



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 14. heinäkuuta 2023
(OR. en)

11821/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0266(COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	12. heinäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 441 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 441 final.

Liite: COM(2023) 441 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

- Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on toimenpide, jolla talouden eri aloilla tuotetaan kasvihuonekaasupäästöjä koskevaa tietoa yritysten ja yksilöiden toiminnoista. Liikennealalla avoin tieto kuljetuspalvelujen päästöistä antaa asiakkaille mahdollisuuden tehdä tietoon perustuvia valintoja ja vaikuttaa näitä palveluja järjestävien ja markkinoilla tarjoavien tahojen liiketoimintapäätöksiin. Saatavilla olevat luotettavat päästötiedot voivat edistää kestävyyttä ja innovointia sekä muuttaa ihmisten käyttäytymistä kohti kestäviä kuljetusvaihtoehtoja. Päästölaskennan hyödyt ja lisäarvo käyvät ilmi EU:ssa ja muualla toteutettujen päästöjen seuranta- ja raportointijärjestelmien tuloksista.¹

Liikennealan kasvihuonekaasupäästölaskennan potentiaalin käyttöönotto edellyttää, että käytettävät laskelmat ovat vertailukelpoisia ja tarkkoja ja että niissä otetaan huomioon kyseisen kuljetuspalvelun erityispiirteet. Sen vuoksi päästöt olisi kvantifioitava tieteellisesti luotettavalla, yksityiskohtaisella ja yhdenmukaistetulla menetelmällä.

Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole yleisesti hyväksyttyä kehystä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle.² Päästöjen kvantifioimiseksi liikennealan sidosryhmät voivat valita eri standardeista, menetelmistä, laskentavälineistä ja useista päästöjen oletusarvoja sisältävistä tietokannoista ja tietoa-aineistoista. Tämä johtaa usein merkittäviin eroihin tuloksissa, mikä vaarantaa markkinoiden kasvihuonekaasupäästöjä koskevien lukujen vertailukelpoisuuden sekä antaa epätarkkaa ja harhaanjohtavaa tietoa kuljetuspalveluiden suorituskyvystä. Riskinä on myös, että päästöjen laskentamenetelmä ja oletustiedot valitaan sen perusteella, mikä on kullekin taholle edullisinta. Tämä mahdollistaa viherpesun³ ja voi kannustaa käyttäjiä toimimaan väärin. Yhteisen kehyksen puuttuminen tunnustetaan yleisesti, ja alan toimijat ja kansalliset hallitukset ovat yrittäneet laatia sellaista.⁴ Mikään toimista ei kuitenkaan ole johtanut kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmien yhdenmukaistamiseen tai kasvihuonekaasutietojen johdonmukaiseen käyttöön unionin tasolla.

Myös liikennealalla pidetään ongelmallisena tilannetta, jossa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä ei ole saatavilla luotettavaa, vertailukelpoista tietoa. Avoimeen julkiseen kuulemiseen vastanneista 80 prosenttia tunnusti tämän ongelmaksi ja piti ongelmaa

¹ Esimerkiksi tavaraliikenteen alalla EU:ssa toteutettava [Lean and Green -ohjelma](#) ja yhdysvaltalainen [SmartWay-ohjelma](#).

² Jäsenvaltiot laativat yhdenmukaistettuja tilastoja ja ympäristötilinpitoa kasvihuonekaasupäästöistä kaikilla talouden aloilla, myös liikennealalla, ja niistä raportoidaan komissiolle Euroopan ympäristötilinpidosta 6 päivänä heinäkuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 691/2011 mukaisesti ([EUVL L 192, 22.7.2011, s. 1–16](#)). Nämä tiedot ovat saatavilla kansallisella tasolla ja ne on eritelty NACE Rev. 2 -toimialaluokituksen mukaan, joten niissä ei ole sellaista yksityiskohtaisuutta, jolla edellä mainittu ongelma pieneneisi.

³ Viherpesulla tarkoitetaan yritysten käytäntöä, jossa annetaan virheellisesti liian myönteinen kuva yrityksen ympäristövaikutuksista tai -hyödyistä.

⁴ [Euroopan standardointikomitea \(CEN\)](#) otti vuonna 2012 käyttöön ensimmäisen kuljetuspalveluja koskevan standardin. Standardi CEN EN 16258:2012 sisältää yhteisen menetelmän kaikkiin kuljetuspalveluihin liittyvän energiankulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi ja ilmoittamiseksi. Standardilla EN 16258:2012 edistettiin merkittävästi kuljetusalan päästölaskentaprosessin yhdenmukaistamista. Sitä ei kuitenkaan pidetty riittävän täsmällisenä, jotta sen tuottamat eri kuljetuspalvelujen päästötiedot olisivat täysin vertailukelpoisia ja yhdenmukaisia. Muita esimerkkejä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästölaskennan yhdenmukaistamista koskevista aloitteista ovat [Ranskan liikennelain L. 1431-3 §](#) ja [Global Logistics Emissions Council](#) -kehys.

merkittävänä tai erittäin merkittävänä. Samanlaisia näkemyksiä havaittiin analysoitaessa tämän aloitteen kannanottopyyntöön ja kohdennettuun sidosryhmäkyselyyn annettuja vastauksia sekä työpajassa käytyjä keskusteluja.

Vaikka liikennealan sidosryhmät ovat yhä kiinnostuneempia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä koskevista tiedoista, kuljetuspalvelujen osallistuminen kasvihuonekaasupäästölaskentaan on edelleen hyvin vähäistä. Kuljetuspalvelujen käyttäjät eivät yleensä saa tarkkaa tietoa kuljetuspalvelujen suorituskyvystä, eivätkä kuljetuspalvelujen järjestäjät, liikenteenharjoittajat mukaan lukien, laske järjestelmällisesti kasvihuonekaasupäästöjään. Lisäksi suurin osa päästöjä laskevista tahoista tekee niin yleensä yrityksen tai ajoneuvon tasolla eikä täten pysty tuottamaan tietoa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä.⁵ Kuitenkin vain jälkimmäisellä tiedolla on merkitystä, jos halutaan tehokkaasti tukea kuljetuspalvelujen käyttäjiä päätöksenteossa ja vaikuttaa näihin päätöksiin. Arvioiden mukaan lähes 600 000 tahoja EU:n liikennealalla mittaa kasvihuonekaasupäästöjään (2020), mutta vain 21 660 niistä erittelee tulokset sellaisella tasolla, että niitä voi käyttää kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästötietojen tuottamiseen. Tämä kattaa vain 1,2 prosenttia noin 1,8 miljoonasta kuljetustoimintaa yksin harjoittavasta tahosta.⁶ Erityisesti mikroyritykset sekä pienet ja keskisuuret yritykset (pk-yritykset), jotka edustavat valtaosaa EU:n liikennemarkkinoilla toimivista tahoista⁷, osallistuvat vain harvoin kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan.

Vähäinen osallistuminen liikenteen kasvihuonekaasupäästölaskentaan nousi esiin ongelmana myös erilaisissa kuulemistoimissa. Avoimessa julkisessa kuulemisessa 56 organisaatiosta 45 (80 %), 70 henkilöstä 61 (87 %) ja 65 verkkoasiakkaasta 60 (92 %) ilmoitti, etteivät he saa riittävästi tietoa suunnitellessaan tai järjestäessään matkaa tai lähetystä tai valitessaan paketin toimitustapaa. Lisäksi 26 vastaajaa 31:stä (84 %) kohdennetun kyselyn vastaajasta piti nykyistä osallistumistasoa alhaisena tai erittäin alhaisena. Kasvihuonekaasupäästöjen laskennan osalta kohdennettu kysely osoitti, että 78 prosenttia vastaajista (29 vastaajaa 37:stä) mittaa jo nyt päästöjään jollakin tavalla, mutta vain 35 prosenttia (9 vastaajaa 26:sta) mittaa niitä kuljetuspalvelutasolla. Tämä havainto ei kuitenkaan välttämättä edusta täysin kaikkia asianomaisia tahoja, koska kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä laskevien yritysten todellinen määrä näyttää olevan huomattavasti pienempi.

EU on todennut, että kuljetuspalvelujen päästöjen laskentaa varten tarvitaan yhdenmukaistettu menetelmäkehys. Vuosina 2011–2019 toteutettiin kaksi peräkkäistä EU:n rahoittamaa hanketta, jotka olivat Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET)⁸ seitsemännessä puiteohjelmassa ja Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN)⁹ Horisontti 2020 -puiteohjelmassa. Hankkeissa käsiteltiin kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemista, raportointia ja todentamista tavoitteena kehittää tähän yhteinen menetelmä. Näillä toimilla tuettiin teollisuusvetoisen Global Logistics Emissions Council -kehyksen¹⁰ luomista ja kehittämistä sekä otettiin käyttöön koordinoitu toimi

⁵ Jotta kuljetuspalvelun (erityisesti multimodaalisen kuljetusketjun) kasvihuonekaasuihin liittyvästä suorituskyvystä saadaan täsmällistä tietoa, on laskettava kunkin yksittäisen kuljetusketjun osion (matkaosuuksien) päästöt. Laskenta tällä tasolla vaatii yksityiskohtaista dataa ja on monimutkaisempaa ja kalliimpaa yksittäiselle organisaatiolle.

⁶ Yhteensä noin 1,8 miljoonaa (Ecorys ja CE Delft (2023), Vaikutustenarvioinnin taustatutkimus).

⁷ Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36).

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

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre](#)

kattavan, räätälöidyn kansainvälisen standardointijärjestön (ISO)¹¹ standardin laatimiseksi. ISO julkaisi tämän uuden standardin ISO 14083:2023 maaliskuussa 2023. Tämän jälkeen CEN loi sitä vastaavan eurooppalaisen standardin EN ISO 14083:2023.

Tällä aloitteella pyritään poistamaan kasvihuonekaasupäästöjen mittaamisen ja laskennan yhdenmukaistamisen esteitä sekä helpottamaan mittaamisen ja laskennan käyttöönottoa liikennealan toimijoiden keskuudessa. Aloitteella luodaan yhteinen sääntelykehys kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle koko multimodaalisen kuljetusketjun osalta ja luodaan siten tasapuoliset toimintaedellytykset liikennemuotojen, segmenttien ja unionin kansallisten verkostojen välille. Eri palvelujen suorituskykyä koskevan lisääntyneen avoimuuden pitäisi kannustaa markkinatoimijoita vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään sekä tehdä liikenteestä tehokkaampaa ja kestävämpää.

Asetuksella ei tehdä kasvihuonekaasupäästöjen raportoinnista pakollista. Sen tarkoituksena on tukea muita teollisuuden ja viranomaisten toteuttamia erityistoimenpiteitä vihreän siirtymän helpottamiseksi. Näitä toimenpiteitä ovat muun muassa kasvihuonekaasuihin liittyvien avoimuuslausekkeiden lisääminen kuljetussopimuksiin, palvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen tarjoaminen matkustajille sekä ilmastoon liittyvien kriteerien asettaminen ympäristöä säästävälle hankintamenettelyille ja vihreän liikenteen ohjelmille. Toimenpiteet voidaan panna täytäntöön erillisin yksilöllisin järjestelyin, erityisesti viranomaisten ja yritysten tai kahden yrityksen välisissä yhteyksissä, mutta niiden on aina noudatettava tässä aloitteessa vahvistettuja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa, perustelemista ja esittämistä koskevia sääntöjä.

Tässä yhteydessä on myös huomattava, että vaikka tällä asetuksella puututaan koko polttoaineketjun¹² kasvihuonekaasupäästöihin, jotka aiheutuvat sekä ajoneuvojen käytöstä että ajoneuvojen käyttämisestä energialähteistä, liikenneala aiheuttaa myös muita haitallisia vaikutuksia. Niihin sisältyvät ilmansaasteet ja melupäästöt sekä näistä aiheutuvat terveys- ja ympäristövaikutukset. Nämä seuraukset eivät kuulu ehdotetun aloitteen soveltamisalaan.

Jotta aloitteen tavoitteet voidaan käsitellä asianmukaisesti, aloite on jäsenmääränsä perusteella keskeiseen politiikan alaan:

- Menetelmät – laaditaan yhteinen vertailumenetelmä sen varmistamiseksi, että kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan standardoidulla tavalla koko liikennealalla.

Vertailumenetelmä on keskeinen osa aloitetta, ja siksi siihen kiinnitettiin erityistä huomiota valmistelutyössä. Useita lähestymistapoja analysoitiin, ja niissä oli eroavaisuuksia koskien kasvihuonekaasupäästöjen laskennan laajuutta ja menetelmää sekä päästöjen kohdentamista kuljetuspalveluihin. Näin ollen uuden ISO-standardin 14083:2023¹³ katsottiin olevan tällä hetkellä asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta sopivin ja oikeasuhteisin. ISO 14083:2023 on askel kohti yhteisten sääntöjen ja kasvihuonekaasupäästöjen laskentaperiaatteiden vahvistamista kuljetustoiminnalle niin, että kvantifiointi tehdään koko polttoaineketjun osalta. Koska standardi tunnustetaan maailmanlaajuisesti, sitä voidaan käyttää kansainvälisten kuljetusketjujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen tuottamiseen, mikä mahdollistaa maailmanlaajuisen yhdenmukaistamisen.

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Tässä asetuksessa käsitettä 'koko polttoaineketju' sovelletaan kaikkiin liikennemuotoihin.

¹³ Tässä asetuksessa vertailumenetelmänä käytettiin tämän standardin eurooppalaista versiota (EN ISO 14083:2023).

Toisaalta asetuksessa olisi otettava huomioon standardin mahdollinen tuleva kehitys ja sen joihinkin osiin sisältyvä joustavuus. Sen vuoksi standardin tulevia tarkistuksia ja muutoksia olisi seurattava tiiviisti, valvottava ja perustelluissa tapauksissa jätettävä tämän aloitteen soveltamisalan ulkopuolelle sen varmistamiseksi, että vertailumenetelmä on yhdenmukainen tämän asetuksen ja muun sovellettavan unionin lainsäädännön tavoitteiden kanssa. Lisäksi olisi harkittava lisämukautuksia ja selvennyksiä erityisesti, jos tämän standardin käyttö aiheuttaa perusteettomia eroja, jotka johtuvat kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemisesta tietyillä liikennesegmenteillä.

- Syöttödata ja lähteet – tarjotaan yhdenmukaistettu lähestymistapa syöttödataan luomalla kannustimia primääridatan käyttöön, sallimalla mallinnusdatan käyttö, lisäämällä oletusarvojen luotettavuutta, saatavuutta ja asianmukaisuutta sekä kaventamalla kansallisten, alueellisten ja alakohtaisten tietoaaineistojen välisiä eroja.

Ilman yhteistä lähestymistapaa syöttödataan kasvihuonekaasupäästöjen laskennan tulokset olisivat edelleen epä johdonmukaisia ja vertailukelvottomia, vaikka käytettäisiin samaa vertailumenetelmää. Asiaa käsiteltiin näkyvästi kaikissa sidosryhmien kuulemisissa. Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemisessa tarvitaan tai siinä käytetään monenlaista syöttödataa, mukaan lukien primääri- ja sekundääridataa. Primääridatan käyttäminen johtaa luotettavimpiin laskentatuloksiin. Tämän tyyppistä dataa ei kuitenkaan ole usein saatavilla tai se on kohtuuttoman kallista joillekin sidosryhmille, erityisesti pk-yrityksille, joten myös sekundääridatan käyttöä olisi harkittava. Jotta varmistetaan vertailukelpoiset, tarkat kasvihuonekaasupäästölaskennan tulokset, primääridatan käyttö olisi tunnustettava ja asetettava etusijalle ja sekundääridatan olisi perustuttava uskottaviin arvioihin sekä tieteellisesti todistettuihin ja luotettaviin tietokantoihin ja tietoaaineistoihin. Sekundääridata voidaan määrittää oletusarvojen tai mallien avulla.

Oletusarvojen käytön pitäisi tuottaa tarkkaa, luotettavaa tietoa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä. Siksi näitä arvoja olisi kehitettävä puolueettomasti ja objektiivisesti, ja niiden pitäisi tulla luotettavista lähteistä. Oletusarvot johdetaan kirjallisuudesta ja muista julkaisuista, ja niihin sisältyvät kasvihuonekaasuintensiteetin arvot ja kasvihuonekaasujen päästökertoimet (riippuen lähteestä tätä kutsutaan myös energian tai polttoaineen päästökertoimeksi).

Kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvot yhdistävät toisiinsa määritellyt kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevat tiedot ja kasvihuonekaasupäästöt, ja niiden avulla tuotetaan tietoa tietyn kuljetuspalvelun päästöistä. Näiden arvojen olisi sen vuoksi perustuttava parametreihin, jotka muistuttavat läheisesti kyseisen palvelun parametreja. Vertailukelpoisten päästölaskennan tulosten varmistamiseksi näistä arvoista olisi luotava EU:n perustietokanta. Koska muut asiaankuuluvat tietokannat ja kolmansien osapuolten ylläpitämät tietoaaineistot sisältävät kuitenkin erittäin ala-, maa- ja aluekohtaista dataa, ne olisi sallittava edellyttäen, että niille tehdään erityinen laaduntarkastus EU:n tasolla.

Kasvihuonekaasupäästökertoimet yhdistävät toisiinsa toiminnon suorittamisessa käytetyn energiamäärän ja koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöt. Nämä kertoimet ovat välttämättömiä laskettaessa tietyn kuljetuspalvelun kasvihuonekaasuintensiteettiä koko polttoaineketjun osalta. Kun kasvihuonekaasupäästökertoimet määritetään yhdenmukaisten menetelmien ja luotettavien lähteiden perusteella, vaihtelu pysyy hyväksyttävällä tasolla. Sen vuoksi olisi kehitettävä kasvihuonekaasupäästökertoimia koskeva EU:n keskustietokanta niin, että otetaan asianmukaisesti huomioon asiaa koskevat unionin sääntelyaloitteet ja muut

luotettavat lähteet, mukaan lukien tarkistettu uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi (RED II)¹⁴ (kun se on hyväksytty) ja Horisontti Eurooppa -ohjelman¹⁵ erityinen aihealue.

