



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 14. juli 2023
(OR. en)

11821/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0266(COD)**

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

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	12. juli 2023
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2023) 441 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2023) 441 final.

Bilag: COM(2023) 441 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

- Forslagets begrundelse og formål

Opgørelse af drivhusgasemissioner er et tiltag, der anvendes i forskellige økonomiske sektorer til at generere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. I transportsektoren sætter gennemslagslige oplysninger om emissioner fra transporttjenester kunderne i stand til at træffe velinformerede valg og har indflydelse på de forretningsmæssige beslutninger, som enheder, der organiserer og udbyder sådanne tjenester på markedet, træffer. Ved at stille pålidelige emissionsdata til rådighed fremmes bæredygtighed, innovation og adfærdsskift i retning af bæredygtige transportmuligheder. Fordelene ved og merværdien af emissionsopgørelser fremgår af resultaterne af de eksisterende emissionsovervågnings- og -rapporteringsordninger i og uden for EU¹.

For at potentialet ved drivhusgasemissionsopgørelser inden for transport kan udnyttes, skal de underliggende beregninger være sammenlignelige og nøjagtige og tage højde for en bestemt transporttjenestes særlige karakteristika. Emissionerne bør derfor kvantificeres på grundlag af en videnskabeligt velfunderet, detaljeret og harmoniseret metode.

I øjeblikket findes der imidlertid ingen universelt accepteret ramme for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester². For at kvantificere emissionerne kan interessenter i transportsektoren vælge mellem forskellige standarder, metoder, beregningsværktøjer og flere databaser og datasæt med standardemissionsværdier. Dette fører ofte til betydelige forskelle i resultaterne, hvilket bringer sammenligneligheden af drivhusgasemissionstallene på markedet i fare og giver unøjagtige og vildledende oplysninger om en transporttjenestes præstation. Det skaber også en risiko for, at der vælges en emissionsberegningsmetode og standarddata, ud fra hvad der er mest fordelagtigt for den enkelte enhed. Dette skaber grobund for grønvaskning³ og kan give forkerte incitamenter til brugerne. Manglen på en standardiseret ramme er bredt anerkendt og har ført til adskillige forsøg fra industriens og nationale regeringers side på at udarbejde en⁴. Ingen af disse bestræbelser har imidlertid ført til en harmonisering af opgørelsesmetoderne for drivhusgasemissioner eller en konsekvent anvendelse af drivhusgasdata på EU-plan.

Også i transportsektoren ses manglen på pålidelige og sammenlignelige oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester som et problem. 80 % af respondenterne i den offentlige høring tilkendegav, at det er et udbredt problem, og anså det for at være vigtigt eller

¹ I godssektoren f.eks. det EU-baserede [Lean and Green-program](#) og det amerikanske [Smart Way-program](#).

² Harmoniserede statistikker og miljøregnskaber over drivhusgasemissioner fra alle økonomiske sektorer, herunder transportsektoren, udarbejdes af medlemsstaterne og indberettes til Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011 af 6. juli 2011 om europæiske miljøøkonomiske regnskaber ([EUT L 192 af 22.7.2011, s. 1](#)). Disse data er tilgængelige på nationalt plan og er opdelt efter NACE rev. 2-klassificeringen af økonomiske aktiviteter, og detaljeringsgraden af dataene er derfor ikke tilstrækkelig til at afhjælpe det ovenfor beskrevne problem.

³ Grønvaskning er virksomheders praksis med at give et falsk positivt indtryk af deres miljøvirkninger eller -fordele.

⁴ Den første specifikke standard for transporttjenester blev indført i 2012 af [Den Europæiske Standardiseringsorganisation \(CEN\)](#). CEN EN 16258:2012 fastlægger en fælles metode til beregning og opgivelse af energiforbrug og drivhusgasemissioner i forbindelse med enhver transporttjeneste. EN 16258:2012 bidrog væsentligt til at harmonisere emissionsopgørelsesprocedurerne inden for transport. Den blev imidlertid anset for ikke at være tilstrækkeligt præcis til at give fuldt sammenlignelige og konsekvente emissionsdata for forskellige transporttjenester. Andre eksempler på initiativer til harmonisering af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester omfatter [artikel L. 1431-3 i den franske transportlov](#) og den ramme, som [Global Logistics Emissions Council](#) har fastlagt.

meget vigtigt. Lignende synspunkter blev bemærket i analysen af svarene på indkaldelsen af feedback i forbindelse med dette initiativ, den målrettede interessentundersøgelse og diskussionerne på workshopen.

Derudover er den samlede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester på trods af transportinteressenternes stigende interesse i drivhusgaspræstationsdata for transport stadig meget begrænset. Transportbrugere får som regel ikke nøjagtige oplysninger om transporttjenesternes præstation, og transportarrangørerne, herunder transportvirksomhederne, beregner ikke systematisk deres drivhusgasemissioner. Desuden har størstedelen af dem, der beregner emissioner, en tendens til at gøre det på virksomheds- eller køretøjsniveau og kan ikke generere data om drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste⁵. Det er imidlertid kun sidstnævnte type oplysninger, der er relevant for effektivt at understøtte og påvirke transportbrugernes beslutningstagning. Det anslås, at næsten 600 000 enheder i EU's transportsektor måler deres drivhusgasemissioner (2020), men kun 21 660 af dem gør det på det disaggregerede niveau, der er nødvendigt for at udarbejde drivhusgasemissionsdata for transporttjenester. Det er kun 1,2 % af ca. 1,8 mio. enheder, der udfører transportoperationer på egen hånd⁶. Der er navnlig en lav anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser blandt mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder (SMV'er)⁷, som udgør langt størstedelen af enhederne på EU's transportmarked.

Den lave anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester er også blevet fremhævet som et problem i forbindelse med forskellige høringsaktiviteter. I den offentlige høring anførte 45 ud af 56 organisationer (80 %), 61 ud af 70 enkeltpersoner (87 %) og 60 ud af 65 onlinekunder (92 %), at de ikke får tilstrækkelige oplysninger, når de planlægger/tilrettelægger en rejse eller at sende eller få leveret en pakke. Derudover angav 26 ud af 31 (84 %) respondenter i den målrettede undersøgelse den nuværende anvendelse som lav eller meget lav. Med hensyn til drivhusgasemissionsopgørelse viste den målrettede undersøgelse, at 78 % af respondenterne (29 ud af 37) allerede måler deres emissioner i et eller andet omfang, men at blot 35 % (9 ud af 26) af dem, der måler, gør det på transporttjenesteniveau. Denne konklusion er dog muligvis ikke fuldt ud repræsentativ for alle berørte enheder, da det reelle antal virksomheder, der beregner drivhusgasemissioner fra transporttjenester, synes at være betydeligt lavere.

EU har erkendt, at der er behov for en harmoniseret metodologisk ramme for opgørelse af emissioner fra transporttjenester. Mellem 2011 og 2019 var der to på hinanden følgende EU-finansierede projekter — Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET)⁸ under det syvende rammeprogram (RP7) og Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN)⁹ under Horisont 2020. Projekterne vedrørte beregning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester med det formål at udvikle en global metode. Bestræbelserne støttede oprettelsen og udviklingen af en industristyret ramme for Global Logistics Emissions Council¹⁰ og iværksatte en koordineret indsats for at udarbejde en omfattende og skræddersyet standard inden for rammerne af Den Internationale

⁵ For at generere nøjagtige data om en transporttjenestes præstation med hensyn til drivhusgas (navnlig i den multimodale transportkæde) skal emissionerne for hvert enkelt transportkædeelement (transportled) beregnes. Dette beregningsniveau kræver specifikke data og er mere komplekst og omkostningsfuldt for den enkelte organisation.

⁶ I alt ca. 1,8 mio. (Ecorys and CE Delft (2023), Impact assessment support study).

⁷ Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36).

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

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.com/).

Standardiseringsorganisation (ISO)¹¹. ISO offentliggjorde denne nye standard, ISO 14083:2023, i marts 2023. Efterfølgende gennemførte CEN den som en tilsvarende europæisk standard, EN ISO 14083:2023.

Med dette initiativ sigtes der mod at overvinde de barrierer, der forhindrer en harmonisering af målingen og beregningen af drivhusgasemissioner, og lette udbredelsen heraf i transportsektoren. Initiativet fastlægger en fælles reguleringsmæssig ramme for drivhusgasemissionsopgørelse for transporttjenester i hele den multimodale transportkæde og skaber dermed lige vilkår mellem transportformer, -segmenter og de nationale net i EU. Den øgede gennemsigtighed af de forskellige tjenesters præstationer bør medføre incitamenter for markedsaktørerne til at reducere drivhusgasemissionerne og gøre transporten mere effektiv og bæredygtig.

Denne forordning gør ikke indberetning af drivhusgasemissioner obligatorisk. Den er udformet med henblik på at understøtte andre, specifikke foranstaltninger, der træffes af industrien og offentlige myndigheder for at lette den grønne omstilling. Sådanne foranstaltninger omfatter udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer om drivhusgasemissionerne fra en given tjeneste eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer og grønne transportprogrammer. De kan gennemføres ved hjælp af særskilte, individuelle ordninger, navnlig mellem myndigheder og erhvervslivet og mellem virksomheder, men de skal altid overholde de specifikke regler for beregning, dokumentation og formidling af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, som er fastsat i dette initiativ.

Det bør imidlertid bemærkes, at selv om denne forordning omhandler drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul, der stammer fra både anvendelsen af og energiforsyningen til køretøjer¹², skaber transportsektoren også andre negative virkninger. Disse omfatter luftforurenende emissioner og støjemission og følgende sundheds- og miljøpåvirkninger. Disse konsekvenser ligger uden for det foreslåede initiativs anvendelsesområde.

For at nå målene er initiativet inddelt i syv hovedpolitikområder, som er beskrevet nedenfor:

- Metode — fastsættelse af en fælles referencemetode, der sikrer, at beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester foretages på en standardiseret måde i hele transportsektoren.

Referencemetoden er en central del af initiativet, og der blev derfor lagt særlig vægt herpå i det forberedende arbejde. Der blev analyseret en række tilgange, som var forskellige med hensyn til omfanget af og metoden til beregning af drivhusgasemissioner og tildelingen af emissioner til transporttjenester. Følgelig blev den nye ISO-standard 14083:2023¹³ udpeget som den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå de erklærede mål på nuværende tidspunkt. ISO 14083:2023 er et skridt i retningen af at fastsætte et fælles sæt regler og principper for beregning af drivhusgasemissioner for transportoperationer, hvor kvantificeringen foretages fra oliekilde til hjul. Da denne standard er anerkendt på verdensplan, kan den anvendes til at generere data om drivhusgasemissioner for internationale transportkæder og dermed give mulighed for global tilpasning.

På den anden side bør forordningen tage højde for den eventuelle fremtidige udvikling af standarden og kunne håndtere den fleksibilitet, som er en del af visse af dens komponenter.

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

¹² I denne forordning finder begrebet oliekilde til hjul anvendelse på alle transportformer.

¹³ I denne forordning er den europæiske udgave af standarden (EN ISO 14083:2023) valgt som referencemetode.

Derfor bør fremtidige revisioner og ændringer af standarden følges og undersøges nøje og i begrundede tilfælde udelukkes fra dette initiativs anvendelsesområde for at sikre, at referencemetoden er i overensstemmelse med målene i denne forordning og anden gældende EU-ret. Desuden bør behovet for yderligere justeringer og præciseringer overvejes, navnlig hvis anvendelsen af standarden skaber risiko for unødige ubalancer som følge af beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke transportsegmenter.

- Inputdata og kilder — en harmoniseret tilgang til inputdata ved at skabe incitament til at anvende primære data, tillade modellerede data, øge standardværdiers pålidelighed, tilgængelighed og hensigtsmæssighed og afbøde uoverensstemmelser mellem nationale, regionale og sektorspecifikke datasæt.

Uden en fælles tilgang til inputdata vil resultaterne af beregninger af drivhusgasemissioner fortsat være inkonsekvente og usammenlignelige, selv når den samme referencemethode anvendes. Dette spørgsmål indtog en fremtrædende plads i alle interessenthøringsaktiviteterne. Der kræves forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Primære data giver de mest pålidelige beregningsresultater. Denne type data er imidlertid ofte ikke til rådighed eller er uoverkommeligt dyre for visse interessenter, navnlig SMV'er, og det bør derfor også overvejes at anvende sekundære data. For at sikre sammenlignelige og nøjagtige resultater af beregninger af drivhusgasemissioner bør anvendelsen af primære data således anerkendes og prioriteres, og sekundære data bør baseres på troværdige skøn og videnskabeligt dokumenterede og pålidelige databaser og datasæt. De sekundære data kan bestemmes ved hjælp af standardværdier eller -modeller.

Anvendelse af standardværdier bør give nøjagtige og pålidelige oplysninger om drivhusgasemissionerne fra en specifik transporttjeneste. Derfor bør disse værdier udarbejdes på en neutral og objektiv måde og stamme fra pålidelige kilder. Standardværdier udledes af litteratur og andre publikationer og omfatter værdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer (afhængigt af kilden også omtalt som energi- eller brændstofemissionsfaktorer).

Standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet knytter specificerede transportpræstationsdata (aktivitetsdata) til drivhusgasemissioner og anvendes til at generere oplysninger om emissionerne fra en bestemt transporttjeneste. Disse værdier bør derfor bygge på parametre, der ligger tæt op ad parametrene for en given tjeneste. For at sikre sammenlignelige emissionsberegningsresultater bør der oprettes en central EU-database over sådanne værdier. I betragtning af deres høje sektormæssige, nationale og regionale specificitet bør andre relevante databaser og datasæt, der forvaltes af tredjeparter, også være tilladt på betingelse af, at de underkastes en særlig kvalitetskontrol på EU-plan.

Drivhusgasemissionsfaktorer knytter den mængde energi, der anvendes til at udføre en operation, til drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul. Disse faktorer er nødvendige input for at beregne en given transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet fra oliekilde til hjul. Fastsættelse af drivhusgasemissionsfaktorer på grundlag af en ensartet metode og pålidelige kilder giver acceptable variationsniveauer. Derfor bør der udvikles en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer under behørig hensyntagen til relevante EU-lovgivningsinitiativer og andre pålidelige kilder, herunder det reviderede direktiv om

vedvarende energi (VEII)¹⁴ (når det er vedtaget), og et særligt emne i Horisont Europa-programmet¹⁵.

Et neutralt og kompetent EU-organ bør udvikle og vedligeholde EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer. Dette organ bør også foretage teknisk kvalitetskontrol af eksterne tredjepartsdatabaser og -datasæt. Det Europæiske Miljøagentur (EEA) anses for at være det mest hensigtsmæssige organ til at yde den nødvendige bistand til at gennemføre denne del af forordningen korrekt. Hvis det er relevant, kan agenturets arbejde bygge på bidrag fra og støttes af andre sektorspecifikke EU-organer såsom Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), som vil få til opgave at gennemføre miljømærket for flyvninger i forbindelse med initiativet ReFuelEU Aviation¹⁶.

Modellerede data kombinerer primære data med bestemte drivhusgasemissionsrelevante parametre for en specifik transport- eller knudepunktsoperation. Disse parametre bør være repræsentative, nøjagtige og strengt baseret på kravene i referencemetoden. Dette vil give det bedst mulige billede af en transporttjenestes faktiske drivhusgasemissioner.

- Anvendelighed — valg af det rette politiske instrument (fra obligatorisk til frivilligt) til at gennemføre initiativet effektivt på EU-markedet.

Ved at afveje instrumentets effektivitet i forhold til de mulige administrative byrder og omkostninger for transportsektoren viste en bindende tilvalgstilgang sig at være mest hensigtsmæssigt. Med tilgangen er det kun et krav at anvende den fælles ramme, når en enhed, der leverer eller organiserer en transporttjeneste, vælger eller på anden vis¹⁷ pålægges at både beregne og videregive drivhusgasemissionsdata for tjenesten. Denne tilgang er særlig relevant for SMV'er, som udgør langt størstedelen af virksomhederne i transportsektoren, og som meget ofte ikke har tilstrækkelig kapacitet til at måle og beregne drivhusgasemissioner fra deres transportaktiviteter. Tilgangen sikrer imidlertid lovgivningsmæssig forudsigelighed og lige vilkår for drivhusgasemissionsopgørelse for dem, der videregiver eller deler emissionsoplysninger. Dette bør med tiden føre til et gradvist markedspress i retning af en øget anvendelse af rammen i transportsektoren.

- Outputdata for drivhusgasemissioner og gennemsigtighed — fastsættelse af passende parametre for generering og deling af drivhusgasemissionsdata og fastsættelse af fælles regler for formidling og gennemsigtighed af emissionsopgørelsesresultater.

Harmoniserede parametre for emissionsoutputdata er nødvendige for at sikre ensartede måleenheder, når data om drivhusgasemissioner fra transporttjenester videregives mellem alle parter i og uden for transportkæden. Fælles parametre gør det muligt for dataleverandørerne at kommunikere tydeligt og sikrer, at datamodtagerne forstår kommunikationen korrekt. Dette er afgørende for at kunne sammenligne drivhusgasemissionsdata på markedet korrekt og støtte transportbrugernes valg. Desuden skal enheder, der beregner og videregiver drivhusgasemissionsdata, udarbejde og opbevare dokumentation for de foretagne beregninger. Denne dokumentation bør stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed

¹⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652 (COM(2021) 557 final).

¹⁵ [Funding & tenders \(europa.eu\)](#).

¹⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (COM(2021) 561 final).

¹⁷ F.eks. i henhold til anden EU-lovgivning eller national lovgivning eller i forbindelse med aftalemæssige forhold.

eller en anden tredjepart på grundlag af særskilte, individuelle ordninger såsom dem, der følger af specifikke retlige krav eller kontraktmæssige bestemmelser mellem virksomheder. Disse bestemmelser har primært til formål at sikre tilliden til, at de videregivne data er pålidelige og nøjagtige.

- Gennemførelsesstøtte — sikring af en harmoniseret gennemførelse af dette initiativ i forskellige transportsegmenter.

Gennemførelsesstøtten sikrer, at forordningens regler fortolkes og anvendes på samme måde af organer, der opererer i forskellige segmenter af transportkæden i hele EU. Støtten omfatter navnlig generelle retningslinjer, der præciserer og forklarer bestemte dele af initiativet for de forskellige interessenter. Det vil hjælpe dem med at omsætte reglerne i deres sædvanlige forretningspraksis. Dette kan omfatte vejledning om datakrav, dataforvaltning og -deling, emissionsberegningsprocedurer og overensstemmelsesverifikation. Kommissionen forbeholder sig eneret til at udarbejde disse generelle retningslinjer på grundlag af sin vurdering af transportsektorens behov og den merværdi, som vejledningen vil tilføre markedet.

- Overensstemmelse — sikring af et fælles, forholdsmæssigt og pålideligt verifikationssystem for data om drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for de underliggende beregningsprocedurer.

Et verifikationssystem for drivhusgasemissionsdata og de underliggende beregningsprocedurer er et andet behov, som der blev givet stærkt udtryk for under interessenthøringerne. Konsekvensanalysen har bekræftet dette behov og vist, at et korrekt udformet verifikationssystem i væsentlig grad kan øge transportsektorens tillid til drivhusgasemissionsdata og forbedre udbredelsen af drivhusgasemissionsopgørelser generelt. De krav, der er forbundet med verifikationsprocedurer, medfører imidlertid ofte yderligere omkostninger og administrative byrder for sektoren. Der bør derfor lægges vægt på ikke at skabe mere bureaukrati, som ville modvirke anvendelsen af den fælles ramme for drivhusgasemissionsopgørelse i bredere forretningspraksis. Det er grunden til, at det med dette forslag kun kræves, at store enheder kontrollerer, at de overholder reglerne i denne forordning, mens SMV'er har mulighed for frivilligt at kontrollere.

- Supplerende foranstaltninger — udvikling og anvendelse af tekniske beregningsværktøjer

Tilgængeligheden af tekniske beregningsværktøjer (f.eks. webapplikationer, modeller og software) er en nyttig katalysator for at lette udbredelsen af den fælles emissionsopgørelsesmetode i transportsektoren. Eksterne kommercielle og ikkekommercielle beregningsværktøjer, der udbydes til bredere anvendelse på markedet, kan effektivt støtte dette initiativs formål. De har passende funktioner til automatisk beregning af emissioner og giver tilstrækkelig fleksibilitet til hurtigt at tilpasse beregningsformlerne og -dataene, hvis det er nødvendigt. Anvendelsen af sådanne værktøjer skal dog overholde kravene i denne forordning, navnlig hvad angår anvendelsen af den fælles referencemetode, modelleringsparametre og passende standardværdier. Det bør derfor være tilladt at anvende eksterne beregningsværktøjer på betingelse af, at disse er formelt certificeret.

- Sammenhæng med de gældende regler på samme område

Transport¹⁸ tegnede sig for 26 % af alle drivhusgasemissioner i EU i 2020, mens vejtransporten alene tegnede sig for ca. 20 % af de samlede emissioner¹⁹. Dette initiativ skal derfor ses i sammenhæng med den europæiske grønne pagt²⁰ og den europæiske klimalovgivning²¹, som fastsætter de skridt, der skal tages i retning af klimaneutralitet senest i 2050.

Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet²², som blev offentliggjort den 9. december 2020, danner grundlag for, hvordan EU's transportsystem kan opnå denne ændring (herunder en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport senest i 2050) ved hjælp af et intelligent, konkurrencepræget, sikkert, tilgængeligt og økonomisk overkommeligt transportsystem. Ud over målrettede foranstaltninger, der skal gøre de enkelte transportformer mere bæredygtige, omhandler strategien også incitamentet til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder inden for og på tværs af transportformerne. Incitamenterne kan være af både økonomisk og ikkeøkonomisk art, f.eks. bedre information til brugerne og øget gennemsigtighed af transporttjenesternes drivhusgasresultater. Derfor indeholdt strategien planer²³ om "at etablere en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globale standarder, som derefter kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over valgmulighedernes CO₂-aftryk og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at grønvaskning undgås." Denne forordning er derfor et passende politisk svar.

Der har allerede været visse politiske overvejelser vedrørende emissionsopgørelse for transporttjenester. I hvidbogen om transport fra 2011²⁴ fremlagde Kommissionen en vision for fremtiden for EU's transportsystem. Den opstillede en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer, navnlig opretholdelse og videreudvikling af transport og en betydelig reduktion af CO₂-aftrykket fra transport og logistiske operationer. Et af de specifikke initiativer, der er udformet med henblik på at nå disse mål, var udarbejdelsen af fælles EU-standarder til at anslå CO₂-aftrykket fra passager- og godstransporttjenester. Målet var at give et redskab til de virksomheder, der ønsker at købe mindre miljøskadelige tjenester, og de passagerer, der ønsker at rejse på en mere miljømæssigt bæredygtig måde. Planerne udløste yderligere tiltag på dette politikområde, herunder det ovennævnte forskningsprojekt LEARN.

- Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Som et tværgående initiativ for alle transportformer skaber denne forordning synergi med og supplerer andre EU-reguleringsforanstaltninger vedrørende rammer for emissionsreduktion, brændstof- og emissionsnormer, større gennemsigtighed for brugerne og stærkere forbrugerrettigheder. Disse forbindelser med andre politikker vedrører navnlig anvendelsen af

¹⁸ Herunder international luftfart og søtransport.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](#).

²⁰ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") ([EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1](#)).

²² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

²³ Tiltag 33 i den handlingsplan, der ledsager strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet.

²⁴ HVIDBOG: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 0144 final).

inputdata og emissionsopgørelsesmetoder samt kravene til utvetydig kommunikation om drivhusgasemissioner fra transporttjenester.

Der er store indbyrdes forbindelser med lovgivningsmæssige tiltag vedrørende indsamling af oplysninger om emissioner og miljørapportering. I henhold til EU's overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme (MRV-rammen)²⁵ skal skibe på over 5 000 bruttotonnage, der sejler til og fra EU-havne, overvåge, verificere og årligt rapportere deres CO₂-emissioner på grundlag af det brændstof, der forbrændes, mens de udfører deres aktiviteter²⁶. Inden for luftfart kræver EU's emissionshandelssystem (EU ETS)²⁷, at luftfartsselskaberne beregner CO₂-emissionerne pr. flyvning og indsender en emissionsrapport hvert år. Selv om MRV-rammen og EU ETS tjener forskellige mål og ikke fører til opgørelse af drivhusgasemissioner fra specifikke tjenester, kan de betragtes som et supplement til denne forordning, navnlig med hensyn til indsamling af de faktiske data om forbrændt brændstof.

Konsekvensen i inputdataene til kvantificering af drivhusgasemissioner behandles også som led i de nye EU-initiativer vedrørende udbredelsen af vedvarende lav- og nulemissionsbrændstoffer. Dette initiativ omfatter en grundig refleksion over Fit for 55-pakken²⁸ med særlig henvisning til Kommissionens forslag til det reviderede direktiv om vedvarende energi (VE-II-direktivet) og det nye FuelEU Maritime-initiativ²⁹. Det reviderede VE-II-direktiv og FuelEU Maritime-initiativet vil specifikt fastsætte standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer (energiemissionsfaktorer). Værdierne vil være skøn over drivhusgasemissioner baseret på anvendte mængde energi ved hjælp af tilgangen olie kilde til hjul³⁰. Alle disse aspekter er yderst relevante for en ensartet gennemførelse af dette initiativ på EU-markedet. I gennemførelsen vil der imidlertid også blive taget hensyn til andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. CO₂-præstationsnormerne for nye tunge køretøjer³¹ og lette køretøjer³², Eurostats statistiske vejledning om miljøøkonomiske regnskaber³³ og et planlagt EU-tiltag om adgang til køretøjsgenererede data³⁴. I den forbindelse kan en eventuel synergi f.eks. vedrøre indsamlingen af data om brændstofforbrug og etableringen af et fælles miljø med standardværdier.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ([EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55](#)).

²⁶ De data, der overvåges og rapporteres i henhold til MRV-forordningen, skal anvendes til andre, kommende initiativer, som f.eks. eventuel medtagelse af søtransport i EU ETS eller FuelEU Maritime.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF ([EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32](#)).

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

²⁹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (COM(2021) 562 final).

³⁰ Dette adskiller sig fra den aktuelle tilgang, der anvendes i MRV-rammen, IMO DCS, CORSIA og EU ETS, hvor kun køretøjers fremdriftsrelaterede emissioner ("brændstofftank til hjul") tages i betragtning.

