

U 40/2023 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 11 juli 2023 till Europaparlamentets och rådets förordning samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 7 september 2023

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Trafikråd Saara Reinimäki

2023-09-07

STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM REDOVISNING AV TRANSPORTTJÄNSTERS UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

1 Bakgrund

Europeiska kommissionen lade den 11 juli 2023 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser (COM (2023) 441 final, nedan ”CountEmissions EU”).

Initiativet CountEmissions EU syftar till att skapa en gemensam referensram för beräkning och rapportering av utsläpp av växthusgaser från gods- och passagerartrafik. CountEmissions EU stöder den europeiska gröna given (COM (2019) 640 final) och främjar uppnåendet av målen i den europeiska klimatlagen. Initiativet motsvarar åtgärd 33 i strategin för hållbar och smart mobilitet (COM (2020) 789 final), som publicerades av kommissionen den 9 december 2020 och utgör grunden för åtgärderna 28 och 34 i den aktuella handlingsplanen. Målet är att tjänsteleverantörerna med hjälp av transparent information kan följa och minska sina utsläpp samt effektivisera transporttjänsterna och att användarna kan välja det mest hållbara alternativet.

Godstransporter utgör ryggraden i EU:s inre marknad, som sysselsatte omkring 6 miljoner människor 2020. Godstransporterna står emellertid också för mer än 30 procent av koldioxidutsläppen från trafiken. I takt med att EU:s ekonomi växer kommer utsläppen sannolikt bara att öka, om inte åtgärder vidtas för att minska användningen av fossila bränslen.

Strategin för hållbar och smart mobilitet slår fast att för att säkerställa en hållbar, smart och anpassningsbar utveckling av transportsektorn krävs en omfattande reform av det europeiska transportsystemet. I strategin betonas bl.a. betydelsen av att införa smarta transportsystem för att främja utvecklingen av digitala, multimodala mobilitetstjänster.

En ökad hållbar mobilitet kräver också förbättrad kompatibilitet mellan olika transportslag (multimodalitet). Sömlös samverkan mellan olika transportslag möjliggör effektiva och lättanvända resekedjor, gör det lättare att välja olika transportslag samt gör nya mobilitetstjänster mer lockande och användbara som alternativ till privatbilism.

Förslaget gavs som en del av paketet om grön frakt. I lagstiftningspaketet ingick dessutom ett förslag till förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapaciteten (COM (2023) 443 final) och ett förslag om ändring av direktiv 96/53/EG om dimensioner och vikter för tunga vägfordon (COM (2023) 445 final). Förslagen i paketet innehåller åtgärder för att förbättra effektiviteten och hållbarheten för gods- och persontransporter. Paketet är en fortsättning på de centrala delarna i 55 %-paketet, såsom målen gällande laddnings- och tankstationer, införandet av hållbara bränslen inom luft- och sjöfarten samt utvecklingen av utsläppshandeln inom transporter. Paketet kompletteras senare med ett förslag om kombinerad transport. Denna skrivelse från statsrådet behandlar endast förslaget till förordning CountEmissions EU. Separata U-skrivelser upprättas om de övriga initiativen i paketet.

2 Förslagets syfte

Bristen på tillgängliga, enhetliga och jämförbara uppgifter om transporttjänsters utsläpp av växthusgaser är det huvudsakliga problemet som initiativet syftar till att lösa. Bristen på information beror på det breda utbud av metoder som för närvarande används för att beräkna och rapportera utsläppen av växthusgaser från transporttjänster.

Initiativet CountEmissions EU om beräkning och rapportering av utsläpp syftar till att harmonisera beräkningen och rapporteringen av utsläpp från gods- och persontransporttjänster för att öka transparensen. Målet är att tjänsteleverantörerna med hjälp av enhetlig och transparent information kan följa och minska sina utsläpp samt effektivisera transporttjänsterna.