Neutraalin, toimivaltaisen EU:n elimen olisi kehitettävä ja ylläpidettävä EU:n tietokantoja kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista ja kasvihuonekaasujen päästökertoimista. Tämän elimen olisi myös tehtävä kolmansien osapuolten ylläpitämien ulkoisten tietokantojen ja tietoaaineistojen teknisiä laaduntarkastuksia. Euroopan ympäristökeskuksen (EEA) katsotaan olevan sopivin elin antamaan tarvittavaa apua asetuksen tämän osan asianmukaisessa täytäntöönpanossa. Ympäristökeskus voi tarvittaessa saada työnsä tueksi myös muilta EU:n alakohtaisilta elimiltä, kuten Euroopan lentoturvallisuusvirastolta (EASA), jonka tehtävänä on panna täytäntöön lentojen ympäristömerkki ReFuelEU Aviation -aloitteen¹⁶ yhteydessä.

Mallinnusdatassa yhdistetään toisiinsa primääridata ja tiettyä kuljetustoimintaa tai liikenteen solmukohdan toimintaa koskevat kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkitykselliset parametrit. Näiden parametrien olisi oltava edustavia ja tarkkoja sekä perustuttava tiukasti vertailumenetelmän vaatimuksiin. Näin saadaan paras mahdollinen kuva kuljetuspalvelun todellisista kasvihuonekaasupäästöistä.

- Sovellettavuus – määritetään oikea poliittinen väline (pakollinen tai vapaaehtoinen) aloitteen tehokkaaseen soveltamiseen unionin markkinoilla.

Kun välineen tehokkuutta verrattiin liikennealan mahdolliseen hallinnolliseen taakkaan ja kustannuksiin, tarkoituksenmukaisimmaksi osoittautui sitova vapaaehtoisuuteen perustuva lähestymistapa. Tässä välineessä vaatimuksena on käyttää yhteistä kehystä vain silloin, kun kuljetuspalvelua tarjoava tai järjestävä taho päättää tai sillä on velvollisuus¹⁷ sekä laskea että julkistaa kyseistä palvelua koskevat kasvihuonekaasupäästötiedot. Tämä on lähestymistavan merkityksellinen piirre pk-yrityksille, jotka edustavat suurinta osaa liikennealan yrityksistä ja joilla ei useinkaan ole riittävästi kapasiteettia kuljetustoiminnan kasvihuonekaasupäästöjen mittaamiseen ja laskemiseen. Tämä lähestymistapa kuitenkin takaa kasvihuonekaasupäästölaskennan sääntelyn ennustettavuuden ja tasapuoliset toimintaedellytykset niiden keskuudessa, jotka julkaisevat tai jakavat päästötietoja. Ajan mittaan tämän pitäisi johtaa siihen, että markkinat luovat liikennealalle painetta lisätä kehysten käyttöönottoa.

- Kasvihuonekaasupäästöihin liittyvä tuotosdata ja avoimuus – asetetaan asianmukaiset mittarit kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen tuottamista ja jakamista varten sekä vahvistetaan yhteiset säännöt päästölaskennan tulosten ilmoittamiselle ja avoimuudelle.

Päästöihin liittyvän tuotosdatan yhdenmukaistetut mittarit ovat tarpeen, jotta kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja ilmoitettaessa voidaan varmistaa yhdenmukaisten mittausyksiköiden käyttö kaikkien kuljetusketjun osapuolten ja ketjun ulkopuolisten osapuolten välillä. Yhteiset mittarit mahdollistavat, että tiedon tuottajien viesti

¹⁴ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta, COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Funding & tenders \(europa.eu\)](https://europea.eu).

¹⁶ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle, COM(2021) 561 final.

¹⁷ Esimerkiksi muusta EU:n tai kansallisesta lainsäädännöstä tai sopimussuhteista johtuva velvollisuus.

on selkeä ja tiedon vastaanottajat ymmärtävät sen oikein. Tämä on ensisijaisen tärkeää, jotta markkinoiden kasvihuonekaasupäästötietoja voidaan vertailla oikein ja jotta voidaan tukea liikenteen käyttäjien valintoja. Lisäksi kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja laskevien ja julkistavien tahojen on laadittava ja ylläpidettävä näyttöä tehdyistä laskelmista. Tällainen näyttö olisi asetettava saataville toimivaltaisen viranomaisen tai muun kolmannen osapuolen pyynnöstä erillisten yksilöllisten järjestelyjen perusteella, kuten erityisten oikeudellisten vaatimusten tai yritysten välisten sopimusklausuleiden perusteella. Näiden säännösten tarkoituksena on ensisijaisesti varmistaa, että ilmoitetut tiedot ovat luotettavia ja tarkkoja.

- Täytäntöönpanon tuki – mahdollistetaan tämän aloitteen yhdenmukainen täytäntöönpano eri liikenne-segmenteillä.

Täytäntöönpanon tuella varmistetaan, että kuljetusketjun eri segmenteissä eri puolilla EU:ta toimivat elimet tulkitsevat ja soveltavat asetuksen sääntöjä samalla tavalla. Tuki sisältää erityisesti yleiset suuntaviivat, joilla selvennetään ja selitetään aloitteen tiettyjä osia eri sidosryhmille. Tämä auttaa sidosryhmiä panemaan säännöt täytäntöön osana tavanomaisia liiketoimintakäytäntöjään. Tukeen voi sisältyä ohjeita tietovaatimuksista, tiedon hallinnasta ja jakamisesta, päästöjen laskentaprosesseista ja vaatimustenmukaisuuden todentamisesta. Komissio pidättää itsellään yksinoikeuden laatia nämä yleiset suuntaviivat liikennealan tarpeiden ja näiden ohjeiden markkinoille tuoman lisäarvon perusteella.

- Vaatimustenmukaisuus – varmistetaan kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen ja niiden taustalla olevien laskentaprosessien yhteinen, oikeasuhteinen ja luotettava todentamisjärjestelmä.

Toinen asia, joka tuotiin voimakkaasti esiin sidosryhmien kuulemisissa, oli kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen ja niiden taustalla olevien laskentaprosessien todentamisjärjestelmän tarve. Tämä tarve on vahvistettu vaikutustenarvioinnissa. Lisäksi siinä on osoitettu, että asianmukaisesti suunniteltu todentamisjärjestelmä voi merkittävästi lisätä liikennealan luottamusta kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin tietoihin ja osallistumista kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan yleisesti. Todentamisprosesseihin liittyvät vaatimukset kuitenkin aiheuttavat alalle usein lisäkustannuksia ja hallinnollista taakkaa. Siksi on kiinnitettävä huomiota siihen, että ei luoda lisää byrokratiaa, joka tavoitteiden vastaisesti estäisi yhteisen kehyksen käytön kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa laajemmissa liiketoimintakäytännöissä. Tästä syystä ehdotuksessa vaaditaan vain suuria tahoja todentamaan, että ne noudattavat tässä asetuksessa vahvistettuja sääntöjä, kun taas pk-yrityksille sääntöjen noudattamisen todentaminen on vapaaehtoista.

- Täydentävät toimenpiteet – teknisten laskentavälineiden kehittäminen ja käyttö.

Teknisten laskentavälineiden (kuten verkkosovellusten, mallien ja ohjelmistojen) saatavuus on hyödyllistä, kun halutaan helpottaa yhteisen päästölaskentamenetelmän käyttöönottoa liikennealalla. Laajempaan käyttöön markkinoilla tarjotut ulkoiset kaupalliset ja ei-kaupalliset laskentavälineet voivat tukea tehokkaasti tämän aloitteen tarkoitusta. Ne tarjoavat sopivat ominaisuudet päästöjen automaattiseen laskentaan ja ovat riittävän joustavia laskentakaavojen ja -tietojen nopeaan mukauttamiseen tarvittaessa. Näiden välineiden käytössä on kuitenkin varmistettava tässä asetuksessa asetettujen vaatimusten noudattaminen erityisesti yhteisen vertailumenetelmän, mallinnusparametrien ja asianmukaisten oletusarvojen käytön osalta. Sen vuoksi ulkoisten laskentavälineiden käyttö olisi sallittava sillä edellytyksellä, että ne on virallisesti sertifioitu.

- Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa.

Vuonna 2020 liikenteen¹⁸ osuus kaikista EU:n kasvihuonekaasupäästöistä oli 26 prosenttia ja pelkästään maantiiliikenteen osuus noin 20 prosenttia kokonaismäärästä.¹⁹ Siksi tätä aloitetta on tarkasteltava Euroopan vihreän kehityksen ohjelman²⁰ ja eurooppalaisen ilmastolain²¹, jossa esitetään toimet ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä, yhteydessä.

Joulukuun 9. päivänä 2020 julkaistu kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia²² luo perustan sille, miten EU:n liikennejärjestelmä voi saavuttaa tämän muutoksen (mukaan lukien liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen 90 %:n vähennys vuoteen 2050 mennessä) ja miten liikennejärjestelmästä saataisiin älykäs, kilpailukykyinen, turvallinen, esteetön ja kohtuuhintainen. Yksittäisten liikennemuotojen kestävyysparantamiseen tähtäävien kohdennettujen toimien lisäksi strategiassa viitataan kannustimiin valita kestävimmit kuljetusvaihtoehdot liikennemuotojen sisällä ja välillä. Kannustimet voivat olla sekä taloudellisia että muita kuin taloudellisia, mukaan lukien parempi tiedottaminen käyttäjien suuntaan sekä avoimuuden lisääminen koskien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasuihin liittyvää suorituskykyä. Tämän vuoksi strategiassa suunnitellaan²³ ”sellaisen liikenteen ja logistiikan kasvihuonekaasupäästöjen yhdenmukaistettua mittausta koskevan eurooppalaisen kehityksen laatimista globaalien normien pohjalta, jota voitaisiin käyttää tarjoamaan yrityksille ja loppukäyttäjille arvio valintojen hiilijalanjäljestä ja lisäämään loppukäyttäjien ja kuluttajien kestävämpiä liikenteen ja liikkuvuuden ratkaisuja koskevaa kysyntää samalla kun vältetään viherpesua”. Tämä asetus on näin ollen asianmukainen poliittinen toimi.

Kuljetuspalvelujen päästölaskentaan on jo liitetty tiettyjä poliittisia näkökohtia. Komissio esitteli vuoden 2011 liikennepoliittikan valkoisessa kirjassa²⁴ vision EU:n liikennejärjestelmän tulevaisuudesta. Siinä esitetään poliittinen ohjelma tuleviin haasteisiin vastaamiseksi, erityisesti liikenteen ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi sekä liikenteen ja logistiikkatoimintojen hiilijalanjäljen vähentämiseksi huomattavasti. Yksi erityisistä aloitteista näiden tavoitteiden saavuttamiseksi oli EU:n yhteisten standardien kehittäminen henkilö- ja tavarakuljetuspalvelujen hiilijalanjäljen arvioimiseksi. Tavoitteena oli tarjota työkalu yrityksille, jotka haluavat hankkia ympäristölle vähemmän haitallisia palveluja, ja matkustajille, jotka haluavat matkustaa ympäristön kannalta kestävämmällä tavalla. Nämä suunnitelmat käynnistivät myös lisätoimia tällä politiikan alalla, mukaan lukien edellä mainittu tutkimushanke LEARN.

- Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

¹⁸ Mukaan lukien kansainvälinen ilmailu ja meriliikenne.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/statistical-pocketbook-2022).

²⁰ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Euroopan vihreän kehityksen ohjelma*, COM(2019) 640 final.

²¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) ([EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1–17](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj)).

²² Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*, COM(2020) 789 final.

²³ Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaan liittyvän toimintasuunnitelman toimi 33.

²⁴ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, COM(2011) 144 final.

Kaikkia liikennemuotoja koskevana monialaisena aloitteena tällä asetuksella luodaan synergioita ja täydennetään muita EU:n sääntelytoimia, jotka koskevat päästöjen vähentämiskehyksiä, polttoaine- ja päästönormeja, suurempaa avoimuutta käyttäjille ja vahvempia kuluttajien oikeuksia. Nämä yhteydet muihin politiikkoihin koskevat erityisesti syöttödatan ja päästölaskentamenetelmien käyttöä sekä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevan yksiselitteisen viestinnän vaatimusta.

Aloitteella on merkittäviä yhteyksiä päästöjä ja ympäristöraportointia koskevien tietojen keräämisen sääntelytoimiin. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehyksessä²⁵ alusten, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000 ja jotka saapuvat EU:n satamiin ja lähtevät EU:n satamista, on seurattava, todennettava ja raportoitava vuosittain hiilidioksidipäästönsä toimintansa aikaisen polttoainekulutuksen perusteella.²⁶ Ilmailusektorilla Euroopan unionin päästökauppajärjestelmä (EU ETS)²⁷ edellyttää, että lentoyhtiöt laskevat hiilidioksidipäästöt lentoa kohden ja toimittavat vuosittaisen päästöraportin. Vaikka EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja EU:n päästökauppajärjestelmä palvelevat eri tavoitteita eivätkä johda tiettyjen palvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan, niiden voidaan katsoa täydentävän tätä asetusta erityisesti todellista polttoainekulutusta koskevien tietojen keruun osalta.

Kasvihuonekaasupäästöjen kvantifiointia koskevan syöttödatan johdonmukaisuutta käsitellään myös osana uusia EU:n aloitteita koskien uusiutuvien vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden käyttöönottoa. Tässä aloitteessa tarkastellaan perusteellisesti 55-valmuspakettia²⁸ ja viitataan erityisesti komission ehdotuksiin tarkistetusta uusiutuvia energialähteitä koskevasta direktiivistä (RED II) ja uudesta FuelEU Maritime -aloitteesta²⁹. Tarkistetusta RED II -direktiivistä ja FuelEU Maritime -aloitteesta saadaan erityisesti kasvihuonekaasujen (energian) päästökertoimien oletusarvoja. Nämä oletusarvot ovat arvioita kasvihuonekaasupäästöistä, ja ne perustuvat käytetyn energian määrään koko polttoaineketjun päästöt huomioivan lähestymistavan³⁰ mukaisesti. Kaikki nämä näkökohdat ovat erittäin merkityksellisiä tämän aloitteen yhdenmukaisen täytäntöönpanon kannalta unionin markkinoilla. Täytäntöönpanossa otetaan kuitenkin huomioon myös muut lainsäädäntökehykset, kuten uusien raskaiden hyötyajoneuvojen³¹ ja kevyiden

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta ([EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55–76](#)).

²⁶ EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen osalta seurattavia ja raportoitavia tietoja on tarkoitus käyttää muihin tuleviin aloitteisiin, kuten merenkulun mahdolliseen sisällyttämiseen EU:n päästökauppajärjestelmään tai FuelEU Maritime -aloitteeseen.

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta ([EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32–46](#)).

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

²⁹ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta, COM(2021) 562 final.

³⁰ Tämä eroaa nykyisestä lähestymistavasta, jota sovelletaan EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmässä, IMO:n tiedonkeruujärjestelmässä, kansainvälisessä lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmässä (CORSIA) ja EU:n päästökauppajärjestelmässä, joissa käsitellään ainoastaan ajoneuvojen käyttövoimaan liittyviä päästöjä (polttoaineen loppukäyttö).

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta ([EUVL L 198, 25.7.2019](#)).

hyötyajoneuvojen³² hiilidioksidipäästönormit, Eurostatin ympäristötilinpitoa koskevat tilastolliset ohjeet³³ sekä suunniteltu EU:n toimi, joka liittyy ajoneuvojen tuottaman datan saatavuuteen³⁴. Tältä osin mahdolliset synergiat voivat liittyä esimerkiksi polttoaineen kulutustietojen keräämiseen tai yhteisen oletusarvoympäristön luomiseen.

Sellaisia laskettuja ja kerättyjä kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja, jotka on saatu tässä asetuksessa vahvistettuja sääntöjä sovellettaessa, voidaan käyttää yritysraportoinnissa, kuten yritysten kestävyysraportointia koskevassa direktiivissä³⁵ ja siihen liittyvissä eurooppalaisissa kestävyysraportointistandardeissa, joita valmistellaan parhaillaan³⁶. Yritysten kestävyysraportointia koskeva direktiivi ja tämä aloite ovat yhdenmukaisia lähestymistavassaan, jossa tunnustetaan sekä soveltamisalaan 1 (omasta toiminnasta aiheutuvat suorat päästöt), soveltamisalaan 2 (raportoivan yrityksen kuluttaman ostetun tai hankitun sähkön, höyryn, lämmön tai jäähdytyksen tuotannosta aiheutuvat epäsuorat päästöt) että soveltamisalaan 3 (arvoketjussa syntyvät epäsuorat päästöt) liittyvät hiilidioksidiekvivalenttipäästöt³⁷. Nämä kehykset eroavat toisistaan aiheen ja tarkkuuden osalta (yritysten kestävyysraportointia koskeva direktiivi kattaa koko yrityksen päästöt, ja tämä asetus kattaa kuljetuspalvelujen päästöt). Tästä aloitteesta saatuja tietoja voidaan kuitenkin käyttää osana yritysten yleisiä kestävyysraportteja, mikä helpottaa yritysten kestävyysraportointia koskevan direktiivin täytäntöönpanoa.