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF ([EUT L 198 af 25.7.2019](#)).

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) ([EUT L 111 af 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-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_en.

Oplysninger om drivhusgasemissioner, der beregnes og indsamles i forbindelse med anvendelsen af reglerne i denne forordning, kan anvendes til virksomhedsrapportering, f.eks. i henhold til direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering (CSRD-direktivet)³⁵, og de relaterede europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS-standarder), som i øjeblikket er under udarbejdelse³⁶. CSRD-direktivet og dette initiativ er konsekvente i deres tilgang, idet de både anerkender CO₂-ækvivalente emissioner under afgrænsningsområde 1 (direkte emissioner fra egen aktivitet), afgrænsningsområde 2 (indirekte emissioner fra produktion af indkøbt eller erhvervet elektricitet, damp, varme eller køling forbrugt af den indberettende virksomhed) og afgrænsningsområde 3 (indirekte emissioner, der forekommer i værdikæden)³⁷. Disse rammer er forskellige med hensyn til genstand og præcisionsniveau (CSRD-direktivet omfatter emissioner fra en hel virksomhed, mens denne forordning omfatter emissioner fra transporttjenester). Oplysninger, der tilvejebringes i forbindelse med dette initiativ, kan imidlertid bidrage til virksomhedernes generelle bæredygtighedsrapporter og dermed lette gennemførelsen af CSRD-direktivet.

ReFuelEU Aviation, et andet initiativ under Fit for 55-pakken, indeholder bestemmelser om et særligt miljømærke for flyvninger³⁸ for at hjælpe forbrugerne med at træffe informerede valg og fremme grønnere rejser. Kommissionen vil sørge for, at udviklingen af mærkningsordningen for flyvninger koordineres korrekt med gennemførelsen af dette initiativ for at sikre konsekvens og pålidelighed med hensyn til alle genererede drivhusgasemissionsdata for transport.

Forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation (eFTI)³⁹ vedrører udveksling af lovgivningsmæssige oplysninger i elektronisk format om godstransport ad vej, med jernbane, ad luftvejen og ad indre vandveje. Den vil sætte operatørerne i stand til at vise, at de overholder mange EU-meldeformaliteter og nationale meldeformaliteter, der gælder for godstransport. Ved at oprette et fuldt decentraliseret, men harmoniseret og pålideligt, datadelingsnetværk forventes forordningen om elektronisk godstransportinformation at støtte delingen af drivhusgasemissionsdata mellem forskellige organer og individuelle brugere og dermed støtte gennemførelsen af dette initiativ.

Denne forordning har også til formål at supplere handlingsplanen for den cirkulære økonomi⁴⁰ og, inden for rammerne af planen, specificke initiativer, der skal give forbrugerne de rette oplysninger. Forordningen har navnlig potentiel forbindelse til initiativet vedrørende produkters miljøaftryk⁴¹ for så vidt angår metodologiske krav til kvantificering af emissioner.

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464 af 14. december 2022 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering ([EUT L 322 af 16.12.2022, s. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set_da.

³⁷ Defineret i [drivhusgasprotokollen](#).

³⁸ Udviklingen af et miljømærke for luftfart bygger på tiltag 35 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Mærket kan bestå af forskellige elementer, herunder en vurdering af flyemissioner. Mærket under ReFuelEU Aviation vil kun sigte mod flyemissioner. Andre mærker, der fokuserer på luftfartøjer eller luftfartsselskaber, kan eventuelt udvikles særskilt på et senere tidspunkt.

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation ([EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33](#)).

⁴⁰ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — for et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

⁴¹ Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 af 15. december 2021 om anvendelsen af miljøaftryksmetoderne til at måle og formidle produkters og organisationers miljøpræstationer over hele deres livscyklus ([EUT L 471 af 30.12.2021, s. 1](#)).

Initiativet vedrørende produkters miljøaftryk blev oprindeligt udviklet som en del af initiativet vedrørende det indre marked for grønne produkter⁴². Det giver en generel tværsektoriel metode til måling af en vares eller en tjenestes miljøpræstation i hele livscyklussen. Den generelle ramme for produkters miljøaftryk omhandler imidlertid ikke specifikt transporttjenester, og dens gennemførelse med henblik på emissionsbenchmarking vil stadig kræve, at der udarbejdes detaljerede kategoriregler⁴³.

Der er også konstateret synergi med: i) direktiv 2005/29/EF om virksomheders urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked, som finder anvendelse på vildledende miljøanprisninger, og ii) forslaget til direktiv om styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling (om ændring af direktiv 2005/29/EF), som fastsætter en række specifikke krav til miljøanprisninger og forbyder formidling af generiske miljøanprisninger, der ikke er baseret på anerkendte og relevante miljøpræstationer⁴⁴. Denne synergi vedrører primært behovet for bedre og pålidelige oplysninger om tjenesternes bæredygtighed. Dette omfatter beskyttelse af forbrugerne mod falske eller vildledende oplysninger, der kan give indtryk af, at en tjeneste er mere miljøvenlig, end den rent faktisk er. Dette initiativ vil regulere specifikke aspekter af miljøanprisninger ved at tilvejebringe en harmoniseret og alment gældende ramme. Dette vil sikre, at de organer, der opgør emissioner fra transporttjenester, stiller nøjagtige og sammenlignelige emissionsdata til rådighed for forbrugerne.

Kommissionens forslag til direktiv om underbygning og kommunikation af udtrykkelige miljøanprisninger (direktivet om grønne anprisninger)⁴⁵ er udformet som *lex specialis* i forhold til direktiv 2005/29/EF. Direktivet om grønne anprisninger fastsætter detaljerede krav til vurderinger, der underbygger eksplicitte miljøanprisninger, og specifikke regler om miljømærkningsordninger for at øge tilliden til miljøanprisningers troværdighed og mindske udbredelsen af miljømærker. Denne forordning fastsætter metodologiske regler om underbygning af eksplicitte miljøanprisninger af transporttjenesters drivhusgasemissioner fra olie kilde til hjul og har for sådanne anprisninger således forrang frem for reglerne om underbygning, kommunikation og verifikation i direktivet om grønne anprisninger.

Selv om forurenende emissioner falder uden for initiativets anvendelsesområde, forventes denne forordning at have sidegevinster i form af mindre forurening fra transport i overensstemmelse med målene i Kommissionens handlingsplan for nulforurening⁴⁶.

⁴² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet: Opbygning af det indre marked for grønne produkter — Fremme af bedre oplysning om produkters og organisationers miljøpræstationer (COM(2013) 0196 final).

⁴³ I øjeblikket skal der stadig udarbejdes kategoriregler for produkters miljøaftryk for en bred vifte af produkter og tjenester.

⁴⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2005/29/EF og 2011/83/EU for så vidt angår styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling gennem bedre beskyttelse mod urimelig praksis og bedre oplysning (COM(2022) 143 final).

⁴⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om underbygning og kommunikation af udtrykkelige miljøanprisninger (direktivet om grønne anprisninger) (COM(2023) 166 final).

⁴⁶ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Vejen til en sund planet for alle, EU-handlingsplan: "Mod nulforurening for luft, vand og jord" (COM(2021) 400 final).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Initiativet vil blive foreslået på grundlag af artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). I henhold til traktatens artikel 4, stk. 2, finder delt kompetence mellem EU og medlemsstaterne anvendelse på transportområdet.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Problemets EU-dimension

Ved at fastsætte harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner på transporttjenesteniveau er dette initiativ særlig relevant for grænseoverskridende operationer mellem EU's medlemsstater. Dette harmoniseringsniveau, som hovedsagelig vedrører de metodologiske valg, inputdata og fælles regler for verifikation, kan ikke opnås effektivt ved hjælp af foranstaltninger truffet af de enkelte medlemsstater. Indtil videre har kun Frankrig etableret en særlig harmoniseret metodologisk ramme, herunder foranstaltninger, der skal tilskynde til dens udbredelse⁴⁷. Hvis flere medlemsstater følger, kan det imidlertid føre til meget forskellige beregnings- og oplysningskrav for transportorganisationer og -brugere med yderligere omkostninger og administrative byrder for industrier, der opererer på tværs af grænserne. Foranstaltninger på nationalt plan kan også mindske drivhusgasemissionsopgørelsernes generelle effektivitet, da outputdata for drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der udføres i forskellige lande, ikke vil være sammenlignelige, hvilket vil have en betydelig risiko for at skabe forvirring for brugerne og dermed give forskellige eller endog negative incitamenter for enheder, der udbyder transporttjenester på markedet.

Tiltag med merværdi på EU-plan

EU's transportsektor har en stærk grænseoverskridende dimension og spiller en vigtig rolle for den frie bevægelighed for personer og varer på EU's indre marked. Effektive transporttjenester er afgørende for at imødekomme transportbrugernes efterspørgsel, understøtte væksten i EU's økonomi og opretholde borgernes livsstil. Samtidig bør man være opmærksom på de udfordringer, der er forbundet med miljøvirkningerne af transport, og som stadig vokser, hovedsagelig som følge af stigningen i gods- og passagertrafikken på det europæiske net⁴⁸. Dette initiativ er derfor tænkt som en katalysator for transportfællesskabet med henblik på at lette dets grønne omstilling. Ved at skabe større gennemsigtighed i transporttjenesters præstationer vil initiativet skabe incitamenter til mere bæredygtige løsninger og innovation, hvilket vil give kunderne flere oplysninger, når de skal træffe et valg. Som det fremgår af ovenstående, vil enhver national tilgang være yderst kontraproduktiv med hensyn til at nå disse mål og indebære en betydelig risiko for modstridende krav og inkonsekvente metoder og data.

• Proportionalitetsprincippet

Valget af de relevante politiske foranstaltninger og løsningsmodeller, der udgør strukturen i dette initiativ, er truffet under behørig hensyntagen til proportionalitetsprincippet, hvilket har resulteret i den mest afbalancerede tilgang. For det første lægger forordningen op til at anvende den eksisterende og bredt anerkendte standard ISO 14083:2023 i den europæiske

⁴⁷ Den franske transportlov, se ovenfor.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=sdg-13-8-2022).

udgave EN ISO 14083:2023 som en referencemetode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Denne foranstaltning fik betydelig støtte fra de interessenter, der deltog i forskellige høringsaktiviteter, og den forventes derfor at give en meget god accept og anvendelighed på transportmarkedet. For det andet indeholder initiativet bestemmelser om decentraliseret gennemførelse af visse komponenter, navnlig ved på visse betingelser at tillade anvendelse af eksterne databaser og datasæt med standardværdier og emissionsfaktorer samt værktøjer til beregning af drivhusgasemissioner, der drives af tredjeparter. For det tredje fastsættes der rationelle krav til verifikation af drivhusgasemissionsdata og beregningsprocedurer, idet SMV'er fritages, medmindre de ønsker at blive kontrolleret på frivillig basis. Endelig indfører dette forslag ved at medtage den bindende tilvalgsanvendelse af den harmoniserede ramme kun kræve for de enheder, der beslutter sig for eller er pålagt at beregne og dele drivhusgasemissionsdata. Dette aspekt er vigtigt for interessenterne, navnlig SMV'er, som meget ofte mangler kapacitet til effektivt at begynde at opgøre drivhusgasemissioner i forbindelse med transporttjenester på kort sigt og derfor forventer en mere gradvis tilgang, der tager hensyn til deres specifikke situation og giver dem mulighed for at anvende den fælles ramme over tid.

- **Valg af retsakt**

Ifølge konsekvensanalysen er lovgivningsmæssige foranstaltninger nødvendige for at opfylde initiativets mål. En forordning er det mest hensigtsmæssige instrument til at sikre en fælles gennemførelse af de påtænkte foranstaltninger og til samtidig at mindske risikoen for fordrejning på det indre marked, som kunne opstå som følge af forskelle i den måde, hvorpå EU-medlemsstaterne gennemfører kravene i national ret. Anvendelsen af en harmoniseret tilgang bør følge ensartede regler for at muliggøre sammenlignelighed og tilstrækkelig kvalitet og detaljeringsgrad af de genererede data. Det er afgørende at undgå at opbryde det nuværende kludetæppe af forskellige foranstaltninger på nationalt eller sektormæssigt plan, hvilket ville ske, hvis foranstaltningerne gennemførtes med et tværsektorielt direktiv.

Forslaget er af meget teknisk karakter, og der er sandsynlighed for, at det vil skulle ændres regelmæssigt for at afspejle den tekniske og juridiske udvikling, navnlig med hensyn til den fælles referenceberegningsmetode og reglerne om inputdata, certificering og verifikation. Derfor er der også planlagt en række delegerede foranstaltninger og gennemførelsesforanstaltninger. Disse vil i særlig grad fokusere på tekniske specifikationer for gennemførelsen af de funktionelle krav.

3. RESULTAT AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Høring af interesserede parter**

Kommissionen har arbejdet aktivt sammen med interessenter og har gennemført omfattende høringer i løbet af konsekvensanalyseprocessen.

Kommissionen begyndte at indsamle interessenternes synspunkter efter offentliggørelsen af indkaldelsen af feedback. (19. november til 17. december 2021). Der blev modtaget i alt 64 svar, som har bidraget til at finjustere tilgangen og udpege hindringerne for harmoniseret opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester.

