvändiga it-systemutvecklingen för att stödja skapandet av databaser, underhåll och kvalitetskontroller av databaser från tredje parter. Detta är nya uppgifter för Europeiska miljöbyrån som gradvis kommer att bli permanenta, medan de befintliga uppgifterna inte kommer att minska eller delvis fasas ut. Behovet av ytterligare resurser efter den inledande perioden, från 2028 och framåt, kommer att beaktas inom ramen för den kommande resursbedömningen för Europeiska miljöbyrån och kommer att täckas av EU-bidraget till byrån (genom en kompenserad minskning, om så är relevant, av de planerade utgifterna inom ramen för Life eller andra tillämpliga budgetrubriker för finansieringen av Europeiska miljöbyrån), utan att detta påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

Begränsad varaktighet

- verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- inverkan på budgeten från och med YYYY till och med YYYY för åtaganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningar.
- obegränsad varaktighet
- Efter en inledande period från 2025–2027
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå, då uppgifterna införlivas i Europeiska miljöbyråns nya mandat.

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)⁶⁸

- Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen
 - via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer
 - via genomförandeorgan
- Delad förvaltning** med medlemsstaterna
- Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros
 - tredjeländer eller organ som de har utsett
 - internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
 - EIB och Europeiska investeringsfonden
 - organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
 - offentligrättsliga organ
 - privaträttsliga organ som har anförtrots offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
 - organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrots genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
 - organ eller personer som anförtrots genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.
 - *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Ej tillämpligt

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Kommissionen kommer att vara allmänt ansvarig för genomförandet av den föreslagna förordningen och för att rapportera om dess genomförande och efterlevnad till Europaparlamentet och rådet.

Europeiska miljöbyrån kommer regelbundet att rapportera om genomförandet av överenskommelsen om medverkan och om de därtill hörande insatserna.

Datainsamling krävs från olika källor, däribland från medlemsstaternas myndigheter. Samordningen av datainsamlingsverksamheten utförs av Europeiska miljöbyrån.

⁶⁸ Närmare uppgifter om metoder för budgetgenomförandet och hänvisningar till budgetförordningen finns på webbplatsen BUDGpedia: <https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka initiativets genomförande och genomslag på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot målen. Kommissionens avdelningar göra en utvärdering fem år efter att lagstiftningen har genomförts för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Kommissionen kommer att bistås av Europeiska miljöbyrån i genomförandet av förordningens bestämmelser, framförallt när det gäller utveckling och underhåll av huvuddatabasen med standardvärden för växthusgasintensitet, inrättandet av en databas med utsläppsfaktorer för växthusgas och kvalitetskontrollen av databaser från tredje parter. Europeiska miljöbyrån är bäst lämpad att utföra dessa uppgifter på EU-nivå, eftersom de kräver stor expertkunskap rörande förvaltning av miljödata och harmonisering samt en djupgående förståelse för komplexa tekniska frågor kopplade till växthusgasutsläpp från transporttjänster, vilket berättigar det indirekt förvaltningssättet. GD TRANSPORT OCH RÖRLIGHETS kontrollstrategier kommer att övervaka genomförande av förordningen och dess resultat. GD Miljö, inom ramen för dess övervakning av decentraliserade enheter, och Europeiska miljöbyrån kommer att tillämpa sina respektive kontrollstrategier för dessa uppgifter.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Kommissionen kommer att ha det övergripande ansvaret för att genomföra den föreslagna förordningen och för att rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och efterlevnaden, men Europeiska miljöbyrån kommer att ansvara för genomförandet av sina identifierade uppgifter och sin verksamhet och för att inrätta en ram för internkontroll. Byrån kommer att behöva utveckla it-verktyg och moduler samt tillhandahålla kvalitetskontroller av databaser från tredje parter.

