



## SAMLENOTAT

31. oktober 2023  
2022 – 6259

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets  
forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra  
transporttjenester  
- *Generel indstilling*  
KOM (2023) 441..... 2



## Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 441

### 1. Resumé

*Kommissionen har den 12. juli 2023 fremsat forslag til forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Forslaget er oversendt til Rådet den 20. september 2023 i dansk sprogversion.*

*Formålet med forslaget er at skabe grundlag for at harmonisere måling, beregning, formidling og dokumentation af CO<sub>2</sub>e<sup>1</sup>-emissioner fra transporttjenester i EU.*

*Kommissionen vurderer, at forskellige opgørelsesmetoder og forudsætninger i form af inputdata om transportmidlernes energiefektivitet og CO<sub>2</sub>e-indholdet i drivmidler fører til unøjagtige opgørelser af transporttjenesternes CO<sub>2</sub>e-emissioner, som i visse tilfælde kan være direkte vildledende for forbrugerne. Kommissionen finder, at pålidelige og gennemsigtige data om transporttjenesters CO<sub>2</sub>e-emissioner kan påvirke adfærd gennem forbrugernes præferencer for klimavenlige produkter og services samt ved at skabe grobund for innovation, som trækker i retning af en mere bæredygtig transportsektor med reducerede CO<sub>2</sub>e-emissioner.*

*På den baggrund foreslår Kommissionen en harmonisering, som betyder, at udbydere af gods- og passagertjenester, der videregiver oplysninger om tjenesternes CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt sigte eller videregiver oplysningerne for at leve op til et reguleringsmæssigt formål, bliver forpligtet til at anvende den opgørelsesmetode, som fremgår af EN ISO 14083:2023-standarden. Ved opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner vil udbydere af gods- og passagertjenester endvidere blive forpligtet til at anvende de af Kommissionen fastsatte standardværdier for inputdata om de anvendte drivmidlers CO<sub>2</sub>e-emissioner.*

---

<sup>1</sup> CO<sub>2</sub>e (CO<sub>2</sub>-ækvivalenter) er en samlet betegnelse for drivhusgasser.



*Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget forventes at have begrænsede statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, som regeringen er i gang med at analysere omfanget af.*

*Regeringen er i sin foreløbige stillingtagen positiv over for forslaget. Værdien af virksomhedernes formidling af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transportaktiviteter vil reelt kun være af værdi for samfundet, hvis de er troværdige og gennemsigtige. Regeringen finder således, at Kommissionens forslag om en harmonisering kan blive et væsentligt skridt i retning af en troværdig og gennemsigtig formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.*

*Regeringen lægger endvidere vægt på, at formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport med forslaget ikke gøres obligatorisk. Forslaget gør det alene obligatorisk for virksomhederne at anvende den harmoniserede metode, når virksomhederne formidler CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport ud fra rene kommercielle hensyn, eller fordi virksomhederne gennem anden regulering allerede er pålagt formidling af deres CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.*

*Endvidere vil regeringen i forhandlingen af forslaget have fokus på de økonomiske konsekvenser for erhverv og myndigheder.*

*Sagen er på den foreløbige dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på en generel indstilling.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM (2023) 441 af 12. juli 2023 fremsendt forslag om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen finder, at potentialerne i at opgøre CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport i EU kun kan udnyttes fuldt ud, hvis de er troværdige og gennemsigtige. Det indebærer blandt andet, at de underliggende beregninger er sammenlignelige, nøjagtige og tager højde for de særlige karakteristika ved de forskellige typer tjenester inden for transport. Transporttjenesternes CO<sub>2</sub>e-emissioner bør på den baggrund ideelt set kvantificeres på grundlag af en videnskabeligt funderet, detaljeret og harmoniseret metode. Kommissionen konkluderer, at



derer, at den på grundlag af konsultationer med en række interessenter, herunder virksomheder, transportorganisationer, offentlige myndigheder, forbruger- og passagersammenslutninger og forskere har kunnet identificere, at der mangler en sådan universelt accepteret metode for opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester i EU.