REFuelEU Aviation -aloite, joka on toinen 55-valmiuspaketin mukainen aloite, sisältää säännöksiä lentojen ympäristömerkinnästä³⁸, jonka avulla kuluttajat voivat tehdä tietoon perustuvia valintoja ja edistää vihreämpää matkustamista. Komissio varmistaa, että lentojen ympäristömerkintäohjelman kehittäminen sovitetaan asianmukaisesti yhteen tämän aloitteen täytäntöönpanon kanssa, jotta varmistetaan mahdollisten liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen johdonmukaisuus ja luotettavuus.

Sähköisiä kuljetustietoja koskeva asetus (EU) 2020/1056³⁹ liittyy maantie-, rautatie-, lento- ja sisävesikuljetuksia koskevien lakisääteisten tietojen sähköiseen vaihtoon. Sen avulla toimijat voivat osoittaa noudattavansa monia EU:n ja kansallisia tavarakuljetuksiin sovellettavia ilmoitusmuodollisuuksia. Sähköisiä kuljetustietoja koskevalla asetuksella perustetaan täysin hajautettu mutta yhdenmukaistettu ja luotettava tiedonjakoverkosto, joten asetuksen odotetaan

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (uudelleenlaadittu) ([EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13–53](#)).

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Ajoneuvon-datan-toimintojen-ja-resurssien-saatavuus_fi

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2464, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, asetuksen (EU) N:o 537/2014, direktiivin 2004/109/EY, direktiivin 2006/43/EY ja direktiivin 2013/34/EU muuttamisesta yritysten kestävyysraportoinnin osalta ([EUVL L 322, 16.12.2022, s. 15–80](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Eurooppalaiset-kestavyysraportointistandardit-ensimmainen-osa_fi

³⁷ Määritelty [GHG-protokollassa](#).

³⁸ Ympäristömerkintäohjelman kehittäminen ilmailulle perustuu kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian toimenpiteeseen 35. Merkintä voi koostua eri osista, myös lentopäästöjen arvioinnista. ReFuelEU Aviation -merkintä tähtää ainoastaan lentopäästöjen arviointiin. Muita ilma-aluksiin tai lentoyhtiöihin keskittyviä merkintöjä voidaan kehittää erikseen myöhemmin.

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista ([EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33](#)).

tukevan kasvihuonekaasupäästötietojen jakamista eri elinten ja yksittäisten käyttäjien kesken ja siten myös tämän aloitteen täytäntöönpanoa.

Tällä asetuksella pyritään myös täydentämään kiertotalouden toimintasuunnitelmaa⁴⁰ ja suunnitelman puitteissa tiettyjä aloitteita, joilla pyritään antamaan kuluttajille oikeaa tietoa. Sillä on erityisesti mahdollisia yhteyksiä tuotteen ympäristöjalanjälkeä⁴¹ koskevaan aloitteeseen, joka liittyy päästöjen kvantifiointia koskeviin menetelmävaatimuksiin. Tuotteen ympäristöjalanjälki kehitettiin alun perin osana vihreiden tuotteiden sisämarkkinoita koskevaa aloitetta⁴². Se tarjoaa yleisen monialaisen menetelmän tavaran tai palvelun ympäristötehokkuuden mittaamiseen koko sen elinkaaren ajan. Yleisessä tuotteen ympäristöjalanjälkeä koskevassa kehyksessä ei kuitenkaan käsitellä erityisesti kuljetuspalveluja, ja kehyksen käyttäminen päästövertailutarkoituksessa edellyttäisi yksityiskohtaisten luokittelusääntöjen⁴³ laatimista.

Synergiaetuja havaittiin myös seuraavien kanssa: i) sopimattomista elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välisistä kaupallisista menettelyistä sisämarkkinoilla annettu direktiivi 2005/29/EY, jota sovelletaan harhaanjohtaviin ympäristöväittämiin, ja ii) ehdotus direktiiviksi kuluttajien vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä vihreässä siirtymässä (jolla muutetaan direktiiviä 2005/29/EY)⁴⁴, jossa asetetaan useita ympäristöväitteitä koskevia erityisiä vaatimuksia ja kielletään yleiset ympäristöväitteet, jotka eivät perustu tunnustettuun ja väitteen kannalta merkitykselliseen ympäristönsuojelulliseen tasoon. Nämä synergiat liittyvät ensisijaisesti palvelujen kestävyyttä koskevan paremman ja luotettavan tiedon tarpeeseen. Tähän sisältyy kuluttajien suojeleminen virheellisiltä tai harhaanjohtavilta tiedoilta, jotka voivat antaa sellaisen vaikutelman, että palvelu on ympäristöystävällisempi kuin se todellisuudessa on. Tällä aloitteella säänneltäisiin ympäristöväitteiden tiettyjä näkökohtia tarjoamalla yhdenmukaistettu, yleisesti sovellettava kehys. Näin varmistettaisiin, että kuljetuspalvelujen päästöjä laskevat elimet tarjoavat kuluttajille tarkkoja, vertailukelpoisia päästötietoja.

Komission ehdotus direktiiviksi nimenomaisten ympäristöväitteiden perusteleminen ja esittämisestä (viherväitteitä koskeva direktiivi)⁴⁵ on suunniteltu direktiivin 2005/29/EY erityissäännökseksi. Viherväitteitä koskevassa direktiivissä asetetaan yksityiskohtaiset vaatimukset arvioinnille, jolla perustellaan nimenomaisia ympäristöväitteitä, sekä ympäristömerkintäjärjestelmiä koskevat erityissäännöt, joilla parannetaan luottamusta ympäristöväitteiden uskottavuuteen ja vähennetään ympäristömerkintöjen yleistymistä. Tässä asetuksessa vahvistetaan menetelmäsäännöt kuljetuspalvelujen koko polttoaineketjun

⁴⁰ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Uusi kiertotaloutta koskeva toimintasuunnitelma, jolla tuetaan puhtaampaa ja kilpailukykyisempää Eurooppaa*, COM(2020) 98 final.

⁴¹ Komission suositus (EU) 2021/2279, annettu 15 päivänä joulukuuta 2021, ympäristöjalanjälkeä koskevien menetelmien käyttämisestä tuotteiden ja organisaatioiden elinkaaren ympäristötehokkuuden mittaamiseen ja siitä tiedottamiseen ([EUVL L 471, 30.12.2021, s. 1–396](#)).

⁴² Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle: *Sisämarkkinoiden luominen vihreille tuotteille – Tuotteiden ja organisaatioiden ympäristötehokkuutta koskevan tiedottamisen helpottaminen*, COM(2013) 196 final.

⁴³ Tällä hetkellä tuotteen ympäristöjalanjälkeä koskevat luokittelusäännöt monenlaisille tuotteille ja palveluille ovat vielä kehitteillä.

⁴⁴ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiivien 2005/29/EY ja 2011/83/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse kuluttajien vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä vihreässä siirtymässä parantamalla suojaa sopimattomilta menettelyiltä ja tiedottamista, COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi nimenomaisten ympäristöväitteiden perusteleminen ja esittämisestä (viherväitteitä koskeva direktiivi), COM(2023) 166 final.

kasvihuonekaasupäästöjä koskevien nimenomaisten ympäristöväitteiden perustelemiseksi. Näin ollen se on näiden väitteiden osalta etusijalla viherväitteitä koskevassa direktiivissä vahvistettuihin perustelemista, esittämistä ja todentamista koskeviin sääntöihin nähden.

Vaikka saastepäästöt eivät kuulu aloitteen soveltamisalaan, tämän asetuksen odotetaan tuottavan sivuhyötyjä liikenteen aiheuttaman pilaantumisen vähentämisen muodossa komission saasteettomuustoimintasuunnitelman⁴⁶ tavoitteiden mukaisesti.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Aloitetta ehdotetaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohdan ja 100 artiklan 2 kohdan perusteella. Kyseisen sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan liikenteen alalla sovelletaan EU:n ja jäsenvaltioiden kesken jaettua toimivaltaa.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Ongelman EU:n laajuinen ulottuvuus

Tämä aloite on erityisen merkityksellinen EU:n jäsenvaltioiden rajat ylittävän toiminnan kannalta, koska se tarjoaa yhdenmukaistetut säännöt kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle kuljetuspalvelujen tasolla. Tätä yhdenmukaistamista, joka liittyy pääasiassa menetelmävalintoihin, syöttödataan ja todentamista koskeviin yhteisiin sääntöihin, ei voida saavuttaa tehokkaasti yksittäisten jäsenvaltioiden toimilla. Tähän mennessä vain Ranska on luonut erityisen yhdenmukaistetun menetelmäkehyksen, joka sisältää myös kehyksen käyttöönottoon kannustavia toimenpiteitä.⁴⁷ Jos myös muut jäsenvaltiot luovat omat kehyksensä, voidaan olla tilanteessa, jossa liikenteen järjestäjiin ja käyttäjiin kohdistuu hyvin moninaisia laskenta- tai julkistamisvaatimuksia, jotka aiheuttavat lisäkustannuksia ja hallinnollista taakkaa rajat ylittävälle toimialoille. Kansallisella tasolla toteutettavat toimet voivat myös heikentää kasvihuonekaasupäästöjen laskennan yleistä tehokkuutta, koska eri maissa tuotettu kuljetuspalveluista saatava kasvihuonekaasupäästöjä koskeva tuotosdata ei olisi vertailukelpoista. Tämä voisi vaikuttaa käyttäjistä sekavalta, mikä puolestaan johtaisi erilaisiin, jopa kielteisiin kannustimiin kuljetuspalveluja markkinoilla tarjoaville tahoille.

Lisäarvoa tuottavat toimet EU:n tasolla

EU:n liikennealalla on vahva rajat ylittävä ulottuvuus, ja sillä on tärkeä rooli ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden kannalta EU:n sisämarkkinoilla. Tehokkaat kuljetuspalvelut ovat avainasemassa, kun vastataan liikenteen käyttäjien kysyntään, tuetaan EU:n talouden kasvua ja pidetään yllä kansalaisten elämäntapoja. Samalla tulee kiinnittää huomiota liikenteen ympäristövaikutuksiin liittyviin haasteisiin, jotka kasvavat edelleen pääasiassa Euroopan liikenneverkoston tavara- ja henkilöliikenteen lisääntymisen vuoksi.⁴⁸ Tämän

⁴⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Terve maapallo kaikille – EU:n toimintasuunnitelma ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”*, COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Ranskan liikennelaki, ks. edellä.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg-13-8-2019).

aloitteen tarkoituksena on näin ollen helpottaa liikennealan toimijoiden vihreää siirtymää. Parantamalla kuljetuspalvelujen suorituskyvyn avoimuutta aloite luo kannustimia kestävämmille ratkaisuille ja innovoinnille ja antaa asiakkaille enemmän tietoa, jonka perusteella tehdä valintoja. Kuten edellä on osoitettu, kaikki kansalliset lähestymistavat olisivat erittäin haitallisia näiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta ja niihin liittyy merkittävä ristiriitaisten vaatimusten ja epäjohtonmukaisten menetelmien ja datan riski.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämän aloitteen rakenteen muodostavia politiikkatoimia ja toimintavaihtoehtoja koskevissa valinnoissa otettiin asianmukaisesti huomioon suhteellisuusperiaate, mikä johti mahdollisimman tasapainoiseen lähestymistapaan. Ensinnäkin asetuksessa suunnitellaan jo olemassa olevan, laajasti tunnustetun standardin ISO 14083:2023, sellaisena kuin se on eurooppalaisena versiona EN ISO 14083:2023, käyttämistä vertailumenetelmänä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa. Tämä toimenpide sai merkittävää tukea eri kuulemistoimiin osallistuneilta sidosryhmiltä, minkä vuoksi sen odotetaan johtavan erittäin hyvään hyväksyttävyyteen ja sovellettavuuteen liikennemarkkinoilla. Toiseksi aloitteessa säädetään tiettyjen osien hajautetusta täytäntöönpanosta erityisesti sallimalla tietyin edellytyksin ulkoisten tietokantojen ja oletusarvoja ja päästökertoimia koskevien tietoaineistojen sekä kolmansien osapuolten käyttämien kasvihuonekaasupäästöjen laskentavälineiden käyttö. Kolmanneksi siinä asetetaan rationaaliset vaatimukset kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen ja laskentaprosessien todentamiselle. Pk-yritykset on kuitenkin vapautettu todentamisvaatimuksesta, elleivät ne halua suorittaa todentamista vapaaehtoisesti. Lopuksi, koska ehdotuksessa yhdenmukaistetun kehyksen käyttöönottoon sovelletaan sitovan vapaaehtoisuuden periaatetta, siinä asetetaan vaatimuksia vain niille tahoille, jotka päättävät tai joilla on muusta syystä velvollisuus laskea ja jakaa kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietojaan. Tämä näkökohta on tärkeä sidosryhmille, erityisesti pk-yrityksille, joilla ei useinkaan ole valmiuksia aloittaa kasvihuonekaasupäästöjen tehokasta laskentaa kuljetuspalvelujen tasolla lyhyellä aikavälillä. Tämän vuoksi pk-yritykset odottavat asteittaisempaa lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon niiden erityistilanne ja annetaan niille mahdollisuus siirtyä käyttämään yhteistä kehystä ajan mittaan.

- **Toimintatavan valinta**

Vaikutustenarviointi osoitti, että lakisääteiset toimenpiteet ovat välttämättömiä aloitteen tavoitteiden saavuttamiseksi. Asetus on tarkoituksenmukaisin keino varmistaa kaavailtujen toimenpiteiden yhteinen toteutus ja samalla pienentää sisämarkkinoiden vääristymisen riskiä, joka voisi johtua eroista siinä, miten EU:n jäsenvaltiot saattavat vaatimukset osaksi kansallista lainsäädäntöään. Yhdenmukaistetun lähestymistavan käyttöönotossa olisi noudatettava yhdenmukaisia sääntöjä, jotta tuotetut tiedot ovat vertailukelpoisia ja riittävän laadukkaita ja yksityiskohtaisia. Erityisen tärkeää on välttää erilaisten kansallisten toimenpiteiden tilkkutäkki, johon päädyttäisiin, jos vaatimukset vietäisiin käytäntöön monialaisen direktiivin kautta.

Ehdotus on luonteeltaan erittäin tekninen, ja on todennäköistä, että sitä on muutettava säännöllisesti teknisen ja oikeudellisen kehityksen huomioon ottamiseksi erityisesti yhteisten laskentaa koskevien vertailumenetelmien sekä syöttödataa, sertifiointia ja todentamista koskevien sääntöjen osalta. Tämän vuoksi on suunnitteilla myös useita delegoituja toimenpiteitä ja täytäntöönpanotoimenpiteitä. Niissä keskitytään erityisesti toiminnallisten vaatimusten täytäntöönpanossa tarvittaviin teknisiin eritelmiin.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Sidosryhmien kuuleminen

Komissio on ollut aktiivisesti yhteydessä sidosryhmiin ja toteuttanut kattavia kuulemisia koko vaikutustenarviointiprosessin ajan.

Sidosryhmien näkemyksiä alettiin kerätä kannanottopyynnön julkaisemisen jälkeen (19. marraskuuta – 17. joulukuuta 2021). Vastauksia saatiin yhteensä 64, mikä auttoi hiomaan lähestymistapaa ja tunnistamaan paremmin esteitä, jotka haittaavat kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjen yhdenmukaistettua laskentaa.

Ehdotuksen valmistelun aikana näkemyksiä kerättiin myös seuraavissa yhteyksissä:

- Komission järjestämä avoin julkinen kuuleminen 25. heinäkuuta – 20. lokakuuta 2022. Vastauksia saatiin yhteensä 188, ja niitä toimittivat laajasti eri sidosryhmät. Vastauksia tuli yrityksiltä (63), yritysten etujärjestöiltä (59), EU-kansalaisilta (26), viranomaisilta (26), kansalaisjärjestöiltä (8), korkeakouluilta ja tutkimuslaitoksilta (4), kuluttajajärjestöiltä (3), ammattiliitoilta (2), ympäristöjärjestöiltä (1) ja muilta (10).⁴⁹
- Vaikutustenarvioinnin taustatutkimuksesta vastaavan konsultin heinäkuussa 2022 järjestämät kartoittavat haastattelut, joihin kutsuttiin henkilöliikenneyhdistys, rahtaajien yhdistys, voittoa tavoittelematon ympäristösuuntautunut organisaatio ja vihreän liikenteen ohjelma.
- Vaikutustenarvioinnin taustatutkimuksesta vastaavan konsultin järjestämä kohdennettu sidosryhmien kuuleminen, johon sisältyivät kyselytutkimus ja haastattelusarja. Kyselytutkimus toteutettiin elo-lokakuussa 2022, ja se kohdistui yksittäisiin yrityksiin (12), liikennealan järjestöihin (9), viranomaisiin (4), kuluttaja- ja matkustajayhdistyksiin (2), tiede- ja tutkimusyhteisöihin (1) sekä muuntotyyppeihin sidosryhmiin (4). Haastatteluihin kutsuttiin yksittäisten sidosryhmien edustajia (38), mukaan lukien yrityksiä (22), elinkeinoelämän järjestöjä (7), kuluttajajärjestöjä (1), viranomaisia (1) ja muuntotyyppejä sidosryhmiä (5).
- Komission ja vaikutustenarvioinnin taustatutkimuksesta vastaavan konsultin 27. lokakuuta 2022 yhdessä järjestämä sidosryhmätyöpaja, jossa 43 osallistujaa edusti 33:a sidosryhmää, kuten yrityksiä, elinkeinoelämän organisaatioita ja viranomaisia. Osallistujien joukossa oli myös yksittäisiä asiantuntijoita.