Europeiska miljöbyrån, ett självständigt EU-organ, ansvarar för att inrätta lämpliga kontrollsystem för att säkerställa efterlevnad av de fem interna kontrollmålen, nämligen laglighet och korrekthet, genomförandet av sin verksamhet, förebyggande av bedrägeri, skydd av tillgångar och rättvisande rapportering. De ytterligare resurser som ställs till Europeiska miljöbyråns förfogande kommer att omfattas av Europeiska miljöbyråns interna kontroll- och riskhanteringssystem som är anpassat till relevanta internationella standarder och inbegriper särskilda kontroller för att förebygga intressekonflikter och säkerställa skydd för visselblåsare.

GD Miljö kommer att tillämpa de kontroller som är kopplade till dess övervakning av Europeiska miljöbyrån som en decentraliserad byrå. Inga specifika risker har identifierats i samband med genomförandet av den ytterligare budget som ska tillhandahållas till Europeiska miljöbyrån.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Risken för fel vid betalning och vid avslutande förväntas ligga kvar under 2 %.

Europeiska miljöbyrån har fullt ansvar för genomförandet av sin budget medan GD Miljö ansvarar för den regelbundna betalningen av de bidrag som budgetmyndigheten fastställer. De ytterligare uppgifter som följer av den föreslagna förordningen förväntas inte leda till några betydande ytterligare kontroller. Därför förväntas kontrollkostnaderna för GD Transport och rörlighet (mätt i förhållande till värdet av de medel som förvaltas) och GD Miljö förbli stabila.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Utöver de kontroller som härrör från den kontrollstrategi som beskrivs ovan, är insatsen också föremål för granskning av tjänsten för internrevision, i dess egenskap av internrevisor för kommissionen och dess decentraliserade byråer, samt av Europeiska revisionsrätten, i dess egenskap av externrevisor för EU-institutionerna.

Överenskommelserna om medverkan mellan kommissionen och Europeiska miljöbyrån kommer att innehålla specifika bestämmelser för att säkerställa att revisorerna och, om nödvändigt, utredande myndigheter (Eppo, Olaf) har obegränsad tillgång till den nödvändiga informationen. De kommer också att innehålla nödvändiga bestämmelser för att säkerställa att kommissionen informeras i rätt tid om eventuella problem som kan komma att hindra genomförandet av insatserna.

Kommissionen upprätthåller en robust strategi mot bedrägerier, som för närvarande genomgår en översyn. GD Transport och rörlighet/GD Miljö kompletterar detta med lokala strategier mot bedrägerier som omfattar den verksamhet som ingår i deras respektive ansvarsområden.

Europeiska miljöbyrån, ett självständigt EU-organ, har ansvaret för att upprätthålla en strategi mot bedrägerier och för att säkerställa skyddet av EU:s intressen.

Den föreslagna förordningen innehåller bestämmelser som är särskilt inriktade på att förebygga bedrägerier och oriktigheter. Organ för bedömning av överensstämmelse som ansvarar för verifieringen kommer att behöva ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan. Verifieringen av data om växthusgasutsläpp och beräkningsprocesser ska bygga på specifika regler för bedömning av överensstämmelse som fastställts av EU, via sekundärlagstiftningen, och skall utföras av en kontrollör som ackrediterats av nationella ackrediteringsorgan som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁶⁹	från Eftaländer ⁷⁰	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁷¹	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	02 20 04 01	Diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgift	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁶⁹ Diff. = Differentierade anslag/Icke-diff. = Icke-differentierade anslag.

⁷⁰ EFTA: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁷¹ Kandidatländer och, i tillämpliga fall, potentiella kandidatländer från västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade inverkan på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
---	---	---

GD TRANSPORT OCH RÖRLIGHET			År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT
• Driftsanslag						
Budgetpost 02 20 04 01	Åtaganden	(1a)	0,600			0,600
	Betalningar	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program ⁷²						
Budgetpost		(3)				
TOTALA anslag för GD Transport och rörlighet	Åtaganden	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Betalningar	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Behovet av ytterligare resurser från 2028 till 2050 för Europeiska miljöbyrån, uppskattat till en heltidsekvivalent (tillgänglig under hela den angivna perioden) och 6,3 miljoner euro (för att täcka kostnaderna under hela den angivna perioden) kommer att beaktas inom ramen för den