Mangel på en universelt accepteret opgørelsesmetode fører ifølge Kommissionen til betydelige forskelle i udbyderne af transporttjenesters opgørelser af CO<sub>2</sub>e-emissioner. Det bringer både sammenligneligheden i fare og giver unøjagtige opgørelser af CO<sub>2</sub>e-emissioner, som i nogle situationer kan være direkte vildledende. I værste fald skaber dette ifølge Kommissionen grobund for "greenwashing", hvor brugerne præsenteres for manipulerede oplysninger, der risikerer at påvirke deres incitament, når de står overfor at vælge mellem forskellige transporttjenester.

Kommissionen vurderer, at dens forslag kan føre til en harmonisering af måling, beregning, formidling og dokumentation af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester. Kommissionen vurderer endvidere, at pålidelige og gennemsigtige emissionsdata både kan skabe adfærdsændringer hos brugerne gennem forbrugernes præferencer for klimavenlige produkter og services samt fremme innovation hos udbyderne af transporttjenester, hvilket i begge tilfælde kan trække i retning af en mere bæredygtig transport og reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>e-emissioner.

### **3. Formål og Indhold**

Formålet med forslaget er at harmonisere måling, beregning, formidling og dokumentation af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester i EU. Kommissionen foreslår, at dette formål opnås ved, at der træffes beslutning om at gennemføre en obligatoriske ramme, som omfatter alle transportformer, og som vil omfatte alle dele af de samlede transporttjenester, der starter eller slutter i EU. Dermed vil forslaget kunne medvirke til at skabe lige konkurrencevilkår mellem virksomheder på tværs af EU ift. at udbyde energieffektive transportere.

Alle udbydere af gods- og passagertjenester, som videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emission med et kommercielt sigte eller for at leve op til et reguleringsmæssigt formål, vil ifølge forslaget blive forpligtet til at anvende opgørelsesmetoden, som fremgår af EN ISO 14083:2023-standarden. Ved opgørelsen af en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emissioner vil udbyderen samtidig være forpligtet til at anvende de af Kommissionens fastsatte



standardværdier for de anvendte drivmidlers CO<sub>2</sub>e-emissioner, som indbefatter den CO<sub>2</sub>e, der hidrører fra produktionen af drivmidlet.

Udbydere af gods- og passagertjenester, som videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt sigte eller for at leve op til et reguleringsmæssigt formål, vil endvidere blive forpligtet til oplyse mindst et af følgende yderligere data: CO<sub>2</sub>e-emission pr. tonkilometer; CO<sub>2</sub>e-emission fra transport af gods gennem et knudepunkt (fx et logistikcenter); CO<sub>2</sub>e-emission pr. passagerkilometer eller CO<sub>2</sub>e-emission fra persontransport gennem et passagerknudepunkt (fx en banegård). Endeligt pålægges de berørte udbydere af gods- og passagertjenester at kunne fremlægge dokumentation for, hvordan målte og beregnede CO<sub>2</sub>e-emissioner er udarbejdet.

Kommissionen lægger vægt på, at forslaget kapitler om harmonisering ikke bliver obligatoriske. Harmoniseringen gælder således kun i de tilfælde, hvor en udbyder af transporttjenester videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt sigte, eller i det tilfælde at en udbyder af transporttjenester videregiver oplysningerne med henblik på at leve op til et reguleringsmæssigt formål. En udbyder af transporttjenester, som ikke videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emissioner, vil således ikke blive omfattet af forslaget.

De centrale elementer i måling og beregning af en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emissioner lægges fast i artikel 4-8. De centrale elementer i formidling og dokumentation af en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emissioner lægges fast i artikel 9-10. Derudover omfatter forslaget de almindelige bestemmelser (artikel 1-3), supplerende foranstaltninger (artikel 11), verifikation (artikel 12-13), akkreditering (artikel 14-15) og delegerede beføjelser (artikel 16-17) samt afsluttende bestemmelser (artikel 18-19). Indholdet i de enkelte artikler gennemgås kort i det følgende:

#### *Artikel 1 Forordningens formål*

Forordningen fastsætter regler, som gælder for opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter i EU.

#### *Artikel 2 Forordningens anvendelsesområde*

Forordningen omfatter udbydere af gods- og passagertjenester, som beregner og videregiver oplysninger om transporttjenesters CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt eller reguleringsmæssigt formål.