Som led i udarbejdelsen af forslaget omfattede andre høringsaktiviteter:

- en åben offentlig høring arrangeret af Kommissionen fra den 25. juli til den 20. oktober 2022. Der blev modtaget i alt 188 svar fra en bred vifte af interessentgrupper. Svarene kom fra virksomheder (63), erhvervssammenslutninger (59), EU-borgere (26), offentlige myndigheder (26), NGO'er (8),

forskningsinstitutioner (4), forbrugerorganisationer (3), fagforeninger (2), miljøorganisationer (1) og andre (10)⁴⁹

- sonderende samtaler arrangeret af den konsulent, der var ansvarlig for konsekvensanalysen, i juli 2022 og henvendt til en passagertransportsammenslutning, en speditørforening, en NGO og et program for grøn transport
- En målrettet interessenthøring arrangeret af den konsulent, der var ansvarlig for støtteundersøgelsen til konsekvensanalysen, herunder en spørgeundersøgelse og en række interviews. Spørgeundersøgelsen blev gennemført fra august til oktober 2022 og var rettet mod individuelle virksomheder (12), transportorganisationer (9), offentlige myndigheder (4), forbruger- og passagersammenslutninger (2), forskningsverdenen (1) og andre typer interessenter (4). Samtalerne henvendte sig til repræsentanter for individuelle interessenter (38), herunder virksomheder (22), erhvervsammenslutninger (7), forbrugerorganisationer (1), offentlige myndigheder (1) og andre typer interessenter (5)
- en workshop for interessenter, der blev afholdt i fællesskab af Kommissionen og den konsulent, der var ansvarlig for støtteundersøgelsen til konsekvensanalysen, den 27. oktober 2022 med 43 deltagere, der repræsenterede 33 interessenter, bl.a. virksomheder, erhvervsorganisationer, offentlige myndigheder og individuelle eksperter.

For det første skal det bemærkes, at konceptet bag initiativet og dets mål fik stærk opbakning på tværs af alle høringsaktiviteterne. Interessenterne erkender generelt, at der er behov for en harmoniseret målings- og beregningsramme, da drivhusgasemissionsopgørelser i stigende grad integreres i det bredere politiske økosystem og transporttjenestebrugernes beslutningstagningsprocesser. De er klar over, at relevante oplysninger om drivhusgasemissioner med tiden vil blive vigtigere for at bevare deres konkurrenceevne (eller investorrelationer), og de investerer derfor i systemer effektivt at beregne emissioner og formidle om dem. Bedre måling af emissioner betragtes også af mange som et middel til at fastsætte og overvåge specifikke bæredygtighedsmål for reduktion af emissioner og omkostninger.

Oplysningerne fra interessenterne var afgørende for, at Kommissionen kunne tilpasse problemformuleringen, få input i forbindelse med udformningen af løsningsmodellerne og lette vurderingen af de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, navnlig for at afgøre, hvilken model der sandsynligvis kan maksimere forholdet mellem fordele og omkostninger for samfundet.

Med hensyn til problemformuleringen viste høringen enighed blandt alle interessentgrupper om relevansen af de specifikke problemer, der var blevet konstateret på forhånd i forbindelse med konsekvensanalysen, dvs. "den begrænsede sammenlignelighed af resultaterne af drivhusgasemissionsopgørelser inden for transport og logistik" og "den begrænsede anvendelse af emissionsopgørelse i vanlig forretningspraksis". De bidragende interessenter bekræftede også den generelle relevans af de underliggende årsager til problemet, men påpegede behovet for at tilpasse visse elementer, navnlig for at understrege betydningen af inputdata til beregning af drivhusgasemissioner, og for bedre at afspejle spørgsmålene vedrørende den manglende tillid til de outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_da.

på markedet, og markedsaktørernes modvilje mod at dele følsomme driftsmæssige oplysninger. Problemtræet blev ajourført derefter.

Adspurgte om mulige løsninger gav interessenterne meget værdifuldt input til støtte for udviklingen og vurderingen af de relevante politiske foranstaltninger og modeller. Med hensyn til den metodologiske ramme gik størstedelen ind for at benytte eksisterende eller nye tilgange til drivhusgasemissionsopgørelse og helst dem med et globalt perspektiv for emissionsberegning. Interessenterne foreslog også, at EU bør fremme anvendelsen af primære data og skabe et fælles system af standardværdier, hvis primære data ikke er til rådighed. De gav også udtryk for, at der er behov for harmoniserede retningslinjer for effektivt at gennemføre rammen på tværs af specifikke segmenter af transportsektoren og sikre en ensartet forståelse og anvendelse i forskellige dele af transportkæden. Desuden var behovet for et særligt system til verifikation af drivhusgasemissionsdata og beregningsprocedurer fremtrædende i de modtagne bidrag, selv om interessenterne havde forbehold over for de dermed forbundne administrative byrder og omkostninger, navnlig for SMV'er. Med hensyn til anvendeligheden fandt nogle interessenter, at et obligatorisk krav ville være det mest effektive middel til at skabe lige vilkår på transportmarkedet, men den bindende tilvalgstilgang blev generelt anset for at være den mest gennemførlige og effektive, navnlig på grund af det obligatoriske instruments uforholdsmæssige påvirkning på SMV'er, en bemærkning, der kom frem under samtalerne og på workshoppen.

- **Indsamling af ekspertise**

En ekstern kontrahent gennemførte en undersøgelse til støtte for den konsekvensanalyse, der ligger til grund for forslaget. Undersøgelsen blev iværksat i marts 2022 og blev afsluttet i februar 2023. Gennem undersøgelsen fik Kommissionen adgang til værdifulde oplysninger, navnlig til brug for udarbejdelsen af løsningsmodellerne, vurderingen af de forventede virkninger og indsamling af synspunkter fra de direkte berørte interessenter.

- **Konsekvensanalyse**

De politiske foranstaltninger i dette forslag er baseret på resultaterne af konsekvensanalysen. Konsekvensanalyserapporten [SWD(2023)XXXXX] fik en positiv udtalelse med forbehold fra Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol [SEC(2023)XXX]. I sin udtalelse fremsatte udvalget en række anbefalinger vedrørende den fremlagte dokumentation, som er blevet behørigt behandlet. Bilag 1 til konsekvensanalyserapporten indeholder et resumé af, hvordan dette er gjort.

Seks løsningsmodeller er blevet overvejet i forbindelse med konsekvensanalysen med henblik på at nå de fastsatte mål. Løsningsmodellerne er bygget op omkring syv politikområder, som allerede er blevet drøftet ovenfor: "Metode", "Inputdata og kilder", "Anvendelighed", "Outputdata for drivhusgasemissioner og gennemsigthed", "Gennemførelsesstøtte", "Overensstemmelse" og "Supplerende foranstaltninger".

De politiske løsningsmodeller giver alternative tilgange til udformningen af den harmoniserede ramme, som i princippet varierer med hensyn til valget af referencemetode, anvendelsen af inputdata, det gældende verifikationssystem for drivhusgasemissionsdata og beregningsprocedurer, anvendelsen af værktøjer til beregning af drivhusgasemissioner samt måden, hvorpå forordningen bør pålægges. Det bør bemærkes, at visse elementer vedrørende inputdata, nemlig anbefalingen om at anvende primære data, oprettelsen af en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer og reglerne for modellerede data er blevet behandlet på samme måde i de respektive alternative politiske foranstaltninger og alle politiske løsningsmodeller.

De politiske løsningsmodeller, der blev overvejet, er følgende:

- Løsningsmodel 1 (PO1) omfattede den højeste grad af centralisering og harmonisering af opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og fremme af udbredelsen heraf på markedet gennem en fuldt ud obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der leverer eller organiserer transporttjenester. PO1 medtog en omfattende referencemetode baseret på ISO-standard 14083, men med visse yderligere metodologiske elementer, der øger nøjagtigheden og sammenligneligheden af resultaterne af drivhusgasemissionsberegningerne, og fastsatte krav til obligatorisk verifikation af drivhusgasemissionsdata og beregningsprocedurer for alle berørte enheder. Den tillod også standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet på den ene betingelse, at disse stammede fra en central database oprettet på EU-plan. I sidste ende fremlagdes med PO1 et fælles beregningsværktøj, der skulle indføres af EU for at lette beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet.
- Løsningsmodel 2 (PO2) antog i forhold til PO1 en lige så høj grad af centralisering med hensyn til behandlingen af inputdata og anvendelsen af det fælles beregningsværktøj, men gennemførelsen af initiativet på markedet var betydeligt mere lempelig. Med hensyn til sidstnævnte foresloges med denne løsningsmodel en fuldt ud frivillig anvendelse af denne forordning fra interessenternes side, frivillig verifikation af drivhusgasemissionsdata og beregningsprocedurer og en mere befordrende referencemetode fastsat ved den globalt anerkendte standard ISO 14083.
- Løsningsmodel 3 (PO3) omfattede foranstaltninger, der gav mulighed for en semifrivillig og decentraliseret tilgang til drivhusgasemissionsopgørelse. I princippet gav denne løsningsmodel mulighed for en "bindende tilvalgsmulighed", hvorved der blev indført et krav om at anvende den fælles ramme kun for enheder, der vælger (eller pålægges) at beregne og videregive data om drivhusgasemissioner i forbindelse med transporttjenester. Med hensyn til inputdata foreslog PO3 en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, men i modsætning til PO1 og PO2 gav den mulighed for at anvende yderligere nationale, regionale eller sektorspecifikke datasæt med forbehold af en specifik kvalitetssikringsprocedure. Desuden pålagde PO3 kun enheder over en vis størrelse, dvs. store organisationer, at kontrollere overholdelsen af de fælles rammer for drivhusgasopgørelse, og tillod eksterne beregningsværktøjer, der udbydes på markedet af industrien og offentlige myndigheder, på betingelse af at disse værktøjer certificeres som værende i overensstemmelse med initiativets krav. Med hensyn til den metodologiske tilgang antog PO3 den omfattende metode baseret på ISO-standard 14083 med yderligere elementer, ligesom PO1.
- Løsningsmodel 4 (PO4) kopierede løsningsmodel 3 med hensyn til sammensætningen af næsten alle politiske foranstaltninger på nær den vedrørende beregningsmetoden. Med hensyn til sidstnævnte antog PO4 den globale standard ISO 14083, som også findes i PO2 og PO6.
- Løsningsmodel 5 (PO5) adskilte sig fra PO3 og PO4 med hensyn til to aspekter, nemlig metodevalget, dvs. kategoriregler for produkters miljøaftryk (PEFCR) for drivhusgasemissioner fra transporttjenester, og den fuldt centraliserede database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, i lighed med PO1 og PO2.
- Løsningsmodel 6 (PO6) omfattede næsten samme sæt politiske foranstaltninger som PO4 med en enkelt undtagelse: Modellen indfører obligatorisk anvendelse (som i PO1) af forordningen på alle enheder, der er involveret i levering eller organisering af transporttjenester.

To politiske foranstaltninger, der blev anvendt konsekvent på tværs af alle politiske løsningsmodeller, var: fastlæggelse af harmoniserede parametre for drivhusgasoutput sammen med fælles regler om kommunikation og gennemsigtighed og fastlæggelse af horisontale retningslinjer for gennemførelsen af initiativet på transportmarkedet.

Ifølge vurderingen er PO 4 den foretrukne løsningsmodel. Denne model har den optimale balance mellem initiativets mål og de samlede gennemførelsesomkostninger, hvilket giver det bedste cost-benefit-forhold.

PO4 vil udmønte sig i en reduktion af drivhusgasemissioner og andre relaterede eksterne omkostninger i forbindelse med levering af transporttjenester på EU-markedet. Denne reduktion vil hovedsagelig blive drevet af adfærdsmæssige virkninger, der tilskynder til større brug af mere bæredygtige transportmuligheder og optimerede rejser. De opnåede reduktioner af de eksterne omkostninger anslås til 674 mio. EUR for drivhusgasemissioner, 163,5 mio. EUR for luftforurening og 645 mio. EUR for ulykker i forhold til referencescenariet og udtrykt som nettonutidsværdi for perioden 2025-2050 i 2022-priser. Disse besparelser skyldes især en antagelse om skift i aktivitet mellem transportformer og en optimering af rejser for både passagerer og gods som følge af bedre viden om transporttjenesters præstation og tilgængeligheden af data. Operatører og passagerer forventes at opnå besparelser på 2,4 mia. EUR for det brændstofforbrug, der undgås som følge af den reducerede aktivitet inden for brændstof-/energiintensive transportformer. Forbedringerne i sammenligneligheden af drivhusgasemissionsdata forventes også at resultere i øget gennemsigtighed og troværdighed og positive virkninger for rejsearrangørernes og -leverandørernes omdømme og offentlige image samt en højere grad af tillid mellem transportkædens partnere.

De vigtigste omkostninger som følge af det foreslåede indgreb bæres af virksomhederne. Disse omfatter tilpasningsomkostninger i forbindelse med anvendelsen (tilpasning eller opstart) af en ny metodologisk ramme for drivhusgasser og de relevante verifikationsaktiviteter (1,5 mia. EUR) samt administrative omkostninger i forbindelse med certificering af beregningsværktøjer og kvalitetskontrol af eksterne databaser over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet (0,5 mio. EUR). Der er også konstateret administrative omkostninger for de nationale akkrediteringsorganer, der skal være ansvarlige for at akkreditere de overensstemmelsesvurderingsorganer, der udfører verifikations- og certificeringsaktiviteter (0,1 mio. EUR). Desuden er der taget højde for yderligere tilpasningsomkostninger for de nationale statistiske kontorer, navnlig i forbindelse med overgangen til et entydigt format for outputværdier for drivhusgasemissioner (0,1 mio. EUR), og for Det Europæiske Miljøagentur i forbindelse med oprettelse og vedligeholdelse af EU-databaser til inputdata samt kvalitetskontrol af eksterne databaser, der skal tillades i medfør af initiativet (3,9 mio. EUR).