Ensinnäkin on huomattava, että aloitteen konsepti ja tavoitteet saivat vahvaa tukea kaikissa kuulemisissa. Sidosryhmät tunnustavat yleisesti, että tarvitaan yhdenmukaistettu mittaus- ja laskentakehys, kun kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta tulee yhä suurempi osa laajempaa politiikan ekosysteemiä ja kuljetuspalvelujen käyttäjien päätöksentekoprosesseja. Sidosryhmät ovat tietoisia siitä, että ajan myötä tiedot kasvihuonekaasupäästöistä muodostuvat yhä tärkeämmiksi niiden kilpailukyvyn (tai sijoittajasuhteiden) säilymisen kannalta. Tämän vuoksi sidosryhmät investoivat päästöjen laskentajärjestelmiin ja viestivät

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

niistä tehokkaasti. Monet pitivät päästöjen parempaa mittaamista myös keinona asettaa ja seurata tiettyjä kestävyystavoitteita päästöjen ja kustannusten vähentämiseksi.

Sidosryhmien tarjoama tieto oli erittäin tärkeää, kun komissio loi käsitystä ongelmista ja hankki tietoa toimintavaihtoehtojen laatimista varten. Tämä tieto myös helpotti taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arviointia erityisesti sen määrittämiseksi, mikä vaihtoehto todennäköisesti tuottaa parhaan mahdollisen hyöty-kustannussuhteen yhteiskunnalle.

Ongelmien määrittelyn osalta kuuleminen osoitti kaikkien sidosryhmien olevan yksimielisiä vaikutustenarviointiprosessissa ennalta tunnistettujen erityisongelmien merkityksellisyydestä eli siitä, että *kasvihuonekaasupäästöjen laskennan tulokset ovat vain osittain vertailukelpoisia liikenteen ja logistiikan alalla ja päästölaskentaan osallistuminen on vähäistä tavanomaisessa liiketoimintakäytännössä*. Kuulemisiin osallistuneet sidosryhmät myös vahvistivat taustalla olevien ongelmatekijöiden yleisen merkityksellisyyden. Ne kuitenkin näkivät tarpeen mukauttaa joitakin osatekijöitä, erityisesti korostamalla syöttödatan merkitystä kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa, ja ottaa paremmin huomioon kysymykset, jotka liittyvät markkinoilla julkistettuja kasvihuonekaasupäästötietoja kohtaan tunnettuun epäluottamukseen ja markkinatoimijoiden haluttomuuteen jakaa arkaluonteisia operatiivisia tietoja. Ongelmapuukaavio päivitettiin kannanottojen mukaisesti.

Kun sidosryhmiltä kysyttiin mahdollisista ratkaisuksista, ne antoivat erittäin arvokkaan panoksen asiaan liittyvien politiikkatoimien ja -vaihtoehtojen kehittämiseen ja arviointiin. Menetelmäkehityksen osalta suurin osa niistä kannatti nykyisten tai kehittymässä olevien kasvihuonekaasulaskennan lähestymistapojen käyttöönottoa, erityisesti sellaisten lähestymistapojen, joita voidaan soveltaa päästölaskennassa maailmanlaajuisesti. Sidosryhmät ehdottivat myös, että EU:n olisi edistettävä primääridatan käyttöä ja luotava yhteinen oletusarvojen järjestelmä tilanteisiin, joissa primääridataa ei ole saatavilla. Ne totesivat myös, että tarvitaan yhdenmukaistetut suuntaviivat sille, miten kehys pannaan täytäntöön tehokkaasti liikennealan osa-alueilla, jotta voidaan varmistaa sen yhdenmukainen ymmärtäminen kuljetusketjun eri osissa. Lisäksi tarve luoda erityinen järjestelmä kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen ja laskentaprosessien todentamista varten näkyi selvästi saaduissa kannanotoissa, vaikka sidosryhmät suhtautuivatkin varauksella tähän liittyvään hallinnolliseen taakkaan ja kustannuksiin erityisesti pk-yrityksille. Sovellettavuuden osalta eräät sidosryhmät katsoivat, että pakollisuus olisi tehokkainta liikennemarkkinoiden tasavertaisten toimintaedellytysten luomiseksi. Sitovaa vapaaehtoisuutta pidettiin kuitenkin yleisesti ottaen toteuttamiskelpoisimpana ja tehokkaimpana, erityisesti koska pakollinen väline vaikuttaisi suhteettomasti pk-yrityksiin, mitä kommentoitiinkin haastatteluissa ja työpapajassa.

- **Asiantuntemuksen kerääminen**

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki selvityksen ehdotuksen perustana olevan vaikutustenarvioinnin tueksi. Selvitys käynnistettiin maaliskuussa 2022 ja saatiin päätökseen helmikuussa 2023. Se antoi komissiolle arvokasta tietoa erityisesti toimintavaihtoehtojen suunnitteluun, odotettujen vaikutusten arviointiin ja näkemysten kokoamiseen sidosryhmiltä, joihin vaikutukset kohdistuvat suoraan.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen sisältyvät toimintapoliittiset toimenpiteet perustuvat vaikutustenarvioinnin tuloksiin. Vaikutustenarviointiraportti [SWD(2023) XXXXX] sai myönteisen lausunnon

sääntelyntarkastelulautakunnalta [SEC(2023) XXX]. Lausunnossaan lautakunta antoi useita suosituksia esitetystä näytöstä, joka on käsitelty asianmukaisesti. Vaikutustenarviointiraportin liitteessä I esitetään yhteenveto siitä, kuinka tämä on tehty.

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tarkasteltiin kuutta toimintavaihtoehtoa yksilöityjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Nämä vaihtoehdot jakautuivat seitsemään edellä käsiteltyyn politiikan alaan: ”Menetelmät”, ”Syöttödata ja lähteet”, ”Sovellettavuus”, ”Kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdata ja avoimuus”, ”Täytäntöönpanon tuki”, ”Vaatimustenmukaisuus” ja ”Täydentävät toimenpiteet”.

Toimintavaihtoehtoissa tarjottiin vaihtoehtoisia lähestymistapoja yhdenmukaistetun kehyksen suunnitteluun. Ne vaihtelivat periaatteessa valitun vertailumenetelmän, syöttödatan käytön, kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin tietoihin ja laskentaprosesseihin sovellettavan todentamisjärjestelmän, kasvihuonekaasupäästöjen laskentavälineiden käytön sekä asetuksen soveltamistavan osalta. On huomattava, että tiettyihin syöttödataan liittyviin seikkoihin, kuten suositukseen primääridatan käytöstä, kasvihuonekaasujen päästökertoimia koskevan EU:n keskustietokannan perustamiseen ja mallinnusdataa koskeviin sääntöihin, suhtauduttiin samalla tavalla kaikissa vaihtoehtoisissa politiikkatoimissa ja kaikissa toimintavaihtoehtoissa.

Harkitut toimintavaihtoehdot olivat seuraavat:

- Toimintavaihtoehdossa 1 kaavailtiin kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennan mahdollisimman suurta keskittämistä ja yhdenmukaistamista ja sen käyttöönoton tehostamista markkinoilla soveltamalla tätä asetusta kaikilta osin kaikkiin kuljetuspalveluihin tarjoaviin tai järjestäviin tahoihin. Toimintavaihtoehto 1 sisälsi kattavan vertailumenetelmän, joka perustuu ISO 14083 -standardiin sisältäen kuitenkin tiettyjä menetelmään liittyviä lisäelementtejä, jotka parantavat kasvihuonekaasupäästöjen laskennan tulosten tarkkuutta ja vertailukelpoisuutta. Tässä toimintavaihtoehdossa myös vahvistettiin kaikkia asianomaisia tahoja koskeva vaatimus kasvihuonekaasupäästötietojen ja laskentaprosessien pakollisesta todentamisesta. Toimintavaihtoehdossa 1 sallittiin kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvot ainoastaan sillä edellytyksellä, että ne on johdettu EU:n tasolla perustetusta keskitetystä tietokannasta. Toimintavaihtoehdossa 1 esitettiin käyttöön yhteistä laskentavälinettä, jonka EU perustaisi helpottamaan kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemista markkinoilla.
- Toimintavaihtoehdossa 2 syöttödatan käsittely ja yhteisen laskentavälineen käyttö oli yhtä keskitettyä kuin toimintavaihtoehdossa 1, mutta aloitteen täytäntöönpano markkinoilla olisi huomattavasti kevyempää. Täytäntöönpanon osalta toimintavaihtoehdossa 2 ehdotettiin, että sidosryhmät soveltaisivat tätä asetusta täysin vapaaehtoisesti, kasvihuonekaasupäästötietojen ja laskentaprosessien todentaminen olisi vapaaehtoista ja käytössä olisi maailmanlaajuisesti tunnustetussa ISO 14083 -standardissa vahvistettu kevyempi vertailumenetelmä.
- Toimintavaihtoehto 3 sisälsi toimenpiteitä, jotka mahdollistavat kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevan lähes vapaaehtoisen ja hajautetun lähestymistavan. Periaatteessa tässä toimintavaihtoehdossa sovellettiin ”sitovaa vapaaehtoisuutta”, jossa velvoite käyttää yhteistä kehystä kohdistuu vain tahoihin, jotka valitsevat (tai joilla on muusta syystä velvollisuus) laskea ja julkistaa kuljetuspalveluihin liittyvät kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tietonsa. Syöttödatan osalta toimintavaihtoehdossa 3 ehdotettiin EU:n perustietokantaa

kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoille, mutta toisin kuin toimintavaihtoehdossa 1 ja 2 toimintavaihtoehdossa 3 mahdollistettiin tämän lisäksi kansallisten, alueellisten tai alakohtaisten tietoaisteiden käyttö, kunhan ne ovat käyneet läpi erityisen laaduntarkastusprosessin. Lisäksi toimintavaihtoehdossa 3 yhteisen kasvihuonepäästöjen laskentakehyksen noudattamisen todentamista vaadittiin vain tietyn koon ylittäviltä tahoilta eli suurilta organisaatioilta ja alan toimijoiden tai viranomaisten markkinoilla tarjoamien ulkoisten laskentavälineiden käyttö sallittiin edellyttäen, että nämä välineet on sertifioitu aloitteen vaatimusten mukaisesti. Menetelmäksi toimintavaihtoehdossa 3 valittiin ISO 14083 -standardiin perustuva kattava menetelmä, joka sisältää samanlaisia lisäelementtejä kuin toimintavaihtoehto 1.

- Toimintavaihtoehto 4 oli toimintavaihtoehdon 3 kaltainen kaikkien politiikkatoimien paitsi laskentamenetelmän osalta. Laskentamenetelmän osalta toimintavaihtoehtoon 4 sisältyi maailmanlaajuinen ISO 14083 -standardi, joka sisältyi myös toimintavaihtoehtoihin 2 ja 6.
- Toimintavaihtoehto 5 poikkesi toimintavaihtoehtoista 3 ja 4 kahdella tavalla: menetelmän osalta (tuotteen ympäristöjalanjälkeä koskevat tuoteryhmäsäännöt (PEFCR-säännöt) kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöille) ja kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen täysin keskitetyn tietokannan osalta (samanlainen kuin toimintavaihtoehtoissa 1 ja 2 käytetty tietokanta).
- Toimintavaihtoehdossa 6 oli lähes samat politiikkatoimet kuin toimintavaihtoehdossa 4 – yhtä ainoaa poikkeusta lukuun ottamatta: toimintavaihtoehdossa 6 asetuksen soveltaminen on pakollista (kuten toimintavaihtoehdossa 1) kaikille kuljetuspalvelujen tarjoamiseen tai järjestämiseen osallistuvilla tahoilla.

Kaksi politiikkatoimenpidettä, jotka oli sisällytetty johdonmukaisesti kaikkiin toimintavaihtoehtoihin, olivat seuraavat: yhdenmukaistettujen kasvihuonekaasuja koskevan tuotosdatan mittareiden ja viestintää ja avoimuutta koskevien yhteisten sääntöjen laatiminen sekä horisontaalisten suuntaviivojen tarjoaminen aloitteen täytäntöönpanoksi liikennemarkkinoilla.

Arvioinnin perusteella parhaaksi vaihtoehdoksi katsottiin toimintavaihtoehto 4. Tässä vaihtoehdossa on optimaalinen tasapaino aloitteen tavoitteiden ja yleisten täytäntöönpanokustannusten välillä, mikä tuottaa parhaan kustannus-hyötysuhteen.

Toimintavaihtoehdolla 4 voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja muita ulkoisia kustannuksia, jotka aiheutuvat kuljetuspalvelujen tarjoamisesta EU:n markkinoilla. Vähennys muodostuu pääasiassa käyttäytymisvaikutuksista, kun ihmisiä kannustetaan käyttämään enemmän kestävämpiä kuljetusvaihtoehtoja ja optimoimaan matkojaan. Ulkoisten kustannusten säästöjen on arvioitu olevan 674 miljoonaa euroa kasvihuonekaasupäästöjen, 163,5 miljoonaa euroa ilmansaasteiden ja 645 miljoonaa euroa onnettomuuksien osalta suhteessa perustasoon ja ilmaistuna nettonykyarvona vuosina 2025–2050 vuoden 2022 hintoina. Nämä säästöt on laskettu olettamalla erityisesti, että paremmat ja paremmin saatavilla olevat tiedot kuljetuspalvelujen suorituskyvystä johtavat siirtymiin liikennemuotojen välillä sekä matkustaja- ja tavaraliikenteen matkojen optimointiin. Liikenteenharjoittajien ja matkustajien odotetaan tuottavan 2,4 miljardin euron säästöt, kun polttoaineen käyttömäärät vähenevät polttoaine-/energiaintensiivisten liikennemuotojen

käytön vähentymisen myötä. Kasvihuonekaasupäästötietojen vertailukelpoisuuden paranemisen ennustetaan lisäävän avoimuutta, uskottavuutta ja positiivisia vaikutuksia kuljetuspalvelujen järjestäjien ja tarjoajien maineelle ja julkisuuskuvalle sekä parantavan kuljetusketjun muodostavien kumppaneiden välistä luottamusta.

Yritykset vastaavat suurimmasta osasta ehdotetuista toimista aiheutuvia kustannuksia. Näihin kustannuksiin sisältyvät mukautumiskustannukset, jotka liittyvät uuden kasvihuonekaasupäästöjä koskevan menetelmäkehityksen ja todentamistoimien käyttöön (sopeutuminen tai aloittaminen) (1,5 miljardia euroa), sekä hallinnolliset kustannukset, jotka aiheutuvat laskentavälineiden sertifiointista ja kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja koskevien ulkoisten tietokantojen laaduntarkastamisesta (0,5 miljoonaa euroa). Myös kansallisille akkreditointielimille, jotka vastaisivat todentamis- ja sertifiointitoimia suorittavien vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditoinnista, aiheutuvat hallinnolliset kustannukset (0,1 miljoonaa euroa) on määritetty. Lisäksi on otettu huomioon kansallisille tilastolaitoksille koituvat ylimääräiset mukautumiskustannukset, jotka muodostuvat erityisesti siirtymisestä tietyn formaatin käyttöön kasvihuonekaasupäästöjen tuotosarvojen tilastoinnissa (0,1 miljoonaa euroa), ja Euroopan ympäristövirastolle koituvat ylimääräiset mukautumiskustannukset, jotka liittyvät syöttödataa koskevien EU:n tietokantojen perustamiseen ja ylläpitoon sekä aloitteessa sallittavien ulkoisten tietokantojen laadun tarkastamiseen (3,9 miljoonaa euroa).

Parhaaksi arvioidusta toimintavaihtoehdosta saadaan ehdotuksen kattamalla ajanjaksolla nettohyötyjä 2,4 miljardia euroa.

Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Koska kyseessä on uusi ehdotus, arviointeja tai toimivuustarkastuksia ei ole tehty.

- **Perusoikeudet**

Ehdotus on Euroopan unionin perusoikeuskirjan mukainen.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksessa unionin talousarvion nykyiset nettokustannukset kasvavat 0,6 miljoonalla eurolla vuosina 2025–2027 ja lisämäärärahat 6,3 miljoonalla eurolla vuosina 2028–2050. Ehdotuksen talousarviovaikutuksia kuvataan tarkemmin tämän ehdotuksen liitteenä olevassa rahoitusselvityksessä.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komissio seuraa tämän aloitteen käyttöönottoa, tuloksia ja vaikutuksia erilaisilla seuranta- ja valvontamekanismeilla. Edistymistä ehdotuksen erityistavoitteiden saavuttamisessa mitataan erityisesti seuraavien tietojen perusteella: laaduntarkastuksen läpikäyneiden ulkoisten

oletusarvotietokantojen lukumäärä, todentamistoimet tehneiden tahojen lukumäärä, tämän asetuksen mukaisesti akkreditoitujen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten lukumäärä, sertifioitujen laskentavälineiden lukumäärä ja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä laskevien tahojen lukumäärä. Tietopyyntöjä (mukaan lukien raportit, kyselyt ja tiedustelut) harkitaan tarkasti, jotta sidosryhmille ei aiheuteta lisätaakkaa.

Komissio arvioi säännöt viiden vuoden kuluttua asetuksen soveltamisen alkamispäivästä selvittääkseen, onko aloitteen tavoitteet saavutettu.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Artiklassa 1 kuvataan ehdotetun asetuksen kohde.

Artiklassa 2 määritellään asetuksen soveltamisala.

Artiklassa 3 esitetään joukko määritelmiä.

Artiklassa 4 vahvistetaan kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmä.

Artiklassa 5 vahvistetaan säännöt, jotka koskevat primääri- ja sekundääridatan käyttöä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa.

Artiklassa 6 vahvistetaan EU:n perustietokanta oletusarvoille.

Artiklassa 7 vahvistetaan säännöt, jotka koskevat kolmansien osapuolten ylläpitämien oletusarvoja sisältävien tietokantojen ja tietoaisteistojen käyttöä.

Artiklassa 8 vahvistetaan EU:n keskustietokanta kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimille.