⁷² Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

kommande resursbedömningen för EEA och kommer att täckas av EU-bidraget till byrån (genom en kompenserad minskning, om så är relevant, av de planerade utgifterna inom ramen för Life eller andra tillämpliga budgetrubriker för finansieringen av Europeiska miljöbyrån), utan att detta påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

• TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,600				0,600
	Betalningar	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)					
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,600				0,600
	Betalningar	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Upprepa avsnittet ovan om flera driftsposter påverkas av förslaget eller initiativet:

• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)							
	Betalningar	(5)							
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsposter)		(6)							
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIKERN 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6							
	Betalningar	=5+6							

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga 5 till kommissionens beslut om interna bestämmelser för genomförandet av kommissionens avsnitt av Europeiska unionens allmänna budget), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		TOTALT
GD TRANSPORT OCH RÖRLIGHET								
• Personalresurser								
• Övriga administrativa utgifter								
GD TOTALT <.....>	Anslag							

TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)							
--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,600			0,600
	Betalningar	0,200	0,200	0,200	0,600

Behovet av ytterligare resurser från 2028 till 2050 för Europeiska miljöbyrån, uppskattat till en heltidsekvivalent (tillgänglig under hela den angivna perioden) och 6,3 miljoner euro (för att täcka kostnaderna under hela den angivna perioden) kommer att beaktas inom ramen för den

kommande resursbedömningen för Europeiska miljöbyrån och kommer att täckas av EU-bidraget till byrån (genom en kompenserad minskning, om så är relevant, av de planerade utgifterna inom ramen för Life eller andra tillämpliga budgetrubriker för finansieringen av Europeiska miljöbyrån), utan att detta påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtaganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)										TOTALT			
	OUTPUT																			
	Typ ⁷³	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁷⁴ ...																				
- Output																				
- Output																				
- Output																				
Delsumma för specifikt mål nr 1																				
SPECIFIKT MÅL nr 2...																				
- Output																				
Delsumma för specifikt mål nr 2																				

⁷³ Output är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁷⁴ Enligt beskrivningen i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifika mål...".

TOTALT																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁷⁵	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	--------

RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen							
Personalresurser							
Övriga administrativa utgifter							
Delsumma för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen							

För belopp utanför RUBRIK 7⁷⁶ i den fleråriga budgetramen							
Personalresurser							
Andra utgifter av administrativ natur							
Delsumma utanför RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen							

TOTALT							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁷⁵ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁷⁶ Tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.1 Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År 2025	År 2026	År 2027	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (Kommissionens huvudkontor och representationskontor)							
20 01 02 03 (Delegationer)							
01 01 01 01 (Indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 11 (Direkta forskningsåtgärder)							
Andra budgetposter (ange vilka)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁷⁷							
20 02 01 (Kontraktanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)	0	0	0				
20 02 03 (Kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (Kontraktanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 12 (Kontraktanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Andra budgetposter (ange vilka)							
TOTALT	0						

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

⁷⁷ Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁷⁸ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Denna insats finansieras genom budgetposten för stöd till transportpolitiken (02 20 04 01) som, bland annat, stöder insatser för att utveckla och underhålla gemensamma it-verktyg och insamling av nödvändiga data för transportsektorn. Behovet av ytterligare resurser från 2028 och framåt för Europeiska miljöbyrån (en heltidsekvivalent) kommer att beaktas inom ramen för den kommande resursbedömningen för Europeiska miljöbyrån, utan att detta påverkar det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

- kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetposter, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetposter samt motsvarande belopp.

3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁷⁹	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁷⁹

Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - Påverkan på egna medel
 - Påverkan på andra inkomster
 - inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁸⁰					För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		
		År n	År n+1	År n+2	År n+3				
Artikel									

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

--

Övriga anmärkningar (t.ex. den metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

⁸⁰ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.