Förordningen förpliktar inte tjänsteleverantörerna att beräkna eller rapportera utsläppen av växthusgaser från transporttjänster. Istället skapar den ett gemensamt regelverk för beräkning och rapportering av utsläppen av växthusgaser från transporttjänster baserat på den bindande opt-in-principen: förordningen är alltså förpliktande endast om utsläppen från transporttjänster beräknas och rapporteras till tredje part. Den harmoniserade metoden för att beräkna och rapportera utsläpp av växthusgaser för alla transportslag skapar lika möjligheter att jämföra utsläppen från olika transportslag.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

3.1 Allmänna bestämmelser (artiklarna 1–3)

Den förordning som kommissionen föreslår ska fastställa enhetliga regler för beräkning och rapportering av utsläpp av växthusgaser från transporttjänster som börjar eller slutar inom unionen. Förordningen ska tillämpas på aktörer som tillhandahåller person- och godstransporttjänster när dessa rapporterar detaljerad information om transporttjänstens utsläpp av växthusgaser till tredje part för kommersiella eller regulatoriska ändamål.

3.2 Metod för beräkning av utsläpp (artikel 4)

Kommissionen föreslår standarden ISO 14083:2023 som beräkningsmetod. Eftersom förordningen bör ta hänsyn till den eventuella framtida utvecklingen av standarden och den flexibilitet som ingår i vissa delar av den, ska kommissionen inom 36 månader bedöma det eventuella behovet av ändringar i delar av standarden. Kommissionen kan också inleda en bedömning av överensstämmelsen för alla ändringar som gjorts i standarden.

3.3 Utgångsuppgifter för beräkning av utsläpp (artiklarna 5–8)

Enligt förslaget till förordning ska man vid beräkningen av utsläpp prioritera primärdata, vilket innebär det kvantitativa värdet baserat på direkta mätningar.

Dessa typer av data är ändå inte nödvändigtvis tillgängliga eller kan vara oöverkomligt dyra för vissa intressenter, i synnerhet för små och medelstora företag. Därför tillåts också användning av sekundärdata under vissa förutsättningar. I förslaget till förordning anges dessa förutsättningar dock endast genom att beskriva tillåtna typer och källor för sekundärdata, inte genom att beskriva i vilka situationer användningen av sekundärdata är acceptabel. Sekundärdata avser modellerade data och standardvärden som har härletts exempelvis med hjälp av ett beräkningsverktyg eller från litteratur.

I förslaget till förordning föreslås att det upprättas en grunddatabas (standardvärden för utsläppssintensitet av växthusgaser) och en central databas på EU-nivå (standardvärden för utsläppskoefficienter) för tillgänglighet och administration av data för standardvärden. Databaserna är öppna för alla och kostnadsfria. Kommissionen ska upprätta databaserna med Europeiska miljöbyråns hjälp. Den centrala databasen ska administreras av kommissionen tillsammans med Europeiska miljöbyrån, medan grunddatabasen administreras av kommissionen.

På grund av den utpräglade sektorspecifika, nationella och regionala särarten i fråga om värden för utsläppssintensitet kan databaser och datauppsättningar som administreras av tredje part tillåtas, förutsatt att de genomgår en särskild kvalitetskontroll.

3.4 Rapportering (artiklarna 9–10)

I samband med rapportering av utsläpp ska enligt förslaget redovisas minst den totala mängden koldioxidekvivalenter (CO₂-ekv.) per transporttjänst. Utöver detta ska CO₂-ekv. rapporteras t.ex. per tonkilometer, fraktkton, passagerarkilometer eller per passagerare, beroende på typ av transporttjänst.

När utsläppsdata rapporteras ska det också anges att utsläppen har beräknats enligt denna förordning. Om utsläppsdata lämnas vidare av s.k. informationsförmedlare (t.ex. förmedlare som tillhandahåller multimodala digitala mobilitetstjänster) måste dessa uppfylla de villkor som nämns i förordningen. Parter som endast agerar som informationsförmedlare ansvarar dock inte för informationens riktighet.

3.5 Beräkningsverktyg (artikel 11)

Enligt kommissionens förslag ska beräkningsverktyg som utvecklats av tredje part kunna användas för att beräkna utsläpp, förutsatt att de klarar en särskild bedömning av överensstämmelsen. Bedömningen utförs av ett ackrediterat organ för bedömning av överensstämmelse, som årligen rapporterar till kommissionen om de verktyg som klarade bedömningen.

