



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 14 de julio de 2023
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2023/0266(COD)**

**11821/23
ADD 3**

**TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	12 de julio de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2023) 442 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2023) 442 final.

Adj.: SWD(2023) 442 final



Estrasburgo, 11.7.2023
SWD(2023) 442 final

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

que acompaña al documento

**Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios
de transporte**

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

Ficha resumen

Evaluación de impacto sobre la iniciativa «CountEmissions EU»

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la UE?

Los métodos de contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) se utilizan en diversos sectores económicos, incluido el transporte, para generar datos sobre las emisiones procedentes de actividades específicas de empresas y particulares. Las empresas y los consumidores buscan mayor transparencia sobre la forma en que se organizan y prestan los servicios de transporte, y cada vez hay una mayor demanda de servicios que minimizan los efectos nocivos sobre el medio ambiente. El suministro de información clara sobre las emisiones de gases de efecto invernadero permite a los clientes tomar decisiones más eficientes e influye en las decisiones empresariales de las entidades que prestan servicios de transporte en el mercado. No obstante, para comparar múltiples servicios de transporte de manera justa, transparente y significativa, los datos sobre las emisiones deben ser exactos y fiables.

Actualmente existe un amplio abanico de normas, métodos, herramientas de cálculo y bases de datos de valores por defecto de emisiones disponibles tanto en la UE como a escala internacional. Estas diferentes herramientas generan datos desiguales y no comparables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que crea confusión, tanto para la industria como para los particulares, y dificulta la capacidad de los usuarios de tomar decisiones empresariales y en materia de transporte con conocimiento de causa. Además, los organizadores y operadores de servicios de transporte carecen de incentivos suficientes para calcular y divulgar información sobre las emisiones de GEI de sus servicios, y los usuarios no disponen de información precisa. Esto se debe a la reticencia a revelar información comercialmente sensible, a la aparente complejidad y a los costes de cuantificar los datos sobre las emisiones de GEI a nivel de servicio de transporte, así como a la falta de confianza en las cifras de emisiones que se comparten en el mercado.

¿Qué se pretende conseguir?

Esta iniciativa pretende superar los obstáculos a lograr una contabilización clara y armonizada de las emisiones de GEI y a su adopción en el mercado del transporte, mediante la creación de un marco común y de normas específicas. Dicho marco fomentará un cambio de comportamiento, entre las empresas y los clientes, que reduzca las emisiones de GEI y aumente la eficiencia de los servicios de transporte.

El objetivo de la iniciativa es, por una parte, garantizar que los datos sobre las emisiones de GEI sean comparables proporcionando a los operadores y usuarios un método de referencia común y un conjunto armonizado de datos de entrada. Por otra parte, la iniciativa busca fomentar la adopción de la contabilización de las emisiones de GEI de los servicios de transporte en las prácticas empresariales proporcionando herramientas de cálculo fiables, un sistema común de verificación y directrices sobre cómo utilizar el marco.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (respecto a la subsidiariedad)?

Al establecer normas armonizadas para la contabilidad de las emisiones de GEI de los servicios de transporte, la iniciativa anima a las empresas a calcular las emisiones y ofrece la oportunidad de armonizar los datos relativos a los GEI en todos los modos y redes nacionales. Este nivel de armonización, que abarca principalmente las opciones metodológicas, los datos de entrada y las normas comunes de verificación, no puede lograrse eficazmente mediante acciones de los distintos Estados miembros.

La iniciativa «CountEmissions EU» está concebida como un catalizador para que la comunidad del transporte facilite la transición ecológica. Al garantizar una mayor transparencia sobre el comportamiento en materia de emisiones de los servicios de transporte y apoyar el uso por parte de los consumidores de datos sobre las emisiones de GEI a la hora de tomar decisiones específicas relativas al transporte, contribuirá a crear incentivos para buscar soluciones más sostenibles e innovar en la red europea de transporte.

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar las metas? ¿Existe una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué?