Artiklassa 9 vahvistetaan vaatimukset kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa syntyvälle tuotosdatalle.

Artiklassa 10 vahvistetaan kasvihuonekaasupäästöjen laskennan tulosten viestintää ja avoimuutta koskevat säännöt.

Artiklassa 11 vahvistetaan ulkoisten laskentavälineiden sertifiointia koskevat yleiset säännöt.

Artiklassa 12 vahvistetaan tuotosdatan todentamista koskevat yleiset vaatimukset.

Artiklassa 13 vahvistetaan todentamistoimia ja -prosessia koskevat säännöt.

Artiklassa 14 vahvistetaan vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksia koskevat vaatimukset.

Artiklassa 15 vahvistetaan vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditointimenettelyt.

Artiklassa 16 vahvistetaan ehdot, jotka koskevat asetuksen nojalla tapahtuvaa säädösvallan siirtämistä komissiolle.

Artiklassa 17 vahvistetaan komiteamenettely, jonka mukaisesti komissio käyttää valtuuksiaan antaa täytäntöönpanosäädöksiä.

Artiklassa 18 edellytetään, että komissio suorittaa tätä asetusta koskevan arvioinnin.

Artiklassa 19 säädetään tämän asetuksen voimaantulopäivää ja soveltamisen alkamispäivää koskevat säännökset.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan ja 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁵⁰,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵¹,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin liikennejärjestelmän kestävyys ja tehokkuuden parantamiseen tähtäävien toimien tukeminen on edellytys vakaalle etenemiselle kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä. Samalla on otettava asianmukaisesti huomioon tarve säilyttää Euroopan teollisuuden jatkuva kasvu ja kilpailukyky.
- (2) Kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on toimenpide, jota käytetään eri talouden aloilla – myös liikennealalla – tietyistä yritysten ja ihmisten toiminnoista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen kvantifioinnissa. Paremmat tiedot kuljetuspalvelujen suorituskyvystä ovat tehokas tapa luoda liikenteen käyttäjille oikeanlaisia kannustimia tehdä kestävämpiä valintoja ja vaikuttaa liikenteen järjestäjien ja liikenteenharjoittajien liiketoimintapäätöksiin. Luotettavat, vertailukelpoiset kasvihuonekaasupäästötiedot ovat edellytys näiden kannustimien luomiselle ja siten sellaisen kuluttajien ja yritysten käyttäytymisen muutoksen tukemiselle,

⁵⁰ [EUVL C , , s.]

⁵¹ [EUVL C , , s.]

jonka kautta voidaan edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman⁵² ja eurooppalaisen ilmastolain tavoitteita.

- (3) Liikennealan sidosryhmien kasvavasta kiinnostuksesta huolimatta kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on edelleen vähäistä. Useimmiten käyttäjät eivät saa tarkkaa tietoa kuljetuspalvelujen suorituskyvystä, eivätkä kuljetuspalvelujen järjestäjät ja liikenteenharjoittajat laske eivätkä julkista päästötietoaan. Kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on suhteellisen vähäistä erityisesti pienissä ja keskisuurissa yrityksissä (pk-yritykset), jotka muodostavat valtaosan kuljetuspalveluja EU:n markkinoilla tarjoavista yrityksistä.
- (4) Euroopan komissio hyväksyi vuonna 2011 liikennettä koskevan valkoisen kirjan⁵³, jossa esiteltiin visio EU:n liikennejärjestelmän tulevaisuudesta ja määriteltiin poliittinen ohjelma liikenteen tuleviin haasteisiin vastaamiseksi, erityisesti tarpeeseen ylläpitää ja kehittää liikkuvuutta sekä pienentää merkittävästi liikenteen ja logistiikkatoiminnan hiilijalanjälkeä.
- (5) Joulukuussa 2020 hyväksytyssä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa⁵⁴ viitataan kannustimiin valita kestävimät kuljetusvaihtoehdot liikennemuotojen sisällä ja välillä. Näihin kannustimiin lukeutuu sellaisen liikenteen ja logistiikan kasvihuonekaasupäästöjen yhdenmukaistettua mittausta koskevan eurooppalaisen kehyksen laatiminen maailmanlaajuisesti hyväksytyjen normien pohjalta, jota voitaisiin käyttää tarjoamaan yrityksille ja loppukäyttäjille arvio valintojen hiilijalanjäljestä ja lisäämään loppukäyttäjien ja kuluttajien kestävämpiä kuljetus- ja liikenne ratkaisuja koskevaa kysyntää samalla, kun vältetään viherpesua.
- (6) Tavara- ja henkilökuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevien yhdenmukaistettujen sääntöjen laatiminen on tarpeen, jotta saadaan vertailukelpoiset luvut kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä ja estetään palveluiden suorituskykyä koskevan harhaanjohtavan tiedon julkistaminen, joka on seurausta mahdollisuudesta valita eri päästölaskentamenetelmien ja syöttödatan välillä. Tällaisilla säännöillä olisi varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset liikennemuotojen, segmenttien ja unionin kansallisten verkostojen välillä. Tämän pitäisi myös auttaa luomaan kannustimia yritysten ja asiakkaiden käyttäytymisen muutokselle kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi käyttämällä vertailukelpoisia, luotettavia kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja.
- (7) Tällä asetuksella olisi luotava viitekehys myös muille päästövähennystoimenpiteille, joita viranomaiset ja alan toimijat saattavat toteuttaa. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi kasvihuonekaasuihin liittyvien avoimuuslausekkeiden vahvistaminen kuljetussopimukseen, tiedon antaminen matkustajille tai asiakkaille matka- tai toimitusvaihtoehdon kasvihuonekaasupäästöistä tai ilmastoon liittyvien kriteerien asettaminen ympäristöä säästävälle hankintamenettelyille.
- (8) Vaikka avoimuus kuljetuspalvelujen suorituskyvyn osalta on hyödyllistä, tämän asetuksen pakollinen soveltaminen kaikkiin kuljetuspalveluihin unionin markkinoilla tarjoaviin tahoihin

⁵² Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Euroopan vihreän kehityksen ohjelma*, COM(2019) 640 final.

⁵³ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, COM(2011) 144 final.

⁵⁴ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*, COM(2020) 789 final.

olisi kohtuutonta ja johtaisi liiallisiin kustannuksiin ja taakkaan. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava ainoastaan niihin tahoihin, jotka päättävät tai joilla on muun lainsäädännöllisen tai muun järjestelmän perusteella velvollisuus laskea ja julkistaa unionin alueella alkavien tai päättyvien tavara- tai henkilökuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot. Näin ollen tähän sisältyvät palvelut, joiden lähtöpaikka tai määränpää sijaitsee kolmannessa maassa.

- (9) Tätä asetusta ei tulisi soveltaa datan välittäjiin, kuten multimodaalisten digitaalisten liikennepalvelujen tarjoajiin, jos ne eivät laske suoraan tietoja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä vaan ainoastaan julkistavat asianomaisen tahon tai muun asianomaisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön toimittamat tiedot kyseisistä päästöistä. Datan välittäjiä tulisi kuitenkin koskea säännöt, jotka liittyvät julkistetuista kasvihuonekaasupäästötiedoista viestimiseen ja avoimuuteen, jotta varmistetaan kyseisten markkinoilla olevien tietojen vertailukelpoisuus.
- (10) Tätä asetusta ei pitäisi soveltaa silloin, kun kasvihuonekaasupäästöjen laskenta ja julkistaminen tapahtuu aggregoidussa muodossa. Tämä koskee myös tilanteita, joissa ympäristöä koskevien tietojen pakollinen julkistaminen kestävyysraportointia varten ja ympäristötilinpidon laatiminen tilastointia varten johtuu muista unionin säännöistä, kuten yritysten kestävyysraportointia koskevassa direktiivissä⁵⁵ ja Euroopan ympäristötilinpidosta annetussa asetuksessa⁵⁶ määritellyistä säännöistä. Sen sijaan tämän asetuksen perusteella saatuja tietoja voidaan käyttää muun sovellettavan unionin lainsäädännön edellyttämien konsolidoitujen päästöselvitysten laatimiseen edellyttäen, että kyseiset menetelmät ja kerätyt tiedot ovat riittävän yhteensopivia.
- (11) Asianmukainen menetelmä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi on yksi tällä asetuksella vahvistetun unionin yhdenmukaistetun kehyksen keskeisistä näkökohdista. Tämän yhtenäisen menetelmän tulisi varmistaa, että sitä noudattamalla koko kuljetusketjun kattavat päästölaskelmat tuottavat vertailukelpoisia, tarkkoja kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja. Menetelmässä olisi myös otettava asianmukaisesti huomioon liikennemarkkinoiden tarpeet, jotta vältetään luomasta tarpeettoman monimutkaista menetelmää, kohtuutonta taakkaa ja kustannuksia sekä saadaan sidosryhmien hyväksyntä.
- (12) Euroopan standardointikomitean⁵⁷ huhtikuussa 2023 julkaisema standardi EN ISO 14083:2023, jolla otettiin käyttöön ISO-standardi 14083:2023, valittiin tämän asetuksen mukaiseksi vertailumenetelmäksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan. Analyysi osoitti, että ISO-standardi 14083:2023 osoittautui tarkoituksenmukaisimmaksi ja oikeasuhteisimmaksi tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Päästöjen kvantifiointi tehdään koko polttoaineketjun osalta, joten siihen sisältyvät kasvihuonekaasupäästöt, jotka aiheutuvat energialähteistä ja ajoneuvojen käytöstä sekä kuljetustoiminnan että liikenteen solmukohtien toiminnan aikana.
- (13) Olisi kiinnitettävä huomiota siihen, ettei poiketa standardin EN ISO 14083:2023 alkuperäisistä menetelmävalinnoista, jotta vältetään epä johdonmukaisuudet markkinoiden kuljetuspalvelujen

⁵⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2464, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, asetuksen (EU) N:o 537/2014, direktiivin 2004/109/EY, direktiivin 2006/43/EY ja direktiivin 2013/34/EU muuttamisesta yritysten kestävyysraportoinnin osalta ([EUVL L 322, 16.12.2022, s. 15–80](#)).

⁵⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 691/2011, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2011, Euroopan ympäristötilinpidosta ([EUVL L 192, 22.7.2011, s. 1–16](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu/>

kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa erityisesti kansainvälisten kuljetusketjujen yhteydessä. On kuitenkin aiheellista arvioida aika ajoin tarvetta mukauttaa standardia EN ISO 14083:2023 unionin politiikan näkökulmasta tai mahdollisesti tulevaisuudessa tehdä kyseiseen standardiin muutoksia Euroopan standardointikomitean tai muun toimivaltaisen elimen toimesta. Jos arvioinnit osoittavat riskin siitä, että tietty osa standardista voi aiheuttaa perusteettomia eroja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa tietyillä markkinasegmenteillä tai johtaa eroavaisuuksiin tämän standardin ja tämän asetuksen tai muun sovellettavan unionin lainsäädännön tavoitteiden välillä, komissio voi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa harkita Euroopan standardointikomitean pyytämistä tarkistamaan standardin tai päättää kyseisen osan jättämisestä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

- (14) Jotta vältettäisiin epätarkkojen tietojen leviäminen markkinoilla, saattaa olla tarpeen selventää vertailumenetelmää kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkityksellisten parametrien ja päästöjen laskennassa käytettyjen oletusten osalta ennen palvelun tarjoamista. Sama koskee muita asiaan liittyviä teknisiä parametreja, jotka liittyvät päästöjen jakamiseen tai tietoelementtien koostamiseen, jos näiden parametrien käyttöä ei nimenomaisesti selkeytetä menetelmässä.
- (15) Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen voidaan käyttää monenlaista syöttödataa, mukaan lukien primääri- ja sekundääridataa. Primääridatan käytöllä saadaan luotettavimmat ja tarkimmat tulokset, ja siksi se olisi asetettava etusijalle niin, että se voidaan ottaa asteittain käyttöön kasvihuonekaasupäästöjen laskentaprosesseissa. Voi kuitenkin olla, että primääridataa ei ole saatavilla tai se on kohtuuttoman kallista tietyille sidosryhmille, erityisesti pk-yrityksille. Sen vuoksi sekundääridatan käyttö olisi sallittava tietyin selkein edellytyksin.
- (16) Sekundääridataan liittyen kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt voidaan laskea käyttämällä oletusarvoja tai mallinnusdataa. Oletusarvojen ja mallinnusdatan käytön olisi kuitenkin annettava tarkkaa ja luotettavaa tietoa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä, ja siksi nämä oletusarvot olisi asetettava ja mallinnettava puolueettomasti ja objektiivisesti luotettavien lähteiden ja riittävien parametrien perusteella.
- (17) Sen vuoksi olisi perustettava kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen EU:n perustietokanta tämän asetuksen soveltamisen yhteydessä saatujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tulosten vertailukelpoisuuden parantamiseksi. Kun kuitenkin otetaan huomioon näiden oletusarvojen alakohtaiset, kansalliset ja alueelliset erityispiirteet koko unionin alueella, muut kolmansien osapuolten ylläpitämät asiaan liittyvät tietokannat ja tietoaaineistot olisi sallittava sillä edellytyksellä, että niille tehdään unionin tasolla tekninen laaduntarkastus.
- (18) Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasuintensiteettiä määritettäessä liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasupäästökertoimet on johdettava kasvihuonekaasupäästöjä koskevista arvioista, jotka kuvastavat käytetyn energian määrää koko polttoaineketjun osalta. Näin ollen olisi perustettava energiankantajien kasvihuonekaasupäästökertoimia koskeva EU:n keskustietokanta syöttödatan vertailukelpoisuuden ja laadun takaamiseksi.
- (19) Unionin tasolla toimivan puolueettoman toimivaltaisen elimen olisi kehitettävä ja ylläpidettävä kasvihuonekaasuintensiteetin ja kasvihuonekaasupäästökertoimien oletusarvoja koskevia EU:n tietokantoja sekä tarkistettava kolmansien osapuolten ylläpitämien ulkoisten tietokantojen ja tietoaaineistojen tekninen laatu. Euroopan ympäristövirastolla on toimivaltansa vuoksi parhaat edellytykset tarjota tarvittavaa apua asetuksen tämän osan asianmukaiseen täytäntöönpanoon.

Tarvittaessa muut alakohtaiset EU:n elimet voivat osallistua tähän työhön ja tukea sitä unionin erillisen lainsäädännön mukaisesti.

- (20) Mallinnusdataa voidaan käyttää, jos se perustuu vertailumenetelmän mukaisesti laadittuun malliin ja tarvittaessa muihin tässä asetuksessa vahvistettuihin sekundääridatan ja laskentavälineiden käyttöä koskeviin säännöksiin.
- (21) Asetuksessa (EU) 2015/757⁵⁸ ja direktiivissä 2003/87/EY⁵⁹ edellytetään alusten ja ilma-alusten hiilidioksidipäästötietojen keräämistä, laskemista ja vuosittaista raportointia. Asetus (EU) 2015/757 ja direktiivi 2003/87/EY täydentävät tiettyssä määrin tämän asetuksen säännöksiä erityisesti polttoaineen kulutusta koskevien tietojen tuottamisen osalta, kun kvantifioidaan kuljetuspalvelujen päästöjä. Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästötietojen tuottamiseen tarvittava syöttödata voi olla peräisin myös muiden lainsäädäntökehysten, kuten asetuksen (EU) 2019/1242⁶⁰ ja asetuksen (EU) 2019/631⁶¹, täytäntöönpanosta.
- (22) On aiheellista vahvistaa kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdatan ilmaisemiseksi yhteiset mittarit, joilla varmistetaan näiden tietojen vertailukelpoisuus ja mahdollistetaan erilaisten kuljetuspalvelujen tehokas vertailu. Yhteisten mittareiden tulisi myös mahdollistaa tietojen tuottajan selkeä viestintä ja se, että tietojen vastaanottaja ymmärtää tämän viestin oikein.
- (23) Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevien eriteltyjen tietojen, jotka luovutetaan kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten tämän asetuksen soveltamisalan mukaisesti, olisi sisällettävä ehdottomasti ja näkyvästi tässä asetuksessa vahvistettujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevien erityissääntöjen mukaisesti laadittua tuotosdataa. Tarvittaessa voidaan lisätä myös muita dataelementtejä, jotka palvelevat muita kuin tässä asetuksessa määriteltyjä tarkoituksia.
- (24) Osoittaakseen, että tämän asetuksen vaatimuksia on noudatettu, kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja laskevan ja julkistavan tahon olisi pystyttävä kokoamaan näyttöä tuotosdatansa perusteeksi. Näyttö olisi koottava standardissa EN ISO 14083:2023 vahvistettujen raportointia kuljetuspalvelujen tasolla koskevien sääntöjen mukaisesti, ja sen on oltava saatavilla toimivaltaisen viranomaisen, kuten tuomioistuimen, tai muun kolmannen osapuolen pyynnöstä, jos sitä edellytetään erillisissä järjestelyissä, mukaan lukien yritysten väliset järjestelyt.

⁵⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta ([EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55–76](#)).

⁵⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta ([EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32–46](#)).

⁶⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta ([EUVL L 198, 25.7.2019](#)).

⁶¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (uudelleenlaadittu) (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) ([EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13–53](#)).