Den foretrukne løsningsmodel fører således til nettofordele på 2,4 mia. EUR i initiativets tidshorisont.

Målrettet regulering og forenkling

Da der er tale om et nyt forslag, er der ikke foretaget evalueringer eller kvalitetskontroller.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget er i overensstemmelse med Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget medfører en forhøjelse af de nuværende nettoomkostninger for Unionens budget på 0,6 mio. EUR i perioden 2025-2027 og yderligere midler på 6,3 mio. EUR fra 2028 til 2050. Forslagets budgetmæssige virkninger er beskrevet mere detaljeret i finansieringsoversigten, der er vedlagt dette forslag til orientering.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil følge gennemførelsen af dette initiativ, dets resultater og virkninger gennem en række overvågnings- og evalueringsmekanismer. Fremskridtene mod at nå forslagens specifikke mål vil navnlig blive målt på ved hjælp af de indsamlede data om antallet af databaser over eksterne standardværdier, der gennemgår kvalitetskontrollen, antallet af enheder, der er genstand for verifikation, antallet af overensstemmelsesvurderingsorganer, der akkrediteres i henhold til denne forordning, antallet af beregningsværktøjer, der certificeres, og antallet af enheder, der opgør drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anmodninger om oplysninger (blandt andet rapporter, undersøgelser og forespørgsler) vil blive nøje afvejet, så interessenterne ikke pålægges yderligere byrder.

Fem år efter at forordningen har fundet fuld anvendelse, vil Kommissionen evaluere reglerne for at kontrollere, om initiativets mål er nået.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 beskriver den foreslåede forordnings genstand.

Artikel 2 fastsætter forordningens anvendelsesområde.

Artikel 3 indeholder en række definitioner.

Artikel 4 fastsætter metoden til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester.

I artikel 5 fastsættes reglerne for anvendelse af primære data og sekundære data til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester.

Ved artikel 6 oprettes en central EU-database over standardværdier.

Artikel 7 fastsætter regler for anvendelse af databaser og datasæt med standardværdier, der drives af tredjeparter.

Artikel 8 opretter en central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer.

I artikel 9 fastsættes krav til outputdata fra beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester.

Artikel 10 fastsætter regler for formidling og gennemsigtighed af resultater af drivhusgasemissionsberegninger.

Artikel 11 fastsætter generelle regler for certificering af eksterne beregningsværktøjer.

Artikel 12 fastsætter et generelt krav om verifikation af outputdata.

Artikel 13 fastsætter regler om verifikationsaktiviteter og -procedurer.

I artikel 14 fastsættes krav til overensstemmelsesvurderingsorganer.

I artikel 15 fastsættes procedurer for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

I artikel 16 fastsættes betingelserne for at tillægge Kommissionen delegerede beføjelser i medfør af denne forordning.

Artikel 17 omhandler udvalgsproceduren for Kommissionens udøvelse af beføjelserne til at vedtage gennemførelsesretsakter.

Artikel 18 pålægger Kommissionen at foretage en evaluering af denne forordning.

I artikel 19 fastsættes bestemmelser vedrørende datoerne for denne forordnings ikrafttræden og anvendelse.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵⁰,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵¹,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Støtte til indsatsen for bedre bæredygtighed og effektivitet i Unionens transportsystem er en forudsætning for at holde en stabil kurs mod klimaneutralitet senest i 2050, samtidig med at der tages behørigt hensyn til behovet for at opretholde den europæiske industris fortsatte vækst og konkurrenceevne.
- (2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer — blandt andet transportsektoren — til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg og til at påvirke transportarrangørers og transportvirksomheders forretningsmæssige beslutninger. Pålidelige og sammenlignelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe sådanne incitamenter og dermed fremme adfærdssændringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt⁵² for transport og den europæiske klimalovgivning.
- (3) På trods af transportinteressenternes stigende interesse er den samlede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester stadig begrænset. I de fleste tilfælde får brugerne ikke nøjagtige oplysninger om transporttjenesternes præstation, og

⁵⁰ [EUT C af, s.]

⁵¹ [EUT C af, s.]

⁵² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

transportarrangørerne og transportvirksomhederne beregner og offentliggør ikke deres emissioner. Der er navnlig en uforholdsmæssigt lav anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser blandt små og mellemstore virksomheder (SMV'er), som udgør langt størstedelen af de virksomheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet.

- (4) I 2011 vedtog Europa-Kommissionen hvidbogen om transport⁵³, som fremlagde en vision for fremtiden for EU's transportsystem og fastlagde en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer i forbindelse med transport, navnlig behovet for at opretholde og videreudvikle mobiliteten og reducere CO₂-aftrykket fra transport og logistik betydeligt.
- (5) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020⁵⁴ omhandler incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder, inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvor stort et CO₂-aftryk deres valg har, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at grønvaskning undgås.
- (6) Der bør derfor fastsættes harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdssændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.
- (7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.
- (8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgende tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.
- (9) Denne forordning bør ikke finde anvendelse på dataformidlere, som f.eks. dem, der udbyder multimodale digitale mobilitetstjenester, hvis de ikke direkte beregner oplysninger om

⁵³ HVIDBOG: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 0144 final).

⁵⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

drivhusgasemissioner fra transporttjenester, men kun videregiver oplysninger om sådanne emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. Dataformidlerne bør dog være bundet af relevante regler vedrørende formidling og gennemsigtighed af de videregivne drivhusgasemissionsdata for at sikre sammenlignelighed af sådanne data på markedet.

- (10) Denne forordning bør ikke finde anvendelse, hvis beregningen og videregivelsen af oplysninger om drivhusgasemissioner foretages samlet. Dette omfatter situationer, hvor obligatorisk offentliggørelse om miljørelaterede oplysninger med henblik på bæredygtighedsrapportering og udarbejdelse af miljøregnskaber til statistiske formål er afledt af andre EU-regler, som f.eks. dem, der er fastsat i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering⁵⁵ og forordningen om europæiske miljøøkonomiske regnskaber⁵⁶. Omvendt kan oplysninger, der er opnået på grundlag af denne forordning, bidrage til udarbejdelsen af konsoliderede emissionsrapporter, der kræves i henhold til anden gældende EU-lovgivning, forudsat at de respektive metoder og de indsamlede data er tilstrækkeligt kompatible.
- (11) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt trin. I metoden bør der også tages tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger undgås, og interessenterne vil tage metoden til sig.
- (12) EN ISO-standard 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation⁵⁷ i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.
- (13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. Fra tid til anden bør behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. Hvis en sådan vurdering viser, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464 af 14. december 2022 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering ([EUT L 322 af 16.12.2022, s. 15](#)).

⁵⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011 af 6. juli 2011 om europæiske miljøøkonomiske regnskaber ([EUT L 192 af 22.7.2011, s. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>.

behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde.

- (14) For at undgå spredning af unøjagtige oplysninger på markedet kan der opstå et behov for at præcisere referencemetoden med hensyn til drivhusgasemissionsrelevante parametre og antagelser, der benyttes til at beregne emissionerne, før en tjeneste leveres. Det samme gælder for andre relevante tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, hvis anvendelsen af disse parametre ikke er udtrykkeligt præciseret i metoden.
- (15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data i procedurene for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan imidlertid være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for visse interessenter, navnlig SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på klare betingelser.
- (16) Hvad angår sekundære data kan drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste beregnes ved hjælp af standardværdier eller modellerede data. Anvendelsen af standardværdier og modellerede data bør imidlertid give nøjagtige og pålidelige oplysninger om en specifik transporttjenestes drivhusgasemissioner, og derfor bør standardværdierne fastsættes og de modellerede data udarbejdes på en neutral og objektiv måde på grundlag af pålidelige kilder og passende parametre.
- (17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.
- (18) Ved bestemmelsen af en transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet skal drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere give drivhusgasemissionsskøn, der afspejler den forbrugte energimængde i perspektivet fra oliekilde til hjul. Der bør derfor oprettes en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer for energibærere for at sikre sammenligneligheden og kvaliteten af inputdata.
- (19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer samt den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret.
- (20) Modellerede data kan anvendes, hvis de er baseret på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med referencemetoden og, hvis det er relevant, andre bestemmelser vedrørende anvendelsen af sekundære data og beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning.

- (21) I henhold til forordning (EU) 2015/757⁵⁸ og direktiv 2003/87/EF⁵⁹ skal der foretages indsamling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med CO₂-emissioner fra henholdsvis skibe og luftfartøjer. Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF kan til en vis grad være supplerende til bestemmelserne i denne forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af emissioner fra transporttjenester. Inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242⁶⁰ og forordning (EU) 2019/631⁶¹.
- (22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt.
- (23) Alle disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der videregives til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål i overensstemmelse med denne forordnings anvendelsesområde, bør absolut og i fremherskende grad omfatte outputdata, der er udarbejdet efter de specifikke regler for beregning af drivhusgasemissioner, der er fastsat i denne forordning. Yderligere dataelementer, der tjener andre formål end dem, der er defineret i denne forordning, kan tilføjes, hvis det er relevant.
- (24) For at påvise, at kravene i denne forordning er opfyldt, bør en enhed, der beregner og videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, kunne fremlægge dokumentation, der underbygger de pågældende outputdata. Denne dokumentation bør udarbejdes efter de regler om rapportering på transporttjenestestiveau, der er fastsat i standard EN ISO 14083:2023, og skal stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed, som f.eks. en domstol, eller enhver anden tredjepart, hvis det kræves i henhold til særskilte ordninger, herunder i erhvervsmæssig sammenhæng.
- (25) Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person og videregiver dem på markedet, ikke anses for at være ansvarlig i tilfælde af, at disse oplysninger overtræder nogen af de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør dog bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ([EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55](#)).

⁵⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF ([EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32](#)).

⁶⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF ([EUT L 198 af 25.7.2019](#)).

⁶¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EØS-relevant tekst.) ([EUT L 111, 25.4.2019, p. 13](#)).

- (26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata.
- (27) Et korrekt udformet verifikationssystem til overensstemmelse af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med de krav, der er fastsat i denne forordning, bør i væsentlig grad øge tilliden til sådanne datas pålidelighed og nøjagtighed. Enheder, der med succes har gennemgået overensstemmelsesvurderingen, bør have ret til at få udstedt et overensstemmelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. Hvis der var medtaget primære data, bør dette fremgå af overensstemmelsesbeviset, navnlig for at tilskynde alle enheder, der er berørt af reglerne i denne forordning, til at indsamle og anvende primære data.
- (28) Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssig stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra kravene vedrørende verifikation, medmindre disse virksomheder ønsker at få udstedt et overensstemmelsesbevis. Desuden bør store virksomheder tage hensyn til proportionalitetsprincippet, når de overvejer at anmode om overensstemmelseskontrol fra partnere i værdikæden, navnlig SMV'er.
- (29) Hvis verifikationen af oplysninger om drivhusgasemissionsdata for transporttjenester er organiseret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i anden EU-lovgivning, herunder en forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport, der er gennemført af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, skal disse regler behandles på en tilsvarende måde, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med kravene i denne forordning.
- (30) For at muliggøre en effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår vurdering og udelukkelse af bestemte elementer i referencemetoden, indgivelse af anmodninger til Den Europæiske Standardiseringsorganisation, fastsættelse af regler for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser over standardværdier, tilpasning af parametre for outputdata om drivhusgasemissioner og fastsættelse af yderligere metoder og kriterier til akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁶². For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (31) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende certificering af beregningsværktøjer og

⁶² Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning ([EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1](#)).

verifikation af drivhusgasemissionsdata. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁶³.

- (32) Sammenligneligheden af drivhusgasemissionsdata for transporttjenester og en bedre anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser i forretningspraksis er ikke mål, der i tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne uden risiko for, at der skabes bureaukrati på det indre marked og yderligere omkostninger og administrative byrder for industrien. Disse mål kan ved hjælp af netværkseffekter, hvor medlemsstaterne handler i fællesskab, snarere bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (33) For at nå det grundlæggende mål om at tilskynde til adfærdsændringer hos virksomheder og kunder for at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Denne forordning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på enhver enhed, der leverer eller organiserer gods- og passagertjenester i Unionen, og som beregner drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der starter eller slutter på Unionens område, og videregiver disaggregerede oplysninger om disse emissioner til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål.

⁶³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser ([EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13](#)).