### *Artikel 3 Definitioner*

Definitionerne er identiske med de anvendte definitioner i den internationale standard for opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester, som der henvises til i artikel 4.

### *Artikel 4 Fastsættelse af opgørelsesmetoden.*

Metoden til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester følger standarden EN ISO 14083:2023 og reglerne i forordningens artikel 5, 6 og 7.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter såfremt standarden ændres på en måde, der vurderes at være uforenelig med forordningens formål.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter som i visse nærmere angivne tilfælde kan supplere standardens opgørelsesmetode.

### *Artikel 5 Anvendelse af primære data og sekundære data*

Udbyderne af transporttjenester skal prioritere at anvende primære data (faktisk forbrug af drivmidler) ved opgørelser af transportens CO<sub>2</sub>e-emissioner.

Anvendelsen af sekundære data (forbrug af drivmidler opgøres på baggrund af viden om f.eks. kørte kilometer) er tilladt, når

- a) transportmidlernes forbrug af drivmidler stammer fra standardværdier i en ny central EU-database, som oprettes i artikel 6, eller andre databaser, der lever op til særlige kvalitetskrav, som fremgår af artikel 7.
- b) de forbrugte drivmidlers CO<sub>2</sub>e-indhold stammer fra standardværdier i den centrale EU-database, som oprettes i artikel 8.
- c) data om forbrug af drivmidler bygger på modeller, der følger den fastlagte standard i artikel 4, og EU-databasen i artikel 8.

### *Artikel 6 Central EU-database over transportmidlernes forbrug af drivmidler (emissionsfaktorer)*

Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standardværdier for transportmidlernes forbrug af drivmidler. EU-databasen er gratis og åben for alle.

### *Artikel 7 Andre databaser over transportmidlernes forbrug af drivmidler*



Regler for kontrol med kvalitet af andre tilladte databaser over transportmidlernes forbrug af drivmidler. Kommissionen pålægges at vedtage en gennemførelsesretsakt om regler for kvalitetskontrol.

#### *Artikel 8 Central EU-database over drivmidlernes CO<sub>2</sub>e-indhold*

Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standardværdier for drivmidlernes CO<sub>2</sub>e-indhold. EU-databasen er gratis og åben for alle.

#### *Artikel 9 Emissionsdata*

Emissionsdata kan udarbejdes ved hjælp af et beregningsværktøj og skal som minimum omfatte den såkaldte CO<sub>2</sub>-ækvivalente emission fra en transporttjeneste og mindst et af følgende yderligere data om transporttjenestens CO<sub>2</sub>e-emission.

- a) CO<sub>2</sub>e-emission pr. tonkilometer eller lignende enhed.
- b) CO<sub>2</sub>e-emission fra transport af gods gennem et knudepunkt (fx et logistikcenter).
- c) CO<sub>2</sub>e-emission pr. passagerkilometer eller lignende enhed.
- d) CO<sub>2</sub>e-emission fra persontransport gennem et passagerknudepunkt (fx en banegård).

Kommissionen tillægges beføjelser til at udstede delegerede retsakter mhp. at supplere listen med parametre for emissionsdata.

#### *Artikel 10 Formidling*

Ved formidling af outputdata om en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emission skal udbyderen af transporttjenesten eller andre formidlere kunne fremlægge dokumentation for, hvordan data er udarbejdet.

#### *Artikel 11 Certificering af beregningsværktøjer*

Hvis en udbyder af transporttjenester ønsker at anvende et beregningsværktøj fra en ekstern part skal det være certificeret. Artikel 11 fastsætter generelle regler for certificering af eksterne beregningsværktøjer. Kommissionen offentliggør en liste over certificerede beregningsværktøjer og Kommissionen pålægges at vedtage gennemførelsesretsakter som indeholder regler for certificering.

#### *Artikel 12 Krav om verifikation*

CO<sub>2</sub>-emissionsdata fra udbydere af transporttjenester er underlagt verifikation af, om de er i overensstemmelse med de krav, der stilles i forordningens artikel 4-9. Små virksomheder er dog fritaget for kravet om verifikation af deres CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

#### *Artikel 13 Aktiviteter ifm. verifikation.*



CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder, der etableres i artikel 14, kan verificere CO<sub>2</sub>e-emissionsdata fra udbydere af transporttjenester og kan udstede et verificationsbevis til udbyderen. Revisionsvirksomheden meddeler en gang årligt Kommissionen om, hvilke udbydere af transporttjenester, der er blevet verificeret.