3.6 Verifiering (artiklarna 12–13)

Kommissionen föreslår att resultaten av utsläppsberäkningarna verifieras av organ för bedömning av överensstämmelse. Kravet på verifiering ska dock inte vara förpliktande för mikroföretag eller små och medelstora företag. Verifieringen utförs av ett ackrediterat organ för bedömning av överensstämmelse, som årligen rapporterar till kommissionen om verifierade aktörer.

3.7 Ackreditering (artiklarna 14–15)

Enligt förslaget ska organ för bedömning av överensstämmelse ackrediteras av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008. Det nationella ackrediteringsorganet ska årligen rapportera till kommissionen om de ackrediterade organen för bedömning av överensstämmelse.

Medlemsstaterna ska utse en myndighet som för en uppdaterad förteckning över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse.

3.8 Delegering av befogenheter till kommissionen (artiklarna 16–17)

I artikel 16 i förslaget till förordning fastställs villkoren för utövande av delegerade befogenheter. Befogenheten att anta delegerade akter överförs till kommissionen på obestämd tid från

och med förordningens ikraftträdande. Europaparlamentet eller rådet kan dock när som helst besluta att återkalla delegeringen av befogenheter till kommissionen. Med delegerade akter kan kommissionen utesluta eventuella ändringar av standarden från förordningens tillämpningsområde, om de utgör en uppenbar risk för uppnåendet av förordningens mål (artikel 4.4). Genom att anta delegerade akter kan kommissionen också be CEN att revidera standarden som definieras i artikel 4 (artikel 4.5), komplettera de mätvärden som ska rapporteras (artikel 9.4) och komplettera ackrediteringskraven för organ för bedömning av överensstämmelse (artikel 15.4).

Varje delegerad akt träder i kraft endast om Europaparlamentet eller rådet inte gjort invändningar mot den inom två månader från det att kommissionen underrättade dem om akten i fråga. Denna period kan förlängas med två månader på parlamentets eller rådets initiativ.

Genomförandakterna antas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i artikel 17. Med hjälp av genomförandakter kan kommissionen förtydliga användningen av beräkningsmetoden för att säkerställa att den införs på ett enhetligt sätt (artikel 4.6). Genom genomförandakter kan kommissionen också fastställa regler och villkor för kvalitetskontroll av databaser som administreras av tredje part (artikel 7.4), överensstämmelse med kraven för beräkningsverktygen och tillhörande intyg över överensstämmelsen (artikel 11.6) samt bedömning av överensstämmelsen med kraven för uppgifter som ska rapporteras och tillhörande intyg över överensstämmelsen (artikel 13.9).

I artikeln om kommittéförfarandet hänvisas till den s.k. kommittéförfarandeförordningen (EU) 182/2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter. Kontrollförfarandet i enlighet med artikel 5 i förordningen tillämpas på de aktuella genomförandakterna.

3.9 Slutbestämmelser (artikel 18)

Kommissionen ska lämna en rapport om utvärderingen av förordningen till Europaparlamentet och rådet fem år efter det att förordningen börjat tillämpas.

Förordningen börjar tillämpas 42 månader efter det att den trätt i kraft. Undantaget från detta är artiklarna om delegering av befogenheter, som blir tillämpliga så snart förordningen träder i kraft.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna

Förslagets rättsliga grund utgörs av artikel 91.1 och artikel 100.2 om transportpolitiken i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Det föreslås att förslaget antas i det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Rådet fattar beslut i frågan med kvalificerad majoritet.

Enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget har EU och medlemsstaterna delade befogenheter när det gäller transportsektorn. Subsidiaritetsprincipen tillämpas på förslaget eftersom de frågor som förslaget gäller inte ingår i unionens exklusiva befogenhet. Enligt kommissionen är förslagen förenliga med subsidiaritetsprincipen eftersom målen enligt dess uppskattning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås enbart med medlemsstaternas åtgärder. Enligt kommissionen är åtgärder på EU-nivå nödvändiga eftersom beräkningen av transporttjänsters utsläpp involverar gränsöverskridande faktorer som medlemsstaterna inte kan lösa på egen hand. Klimatförändringarna är dessutom ett gränsöverskridande problem, varför samordning av klimatåtgärderna på EU-nivå är nödvändig.