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "drivhusgas": en såvel naturlig som menneskeskabt gasformig bestanddel i atmosfæren, som absorberer og udsender stråling på bestemte bølgelængder inden for spektret af infrarød stråling udsendt af jordens overflade, atmosfæren og skyer
- 2) "drivhusgasemission": udledning af en drivhusgas i atmosfæren, udtrykt i masse af CO₂-ækvivalent
- 3) "CO₂-ækvivalent (CO₂e)": en enhed til sammenligning af strålingspåvirkningen fra en drivhusgas med strålingspåvirkningen fra CO₂
- 4) "drivhusgasemissionsopgørelse": handlinger, der foretages for ved hjælp af målinger og beregninger at kvantificere og rapportere om drivhusgasemissioner
- 5) "transporttjeneste": transport af gods eller passagerer fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted; en transporttjeneste kan omfatte et eller flere transportkædeelementer, der kræver både transportoperationer og/eller knudepunktsoperationer
- 6) "transportoperation": anvendelse af et køretøj med henblik på transport af passagerer og/eller gods
- 7) "knudepunktsoperation": handling med henblik på transport af gods eller passagerer via et knudepunkt
- 8) "køretøj": et middel til transport af passagerer og/eller gods inden for enhver transportform
- 9) "transportkæde": en række transportelementer vedrørende gods eller passagerer, der tilsammen udgør transporten heraf fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted
- 10) "transportkædeelement": en del af en transportkæde, inden for hvilken gods eller passagerer transporteres af et enkelt køretøj eller passerer gennem et enkelt knudepunkt
- 11) "videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste": en berørt enheds eller en dataformidlers formidling af disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner vedrørende en specifik transporttjeneste til en tredjepart i forbindelse med levering, kommunikation eller markedsføring af den pågældende transporttjeneste, enten før eller efter leveringen af tjenesten
- 12) "berørt enhed": en enhed, der beregner drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der starter eller slutter på Unionens område, og videregiver oplysninger om disse emissioner til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål
- 13) "dataformidler": en juridisk eller fysisk person, der indsamler og videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste på grundlag af særskilte retlige, kontraktlige eller andre relevante ordninger
- 14) "drivhusgasaktivitet": aktivitet, der fører til drivhusgasemission
- 15) "drivhusgasaktivitetsdata": kvantitativ måling af en drivhusgasaktivitet
- 16) "drivhusgasemissionsintensitet": en koefficient, der knytter specificerede drivhusgasaktivitetsdata til drivhusgasemissioner

- 17) "drivhusgasemissionsfaktor": en koefficient, der knytter drivhusgasaktivitet til drivhusgasemissioner
- 18) "drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul": emissioner, der repræsenterer drivhusgaseffekten fra både anvendelsen af et køretøj og energiforsyningen til køretøjet
- 19) "emissioner fra brændstoftank til hjul": emissioner fra energiforbruget til et køretøjs fremdrift; en delmængde af emissionerne fra oliekilde til hjul
- 20) "energibærer": et stof eller et fænomen, der kan anvendes til at generere mekanisk arbejde eller varme eller til at drive kemiske eller fysiske processer
- 21) "primære data": en kvantificeret værdi for en proces eller en aktivitet, der er opnået ved direkte måling, eller for en beregning baseret på direkte målinger
- 22) "sekundære data": enten modellerede data eller standardværdier, der ikke opfylder kravene til primære data, herunder data fra databaser og offentliggjort litteratur, standarddrivhusgasemissionsfaktorer fra nationale opgørelser, beregnede data, estimater eller andre repræsentative data samt data fra indirekte processer og estimater
- 23) "standardværdi": en sekundær dataværdi, der stammer fra en offentliggjort kilde, og som anvendes som standard i tilfælde af mangel på primære data eller modellerede data
- 24) "modellerede data": data udarbejdet ved hjælp af en model, der tager primære data og/eller drivhusgasemissionsrelevante parametre for en transportoperation eller en knudepunktsoperation i betragtning, herunder ved hjælp af en model fra et beregningsværktøj
- 25) "outputdata": disaggregerede data om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der er udarbejdet ved hjælp af den referencemetode og de inputdata, der er fastsat i denne forordning
- 26) "parameter": et mål i forbindelse med kvantitativ vurdering
- 27) "dokumentation, der underbygger oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste": on demand-udarbejdelse af en rapport for en transporttjeneste som fastsat i EN ISO 14083:2023
- 28) "beregningsværktøj": en applikation, en model eller software, der muliggør automatisk beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste
- 29) "eksternt beregningsværktøj": et beregningsværktøj, der stilles til rådighed på markedet af en tredjepart til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse
- 30) "overensstemmelsesvurderingsorgan": et overensstemmelsesvurderingsorgan som defineret i artikel 2, nr. 13), i forordning (EF) nr. 765/2008⁶⁴.

⁶⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 ([EUT L 218 af 13.8.2008](#)).

KAPITEL II

METODE

Artikel 4

Metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

1. Drivhusgasemissioner fra transporttjenester beregnes på grundlag af den metode, der er fastsat i den ajourførte udgave af standarden EN ISO 14083:2023, og reglerne i denne forordnings kapitel III.
2. Senest 36 måneder efter anvendelsesdatoen for denne forordning vurderer Kommissionen behovet for at tilpasse komponenter i den i stk. 1 nævnte standard.
3. Kommissionen kan iværksætte en overensstemmelseskontrol for at vurdere enhver ændring af den i stk. 1 nævnte standard. Overensstemmelseskontrollen indledes af Kommissionen, som, hvis det er relevant, kan handle efter anmodning fra en medlemsstat.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at udelukke en ændring som omhandlet i stk. 3 eller en komponent som omhandlet i stk. 2 fra anvendelsesområdet for denne forordning, hvis denne ændring eller komponent på grundlag af Kommissionens vurdering skaber en åbenbar risiko for uforenelighed med målene i denne forordning eller andre gældende EU-regler.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere den i stk. 1 nævnte standard, herunder på grundlag af resultatet af den i stk. 2 omhandlede vurdering og den i stk. 3 omhandlede overensstemmelseskontrol.
6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på supplere denne forordning for at præcisere den i stk. 1 omhandlede referencemetode, for at sikre en ensartet gennemførelse på markedet for så vidt angår tilgangen til bestemmelse af hensigtsmæssige emissionsrelevante parametre til beregning af drivhusgasemissioner, inden en tjeneste leveres, og, hvis det er relevant, andre tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, der ikke er udtrykkeligt forklaret i metoden.

KAPITEL III

INPUTDATA OG KILDER

Artikel 5

Anvendelse af primære data og sekundære data

1. De i artikel 2 omhandlede enheder prioriterer anvendelsen af primære data til beregning af drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste.
2. Anvendelse af sekundære data til beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste er tilladt på følgende betingelser:

- (a) standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet stammer fra:
 - (i) en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, jf. artikel 6, stk. 1
 - (ii) databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter, i overensstemmelse med artikel 7
- (b) standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere stammer fra den centrale EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, der er omhandlet i artikel 8
- (c) modellerede data bygger på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med den i artikel 4 omhandlede metode og reglerne i artikel 5, stk. 2, litra b) og artikel 11, hvis det er relevant.

Artikel 6

Central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet

1. Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i).
2. Kommissionen sørger for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner.
3. Der er gratis og åben adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standardværdier for emissionsintensitet.

Artikel 7

Databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter

1. En udvikler af en database eller et datasæt, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), indgiver en ansøgning til Kommissionen om en teknisk kvalitetskontrol af standardværdierne for drivhusgasemissionsintensitet i den pågældende database eller det pågældende datasæt. Kommissionen foretager med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur den tekniske kvalitetskontrol i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-8.
2. Kun databaser og datasæt med standardværdier for emissionsintensitet, der er blevet positivt vurderet i forbindelse med den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1 må benyttes med henblik på anvendelse af sekundære data, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii).
3. Den tekniske kvalitetskontrol er krævet senest 24 måneder efter anvendelsesdatoen for denne forordning. En registrering af en positiv vurdering i forbindelse med kvalitetskontrollen er gyldig i to år.
4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte regler og betingelser for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1.

Artikel 8

Central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer

1. Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, jf. artikel 5, stk. 2, litra b).
2. Kommissionen sørger med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner.
3. Der er åben og gratis adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere.

KAPITEL IV

OUTPUTDATA OG GENNEMSIGTIGHED

Artikel 9

Udarbejdelse af outputdata om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste

1. Outputdata udarbejdes ved hjælp af referencemetoden og inputdata i overensstemmelse med denne forordnings artikel 4-8.
2. Outputdataene kan udarbejdes ved hjælp af beregningsværktøjer. Eksterne beregningsværktøjer skal opfylde kravene i artikel 11.
3. Outputdataene omfatter som minimum af den samlede masse af CO₂-ækvivalent (CO₂e) pr. transporttjeneste og afhængigt af den pågældende type af transporttjeneste mindst én af følgende dataparametre:
 - (a) for godstransport massen af CO₂e pr. tonkilometer eller en tilsvarende enhed
 - (b) for gennemløb i et godstransportknudepunkt massen af CO₂e pr. ton eller en tilsvarende enhed
 - (c) for passagertransport massen af CO₂e pr. passagerkilometer eller en tilsvarende enhed
 - (d) for gennemløb i et passagerknudepunkt massen af CO₂e pr. passager eller en tilsvarende enhed.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at supplere listen over outputdataparametre i stk. 3.

Artikel 10

Formidling og gennemsigtighed

1. Berørte enheder videregiver outputdata på en klar og utvetydig måde. Når berørte enheder videregiver outputdata, medtager de i den meddelelse, der ledsager videregivelsen, følgende erklæring: "Drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul beregnet i overensstemmelse med

Europa-Parlamentets og Rådets forordning [*henvisning til denne forordning*]" på mindst ét af de officielle EU-sprog og, hvis det er muligt, på et af de officielle sprog i den medlemsstat, på hvis område tjenesten ydes.

2. Hvis outputdataene indsamles og videregives af en dataformidler på grundlag af særskilte ordninger, finder reglerne i stk. 1 og artikel 9, stk. 3, anvendelse. Ved videregivelse af outputdata medtager dataformidleren en henvisning til kilden til disse data.
3. Hvis primære data anvendes som omhandlet i artikel 5, stk. 1, har de berørte enheder ret til at meddele dette til enhver tredjepart, hvis anvendelsen af primære data er blevet verificeret i overensstemmelse med artikel 12 og 13.
4. Berørte enheder skal kunne fremlægge dokumentation for, hvordan outputdataene er blevet udarbejdet. Denne dokumentation udarbejdes i overensstemmelse med kravene i den i artikel 4, stk. 1, omhandlede referencemetode og:
 - (a) tjener som grundlag for verifikationsvurderingen, jf. artikel 12 og 13
 - (b) stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed eller en anden tredjepart, for så vidt der gælder særskilte retlige eller kontraktlige ordninger
 - (c) indeholder, hvis verifikationen er foretaget i overensstemmelse med artikel 12 og 13, en henvisning til det overensstemmelsesbevis, der er omhandlet i artikel 13, stk. 6, og kontaktoplysningerne på det overensstemmelsesvurderingsorgan, der har udstedt overensstemmelsesbeviset
 - (d) indeholder, hvis outputdataene er udarbejdet ved hjælp af et eksternt beregningsværktøj, jf. artikel 9, stk. 2, en henvisning til dette beregningsværktøj.
5. De outputdata og den dokumentation, der er omhandlet i stk. 5, udarbejdes på en klar og utvetydig måde på mindst ét af Unionens officielle sprog. Hvis det er muligt, stilles de til rådighed i form af et link, en QR-kode eller tilsvarende.
6. Personoplysninger behandles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁶⁵.
7. Enhver modtager af outputdata og dokumentation som omhandlet i stk. 5 træffer foranstaltninger til at sikre fortroligheden af relevante kommercielle data, der behandles og formidles i overensstemmelse med denne forordning, og sikrer, at disse oplysninger kun med tilladelse kan tilgås, behandles og videregives.

⁶⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) ([EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1](#)).

KAPITEL V

SUPPLERENDE FORANSTALTNINGER

Artikel 11

Certificering af beregningsværktøjer

1. De i artikel 9, stk. 2, omhandlede eksterne beregningsværktøjer certificeres af et overensstemmelsesvurderingsorgan, jf. artikel 14.
2. Udvikleren af beregningsværktøjet indgiver en ansøgning til et overensstemmelsesvurderingsorgan, der vurderer, om beregningsværktøjet opfylder kravene i artikel 4-9. Hvis vurderingen er positiv, udsteder overensstemmelsesvurderingsorganet et certifikat, der bekræfter, at beregningsværktøjet er i overensstemmelse med denne forordning. Hvis vurderingen er negativ, giver overensstemmelsesvurderingsorganet ansøgeren begrundelsen for den negative vurdering.
3. Det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan fører en ajourført liste over de beregningsværktøjer, som det har certificeret, og for hvilke det har suspenderet eller trukket certificeringen tilbage. Organet gør listen offentligt tilgængelig på sit websted og meddeler uden ophold webstedets adresse til Kommissionen.
4. Certifikatet er gyldigt i to år.
5. Kommissionen offentliggør på sit officielle websted en liste over alle beregningsværktøjer, der er certificeret i overensstemmelse med stk. 1 og 2.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte regler for certificering af beregningsværktøjer og overensstemmelsescertifikatet, herunder regler om fornyelse, suspension og tilbagekaldelse af certificering.

KAPITEL VI

VERIFIKATION AF DRIVHUSGASEMISSIONSDATA OG BEREGNINGSPROCEDURER

Artikel 12

Verifikationens afgrænsning

1. De outputdata, der er omhandlet i artikel 9, underlægges verifikation af, om de er i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-9.
2. Verifikationskravene i stk. 1 finder anvendelse på de i artikel 2 omhandlede berørte enheder, med undtagelse af mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder som omhandlet i

Kommissionens henstilling 2003/361/EF⁶⁶. Mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder kan underlægges verifikation, hvis de anmoder herom.