Kommissionen pålægges at vedtage gennemførelsesretsakter om detaljerede regler for verifikation.

#### *Artikel 14 CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder*

Der fastsættes regler for etablering af CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder efter forordningen. CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder skal være uafhængige af udbydere af transporttjenester og have den nødvendige faglige ekspertise og udstyr til at gennemføre opgaven.

#### *Artikel 15 Procedurer for akkreditering af CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder*

CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder skal akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan. Hver medlemsstat skal udpege en myndighed, der fører en ajourført liste over de akkrediterede CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder efter forordningen.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

#### *Artikel 16 Delegerede beføjelser*

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

#### *Artikel 17 Udvalgsprocedurer*

Kommissionen bistås af det udvalg, som udpeges i forordning (EU) nr. 182/2011. Den retsakt, der henvises til, indeholder generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser.

#### *Artikel 18 Rapportering og revision*

Artiklen pålægger Kommissionen at foretage en evaluering af forordningen fem år efter, at den træder i kraft.

#### *Artikel 19 Ikrafttræden og anvendelse*

Artiklen fastsættes bestemmelser vedrørende datoerne for forordningens ikrafttræden og anvendelse. De centrale dele af forordningen anvendes først 3½ år efter at forordningen er trådt i kraft.





#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets udtalelse af forslaget foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med forslaget er at fastsætte harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner på transporttjenesteniveau, hvorfor forslaget er særligt relevant for grænseoverskridende transporttjenester mellem EU's medlemsstater. EU's transportsektor har en stærk grænseoverskridende dimension og spiller en vigtig rolle for den frie bevægelighed for personer og varer på EU's indre marked. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Ifølge Kommissionens konsekvensanalysen er lovgivningsmæssige foranstaltninger nødvendige for at opfylde initiativets mål. Kommissionen vurderer, at en forordning er det mest hensigtsmæssige instrument til at sikre en fælles harmoniseret tilgang for opgørelsen af CO<sub>2</sub>e-emissioner ved transporttjenester. Harmoniseringsniveauet, som hovedsagelig vedrører de metodologiske valg, inputdata og fælles regler for verifikation, kan ikke opnås effektivt ved hjælp af foranstaltninger truffet af de enkelte medlemsstater. Anvendelsen af en harmoniseret tilgang bør følge ensartede regler for at muliggøre sammenlignelighed og tilstrækkelig kvalitet og detaljeringsgrad af de genererede data.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Gældende dansk ret**

Dansk ret indeholder ikke regler for, hvilke opgørelsesmetoder og forudsætninger i form af inputdata om transportmidlernes energieffektivitet og drivmidlernes CO<sub>2</sub>e-indhold virksomhederne skal anvende.

#### **7. Konsekvenser**

##### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

En vedtagelse af forslaget vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser.



## **Økonomiske konsekvenser**

### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at have begrænsede statsfinansielle konsekvenser, som regeringen er i gang med at analysere omfanget af. Regeringen har indtil videre gjort sig de overvejelser, som fremgår af det følgende.

Det fremgår af forslaget, at det vil medføre en forhøjelse af de nuværende nettoomkostninger for Unionens budget på 4,5 mio. kr. i perioden 2025-2027 og yderligere midler på 47,25 mio. kr. fra 2028 til 2050. Midlerne vil blive anvendt til at etablere og drive databaser, som etableres af Kommissionen med hjælp fra det Europæiske Miljøagentur. Danmark finansierer ca. 2 pct. af EU's budget. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser gennem EU's budget i perioden 2025-2050, som opgøres til ca. 1 mio. kr.

Det fremgår endvidere af forslaget, at CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder skal akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan. Hver medlemsstat skal udpege en myndighed, der akkrediterer CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder og fører en ajourført liste over de akkrediterede CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder efter forordningen. Det nationale akkrediteringsorgan forventes på det nuværende vidensniveau om organets opgaver at kunne indplaceres i en styrelse under Transportministeriet, hvor der er erfaring med tilsvarende processer. De nødvendige ressourcer til opgaven er under afdækning.