La Comisión evaluó seis opciones estratégicas en una evaluación de impacto. Todas las opciones proponen soluciones a los problemas detectados, pero varían en cuanto al alcance de la acción prevista a escala de la UE:

- La opción 1 incluye una metodología de cálculo exhaustiva basada en la norma ISO 14083¹, un sistema centralizado de datos de entrada y una herramienta única de cálculo de las emisiones de GEI creada a escala de la UE. Además, propone una verificación obligatoria y que el marco sea aplicable a todos los organismos que intervienen en los servicios de transporte.
- La opción 2 incorpora una metodología más propicia prevista por la norma internacional ISO 14083², junto con normas de aplicabilidad y verificación totalmente voluntarias. Al igual que la opción 1, la opción 2 incluye bases de datos centralizadas para los datos de entrada y una única herramienta de cálculo de las emisiones de GEI.
- Las opciones 3, 4 y 5 prevén una utilización vinculante de CountEmissions EU basada en el consentimiento, que implica que el marco común se aplica únicamente a los organismos que optan por calcular y divulgar información sobre las emisiones de GEI relacionadas con los servicios de transporte. Además, adoptan un enfoque semicentralizado con respecto a los datos de entrada, de forma que, en determinadas condiciones, puedan utilizarse bases de datos de entrada externas (excepto en la opción 5, que prevé el uso de bases de datos de la UE plenamente centralizadas) y ofrece flexibilidad al permitir a terceros proporcionar herramientas de cálculo de las emisiones de GEI. Estas opciones difieren en cuanto a la elección metodológica, es decir, la norma ISO 14083 mejorada, en el caso de la opción 3; la norma ISO 14083 completa, en el caso de la opción 4; y las reglas de categoría de huella ambiental de los productos³, en el caso de la opción 5.
- La opción 6 incluye un conjunto de medidas estratégicas prácticamente idéntico a las de la opción 4, con la salvedad de que el Reglamento sería de aplicación obligatoria para todas las entidades que participan en la prestación u organización de servicios de transporte.

Todas las opciones prevén un aumento de la adopción de la contabilización de emisiones con respecto a la situación de partida.

Tras la evaluación, la Comisión determinó que la opción 4 era la opción preferida. Esta opción logra el mejor equilibrio entre los objetivos que deben alcanzarse y los costes totales.

¿Qué opinan las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

Las partes interesadas respaldaron en gran medida la pertinencia de los problemas detectados y se mostraron de acuerdo con los objetivos. Aportaron información útil para calcular la situación de partida de la adopción de la contabilización de las emisiones de GEI, y contribuyeron a desarrollar y evaluar las medidas y opciones estratégicas pertinentes. En respuesta a la pregunta sobre la metodología de referencia común para calcular las emisiones, la mayoría de las partes interesadas se refirieron a los enfoques existentes o emergentes de contabilización de GEI, en particular aquellos que ofrecen la posibilidad de calcular las emisiones a escala mundial.

Con respecto a los datos de entrada, las partes interesadas sugirieron que la UE debería promover el uso de datos primarios y crear un sistema común de valores por defecto en caso de que los datos primarios no estén disponibles o no sean accesibles. Asimismo, indicaron la necesidad de disponer de directrices armonizadas para la aplicación efectiva del marco en segmentos específicos del sector del transporte, a fin de garantizar su comprensión uniforme en distintas partes de la cadena de transporte. Los encuestados se hicieron eco de la necesidad de un sistema específico para verificar los datos sobre las emisiones y los procesos de cálculo, aun cuando las partes interesadas, especialmente las pymes, tenían reservas sobre la carga administrativa y los costes asociados. En

¹ Utilizando la metodología que prevé la norma ISO 14083 (basada en las emisiones de gases de efecto invernadero del pozo a la rueda derivadas tanto del uso del vehículo como de su abastecimiento de energía) con componentes adicionales y una mayor precisión.

² El Comité Europeo de Normalización transpuso, en abril de 2023, la norma ISO 14083 a la norma europea EN ISO 14083. Esta iniciativa hace referencia a la versión europea de la norma.

³ Abordan una evaluación del ciclo de vida completo de las emisiones de GEI generadas por la producción, distribución, uso y desguace de vehículos.

cuanto a la aplicabilidad, aunque algunas partes interesadas consideraron que un requisito obligatorio sería lo más eficaz para garantizar unas condiciones de competencia equitativas, en general consideraron que el enfoque optativo era el más viable y eficiente.

Aunque las aportaciones de los Estados miembros a la consulta fueron limitadas, las respuestas recibidas mostraron un apoyo general a la justificación y los objetivos de la iniciativa.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Los beneficios directos incluyen una reducción de los costes totales de la energía de 2 400 millones EUR con respecto a la situación de partida, expresados en precios corrientes durante el período 2025-2050. Además, se estima que esta iniciativa dará lugar a una reducción de los costes externos de las emisiones de GEI de 674 millones EUR, a una reducción de las emisiones de contaminación atmosférica equivalente a 163,5 millones EUR y a reducciones de los accidentes de tráfico por valor de 47 millones EUR. Por lo tanto, los beneficios totales de la opción preferida ascenderían a 3 900 millones EUR con respecto a la situación de partida, mientras que los beneficios netos ascenderían a 2 400 millones EUR con respecto a la situación de partida, expresados en precios corrientes durante el período 2025-2050.