Artikel 13

Verifikationsaktiviteter og verifikationsprocedure

1. Overensstemmelsesvurderingsorganet, jf. artikel 14, verificerer pålideligheden, troværdigheden, overensstemmelsen og nøjagtigheden af de outputdata, der videregives af en berørt enhed.
2. Verifikationen foretages i overensstemmelse med kravene i artikel 4-9 og på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 10, stk. 5. Verifikationen omfatter:
 - (a) den anvendte beregningsmetode
 - (b) kilden/kilderne til de inputdata, der er anvendt i beregningen
 - (c) korrektheden af den foretagne beregning
 - (d) de anvendte parametre.
3. Hvis der er anvendt eksterne beregningsværktøjer, tager overensstemmelsesvurderingsorganet disses respektive overensstemmelsescertifikater, jf. artikel 11, i betragtning.
4. Hvis der i verifikationsvurderingen konstateres ukorrekte beregninger eller uoverensstemmelser med denne forordnings artikel 4-9, underretter overensstemmelsesvurderingsorganet den berørte enhed rettidigt herom. Enheden berigtiger herefter beregningen eller retter op på afvigelser, så verifikationen kan afsluttes.
5. Den berørte enhed giver overensstemmelsesvurderingsorganet alle yderligere oplysninger, som gør det muligt for organet at foretage verifikationen. Overensstemmelsesvurderingsorganet kan foretage kontrol i løbet af verifikationsprocessen for at vurdere pålideligheden af dataene og beregningerne.
6. Når verifikationen er afsluttet, udarbejder overensstemmelsesvurderingsorganet, hvis det er relevant, et overensstemmelsesbevis, der bekræfter, at outputdataene opfylder de respektive krav i denne forordning.
7. Det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan udarbejder og ajourfører en liste over de enheder, der er blevet underkastet verifikation efter stk. 1-6. Senest den 31. marts hvert år meddeler overensstemmelsesvurderingsorganet Kommissionen denne liste.
8. Hvis der i anden EU-lovgivning er fastsat specifikke regler for verifikationsvurdering af outputdata, behandles disse regler på en tilsvarende måde, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med denne forordning.
9. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte detaljerede regler for verifikation af outputdataene og overensstemmelsesbeviset. Disse regler omfatter bestemmelser vedrørende den dokumentation, der er omhandlet i artikel 10, stk. 5, og de meddelelsesrettigheder, der er forbundet med anvendelsen af primære data, jf. artikel 10, stk. 4.

⁶⁶ Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder ([EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36](#)).

AKKREDITERING

Artikel 14

Overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer akkrediteres til at udføre verifikations- og certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet er uafhængigt af den enhed, der ansøger om verifikations- eller certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.
3. Overensstemmelsesvurderingsorganet, dets øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at udføre verifikationsopgaverne, deltager ikke i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet eller integritet i forbindelse med verifikations- eller certificeringsaktiviteter.
4. Overensstemmelsesvurderingsorganet og dets personale udfører verifikations- og certificeringsaktiviteterne med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence og må ikke være påvirkede af nogen form for pression eller tilskyndelse, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på deres afgørelser eller resultaterne af deres verifikationsaktiviteter, særlig fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.
5. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal have den ekspertise, det udstyr og den infrastruktur, der er nødvendig for at kunne udføre de verifikations- og certificeringsaktiviteter, som organet er akkrediteret til.
6. Et overensstemmelsesvurderingsorgans personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af i forbindelse med udførelsen af verifikations- og certificeringsopgaverne.
7. Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan giver bestemte opgaver i forbindelse med verifikation eller certificering i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, har det det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af disse underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etableret, hvilket omfatter vurdering og overvågning af underentreprenørernes eller dattervirksomhedernes kvalifikationer og det arbejde, som de udfører.

Artikel 15

Akkrediteringsprocedurer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer som omhandlet i artikel 14, stk. 1, akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i overensstemmelse med kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008.
2. Hver medlemsstat udpeger en myndighed, der fører en ajourført liste over de akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer. De udpegede nationale myndigheder gør denne liste offentligt tilgængelig på et officielt statsligt websted.

3. Senest den 31. marts hvert år meddeler det nationale akkrediteringsorgan Kommissionen listen over akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer sammen med alle relevante kontaktoplysninger.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

KAPITEL VIII

DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 16

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel 9, stk. 4, og artikel 15, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt datoen for denne forordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel 9, stk. 4, og artikel 15, stk. 4, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel 9, stk. 4, og artikel 15, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på [to måneder] fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 17

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

KAPITEL IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 18

Rapportering og revision

Senest den [Publikationskontoret: Indsæt dato: fem år efter at forordningen finder anvendelse] foretager Kommissionen en evaluering af denne forordning i lyset af de mål, der forfølges med den, og forelægger en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 19

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den anvendes fra den [Publikationskontoret: Indsæt dato: 42 måneder efter denne forordnings ikrafttræden].
3. Artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel 4, stk. 6, artikel 7, stk. 4, artikel 9, stk. 4, artikel 11, stk. 6, artikel 13, stk. 9, og artikel 15, stk. 4, finder dog anvendelse fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne
Formand*

*På Rådets vegne
Formand*

FINANSIERINGSOVERSIGT

Indhold

1.	FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME	3
1.1.	Forslagets/initiativets betegnelse	3
1.2.	Berørt(e) politikområde(r).....	3
1.3.	Forslaget/initiativet vedrører	3
1.4.	Mål	3
1.4.1.	Generelt/generelle mål	3
1.4.2.	Specifikt/specifikke mål.....	3
1.4.3.	Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)	3
1.4.4.	Resultatindikatorer	4
1.5.	Begrundelse for forslaget/initiativet.....	4
1.5.1.	Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet.....	4
1.5.2.	Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis	5
1.5.3.	Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art	5
1.5.4.	Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter	6
1.5.5.	Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling	7
1.6.	Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger	7
1.7.	Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)	7
2.	FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER.....	8
2.1.	Bestemmelser om overvågning og rapportering	8
2.2.	Forvaltnings- og kontrolsystem(er).....	8
2.2.1.	Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi.....	8
2.2.2.	Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem	9
2.2.3.	Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)	9
2.3.	Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder	9
3.	FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER.....	11

3.1.	Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet.....	11
3.2.	Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne	12
3.2.1.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne.....	12
3.2.2.	Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger	15
3.2.3.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne.....	16
3.2.4.	Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme	18
3.2.5.	Bidrag fra tredjemand	18
3.3.	Anslåede virkninger for indtægterne.....	19

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport

1.3. Forslaget/initiativet vedrører

☒ en ny foranstaltning

☐ en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁶⁷

☐ en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

☐ en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Denne forordnings mål er at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt virksomheder og kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata. Dette initiativ vil bidrage til SDG 13 ("Vi skal handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser"), SDG 7 ("Vi skal sikre, at alle har adgang til pålidelig, bæredygtig og moderne energi til en overkommelig pris") og SDG 12 ("Vi skal sikre bæredygtige forbrugs- og produktionsmønstre").

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Forordningens specifikke mål er:

Sikre sammenligneligheden af resultater af drivhusgasemissionsopgørelser i forbindelse med transporttjenester

Lette udbredelsen af drivhusgasemissionsopgørelse i forbindelse med transporttjenester i forretningspraksis.

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget forventes at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsdata, der deles i transportkæden. Dette vil være resultatet af anvendelsen af en fælles referencemetode, nøjagtige inputdata og utvetydig og klar kommunikation.

Forslaget forventes også at øge de økonomiske aktørers og andre relevante enheders anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester.

⁶⁷

Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

1.4.4. Resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Den foreslåede forordnings effektivitet i forhold til det specifikke mål nr. 1 vil blive fastlagt på grundlag af indikatorer vedrørende sammenligneligheden af drivhusgasdata for transporttjenester:

antal eksterne standardværdidatabaser, der er omfattet af kvalitetskontrollen

antal enheder, der er genstand for kontrol af data og processer.

Den foreslåede forordnings effektivitet i forhold til det specifikke mål nr. 2 vil blive fastlagt på grundlag af indikatorer vedrørende udbredelsen af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester:

antal virksomheder, der opgør drivhusgasemissioner fra transporttjenester på grundlag af denne forordning

antal enheder, der er genstand for certificering af tekniske beregningsværktøjer

anvendelse af centrale databaser over standardværdier (webbesøg og anmodninger)

antal enheder, der anvender beregningsværktøjer.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

Initiativet vil skabe en harmoniseret reguleringsmæssig ramme for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og specifikke regler, der stimulerer anvendelsen heraf i hele den multimodale transportkæde. Det omfatter:

en fælles referencemetode efter standarden EN ISO 14083, der sikrer, at beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester foretages på en standardiseret måde i hele transportsektoren

en harmoniseret tilgang til inputdata ved at tilskynde til anvendelse af primære data, tillade modellerede data, øge pålideligheden, tilgængeligheden og tilstrækkeligheden af standardværdier (standardværdier for emissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer) og afbøde variationer mellem nationale, regionale og sektorspecifikke datasæt

passende parametre for generering og deling af drivhusgasemissionsdata og fælles regler for formidling og gennemsigtighed af emissionsopgørelsesresultater

støtte til gennemførelsen af dette initiativ i forskellige transportsegmenter

et fælles, forholdsmæssigt og pålideligt verifikationssystem for oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for de underliggende beregningsprocedurer

regler vedrørende udvikling og anvendelse af tekniske emissionsberegningværktøjer.

Alle disse bestemmelser bør finde fuld anvendelse 42 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

Denne finansieringsoversigt vedrører specifikt udviklingen og forvaltningen af et fælles miljø med standardværdier som led i den harmoniserede tilgang til inputdata. Disse opgaver vil blive udført af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) med støtte fra

Horisont Europa-programmet (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Der vil blive fastsat detaljerede regler for levering af data i de respektive delegerede retsakter og i de fremtidige aftaler med EØS. EEA's rolle vil være som følger:

Udvikling og vedligeholdelse af en central database over standardværdier for emissionsintensitet

Oprettelse af en database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer

Kvalitetskontrol af tredjeparters databaser over emissionsintensitetsfaktorer.

- 1.5.2. *Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående):

Ved at fastsætte harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner på transporttjenesteniveau er dette initiativ særlig relevant for grænseoverskridende operationer mellem EU's medlemsstater. Dette harmoniseringsniveau, som vedrører de metodologiske valg, inputdata og fælles regler for verifikation, kan ikke opnås effektivt i hele EU ved hjælp af foranstaltninger truffet af de enkelte medlemsstater.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende):

Generelt har EU's transportsektor en stærk grænseoverskridende dimension og spiller en vigtig rolle for den frie bevægelighed for personer og varer på EU's indre marked. Effektive transporttjenester er afgørende for at imødekomme transportbrugernes efterspørgsel, understøtte væksten i EU's økonomi og opretholde borgernes livsstil. Samtidig bør man være opmærksom på de udfordringer, der er forbundet med miljøvirkningerne af transport, og som stadig vokser, hovedsagelig som følge af stigningen i gods- og passagertrafikken på det europæiske net. Denne forordning er derfor tænkt som en katalysator for transportfællesskabet med henblik på at lette den grønne omstilling. Initiativet vil bidrage til at skabe lige vilkår for drivhusgasemissionsopgørelse mellem alle segmenter og transportformer og på tværs af de nationale net. Ved at skabe større gennemsigtighed om transporttjenesternes præstationer og støtte anvendelsen af drivhusgasemissionsdata til at træffe specifikke transportvalg vil det føre til, at der skabes incitament til mere bæredygtige løsninger og innovation. Enhver national tilgang vil være yderst kontraproduktiv med hensyn til at nå disse mål og indebære en betydelig risiko for modstridende krav og inkonsekvente metoder og data. Divergerende nationale tilgange ville medføre yderligere omkostninger og en unødvendig byrde for de virksomheder, der opererer mellem forskellige medlemsstater.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

CountEmissions EU er et nyt initiativ, der bygger på forskellige bestræbelser fra både Europa-Kommissionens og industriens side hen imod en harmoniseret metodologisk ramme. Mellem 2011 og 2019 omhandlede to på hinanden følgende EU-finansierede projekter, RP7 — CO₂-aftryk fra godstransport (COFRET) og H2020 — logistikemissionsregnskabsnet (LEARN), beregning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester med det formål at udvikle en global metode. Disse bestræbelser indledte en koordineret indsats for at etablere en omfattende og skræddersyet standard i Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO). Denne nye standard, kaldet ISO 14083, blev

offentliggjort af ISO i marts 2023 og som ækvivalent europæisk standard EN ISO 14083:2023 af CEN. Den bygger bl.a. på den europæiske standard EN 16258:2012 og protokollen om drivhusgasser.

Der findes også specifikke metoder til opgørelse af drivhusgasemissioner i de forskellige segmenter af transportsektoren, navnlig inden for godstransport. I mange tilfælde indgår de i bredere grønne transportprogrammer eller andre initiativer, der fremmer effektive og kulstoffattige transportaktiviteter. Disse omfatter f.eks. den industristyrede ramme for Global Logistics Emissions Council (GLEC), det offentlig-private amerikanske Smart Way-program og Topsector Logistics samarbejdsprogram mellem den nederlandske regering og erhvervslivet.