- (25) Jollei asiassa sovelleta erillisiä järjestelyjä, datan välittäjää, joka kerää asianomaiselta taholta tai muulta asiaan liittyvältä oikeushenkilöltä tai luonnolliselta henkilöltä tietoja kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä ja julkistaa ne markkinoilla, ei pitäisi pitää vastuullisena, jos nämä tiedot rikkovat tässä asetuksessa vahvistettuja vaatimuksia, jotka liittyvät kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan ja todentamiseen sekä laskentavälineiden sertifiointiin. Datan välittäjän olisi kuitenkin pyrittävä estämään epätarkkojen ja virheellisten tietojen julkistaminen ja noudatettava kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdataan, viestintään ja avoimuuteen liittyviä sääntöjä. Lisäksi datan välittäjän olisi ilmoitettava tietojensa lähde, jotta kyseinen tiedon tuottaja voidaan tunnistaa.
- (26) Laajempaa kaupallista ja ei-kaupallista käyttöä varten markkinoilla tarjottavat ulkoiset laskentavälineet voivat helpottaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa ja tukea näin sidosryhmien laajempaa osallistumista päästölaskentaan. Näiden välineiden käyttö olisi sertifioitava sen varmistamiseksi, että ne ovat tämän asetuksen vaatimusten mukaisia erityisesti yhteisen vertailumenetelmän käytön ja asianmukaisen syöttödatan osalta.
- (27) Asianmukaisesti suunnitellun todentamisjärjestelmän, jolla varmistetaan, että markkinoilla julkistettu kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdata ja sen perustana olevat laskentaprosessit ovat tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten mukaisia, pitäisi lisätä luottamusta kyseisen datan luotettavuuteen ja tarkkuuteen merkittävästi. Tahoilla, jotka ovat läpäisseet vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, olisi oltava oikeus saada vaatimustenmukaisuudestaan todiste, joka tunnustetaan yleisesti kaikkialla unionissa. Vaatimustenmukaisuutta koskevassa todisteessa tulisi olla maininta primääridatan käytöstä, erityisesti jotta voidaan kannustaa kaikkia tahoja, joita tässä asetuksessa vahvistetut säännöt koskevat, keräämään ja käyttämään primääridataa.
- (28) Todentamiseen liittyvä hallinnollinen taakka voi olla suhteeton pienemmille yrityksille, minkä vuoksi sitä olisi vältettävä. Tästä syystä pk-yritykset olisi vapautettava todentamiseen liittyvistä vaatimuksista, jolleivät ne nimenomaisesti halua saada todistetta vaatimustenmukaisuudestaan. Lisäksi suurten yritysten olisi otettava huomioon suhteellisuusperiaate harkitessaan vaatimustenmukaisuuden todentamisen pyytämistä arvoketjukumppaneiltaan, erityisesti pk-yrityksiltä.
- (29) Jos kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen todentaminen järjestetään muussa unionin lainsäädännössä vahvistettujen erityissääntöjen mukaisesti, mukaan lukien Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston täytäntöön panema kestävä lentoliikenteen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamista koskeva asetusta, näitä sääntöjä on käsiteltävä vastaavalla tavalla edellyttäen, että todentamisarviointi on yhdenmukainen tämän asetuksen vaatimusten kanssa.
- (30) Jotta tämä asetusta toimisi tehokkaasti, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat vertailumenetelmän tiettyjen osien arviointia ja poissulkemista: pyyntöjen toimittaminen Euroopan standardointikomitealle, sääntöjen laatiminen ulkoisten oletusarvotietokantojen teknisen laadun tarkastamiselle, kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdatan mittareiden mukauttaminen ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditoinnin menetelmien ja kriteerien vahvistaminen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että ne toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta

2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁶² vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (31) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukaisen täytäntöönpanon edellytykset, komissiolle olisi siirrettävä laskentavälineiden sertifiointia ja kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen todentamista koskeva täytäntöönpanovalta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁶³ mukaisesti.
- (32) Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen vertailtavuus ja kasvihuonekaasupäästöjen laskennan laajempi käyttöönnotto liiketoimintakäytännöissä eivät ole tavoitteita, jotka jäsenvaltiot voivat riittävällä tavalla saavuttaa ilman, että luodaan byrokratiaa sisämarkkinoilla ja aiheutetaan lisäkustannuksia ja hallinnollista taakkaa toimialoille. Nämä tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla jäsenvaltioiden yhteistoiminnan luoman verkostovaikutuksen avulla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.
- (33) Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti on tarpeen ja asianmukaista vahvistaa säännöt kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle, jotta voidaan saavuttaa perustavoite, jonka mukaan yrityksiä ja asiakkaita kannustetaan muuttamaan käyttäytymistään niin, että kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää käyttämällä vertailukelpoisia, luotettavia kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen aiottujen tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN

1 LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

⁶² Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä ([EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1](#)).

⁶³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä ([EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13](#)).

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt unionin alueella alkavien tai päättyvien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa varten.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin tavara- ja henkilökuljetuspalveluja unionissa tarjoaviin tai järjestäviin tahoihin, jotka laskevat unionin alueella alkavan tai päättyvän kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt ja julkistavat eriteltyjä tietoja kyseisistä päästöistä mille tahansa kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'kasvihuonekaasuilla' sekä luonnollisia että ihmisen toiminnasta peräisin olevia ilmakehän kaasumaisia ainesosia, jotka absorboivat ja lähettävät säteilyä maapallon pinnasta, ilmakehästä ja pilvistä peräisin olevan infrapunasäteilyn spektrin tietyillä aallonpituuksilla;
- 2) 'kasvihuonekaasupäästöillä' kasvihuonekaasun vapautumista ilmakehään hiilidioksidiekvivalentin massana ilmaistuna;
- 3) 'hiilidioksidiekvivalentilla' yksikköä, jolla verrataan kasvihuonekaasun säteilypakotetta hiilidioksidin säteilypakotteeseen;
- 4) 'kasvihuonekaasupäästöjen laskennalla' toimia, jotka on toteutettu kasvihuonekaasupäästöjen kvantifioimiseksi mittauksilla ja laskelmilla sekä raportointia varten;
- 5) 'kuljetuspalvelulla' tavaran tai matkustajan kuljettamista lähtöpisteestä määränpäähän; kuljetuspalvelu voi tarkoittaa yhtä tai useampaa kuljetusketjun osiota, johon kuuluu kuljetustoimintaa ja/tai liikenteen solmukohtien toimintaa;
- 6) 'kuljetustoiminnalla' ajoneuvon käyttöä matkustajien ja/tai tavaran kuljettamiseen;
- 7) 'liikenteen solmukohdan toiminnalla' toimintaa, jossa tavaraa tai matkustajia siirretään liikenteen solmukohdan kautta;
- 8) 'ajoneuvolla' välinettä, jolla kuljetetaan matkustajia ja/tai tavaroita kaikissa liikennemuodoissa;

- 9) 'kuljetusketjulla' tavaraan tai matkustajiin liittyvää kuljetusosioiden sarjaa, joka yhdessä muodostaa siirtymisen lähtöpisteestä määränpäähän;
- 10) 'kuljetusketjun osiolla' kuljetusketjun osaa, jossa tavaraa tai matkustajia kuljetetaan yhdellä ajoneuvolla tai siirretään yhden liikenteen solmukohdan kautta;
- 11) 'kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen julkistamisella' asianomaisen tahon tai datan välittäjän tiettyyn kuljetuspalveluun liittyvien eriteltyjen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen ilmoittamista kolmannelle osapuolelle kyseisen palvelun tarjoamisen, viestinnän tai markkinoinnin yhteydessä joko ennen kuljetuspalvelun tarjoamista tai sen jälkeen;
- 12) 'asianomaisella taholla' tahoa, joka laskee unionin alueella alkavan tai päättyvän kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt ja julkistaa tietoja kyseisistä päästöistä mille tahansa kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten;
- 13) 'datan välittäjällä' oikeushenkilöä tai luonnollista henkilöä, joka kerää ja julkistaa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja erillisten oikeudellisten, sopimusperusteisten tai muiden järjestelyjen perusteella;
- 14) 'kasvihuonekaasuja tuottavalla toiminnalla' toimintaa, josta aiheutuu kasvihuonekaasupäästöjä;
- 15) 'kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevilla tiedoilla' kasvihuonekaasuja tuottavan toiminnan määrällistä mittaa;
- 16) 'kasvihuonekaasuintensiteetillä' kerrointa, joka yhdistää toisiinsa tietyt kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevat tiedot ja kasvihuonekaasupäästöt;
- 17) 'kasvihuonekaasupäästökertoimella' kerrointa, joka liittää toisiinsa kasvihuonekaasuja tuottavan toiminnan ja kasvihuonekaasupäästöt;
- 18) 'koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöillä' päästöjä, jotka edustavat sekä ajoneuvon käytöstä että sen energialähteistä aiheutuvia kasvihuonekaasuvaikutuksia;
- 19) 'polttoaineen loppukäytöstä aiheutuvilla päästöillä' ajoneuvon käyttövoimaan liittyviä energiankäytöstä aiheutuvia päästöjä; nämä ovat koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöjen osajoukko;
- 20) 'energiantantajalla' ainetta tai ilmiötä, jota voidaan hyödyntää mekaanisen työn tai lämmön tuottamiseen tai kemiallisten tai fysikaalisten prosessien käyttämiseen;
- 21) 'primääridatalla' prosessin tai toiminnan kvantifioitua arvoa, joka saadaan suorasta mittauksesta tai suoriin mittauksiin perustuvasta laskelmasta;
- 22) 'sekundääridatalla' joko mallinnusdataa tai oletusarvoja, jotka eivät täytä primääridataa koskevia vaatimuksia, mukaan lukien tietokannoista ja julkaistusta kirjallisuudesta saadut tiedot, kansallisista inventaarioista saadut kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet, lasketut tiedot, arviot tai muut edustavat tiedot sekä viitteellisistä prosesseista tai arvioista saadut tiedot;

- 23) 'oletusarvolla' julkaistusta lähteestä peräisin olevaa sekundääriarvoa, jota pidetään oletusarvona, jos primääri- tai mallinnusdataa ei ole saatavilla;
- 24) 'mallinnusdatalla' tietoa, joka on laadittu käyttämällä mallia, jossa otetaan huomioon kuljetustoimintaan tai liikenteen solmukohdan toimintaan liittyvä primääridata ja/tai kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkitykselliset parametrit, myös käyttämällä laskentavälineen kautta saatavilla olevaa mallia;
- 25) 'tuotosdatalla' kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia eriteltyjä tietoja, jotka on laadittu käyttämällä tässä asetuksessa vahvistettua vertailumenetelmää ja syöttödataa;
- 26) 'mittareilla' määrällisen arvioinnin mittaa;
- 27) 'kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot perustelevalla näytöllä' pyynnöstä laadittavaa raporttia kuljetuspalvelun tasolla standardin EN ISO 14083:2023 mukaisesti;
- 28) 'laskentavälineellä' sovellusta, mallia tai ohjelmistoa, joka mahdollistaa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen automaattisen laskennan;
- 29) 'ulkoisella laskentavälineellä' laskentavälinettä, jonka kolmas osapuoli tarjoaa markkinoilla laajempaan kaupalliseen tai ei-kaupalliseen käyttöön;
- 30) 'vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella' asetuksen (EY) N:o 765/2008⁶⁴ 2 artiklan 13 kohdassa määriteltyä vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosta.

II LUKU

MENETELMÄT

4 artikla

Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmä

- 1. Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan standardissa EN ISO 14083:2023, sellaisena kuin se päivitettyinä, määritellyn menetelmän ja tämän asetuksen III luvussa vahvistettujen sääntöjen perusteella.
- 2. Komissio arvioi viimeistään 36 kuukauden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä, onko 1 kohdassa tarkoitetun standardin mitään osaa tarpeen mukauttaa.
- 3. Komissio voi käynnistää vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen arvioidakseen 1 kohdassa tarkoitettuun standardiin tehtyjä muutoksia. Vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen käynnistäjänä toimii komissio, ja se voi tarvittaessa toimia jäsenvaltion pyynnöstä.

⁶⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta ([EUVL L 218, 13.8.2008](#)).

4. Komissiolle siirretään valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla jätetään 3 kohdassa tarkoitettu muutos ja 2 kohdassa tarkoitettu osa tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, jos muutos tai osa aiheuttaa komission arvioinnin perusteella ilmeisen riskin yhteensopimattomuudesta tämän asetuksen ja muiden sovellettavien unionin sääntöjen kanssa.
5. Komissiolle siirretään valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla pyydetään Euroopan standardointikomiteaa tarkistamaan 1 kohdassa tarkoitettu standardi, myös 2 kohdassa tarkoitettua arvioinnin ja 3 kohdassa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustarkastuksen tulosten perusteella.
6. Komissiolle siirretään valta antaa 17 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi 1 kohdassa tarkoitettua vertailumenetelmän selventämiseksi ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi markkinoilla siltä osin kuin on kyse lähestymistavasta, jolla määritetään asianmukaiset päästöihin liittyvät parametrit kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi ennen palvelun tarjoamista ja tarvittaessa muut tekniset parametrit, jotka liittyvät päästöjen jakamiseen tai sellaisten tietoelementtien koostamiseen, joita ei ole nimenomaisesti selitetty kyseisessä menetelmässä.

III LUKU

SYÖTTÖDATA JA LÄHTEET

5 artikla

Primääri- ja sekundääridatan käyttö

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettujen tahojen on asetettava etusijalle primääridatan käyttö kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa.
2. Sekundääridatan käyttö kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa sallitaan seuraavin edellytyksin:
 - a) kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvot on johdettu seuraavista lähteistä:
 - i) 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu EU:n perustietokanta kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista;
 - ii) kolmansien osapuolten ylläpitämät kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja sisältävät tietokannat ja tietoaaineistot 7 artiklan mukaisesti;
 - b) liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet on johdettu 8 artiklassa tarkoitettusta kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimien EU:n keskustietokannasta;
 - c) mallinnusdata perustuu 4 artiklassa tarkoitettua menetelmän mukaisesti laadittuun malliin sekä tarvittaessa 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa ja 11 artiklassa vahvistettuihin sääntöihin.

6 artikla

EU:n perustietokanta kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista

1. Komissio perustaa Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitetun EU:n perustietokannan kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista.
2. Komissio varmistaa 1 kohdassa tarkoitetun tietokannan ylläpidon, päivittämisen ja jatkuvan kehittämisen ottaen huomioon liikennealan viimeisimmän teknologisen kehityksen ja uudet menetelmät kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi.
3. Yleisöllä on vapaa ja maksuton pääsy 1 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen tarkastelemiseksi tai käyttämiseksi.

7 artikla

Kolmansien osapuolten ylläpitämät kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja sisältävät tietokannat ja tietoaaineistot

1. Edellä 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa tarkoitetun tietokannan tai tietoaaineiston kehittäjän on toimitettava komissiolle hakemus kyseiseen tietokantaan tai tietoaaineistoon sisältyvien kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen teknisestä laaduntarkastuksesta. Komissio tekee Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella teknisen laaduntarkastuksen tämän asetuksen 4–8 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti.
2. Ainoastaan sellaisia kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja koskevia tietokantoja ja tietoaaineistoja, jotka ovat läpäisseet 1 kohdassa tarkoitetun teknisen laaduntarkastuksen, voidaan käyttää sekundääridatana 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti.
3. Tekninen laaduntarkastus on tehtävä viimeistään 24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä. Laaduntarkastuksen hyväksytty tulos on voimassa kaksi vuotta.
4. Komissio antaa 17 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla säännöt ja edellytykset 1 kohdassa tarkoitetun teknisen laaduntarkastuksen suorittamiseksi.

8 artikla

Kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia sisältävä EU:n keskustietokanta

1. Komissio perustaa Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimien EU:n keskustietokannan.
2. Komissio varmistaa Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella 1 kohdassa tarkoitetun tietokannan ylläpidon, päivittämisen ja jatkuvan kehittämisen ottaen huomioon liikennealan

viimeisimmän teknologisen kehityksen ja uudet menetelmät kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi.

3. Yleisöllä on vapaa ja maksuton pääsy 1 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimien tarkastelemiseksi tai käyttämiseksi.

IV LUKU

TUOTOSDATA JA AVOIMUUS

9 artikla

Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevan tuotosdatan määrittäminen

1. Tuotosdata on määritettävä käyttäen vertailumenetelmää ja syöttödataa tämän asetuksen 4–8 artiklan mukaisesti.
2. Tuotosdata voidaan määrittää laskentavälineiden avulla. Ulkoisten laskentavälineiden on täytettävä 11 artiklassa säädetyt vaatimukset.
 3. Tuotosdataan on sisällyttävä vähintään hiilidioksidiekvivalentin kokonaismassa kuljetuspalvelua kohden ja kyseisen kuljetuspalvelutyypin osalta vähintään yksi seuraavista mittareista:
 - a) hiilidioksidiekvivalentin massa tonnikilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden tavaraliikenteessä;
 - b) hiilidioksidiekvivalentin massa tonnia tai vastaavaa yksikköä kohden tavaraliikenteen solmukohdan läpikulussa;
 - c) hiilidioksidiekvivalentin massa matkustajakilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden henkilöliikenteessä;
 - d) hiilidioksidiekvivalentin massa matkustajaa tai vastaavaa yksikköä kohden henkilöliikenteen solmukohdan läpikulussa.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään 3 kohdassa esitettyä tuotosdatan mittareiden luetteloa.

10 artikla

Viestintä ja avoimuus

1. Asianomaisten tahojen on julkistettava tuotosdata selkeästi ja yksiselitteisesti. Kun asianomaiset tahot julkistavat tuotosdataa, niiden on sisällytettävä tiedonantoon seuraava maininta:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen [viittaus tähän asetukseen] mukaisesti lasketut koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöt”, vähintään yhdellä EU:n virallisista kielistä ja mahdollisuuksien mukaan jollakin sen jäsenvaltion virallisella kielellä, jonka alueella palvelua suoritetaan.