I forordningen er det ikke et krav, at offentlige myndigheder skal anvende den harmoniserede metode til formidling af data om CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

I Kommissionens konsekvensanalyse indgår, at forslaget vil forøge gennemsigtighed og sammenlignelighed i CO<sub>2</sub>e-data om transport-services. Kommissionen forventer med stor usikker om den konkrete størrelsesorden af effekterne, at dette kan lede til øget brug af bæredygtige transportløsninger og en optimering af rutevalg, som kan lede til energibesparelser for udbyderne af transportservice og for forbrugerne. Dermed finder Kommissionen også, at forslaget kan føre til en reduktion i CO<sub>2</sub>e-emissionerne fra transport.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering af, at forslaget vil kunne medvirke til at skabe gennemsigtighed i og troværdighed om CO<sub>2</sub>e-emissionsdata vedr. transportaktiviteter. I Danmark vil effekten af klimatiltag normalt skulle kunne forklares og kvantificeres gennem transparente opgørelsesmetoder f.eks. gennem



kørsler med trafikmodeller. Kommissionens skøn for gevinster kan ikke afvises, men regeringen finder ikke, at der er baggrund for at indregne klimagevinster og deraf følgende provenumæssige konsekvenser på baggrund af forslaget. Det vil således i en dansk sammenhæng blive betragtet som et understøttende tiltag.

Udgifter som følge af EU-retsakter, der medfører statslige merudgifter, skal afholdes inden for eksisterende bevillinger., jf. pkt. 2.4.1 i Budgetvejledningen.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Som anført ovenfor kan forslaget medvirke til at give forbrugerne og virksomhederne mere gennemsigtige og troværdige data om transportservices og vil kunne påvirke adfærd gennem forbrugernes præferencer for klimavenlige produkter og services samt ved at skabe grobund for innovation, som trækker i retning af en mere bæredygtig transportsektor med reducerede CO<sub>2</sub>e-emissioner.

Kommissionen finder ligeledes, at forslaget vil kunne øge EU-budgettet samt give begrænsede øgede omkostninger for offentlige myndigheder i medlemsstaterne. Kommissionen vurderer, at disse omkostninger vil kunne opvejes af positive effekter for, hvad man i bred forstand kan betegne for produktiviteten i samfundet. Som anført finder regeringen dog ikke, at der direkte vil kunne indregnes en effekt i form af reduceret CO<sub>2</sub>e-udledning i Danmark som følge af en evt. vedtagelse af forslaget.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Danske udbydere af gods- og passagertjenester, som allerede i dag er reguleringsmæssigt forpligtet til at videregive oplysninger om tjenesternes CO<sub>2</sub>e-udledning, bliver omfattet af forordningens regler. Disse virksomheder vil allerede i dag skulle træffe en række metodiske valg og vil være pålagt at anvende ressourcer til dette formål. Ved at skabe transparens og ensretning i opgørelsesmetoderne for CO<sub>2</sub>e-udledning fra transportere, vil forslaget skabe lige konkurrencevilkår mellem virksomheder på tværs af EU. Forslaget kan derfor gavne danske virksomheder, som udbyder energieffektive transportere.

Når forordningen træder i kraft, vil der være omkostninger til omstilling. Kommissionen forventer dog, at virksomhederne med en universelt accepteret metode på tværs af EU, kan sikre sig en mere effektiv løbende drift, når de opgør deres CO<sub>2</sub>e-emissioner.



Regeringen vurderer, at forordningsforslaget vil medføre administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv. Dette være sig i forbindelse med at omstille sig til en ny opgørelsesmetode, for de virksomheder der kommer til at være omfattet af forslaget. Selv om SMV'er ikke direkte bliver underlagt lovgivningen, er der mulighed for, at de gennem kunder eller samarbejdspartnere kan være nødsaget til at lade sig certificere, hvilke kan medføre administrative omkostninger.

Der kan ligeledes være løbende administrative byrder for virksomhederne i forbindelse med løbende kontroller for at opretholde certificering efter EN ISO 14083:2023.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive afsøgt nærmere, når og såfremt de nærmere specifikationer ved forslaget fastlægges i delegerede retsakter.