Estas repercusiones se deben principalmente a un cambio de comportamiento que fomentaría el uso de métodos de transporte más sostenibles y optimizaría los viajes.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Los costes de la opción preferida se estiman en 1 500 millones EUR, además de los costes de referencia durante el período 2025-2050 (valor actual neto, con una tasa de descuento del 3 %).

Los costes adicionales de la opción preferida recaerán principalmente en las empresas que participan en los servicios de transporte que optan por cuantificar y compartir los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero o tienen la obligación de hacerlo. Una parte importante de los costes totales está relacionada con la puesta en marcha de la metodología de referencia común (norma ISO 14083), el cambio a esta metodología y su aplicación. Aunque los costes unitarios de las actividades de verificación y las herramientas de cálculo son inferiores a los costes de referencia correspondientes, también darán lugar a costes adicionales debido a la mayor adopción de la contabilización de las emisiones de GEI en el sector del transporte.

La Agencia Europea de Medio Ambiente incurrirá en costes derivados de la creación y el mantenimiento de las bases de datos de la UE que requiere esta iniciativa, así como de la ejecución de los controles de calidad de las bases de datos externas necesarios para integrar estas bases de datos en el marco armonizado de contabilización de las emisiones.

Otras partes interesadas (asociaciones del sector empresarial, institutos nacionales de estadística, organismos nacionales de acreditación, desarrolladores de herramientas de cálculo) soportarán costes comparativamente más bajos.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

Se espera que la opción estratégica preferida reduzca los obstáculos para las pymes a la hora de contabilizar las emisiones de GEI de los servicios de transporte, en particular, al proporcionar una metodología única, un marco común de datos de entrada y directrices para armonizar la aplicación de la iniciativa en el mercado. El carácter casi voluntario de la iniciativa y la exención de la necesidad de verificar los datos sobre las emisiones de GEI y los procesos de cálculo evitarán consecuencias económicas adversas para las pymes, especialmente en términos de carga administrativa y costes.

Dado que las pymes representan la gran mayoría de las entidades afectadas por el presente Reglamento, se espera que ganen la mayor parte de los beneficios totales derivados de los menores costes energéticos previstos en la opción estratégica preferida, que ascienden a 2 300 millones EUR. Los costes totales para las pymes se estiman en 1 400 millones EUR con respecto a la situación de partida. Ambas cifras se expresan en precios corrientes durante el período 2025-2050.

Por lo tanto, se espera que esta iniciativa genere beneficios netos totales para las pymes, estimados en 900 millones EUR con respecto a la situación de partida durante el período 2025-2050.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

La mayoría de los organismos nacionales de acreditación y los institutos de estadística que se verían

afectados por el presente Reglamento dependen de la financiación estatal. Dado que se espera que sufragen solo una parte muy pequeña de los costes asociados a la aplicación de la iniciativa, se prevé que tenga una repercusión muy limitada en los presupuestos nacionales.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

La opción estratégica preferida dará lugar a un ahorro de 5,6 millones de toneladas de emisiones de GEI con respecto a la hipótesis de referencia durante el período 2025-2050. Esto se debe principalmente a un cambio de comportamiento que fomente un mayor uso de opciones de transporte más sostenibles y cambios para optimizar los viajes. Asimismo, se espera que genere efectos positivos en la calidad del aire, la competitividad, la innovación, el funcionamiento del mercado interior y la digitalización del sector del transporte.

Proporcionalidad

La opción estratégica preferida propone el conjunto de medidas más equilibrado para lograr los objetivos políticos generales. Prevé el uso de la norma ISO 14083, permite la participación de terceros en el suministro de datos de entrada y herramientas de cálculo, y establece requisitos proporcionales sobre la verificación de los datos (eximiendo a las pymes). Además, al permitir a los usuarios optar por aplicar el marco armonizado, limita los requisitos vinculantes a las entidades que optan por cuantificar y compartir los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, creando al mismo tiempo unas condiciones equitativas de contabilización de las emisiones y haciendo que los datos sobre las emisiones sean más comparables entre los diferentes modos y segmentos del transporte.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

El Reglamento se evaluará cinco años después de su entrada en vigor, es decir, tras la adopción de la propuesta y del Derecho derivado por el que se establecen normas detalladas.