Desuden findes der talrige metodespecifikke emissionsberegningsmetoder og -krav, som enten udvikles af industrien selv eller iværksættes af offentlige myndigheder som led i specifikke lovgivningsmæssige rammer. Inden for søtransport findes der f.eks. Clean Cargo Working Group, som er et initiativ mellem virksomheder inden for containertransport ad søvejen. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har også vedtaget et obligatorisk system til indsamling af data om brændselsolie (DCS) for international skibsfart, som pålægger fartøjer at indsamle og indberette relevante data i en fælles database. Med hensyn til luftfart indeholder ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA), der er udviklet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), en metode til beregning af CO₂-emissioner på flyveniveau. ICAO og Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA) har også fastsat standarder for luftfartssektoren, som mere detaljeret fastsætter, hvordan emissioner skal indberettes pr. passager og pr. ton fragt.

På nationalt plan kræver den franske transportlov, at alle enheder, der tilbyder transporttjenester på markedet (fragt og passagerer, herunder alle transportformer), beregner drivhusgasemissionerne for hver tjeneste, der afgår fra og/eller slutter i Frankrig, på grundlag af en specifik metode. Den franske transportlov fastsætter også, at oplysninger om emissioner skal indberettes til de relevante parter, hvilket er det eneste obligatoriske krav af denne type i EU.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Den foreslåede forordning er et vigtigt resultat af Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, som fastlægger EU's vision for fremtidens transportsystem. I strategien bebudes det, at Kommissionen planlægger at etablere en EU-ramme for harmoniseret måling af transport- og logistikemissioner (under flagskib 5 — Prissætning af CO₂ og bedre incitamenter for brugerne).

Forordningen vil skabe synergier med andre dele af EU's lovgivningsmæssige ramme vedrørende emissionsreduktionsrammer, brændstof- og emissionsstandarder, øget gennemsigtighed for brugerne og stærkere forbrugerrettigheder. Disse forbindelser med andre politikker vedrører navnlig anvendelsen af inputdata og emissionsopgørelsesmetoder samt kravene til utvetydig kommunikation om drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Disse omfatter navnlig: Forordning (EU) 2015/757, direktiv 2003/87/EF, COM (2021) 550, COM (2021) 561, COM (2021) 562, COM (2022) 222, forordning (EU) 2019/1242, forordning (EU) 2019/631 og direktiv 2005/29/EF.

Forslaget er foreneligt med den flerårige finansielle ramme. De opgaver, der tildeles EEA, vil kræve en bidragsaftale, der dækker den indledende gennemførelsesperiode for forordningen indtil 2027, og den efterfølgende langsigtede ressourcefordeling for at vedligeholde og ajourføre standardværdidatabaserne og tilrettelægge kvalitetskontrollen for leverandører af tredjepartsdatabaser.

1.5.5. *Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

Langt størstedelen af de budgetmæssige virkninger af dette forslag behandles i denne finansieringsoversigt. Med hensyn til udgifter er de specifikke budgetmæssige virkninger af dette initiativ begrænset til bevillinger til menneskelige ressourcer og den nødvendige udvikling af it-systemer til støtte for oprettelse, vedligeholdelse og kvalitetskontrol af tredjepartsdatabaser. Der er tale om nye opgaver for EEA, som gradvist vil blive permanente, mens de eksisterende opgaver ikke vil blive reduceret eller blive delvist udfaset. Behovet for yderligere ressourcer efter oprettelsesperioden fra 2028 og fremefter vil blive taget i betragtning i forbindelse med den kommende vurdering af EEA's ressourcer og vil blive dækket af EU's tilskud til agenturet (gennem en kompenserende reduktion, hvis det er relevant, af programmerede udgifter under LIFE eller andre relevante budgetposter til finansiering af EØS), uden at dette berører den fremtidige FFR-aftale.

1.6. **Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger**

☐ **Begrænset varighed**

- ☐ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger
- ☒ Ubegrænset varighed
- iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2025 til 2027
- efterfulgt af fuld drift, når opgaverne vil blive omfattet af det nye EØS-mandat.

1.7. **Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁶⁸**

☐ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

- ☐ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- ☐ i forvaltningsorganerne

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☒ **Indirekte forvaltning** ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

- ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- ☐ internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- ☒ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71

⁶⁸ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ offentligretlige organer
- ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

Ikke relevant

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af den foreslåede forordning og for rapportering til Europa-Parlamentet og Rådet om dens gennemførelse og overholdelse.

EEA vil regelmæssigt aflægge rapport om gennemførelsen af bidragsaftalerne og de dermed forbundne foranstaltninger.

Der kræves dataindsamling fra forskellige kilder, herunder fra medlemsstaternes myndigheder. Koordineringen af dataindsamlingsaktiviteterne varetages af EEA.

Kommissionens tjenestegrene vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ ved hjælp af en række foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer, der vil måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af målene. Fem år efter gennemførelsesdatoen for retsaktens bør Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Kommissionen vil blive bistået af EEA i forbindelse med gennemførelsen af forordningens bestemmelser, navnlig for så vidt angår udvikling og vedligeholdelse af en central database over standardværdier for drivhusgasintensitet, oprettelse af en database over drivhusgasemissionsfaktorer og kvalitetskontrol af tredjeparters databaser. EEA er bedst i stand til at udføre disse opgaver på EU-plan, da de kræver stor ekspertise inden for forvaltning og harmonisering af miljødata samt indgående forståelse af komplekse tekniske spørgsmål vedrørende drivhusgasemissioner fra transporttjenester, hvilket berettiger den indirekte forvaltningsmetode. GD MOVE's kontrolstrategier vil overvåge gennemførelsen af forordningen og dens resultater. GD Miljø vil i forbindelse med sit tilsyn med decentrale enheder, og EEA vil anvende sine respektive kontrolstrategier på disse udgifter.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Selv om Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af den foreslåede forordning og for at rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og overholdelsen, vil EEA være ansvarligt for udførelsen af det udvalgte opgaver og for gennemførelsen af sin interne kontrolramme. Det vil skulle udvikle IT-værktøjer og -moduler samt foretage kvalitetskontrol af tredjeparters databaser.

EEA, som er et autonomt EU-organ, har ansvaret for at etablere passende kontrolsystemer for at sikre overholdelse af målene for den interne kontrol for 5, nemlig lovlighed og formel rigtighed, gennemførelse af dets transaktioner, forebyggelse af svig, beskyttelse af aktiver og korrekt og rimelig rapportering. De supplerende ressourcer, EEA har fået stillet til rådighed, vil være omfattet af EEA's interne kontrol- og risikostyringssystem, som er tilpasset til de relevante internationale standarder og omfatter specifikke kontroller for at forhindre interessekonflikter og sikre beskyttelse af whistleblowere.

GD ENV vil anvende den kontrol, der er knyttet til dets tilsyn med EEA som et decentraliseret agentur. Der er ikke identificeret nogen specifikke risici i forbindelse med gennemførelsen af det supplerende budget, der skal stilles til rådighed for EEA.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Risikoen for fejl ved betaling og ved afslutning forventes at forblive under 2 %.

EEA har det fulde ansvar for gennemførelsen af sit budget, mens GD ENV er ansvarligt for den regelmæssige betaling af de bidrag, der fastsættes af budgetmyndigheden. De yderligere opgaver, der følger af den foreslåede forordning, forventes ikke at medføre væsentlige yderligere kontroller. Derfor forventes kontrolomkostningerne for GD MOVE (målt i forhold til værdien af de forvaltede midler) og GD ENV at forblive stabile.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Ud over den kontrol, der følger af ovennævnte kontrolstrategi, kontrolleres foranstaltningen af Den Interne Revisionstjeneste i dens egenskab af intern revisor for Kommissionen og af de decentrale agenturer og af Den Europæiske Revisionsret i dens egenskab af ekstern revisor for EU-institutionerne.

Bidragsaftalerne mellem Kommissionen og EEA vil indeholde specifikke bestemmelser for at sikre, at revisorer og om nødvendigt efterforskningsmyndigheder (EPPO, OLAF) har ubegrænset adgang til de nødvendige oplysninger. De vil også omfatte de bestemmelser, der er nødvendige for at sikre, at Kommissionen informeres rettidigt om ethvert problem, der kan hæmme gennemførelsen af foranstaltningerne.

Kommissionen har en solid strategi for bekæmpelse af svig, CAFS, som i øjeblikket er ved at blive revideret. GD MOVE/GD ENV supplerer dette med lokale strategier til bekæmpelse af svig, der dækker de aktiviteter, der henhører under dets respektive ansvarsområder.

EEA, et uafhængigt EU-organ, har ansvaret for at opretholde en strategi for bekæmpelse af svig og sikre beskyttelsen af EU's interesser.

Den foreslåede revision af forordningen indeholder bestemmelser, der specifikt tager sigte på at forebygge svig og uregelmæssigheder. Overensstemmelsesvurderingsorganer med ansvar for verifikationen skal akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer. Verifikationen af drivhusgasemissionsdata og beregningsprocesser skal være baseret på specifikke regler for overensstemmelsesvurdering, der er fastsat af EU i den afledte ret, og foretages af en verifikator, der er akkrediteret af nationale akkrediteringsorganer, der er udpeget af medlemsstaterne i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁶⁹	fra EFTA-lande ⁷⁰	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁷¹	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	02 20 04 01	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁶⁹ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁷⁰ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁷¹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

GD MOVE			År 2025	År 2026	År 2027	I ALT
• Aktionsbevillinger						
Budgetpost 02 20 04 01	Forpligtelser	(1a)	0,600			0,600
	Betalinger	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer ⁷²						
Budgetpost		(3)				
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Betalinger	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Behovet for yderligere ressourcer fra 2028 til 2050 for EEA, anslået til ét årsværk (til rådighed i hele perioden) and 6,3 mio. EUR (som dækker omkostninger i hele perioden) vil blive taget i betragtning i forbindelse med den igangværende vurdering af EEA's ressourcer og vil blive dækket

⁷² Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

af EU's tilskud til agenturet (gennem en kompenserende reduktion, hvis det er relevant, af programmerede udgifter under LIFE eller andre relevante budgetposter til finansiering af EØS), uden at dette berører den fremtidige FFR-aftale.

• Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,600				0,600
	Betalinger	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT		(6)					
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4+6	0,600				0,600
	Betalinger	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Hvis flere aktionsrelaterede udgiftsområder berøres af forslaget/initiativet, indsættes der et tilsvarende afsnit for hvert udgiftsområde

• Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)								
	Betalinger	(5)								
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)								
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6								
	Betalinger	=5+6								

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
---	---	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag 5 til Kommissionens afgørelse om de interne regler for gennemførelse af afsnittet om Kommissionen i Den Europæiske Unions almindelige budget), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I ALT
GD MOVE									
• Menneskelige ressourcer									
• Andre administrationsudgifter									
I ALT GD <.....>	Bevillinger								

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,600			0,600
	Betalinger	0,200	0,200	0,200	0,600

Behovet for yderligere ressourcer fra 2028 til 2050 for EEA, anslået til ét årsværk (til rådighed i hele perioden) and 6,3 mio. EUR (som dækker omkostninger i hele perioden) vil blive taget i betragtning i forbindelse med den igangværende vurdering af EEA's ressourcer og vil blive dækket

af EU's tilskud til agenturet (gennem en kompenserende reduktion, hvis det er relevant, af programmerede udgifter under LIFE eller andre relevante budgetposter til finansiering af EØS), uden at dette berører den fremtidige FFR-aftale.

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n		År n+1		År n+2		År n+3		Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)						I ALT	
	RESULTATER																	
	Type ⁷³	Gnsntl omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁷⁴																		
- Resultat																		
- Resultat																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 1																		
SPECIFIKT MÅL NR. 2																		
- Resultat																		
Subtotal for specifikt mål nr. 2																		
I ALT																		

⁷³ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierte studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁷⁴ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁷⁵	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administrationsudgifter								
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7⁷⁶ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer								
Andre administrationsudgifter								
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme								

I ALT								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁷⁵ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

⁷⁶ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning og direkte forskning.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- ☒ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☐ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År 2025	År 2026	År 2027	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
• Eksternt personale (i årsværk) ⁷⁷							
20 02 01 (KA, UNE og V under den samlede bevillingsramme)	0	0	0				
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- i hovedsædet						
	- i delegationerne						
01 01 01 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)							
01 01 01 12 (KA, UNE, V – direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT	0						

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

⁷⁷ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer og JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁷⁸ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- ☒ kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

Denne foranstaltning finansieres over budgetposten for støtte til transportpolitikken (02 20 04 01), som bl.a. støtter aktiviteter til udvikling og vedligeholdelse af fælles IT-værktøjer og databaser og indsamling af nødvendige data til transportsektoren. Behovet for yderligere ressourcer fra 2028 og fremefter til EEA (1 fuldtidsækvivalenter) vil blive taget i betragtning i forbindelse med den igangværende vurdering af EEA's ressourcer, uden at dette berører den fremtidige FFR-aftale.

- ☐ kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- ☐ kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- ☒ indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- ☐ indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁷⁹	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁷⁹

År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☐ for egne indtægter
 - ☐ for andre indtægter
 - Angiv, om indtægterne er formålsbestemte ☐

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁸⁰						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
Artikel ...								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

--

Andre bemærkninger (f.eks. om, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

⁸⁰ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.