### ***Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet***

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. juli 2023 med frist for bemærkninger den 6. september 2023. Forslaget er efterfølgende, da det forelå i dansk sprogversion, udsendt i en supplerende høring, som havde frist den 29. september 2023. Der er modtaget svar fra følgende høringsparter:

### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er positiv over for forslaget og understreger vigtigheden af, at forslaget ikke udvandes eller lign. i den videre forhandlingsproces. Dansk Erhverv bakker derfor også op om forslaget i sin nuværende form, med visse forbehold.

Dansk Erhverv støtter at metoden tager udgangspunkt i en kendt international standard. Dansk Erhverv påpeger, at en europæisk standard vil sikre både korrekte og sammenlignelige klimaregnskaber og vil gøre det nemmere og mere overskueligt for mindre virksomheder at lave et regnskab til kunder og interessenter.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at Kommissionen tager afsæt i, at man ikke vil pålægge alle virksomheder at opgøre deres udledninger. Dermed mener man, at man undgår at pålægge mindre og



små virksomheder en unødigt arbejdsbyrde. Dansk Erhverv er enige i udgangspunktet men påpeger, at fordi små og mellemstore transportvirksomheder typisk er underleverandører til større transportører og transportkøbere, så bliver de allerede i dag krævet at fremlægge et klimaregnskab for deres aktiviteter.

Transport af gods og mennesker for transportkøbere, er typisk placeret i virksomhedernes Scope 3 emissioner, som oftest også er den kategori, hvor en stor del af virksomhedens emissioner stammer fra. Selvom SMV'er som eksempel ikke er underlagt taksonomikrav og CSRD-kriterierne, bliver de derfor stadig mødt af krav om klimaregnskab fra de virksomheder, der køber deres transportløsninger. Kommissionens antagelse om, at man med denne løsning fritstiller mindre virksomheder fra at rapportere deres udledninger, stemmer derfor ikke overens med virkeligheden.

Dansk Erhverv bemærker, at det understreger behovet for at etablere en let tilgængelig og forståelig database over standardværdier for CO<sub>2</sub>e-værdier og deslige, så alle virksomheder kan lave brugbare klimaregnskaber, uden det samtidig resulterer i en stor og uoverskuelig administrativ opgave.

Dansk Erhverv bemærker også, at der fra dansk side er behov for god og tilgængelig rådgivning til mindre virksomheder, så de kan gøre brug af ISO 14083:2023 og få adgang til retvisende værdier for danske drivmidler.

ISO 14083:2023 anbefaler, at virksomheder indhenter egne emissionsdata fra deres brændstoffleverandører, og i det land aktiviteten er forgået i. Er det ikke muligt, kan man gøre brug af generelle standardværdier. Det kan som nævnt være en meget stor arbejdsbyrde for en virksomhed at indsamle data fra det enkelte drivmiddel, særligt når transportaktiviteten er forgået på tværs af landegrænser.

Dansk Erhverv er derfor positive over for, at Kommissionen her lægger op til at etablere en europæisk database over bl.a. drivhusgasemissionerne fra de enkelte drivmidler. Dansk Erhverv anbefaler, at sådan en database opdeles i værdier for de enkelte medlemslande, og at alle disse samles et sted, som det altid er let at få adgang til. Da virksomhederne forpligtes til at opgøre deres udledninger i både et well-to-wheels og tank-to-wheels perspektiv, er det vigtigt, at en sådan database også opgør emissionsindhold og evt. besparelser ved brug af forskellige typer biobrændstoffer, og at data også opgøres for hvert enkelt medlemsland.



Hvis muligt, anbefaler Dansk Erhverv også, at der sammensættes fælles europæiske standardværdier for emissions-, energiindhold og deslige fra drivmidler indkøbt og/eller brugt i 3. lande.