2. Jos datan välittäjä saa haltuunsa ja julkistaa tuotosdataa erillisten järjestelyjen perusteella, sovelletaan 1 kohdassa ja 9 artiklan 3 kohdassa vahvistettuja sääntöjä. Tuotosdataa julkistettaessa datan välittäjän on mainittava datan lähde.
3. Jos käytetään primääridataa 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla, asianomaisilla tahoilla on oikeus ilmoittaa tästä kolmannelle osapuolelle silloin, kun primääridatan käyttö on todennettu 12 ja 13 artiklan mukaisesti.
4. Asianomaisten tahojen on kyettävä esittämään näyttöä siitä, miten tuotosdata on määritetty. Tämä näyttö on koottava 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa vertailumenetelmässä asetettujen vaatimusten mukaisesti, ja
 - a) se toimii 12 ja 13 artiklan mukaisen todentamisarvioinnin perustana;
 - b) se on asetettava saataville toimivaltaisen viranomaisen tai muun kolmannen osapuolen pyynnöstä, jos sovelletaan erillisiä oikeudellisia järjestelyjä tai sopimusjärjestelyjä;
 - c) jos todentaminen suoritetaan 12 ja 13 artiklan mukaisesti, siihen on sisällyttävä viittaus 13 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuun todisteeseen vaatimustenmukaisuudesta ja todisteen laatuun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen yhteystiedot;
 - d) jos tuotosdata on määritetty 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ulkoisen laskentavälineen avulla, siihen on sisällyttävä viittaus kyseiseen laskentavälineeseen.
5. Kohdassa 5 tarkoitettu tuotosdata ja näyttö on laadittava selkeästi ja yksiselitteisesti ainakin yhdellä unionin virallisella kielellä. Ne on mahdollisuuksien mukaan asetettava saataville verkkolinkin, QR-koodin tai vastaavan muodossa.
6. Henkilötietojen käsittelyssä on noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679⁶⁵.
7. Kaikkien 5 kohdassa tarkoitettujen tuotosdatan ja näytön vastaanottajien on varmistettava tämän asetuksen mukaisesti käsiteltävien ja ilmoitettavien kaupallisten tietojen luottamuksellisuus ja varmistettava, että kyseisiä tietoja voidaan käyttää, käsitellä ja luovuttaa ainoastaan, jos siihen on valtuudet.

⁶⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) ([EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1](#)).

V LUKU

TÄYDENTÄVÄT TOIMENPITEET

11 artikla

Laskentavälineiden sertifiointi

1. Jäljempänä 14 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on sertifioitava 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut ulkoiset laskentavälineet.
2. Laskentavälineen kehittäjän on toimitettava hakemus vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle, joka arvioi, onko laskentaväline 4–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on myönnettävä laskentavälineelle todistus tämän asetuksen vaatimusten mukaisuudesta. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on esitettävä hakijalle kielteisen arvioinnin perustelut.
3. Kyseisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ylläpidettävä ajantasaista luetteloa laskentavälineistä, jotka se on sertifioinut tai joiden sertifiointiin se on peruuttanut tai keskeyttänyt. Arviointilaitoksen on asetettava kyseinen luettelo julkisesti saataville verkkosivustollaan ja ilmoitettava kyseisen verkkosivuston osoite viipymättä komissiolle.
4. Sertifiointi on voimassa kaksi vuotta.
5. Komissio julkaisee omalla virallisella verkkosivustollaan listan niistä laskentavälineistä, jotka on sertifioitu 1 ja 2 kohdan mukaisesti.
6. Komissio antaa 17 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan laskentavälineiden sertifiointia ja niihin liittyvää vaatimustenmukaisuustodistusta koskevat säännöt, mukaan lukien sertifiointin uusimista, keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat säännöt.

VI LUKU

KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJÄ KOSKEVIEN TIETOJEN JA LASKENTAPROSESSIEN TODENTAMINEN

12 artikla

Todentamisen soveltamisala

1. Artiklassa 9 tarkoitettu tuotosdata on todennettava sen varmistamiseksi, että se on tämän asetuksen 4–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaista.

2. Kohdassa 1 tarkoitettuja todentamisvaatimuksia sovelletaan 2 artiklassa tarkoitettuihin asianomaisiin tahoihin, lukuun ottamatta komission suosituksessa 2003/361/EY⁶⁶ tarkoitettuja mikroyrityksiä sekä pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten osalta todentaminen voidaan tehdä niiden omasta pyynnöstä.

13 artikla

Todentamistoimet ja -prosessi

1. Artiklassa 14 tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on todennettava asianomaisen tahon julkistaman tuotosdatan luotettavuus, uskottavuus, sääntöjenmukaisuus ja tarkkuus.
2. Todentaminen on suoritettava 4–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun näytön perusteella. Todentamisessa on käsiteltävä seuraavia seikkoja:
 - a) käytetty laskentamenetelmä;
 - b) laskennassa käytetyn syöttödatan lähde tai lähteet;
 - c) suoritettujen laskelmien oikeellisuus;
 - d) käytetyt mittarit.
3. Jos käytetään ulkoisia laskentavälineitä, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos ottaa huomioon niiden 11 artiklan mukaiset vaatimustenmukaisuustodistukset.
4. Jos todentamisarvioinnissa havaitaan virheellisiä laskelmia tai tämän asetuksen 4–9 artiklan vaatimusten vastaisuuksia, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ilmoitettava tästä asianomaiselle taholle hyvissä ajoin. Kyseisen tahon on tämän jälkeen korjattava laskelmat tai vaatimusten vastaisuudet, jotta todentamisprosessi voidaan saattaa päätökseen.
5. Kyseisen tahon on annettava vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle kaikki lisätiedot, joiden avulla tämä kykenee suorittamaan todentamisenmenettelyt. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos voi tehdä tarkastuksia todentamisprosessin aikana sen määrittämiseksi, ovatko tiedot ja laskelmat luotettavia.
6. Todentamisen jälkeen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on tarvittaessa laadittava vaatimustenmukaisuutta koskeva todiste, jossa vahvistetaan, että tuotosdata täyttää tässä asetuksessa säädetyt vaatimukset.
7. Asianomaisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on laadittava ja pidettävä ajan tasalla luettelo tahoista, joille on tehty 1–6 kohdan mukainen todentaminen. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on annettava tämä luettelo komissiolle tiedoksi kunkin vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä.

⁶⁶ Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä ([EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36](#)).

8. Jos muussa unionin lainsäädännössä säädetään tuotosdatan todentamisarviointia koskevista erityissäännöistä, kyseisiä sääntöjä on käsiteltävä vastaavalla tavalla sillä edellytyksellä, että todentamisarviointi toteutetaan tämän asetuksen mukaisesti.
9. Komissio antaa 17 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt koskien tuotosdatan todentamista ja siihen liittyvää todistetta vaatimustenmukaisuudesta. Näihin sääntöihin on sisällyttävä 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua näyttöä ja 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja primääridatan käyttöön liittyviä viestintäoikeuksia koskevia säännöksiä.

VII LUKU

AKKREDITOINTI

14 artikla

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset on akkreditoitava suorittamaan 11–13 artiklassa tarkoitettuja todentamis- tai sertifiointitoimia.
2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on oltava riippumaton 11–13 artiklassa tarkoitettuja todentamis- tai sertifiointitoimia hakevasta tahosta.
3. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos, sen ylin johto ja todentamistehtävien toteuttamisesta vastaava henkilöstö eivät saa osallistua mihinkään sellaiseen toimintaan, joka voi olla vaarantaa niiden riippumattomuuden tai luotettavuuden siltä osin kuin on kyse todentamis- tai sertifiointitoimista.
4. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten ja niiden henkilöstön on suoritettava todentamis- tai sertifiointitoimet moitteetonta ammattietiikkaa ja vaadittua teknistä pätevyyttä osoittaen, eikä arviointilaitoksiin tai niiden henkilöstöön saa kohdistua mitään sellaista painostusta tai johdattelua, etenkin taloudellista, joka saattaisi vaikuttaa arviointilaitosten ja niiden henkilöstön harkintaan tai todentamistoimien tuloksiin, erityisesti sellaisten henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joille näiden toimien tuloksilla on merkitystä.
5. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella on oltava tarvittava asiantuntemus, laitteet ja infrastruktuuri niiden todentamis- tai sertifiointitoimien toteuttamiseksi, joita varten se on akkreditoitu.
6. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten henkilöstöllä on vaitiolovelvollisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, jotka ne saavat suorittaessaan todentamis- ja sertifiointitehtäviään.
7. Jos vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos teettää alihankintana tiettyjä todentamiseen tai sertifiointiin liittyviä tehtäviä tai käyttää tytäryhtiötä, sen on otettava täysi vastuu alihankkijoiden tai tytäryhtiöiden toteuttamista tehtävistä – riippumatta siitä, mihin nämä ovat

sijoittautuneet – myös arvioimalla ja valvomalla alihankkijan tai tytäryhtiön pätevyyttä ja tekemää työtä.

15 artikla

Akkreditointimenettelyt

1. Kansallisen akkreditointielimen on akkreditoitava 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 II luvun mukaisesti.
2. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä viranomainen, jonka on ylläpidettävä ajantasaista luetteloa akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista. Kyseisten nimettyjen kansallisten viranomaisten on asetettava luettelo julkisesti saataville valtion virallisella verkkosivulla.
3. Kansallisen akkreditointielimen on toimitettava komissiolle vuosittain viimeistään 31 päivänä maaliskuuta luettelo akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista sekä kaikki asiaankuuluvat yhteystiedot.
4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditointia koskevia tarkempia menettelysääntöjä ja kriteerejä.

VIII LUKU

SIIRRETTY SÄÄDÖSVALTA JA TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA

16 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [*julkaisutoimisto lisää päivämäärän: tämän asetuksen voimaantulopäivä*] määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa, 9 artiklan 4 kohdassa ja 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa, 9 artiklan 4 kohdassa ja 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Säädösvallan siirto lopetetaan kyseistä säädösvallan siirtoa koskevalla peruuttamispäätöksellä. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 4 artiklan 4 ja 5 kohdan, 9 artiklan 4 kohdan ja 15 artiklan 4 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

17 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

IX LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

18 artikla

Raportointi ja uudelleentarkastelu

Komissio tekee arvioinnin tästä asetuksesta suhteessa sen tavoitteisiin ja esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tärkeimmistä havainnoista *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän: viiden vuoden kuluttua asetuksen soveltamisen alkamispäivästä]* mennessä.

19 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän: 42 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta]* lähtien.

3. Tämän asetuksen 4 artiklan 4–6 kohtaa, 7 artiklan 4 kohtaa, 9 artiklan 4 kohtaa, 11 artiklan 6 kohtaa, 13 artiklan 9 kohtaa ja 15 artiklan 4 kohtaa sovelletaan kuitenkin tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

Sisällysluettelo

1.	PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA	3
1.1.	Ehdotuksen/aloitteen nimi.....	3
1.2.	Toimintalohko(t)	3
1.3.	Ehdotus/aloite liittyy	3
1.4.	Tavoite (Tavoitteet).....	3
1.4.1.	Yleistavoite (Yleistavoitteet)	3
1.4.2.	Erityistavoite (Erityistavoitteet).....	3
1.4.3.	Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset	3
1.4.4.	Tulosindikaattorit	4
1.5.	Ehdotuksen/aloitteen perustelut	4
1.5.1.	Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu	4
1.5.2.	EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.	5
1.5.3.	Vastaavista toimista saadut kokemukset.....	5
1.5.4.	Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin	6
1.5.5.	Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehtoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen	7
1.6.	Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset.....	7
1.7.	Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat	7
2.	HALLINNOINTI	8
2.1.	Seuranta- ja raportointisäännöt	8
2.2.	Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)	8
2.2.1.	Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle	8

2.2.2.	Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä.....	9
2.2.3.	Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista.....	9
2.3.	Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi.....	9
3.	EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET	11
3.1.	Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat.....	11
3.2.	Arviodut vaikutukset määrärahoihin.....	12
3.2.1.	Yhteenveto arvioduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin	12
3.2.2.	Arviodut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset	15
3.2.3.	Yhteenveto arvioduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin	17
3.2.4.	Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa	19
3.2.5.	Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet.....	19
3.3.	Arviodut vaikutukset tuloihin	20

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne ja liikkuminen

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☒ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁶⁷

☐ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

☐ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Tämän asetuksen yleisenä tavoitteena on kannustaa yrityksiä ja asiakkaita vähentämään kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä ottamalla käyttöön vertailukelpoisia ja luotettavia kasvihuonekaasupäästötietoja. Tällä aloitteella edistetään kestävä kehityksen tavoitetta 13 (toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan), kestävä kehityksen tavoitetta 7 (varmistaa edullinen, luotettava, kestävä ja uudenaikainen energia kaikille) ja tavoitetta 12 (varmistaa kulutus- ja tuotantotapojen kestävyys).

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Asetuksen erityisinä tavoitteina on

varmistaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennan tulosten vertailukelpoisuus;

helpottaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennan käyttöönottoa yritystoiminnassa.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

⁶⁷

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

Ehdotuksen odotetaan parantavan kuljetusketjussa jaettavien kasvihuonekaasupäästötietojen vertailtavuutta. Tämä johtuu yhteisen viitemenetelmän käytöstä, täsmällisestä syöttödatasta sekä yksiselitteisestä ja selkeästä viestinnästä.

Ehdotuksen myötä myös talouden toimijoiden ja muiden asiaankuuluvien yksiköiden odotetaan lisäävän kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

1.4.4. Tulosindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

Ehdotetun asetuksen vaikuttavuus suhteessa erityistavoitteeseen 1 määritetään kuljetuspalveluja koskevien kasvihuonekaasutietojen vertailukelpoisuuteen liittyvien indikaattoreiden perusteella:

laatutarkastuksen kohteena olevien ulkoisten oletusarvotietokantojen lukumäärä, niiden tahojen lukumäärä, jotka todentavat tietoja ja prosesseja.

Ehdotetun asetuksen vaikuttavuus suhteessa erityistavoitteeseen 2 määritetään kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennan käyttöönottoon liittyvien indikaattoreiden perusteella:

niiden yritysten lukumäärä, jotka laskevat kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä tämän asetuksen mukaisesti, teknisten laskentavälineiden sertifiointin kohteena olevien tahojen lukumäärä, oletusarvojen perustietokantojen käyttö (pääsy verkkosivustolle ja pyynnöt), sertifiointivälineitä käyttävien tahojen lukumäärä.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

Aloite tarjoaa yhdenmukaistetun sääntelykehiksen kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle sekä erityiset säännöt, joilla edistetään sen käyttöä koko multimodaalisessa kuljetusketjussa. Siihen sisältyvät seuraavat:

EN ISO 14083 -standardin mukainen yhteinen vertailumenetelmä, jolla varmistetaan, että kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan standardoidulla tavalla koko liikennealalla;

syöttödataan sovellettava yhdenmukaistettu lähestymistapa, jossa kannustetaan primääridatan käyttöön, sallitaan mallinnusdata, parannetaan oletusarvojen (päästöintensiteettiä ja kasvihuonekaasupäästökertoimia koskevat oletusarvot) luotettavuutta, saatavuutta ja riittävyyttä sekä pienennetään kansallisten, alueellisten ja alakohtaisten tietoaisteistojen välisiä eroja;

asianmukaiset mittarit kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen tuottamista ja jakamista varten sekä yhteiset säännöt päästölaskennan tuloksista tiedottamisesta ja niiden avoimuudesta;

tuki tämän aloitteen täytäntöönpanolle eri liikennesegmenteillä;

yhteinen, oikeasuhteinen ja luotettava todentamisjärjestelmä kuljetuspalvelujen tuottamia kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja ja niiden perustana olevia laskentaprosesseja varten;

teknisten päästölaskentavälineiden kehittämistä ja käyttöä koskevat säännöt.

Kaikkia näitä säännöksiä olisi sovellettava täysimääräisesti 42 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.

Tämä rahoitusselvitys liittyy erityisesti oletusarvojen yhteisen ympäristön kehittämiseen ja hallinnointiin osana syöttötietoja koskevaa yhdenmukaistettua lähestymistapaa. Nämä tehtävät suorittaa Euroopan ympäristökeskus (EEA) Horisontti Eurooppa -ohjelman tuella (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Tietojen toimittamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt vahvistetaan delegoiduissa säädöksissä ja EEA:n kanssa tehtävissä tulevista sopimuksissa. EEA:n tehtävät ovat seuraavat:

päästöintensiteetin oletusarvojen perustietokannan kehittäminen ja ylläpito;

kasvihuonekaasupäästökertoimien tietokannan perustaminen;

kolmannen osapuolen päästöintensiteettikertoimien tietokantojen laaduntarkastus.