### DTL

For DTL er det en vigtig opgave at forberede vognmændene på myndighedskrav og efterspørgsel efter CO<sub>2</sub>-data fra vognmændenes kunder, og det er vigtigt, at der tages hensyn til at sikre både små og store virksomheders konkurrenceevne i forbindelse med klimarapportering. Der findes på nuværende tidspunkt mange forskellige metoder og nøgletal til opgørelse af CO<sub>2</sub>-emissioner, hvilket skaber forvirring og svækker muligheden for ensartede og sammenlignelige CO<sub>2</sub>-rapporter. DTL er derfor positiv over for Europakommissionens initiativ, som gennem indførelse af en standardmetode og introduktion af nøgletal forhåbentlig vil bidrage til at skabe større ensartethed og sammenlignelighed af CO<sub>2</sub>-rapporteringen blandt virksomhederne.

### DI

DI Transport finder overordnet EU-Kommissionens initiativ fornuftigt og et hensigtsmæssigt led i den grønne omstilling af transportsektoren. Det er hensigtsmæssigt, at der med forslaget etableres en fælles harmoniseret og gennemsigtig metode til beregning af udledningen af drivhusgasemissioner fra alle transportformer og fra hvert led i transportkæden.

DI Transport finder det hensigtsmæssigt, at forpligtelsen til at overholde den fælles metode kun gælder for virksomheder, der selv beslutter eller allerede er juridisk forpligtet til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner. Ligeledes kan det støttes, at Hub-drift også omfattes for både fragt og passagertransport.

De fleste EU-vejtransportvirksomheder er SMV'er og mangler den nødvendige ekspertise eller værktøjer til at beregne og formidle deres drivhusgasemissioner. Det bør derfor fastholdes, at der er tale om en kvasi-frivillig ordning. Netop valget af en delvis frivillig ordning til beregning og offentliggørelse af transporttjenesters data om drivhusgasemissioner bør give markedet tilstrækkelig tid til at tilpasse sig. Det vil samtidig give mulighed for justeringer og en gradvis inddragelse af yderligere elementer for at opnå et komplet og præcist beregningsværktøj.

DI opfordrer til, at der fra dansk side arbejdes for, at ideen om et well-to-wheels-perspektiv i forslaget ændres til tank-to-wheels.



DI bemærker, at forslaget ikke angiver datoen for, hvornår EU-databaserne skal være oprettet. Endvidere skaber betingelserne for anvendelse af sekundære data en afhængighed af de EU-databaser, der er nævnt i forslaget. Spørgsmål vedrørende datatilgængelighed og datakvalitet bør overvejes. Databaserne skal være let tilgængelige for enheder af enhver størrelse. Tekniske kvalitetstjek af standardværdier, der udføres af Kommissionen med støtte fra miljøagenturet bør undgå at være langvarige. Dette kan forsinke tilgængeligheden af relevante sekundære data.

Det forekommer uklart, i hvilket omfang der vil være en enkelt "regnemaskine", der skal bruges af virksomheder til at beregne og offentliggøre deres drivhusgasemissionsdata. Virksomheder af enhver størrelse, herunder mindre operatører, bør have adgang til og bruge ethvert beregningsværktøj. Mens EN ISO-standard 14083:2023 giver vejledning om kvantificering og rapportering af drivhusgasemissioner for både gods- og passagertransport, skal det understreges, at disse er forskellige med hensyn til transportformer, produkter, ruter, forsyningskæder og tidslinjer.

### Dansk Luftfart

Overordnet finder Dansk Luftfart, at EU-Kommissionens initiativ er yderst relevant, idet der er et udtalt behov for standardiserede opgørelsesmetoder. Det er vigtigt, at der i samfundet er tillid til, at opgørelser og deraf følgende anprisninger er retvisende og sammenlignelige. Sådan er det desværre endnu ikke helt.

Vi noterer positivt, at forordningen ikke medfører, at rapportering gøres obligatorisk per se. Dens anvendelse er således begrænset til at blive taget i anvendelse af de virksomheder/enheder, der enten beslutter eller på anden vis er pålagt at dele egne CHG-data eksternt. Vi bemærker endvidere, at når forordningen tages i anvendelse, er dens virkefelt begrænset til transportaktiviteter, der enten slutter eller starter i EU-territoriet. Dermed er virkefeltet analogt til ReFuel Aviation og til en vis grad også EU ETS.

Forslaget bygger på ISO-standard 14083:2023 og formentlig især derfor på et well-to-wheels-perspektiv. Antagelsen om et well-to-wheels-perspektiv er efter vores opfattelse principielt forkert af flere årsager: Et well-to-wheels-princip bryder med opgørelsesrammen i ETS og eksempelvis de nationalt relaterede aggregerede opgørelser. Resultatet er forvirrende eksternt som internt og vil også medføre, at datagrundlaget bliver forringet, fordi well-to-tank-delen formentlig må opgøres på baggrund af standarddata. Dertil kommer en øget opgørelsesbyrde i virksomhederne.



Dertil tilhører well-to-tank-delen en anden sektor – eller rettere, et andet scope. Der bør det blive, så en transportaktør, som et luftfartsselskab, skal gøre rede for de emissioner, man selv har direkte påvirkning på – og tilsvarende for brændstoftransportørerne. Dansk Luftfart opfordrer således til, at der fra dansk hold arbejdes for, at ideen om et well-to-wheels-perspektiv ændres til tank-to-wheels.

### Danske Rederier

Danske Rederier hilser forslaget velkommen og bifalder forordningens formål om at sikre en konsistent og sammenhængende opgørelsesmetode på tværs af transportsektoren. Dansk søfart er blandt de mest klimaambitiøse på globalt plan, og netop klima- og energiprformance udgør en vigtig konkurrenceparameter. I en konkurrenceudsat sektor som skibsfart er det derfor vigtigt, at dette kan dokumenteres over for bl.a. kunder med afsæt i en harmoniseret tilgang for beregningerne.

For skibsfart kan der tages afsæt i EU-forordningen om Monitoring, Rapportering og Verifikation (Forordning (EU) 2023/957) for at undgå unødigt kompleksitet og administrativ byrde.

Udover at støtte forslaget i den foreliggende form opfordrer Danske Rederier regeringen til at arbejde for, at forordningen hurtigt handles på plads. Samtidig opfordres EU-Kommission til rettidigt at inddrage European Sustainable Shipping Forum (ESSF) i forbindelse med udarbejdelse af retsakter knyttet til forordningen.

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning noterer, at luftfarten allerede indgår i CORSIA og i ReFuelEU Aviation initiativet. Det er Erhvervsflyvningens Sammenslutnings forventning, at der ikke pålægges luftfarten yderligere byrder i forbindelse med rapportering m.m.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Medlemsstaterne er generelt positive overfor, at der gennemføres en harmonisering af metoden, og at Kommissionen udgiver standardværdier til brug for opgørelser. Medlemsstaterne er også generelt positive overfor, at anvendelsen af den harmoniserede metode og standardværdier kun er nødvendige for de virksomheder, som skal opgøre deres CO<sub>2</sub>e-udledning som følge af





anden regulering, eller fordi virksomhederne selv ønsker at gøre det. Der er bekymring blandt flere medlemslande for, at harmoniseringen kan føre til dobbeltarbejde for nogle virksomheder. Det vil kunne ske i de tilfælde, at der i anden EU-regulering stilles krav om, at transportvirksomhederne skal opgøre deres miljø og klimapåvirkning ud fra andre metoder, standardværdier mv. Problemstillingen kan særligt findes inden for søfart og luftfart. Der er indikationer i forhandlingerne på en bedre afbalancering i mængden af administrative byrder, der pålægges virksomhederne, i forhold til gevinster som kan opnås gennem helt sammenlignelige opgørelser af CO<sub>2</sub>e-udledninger på tværs af transportformer.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er i sin foreløbige stillingtagen positiv over for forslaget. Værdien af virksomhedernes formidling af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transportaktiviteter vil reelt kun være af værdi for samfundet, hvis de er troværdige og gennemsigtige. Regeringen finder, at Kommissionens forslag om en harmonisering kan blive et væsentligt skridt i retning af en troværdig og gennemsigtig formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

Regeringen lægger endvidere vægt på, at formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport med forslaget ikke gøres obligatorisk. Forslaget gør det således alene obligatorisk for virksomheder at anvende den harmoniserede metode, når de formidler CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport ud fra rene kommercielle hensyn, eller fordi virksomhederne gennem anden regulering allerede er pålagt formidling af deres CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

Sidst vil Regeringen have fokus på omfanget af de økonomiske konsekvenser ved forslaget for erhvervsliv og myndigheder.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 18. oktober 2023