- 1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.*

Syyt siihen, miksi toimi toteutetaan EU:n tasolla (ennen toteutusta):

Tämä aloite on erityisen merkityksellinen EU:n jäsenvaltioiden rajat ylittävän toiminnan kannalta, koska se tarjoaa yhdenmukaistetut säännöt kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle kuljetuspalvelujen tasolla. Tätä yhdenmukaistamista, joka liittyy menetelmävalintoihin, syöttödataan ja todentamista koskeviin yhteisiin sääntöihin, ei voida saavuttaa tehokkaasti kaikkialla EU:ssa yksittäisten jäsenvaltioiden toimilla.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen):

EU:n liikennealalla on vahva rajat ylittävä ulottuvuus, ja sillä on tärkeä rooli ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden kannalta EU:n sisämarkkinoilla. Tehokkaat kuljetuspalvelut ovat avainasemassa, kun vastataan liikenteen käyttäjien kysyntään, tuetaan EU:n talouden kasvua ja pidetään yllä kansalaisten elämäntapoja. Samalla olisi kiinnitettävä huomiota liikenteen ympäristövaikutuksiin liittyviin haasteisiin, jotka kasvavat edelleen pääasiassa tavarajäsenvaltioiden liikenteen

lisääntymisen vuoksi Euroopan liikenneverkossa. Näin ollen tämän asetuksen tarkoituksena on helpottaa liikennealan toimijoiden vihreää siirtymää. Aloitteella edistetään tasapuolisten toimintaedellytysten luomista kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle kaikkien liikennesegmenttien ja liikennemuotojen sekä kansallisten verkkojen välillä. Koska aloite lisää liikennepalvelujen suorituskykyä koskevaa avoimuutta ja tukee kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen käyttöä kuljetusvalintojen tekemisessä, se johtaa kannustimien luomiseen kestävämmille ratkaisuille ja innovoinnille. Kansalliset lähestymistavat olisivat erittäin haitallisia näiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta, sillä niihin liittyisi merkittävä ristiriitaisten vaatimusten ja epä johdonmukaisten menetelmien ja tietojen riski. Nämä erilaiset kansalliset lähestymistavat lisäisivät kustannuksia ja aiheuttaisivat tarpeetonta rasi tetta eri jäsenvaltioiden välillä toimiville yrityksille.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

CountEmissions EU on uusi aloite, joka perustuu sekä Euroopan komission että toimialan pyrkimykseen yhdenmukaistaa menetelmäkehystä. Vuosina 2011–2019 kahdessa peräkkäisessä EU:n rahoittamassa hankkeessa (seitsemäs puiteohjelma – Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET) ja Horisontti 2020 – Logistics Emissions Accounting and Reduction Network (LEARN)) käsiteltiin kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa, raportointia ja todentamista maailmanlaajuisen menetelmän kehittämiseksi. Näillä toimilla käynnistettiin koordinoitua toimia kattavan ja räätälöidyn standardin laatimiseksi Kansainvälisen standardisointijärjestön (ISO) tasolla. ISO julkaisi tämän uuden standardin (ISO 14083) maaliskuussa 2023, ja CEN julkaisi vastaavan eurooppalaisen standardin EN ISO 14083:2023. Se perustuu muun muassa eurooppalaiseen standardiin EN 16258:2012 ja kasvihuonekaasupöytäkirjaan.

Kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan on erityisiä menetelmiä myös eri liikennesegmenteillä, erityisesti tavaraliikenteessä. Monissa tapauksissa ne ovat osa laajempia vihreän liikenteen ohjelmia tai muita aloitteita, joilla edistetään tehokasta ja vähähiilistä liikennettä. Näitä ovat esimerkiksi teollisuusvetoinen Global Logistics Emissions Council (GLEC) -kehys, Yhdysvaltojen julkisen ja yksityisen sektorin SmartWay-ohjelma sekä Alankomaiden hallituksen ja yritysten välinen Topsector Logistics -yhteistyöohjelma.

Lisäksi on olemassa useita liikennemuotokohtaisia päästölaskentamenetelmiä ja -vaatimuksia, jotka joko teollisuus on itse kehittänyt tai jotka viranomaiset ovat ottaneet käyttöön osana erityisiä lainsäädäntökehyksiä. Esimerkiksi meriliikenteen alalla on Clean Cargo -työryhmä, joka on yritysten välinen konttikuljetuksia koskeva aloite. Lisäksi Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on ottanut käyttöön kansainväliselle merenkululle pakollisen polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän (DCS), jonka mukaan alusten on kerättävä asiaankuuluvat tiedot ja toimitettava ne yhteiseen tietokantaan. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kehittämässä kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitys järjestelmässä (CORSIA) esitetään menetelmä hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi yksittäisten lentojen tasolla. ICAO ja Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (IATA) ovat myös laatineet ilmailualaa koskevia standardeja, joissa kuvataan yksityiskohtaisemmin, miten päästöt on ilmoitettava matkustajaa ja rahtitonnia kohti.

Kansallisella tasolla Ranskan liikennelaissa edellytetään, että kaikki tahot, jotka tarjoavat markkinoilla kuljetuspalveluja (rahti- ja matkustajaliikenne, mukaan lukien kaikki liikennemuodot), laskevat kasvihuonekaasupäästöt kullekin Ranskasta lähtevälle ja/tai Ranskaan päättyvälle palvelulle käyttämällä erityistä menetelmää. Lisäksi Ranskan liikennelaissa säädetään, että päästöjä koskevat tiedot on ilmoitettava asianomaisille osapuolille. Muualla EU:ssa ei ole vastaavanlaisia vaatimuksia.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Asetusehdotus on keskeinen tulos komission tiedonannosta ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia”, jossa esitetään EU:n visio tulevaisuuden liikennejärjestelmästä. Strategiassa ilmoitettiin, että komissio aikoo luoda EU:n laajuisen kehityksen liikenteen ja logistiikan päästöjen yhdenmukaistetulle mittaamiselle (lippulaivahanke 5 – Hiilen hinnoittelu ja paremmat kannustimet käyttäjille).

Asetuksella luodaan synergioita EU:n sääntelykehityksen muiden osien kanssa, jotka koskevat päästövähennyskehityksiä, polttoaine- ja päästönormeja, avoimuuden lisäämistä käyttäjien kannalta ja kuluttajien oikeuksien vahvistamista. Nämä yhteydet koskevat periaatteessa syöttödatan ja päästölaskentamenetelmien käyttöä sekä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevan yksiselitteisen viestinnän vaatimusta. Asetusehdotus liittyy erityisesti seuraaviin säädöksiin: asetus (EU) 2015/757, direktiivi 2003/87/EY, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, asetus (EU) 2019/1242, asetus (EU) 2019/631 ja direktiivi 2005/29/EY.

Ehdotus on monivuotisen rahoituskehityksen mukainen. EEA:lle osoitetut tehtävät edellyttävät rahoitusosuussopimusta, joka kattaa asetuksen ensimmäisen täytäntöönpanokauden vuoteen 2027 saakka, ja resurssien osoittamista pitkällä aikavälillä oletusarvotietokantojen ylläpitämiseen ja päivittämiseen sekä laaduntarkastuksen järjestämistä tietokantoja tarjoaville kolmansille osapuolille.

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen

Suurinta osaa tämän ehdotuksen talousarviovaikutuksista käsitellään tässä rahoitus selvityksessä. Menojen osalta tämän aloitteen erityiset talousarviovaikutukset rajoittuvat henkilöstöresursseihin osoitettaviin määrärahoihin sekä tarvittavien tietoteknisten järjestelmien kehittämiseen tietokantojen luomisen, ylläpidon ja kolmansien osapuolten tietokantojen laaduntarkastusten tukemiseksi. Nämä ovat EEA:n uusia tehtäviä, joista tulee vähitellen pysyviä, kun taas nykyiset tehtävät eivät vähene eikä niitä lakkauteta. Lisäresurssien tarvetta perustamisvaiheen jälkeen vuodesta 2028 alkaen tarkastellaan EEA:n varojen tulevan arvioinnin yhteydessä, ja se katetaan EU:n EEA:lle myöntämällä tuella (tarvittaessa leikkaamalla korvaavasti Life-ohjelmaan tai muihin EEA:n rahoitusta koskeviin budjettikohtiin kohdennettuja menoja), sanotun kuitenkin rajoittamatta tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

☐ kesto on rajattu

- ☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- ☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.
- ☒ kesto ei ole rajattu
- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2025 ja päättyy vuonna 2027,
- minkä jälkeen tehtävät sisällytetään EEA:n uuteen toimeksiantoon ja toiminnan täysimittainen toteuttaminen alkaa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat⁶⁸

☐ Suora hallinnointi, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- ☐ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
- ☐ toimeenpanovirastoja

☐ Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

☒ Välillinen hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

- ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
- ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
- ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
- ☒ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille
- ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille
- ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;
- ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

⁶⁸

Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
- *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa "Huomautukset".*

Huomautukset:

Ei ole

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Komissio vastaa ehdotetun asetuksen täytäntöönpanosta yleisesti sekä raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle sen täytäntöönpanosta ja noudattamisesta.

EEA raportoi säännöllisesti rahoitusosuussopimusten ja niihin liittyvien toimien täytäntöönpanosta.

Tietoja on kerättävä eri lähteistä, myös jäsenvaltioiden viranomaisilta. Tiedonkeruutoimia koordinoi EEA.

Komission yksiköt seuraavat tämän aloitteen täytäntöönpanoa ja tehokkuutta useilla toimilla ja keskeisillä indikaattoreilla, joilla mitataan edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa. Viiden vuoden kuluttua säädöksen täytäntöönpanopäivästä komission yksiköiden olisi tehtävä arviointi sen tarkistamiseksi, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Euroopan ympäristökeskus avustaa komissiota asetuksen säännösten täytäntöönpanossa erityisesti siltä osin kuin on kyse kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen perustietokannan kehittämisestä ja ylläpidosta, kasvihuonekaasupäästökertoimia koskevan tietokannan perustamisesta ja kolmansien osapuolten tietokantojen laaduntarkastuksesta. EEA:lla on parhaat edellytykset näiden tehtävien hoitamiseen EU:n tasolla, sillä ne edellyttävät vahvaa asiantuntemusta ympäristötietojen hallinnasta ja yhdenmukaistamisesta sekä perusteellista ymmärrystä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöihin liittyvistä monimutkaisista teknisistä kysymyksistä. Tämän vuoksi tällainen välillinen hallinnointitapa on perusteltu. Liikenteen ja liikkumisen pääosaston valvontastrategioilla seurataan asetuksen täytäntöönpanoa ja sen tuloksia. Ympäristöasioiden pääosasto (hajautettujen yksiköiden valvonnan yhteydessä) ja EEA soveltavat näihin menoihin omia valvontastrategioitaan.

2.2.2. Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä

Vaikka komissio on yleisesti vastuussa ehdotetun asetuksen täytäntöönpanosta sekä täytäntöönpanoa ja noudattamista koskevasta raportoinnista Euroopan parlamentille ja neuvostolle, EEA vastaa määritettyjen tehtävien ja toiminnan suorittamisesta sekä sisäisen valvontakehyksen täytäntöönpanosta. Sen on kehitettävä tietoteknisiä välineitä ja moduuleja sekä tehtävä laaduntarkastuksia kolmansien osapuolten tietokannoille.

EEA on riippumaton EU-elin, ja sen vastuulla on perustaa asianmukaiset valvontajärjestelmät, joilla varmistetaan sisäisen valvonnan viiden tavoitteen – laillisuus ja sääntöjenmukaisuus, toiminnan suorittaminen, petosten torjunta, omaisuuden turvaaminen sekä oikea ja asianmukainen raportointi – noudattaminen. EEA:n saamia lisäresursseja valvotaan EEA:n sisäisellä valvonta- ja riskinhallintajärjestelmällä, joka on asiaankuuluvien kansainvälisten standardien mukainen. Siihen sisältyy erityisiä tarkastuksia, joilla ehkäistään eturistiriitoja ja varmistetaan väärinkäytösten paljastajien suojele.

Ympäristöasioiden pääosasto suorittaa tarkastukset, jotka liittyvät EEA:n valvontaan erillisvirastona. EEA:lle myönnettävään lisärahoitukseen liittyen ei ole havaittu erityisiä riskejä.

2.2.3. Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista

Maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan virheriskitasojen odotetaan pysyvän alle 2 prosentissa.

EEA:lla on täysi vastuu talousarvionsa toteuttamisesta, kun taas ympäristöasioiden pääosasto vastaa budjettivallan käyttäjän vahvistamien rahoitusosuuksien säännöllisestä maksamisesta. Ehdotetusta asetuksesta johtuvien lisätehtävien ei odoteta aiheuttavan merkittäviä lisätarkastuksia. Tästä syystä liikenteen ja liikkumisen pääosaston (hallinnoitujen varojen arvoon nähden) ja ympäristöasioiden pääosaston valvontakustannusten odotetaan pysyvän vakaina.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Edellä kuvattuun valvontastrategiaan perustuvan valvonnan lisäksi toimintaa valvoo sisäisen tarkastuksen yksikkö, joka on komission ja erillisvirastojen sisäinen tarkastaja, ja Euroopan tilintarkastustuomioistuim, joka on EU:n toimielinten ulkoinen tarkastaja.

Komission ja EEA:n välisiin rahoitusosuussopimuksiin sisältyy erityismääräyksiä, joilla varmistetaan, että tilintarkastajilla ja tarvittaessa tutkintaviranomaisilla (EPPO, OLAF) on rajoittamaton pääsy tarvittaviin tietoihin. Ne sisältävät myös tarvittavat säännökset sen varmistamiseksi, että komissio saa ajoissa tiedon kaikista seikoista, jotka saattavat haitata toimien toteuttamista.

Komissio pitää yllä vankkaa petostentorjuntastrategiaa (CAFS), jota tarkistetaan parhaillaan. Liikenteen ja liikkumisen pääosasto tai ympäristöasioiden pääosasto täydentää sitä paikallisilla petostentorjuntastrategioilla, jotka kattavat sen vastuualueeseen kuuluvat toimet.

EEA on riippumaton EU-elin, jonka tehtäviin kuuluu ylläpitää petostentorjuntastrategiaa ja varmistaa EU:n etujen suojaaminen.

Asetusehdotus sisältää säännöksiä, jotka on erityisesti suunnattu petosten ja sääntöjenvastaisuuksien torjuntaan. Todentamisesta vastaavien vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on oltava kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia. Kasvihuonekaasupäästötietojen ja laskentaprosessien todentamisen on perustuttava erityisiin vaatimustenmukaisuuden arviointia koskeviin sääntöihin, jotka EU on vahvistanut johdetussa oikeudessa, ja sen suorittaa jäsenvaltioiden asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti nimittämien kansallisten akkreditointielinten akkreditoima todentaja.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM ⁶⁹	EFTA-mailta ⁷⁰	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ⁷¹	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
1	02 20 04 01	JM	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

⁶⁹ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁷⁰ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁷¹ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	1	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	---	--

MOVE			Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	YHTEENSÄ
• Toimintamäärärahat						
Budjettikohta 02 20 04 01	Sitoumukset	(1a)	0,600			0,600
	Maksut	(2 a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ⁷²						
Budjettikohta		(3)				
Pääosaston MOVE määrärahat yhteensä	Sitoumukset	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Maksut	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Vuosia 2028–2050 koskeva EEA:n lisäresurssien tarve, joka on arviolta 1 kokoaikavastaava (käytettävissä koko määritetyn jakson ajan) ja 6,3 miljoonaa euroa (kattaen kustannukset koko määritetyn jakson ajalta), otetaan huomioon EEA:n resurssien meneillään olevan arvioinnin

⁷² Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

yhteydessä, ja se katetaan EU:n EEA:lle myöntämällä avustuksella (tarvittaessa leikkaamalla korvaavasti Life-ohjelmaan tai muihin EEA:n rahoitusta koskeviin budjettikohtiin kohdennettuja menoja), sanotun kuitenkin rajoittamatta tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,600				0,600
	Maksut	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)					
Monivuotisen rahoituskehyn OTSAKKEESEEN 1 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4+ 6	0,600				0,600
	Maksut	=5+ 6	0,200	0,200	0,200		0,600

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen, toistetaan edellä oleva osa:

• Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)								
	Maksut	(5)								
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)								
Monivuotisen rahoituskehyn OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6								
	Maksut	=5+ 6								

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

Tämän osan täyttämiseksi on käytettävä [rahoituselvityksen liitteessä](#) (Euroopan unionin yleisen talousarvion toteuttamista koskevista sisäisistä säännöistä (Euroopan komissiota koskeva pääluokka) annetun komission päätöksen liite 5) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoituselvityksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
MOVE									
• Henkilöresurssit									
• Muut hallintomenot									
Pääosasto <.....>YHTEENSÄ	Määrärahat								

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,600			0,600
	Maksut	0,200	0,200	0,200	0,600

Vuosia 2028–2050 koskeva EEA:n lisäresurssien tarve, joka on arviolta 1 kokoaikavastaava (käytettävissä koko määritetyn jakson ajan) ja 6,3 miljoonaa euroa (kattaen kustannukset koko määritetyn jakson ajalta), otetaan huomioon EEA:n resurssien meneillään olevan arvioinnin yhteydessä, ja se katetaan EU:n EEA:lle myöntämällä avustuksella (tarvittaessa leikkaamalla korvaavasti Life-ohjelmaan tai muihin EEA:n rahoitusta koskeviin budjettikohtiin kohdennettuja menoja), sanotun kuitenkin rajoittamatta tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	↓	Tyyppi i ⁷³	Keski määr. kustan nukset	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä
ERITYISTAVOITE 1... ⁷⁴																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
– Tuotos																		

⁷³ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁷⁴ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

Välisumma, erityistavoite 2																
KAIKKI YHTEENSÄ																

3.2.3. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

- ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁷⁵	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENS Ä
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	--------------

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7, välisumma								

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät⁷⁶								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät, välisumma								

YHTEENSÄ								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁷⁵ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

⁷⁶ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.1. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- ✓ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- □ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)							
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna) ⁷⁷							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)	0	0	0				
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	– päätoimipaikassa						
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa						
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ	0						

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

⁷⁷ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁷⁸ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

Ehdotus/aloite

- ✓ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehityksen kyseisen otsakkeen sisällä.

Toimi rahoitetaan liikennepoliittikan tukemista koskevasta budjettikohdasta (02 20 04 01), josta tuetaan muun muassa toimia, joilla kehitetään ja ylläpidetään yhteisiä tietoteknisiä välineitä ja tietokantoja sekä kerätään tarvittavia liikennealaa koskevia tietoja. EEA:n lisäresurssien tarve vuodesta 2028 eteenpäin (1 kokoaikavastaava) otetaan huomioon EEA:n resurssien meneillään olevan arvioinnin yhteydessä, sanotun kuitenkin rajoittamatta tulevaa monivuotista rahoituskehitystä koskevaa sopimusta.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehitystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät sekä ehdotetut välineet.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotuksen/aloitteen

- ✓ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- ☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁷⁹	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

⁷⁹ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset muihin tuloihin
 - tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁸⁰						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

⁸⁰

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.