I kommissionens samråd med intressentgrupper fick den föreslagna standarden som beräkningsmetod betydande stöd, vilket förväntas leda till bred acceptans inom transportsektorn. Enligt kommissionen ses förslagen som nödvändiga för att nå utsläppsmålen. Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att lösa problemen och uppnå unionens mål.

Enligt statsrådets uppfattning är den rättsliga grunden för förslaget korrekt. Statsrådet anser också att förslaget är förenligt med proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Kommissionens konsekvensbedömning

5.1.1 Behov av åtgärder

Behovet av beräkning av transporttjänsters utsläpp har ökat, eftersom företag och konsumenter letar efter sätt att minska sitt koldioxidavtryck. För att jämförelse av tjänster ska vara möjlig måste beräkningen av utsläppen baseras på tillförlitlig, exakt och jämförbar information. För närvarande finns det många olika standarder, metoder och beräkningsverktyg, och de ger inte standardiserade och jämförbara resultat.

I kommissionens konsekvensbedömning identifierade intressentgrupperna problemet och stödde på bred front förslagets mål. Aktörerna ansåg att det var viktigt att identifiera och utnyttja befintliga tillvägagångssätt, men lyfte också fram behovet av sektorspecifik vägledning för att införa beräkningsmetoden på ett konsekvent sätt genom hela transportkedjan.

5.1.2 Lösningar

I samband med utarbetandet av det aktuella förslaget till förordning utvärderade kommissionen sex olika policyalternativ, vilka skiljde sig bl.a. i fråga om de beräkningsmetoder som valts som utgångspunkter, den bindande karaktären av tillämpningen av förordningen och verifieringsförfarandena. Kommissionen har kommit fram till att den föreslagna regleringsmodellen är den bästa möjliga, eftersom man med den kan uppnå de uppsatta målen på det mest kostnadseffektiva sättet. Modellens beräkningsmetoder är baserade på en global standard och den rekommenderar användning av primärdata, men tillåter även användning av sekundärdata som utgångsuppgifter för beräkningarna. Under vissa förutsättningar tillåter det föreslagna regelverket även nationella, regionala och sektorspecifika databaser som administreras och utvecklas av tredje part för utgångsuppgifter och beräkningsverktyg för utsläppsberäkningar. Regelverket ska vara bindande endast för de aktörer som beslutar att rapportera eller på annat sätt är förpliktade (t.ex. genom avtal) att beräkna och rapportera transporttjänstspecifika utsläppsdata.

5.1.3 Konsekvenser

Kostnadseffekterna av förslaget till förordning beräknas bli totalt 1,5 miljarder euro för perioden 2025–2050. Merparten av kostnadseffekterna riktar sig till transporttjänstföretag som samlar in och distribuerar utsläppsdata. En stor del av kostnaderna för företagen kommer från införandet av standarden ISO 14083 och tillämpningen av den. Europeiska miljöbyrån ådrar sig också kostnader för att upprätta och administrera de nya databaserna. Kostnadseffekterna för de nationella ackrediteringsorganen och myndigheterna bedöms vara mycket små.

De direkta fördelarna med förslaget till förordning uppskattades uppgå till totalt 2,4 miljarder euro (minskning av den totala energianvändningen). De externa effekterna uppskattas uppgå till

totalt 1,48 miljarder euro (minskning av utsläpp och luftföroreningar, förbättring av trafiksäkerheten). De totala fördelarna uppskattas alltså till 3,9 miljarder euro. Tillsammans med kostnadseffekterna beräknas netto nyttan av policyalternativet till 2,4 miljarder euro (nyttokostnadskvot 2,5).

Det policyalternativ som kommissionen valt beräknas leda till en minskning av utsläppen av växthusgaser med 5,6 miljoner ton under perioden 2025–2050. Minskningen av utsläppen av växthusgaser beror enligt konsekvensbedömningen främst på förändrat beteende och optimering av resekedjor, vilket påverkar preferensen för transporttjänster med lägre utsläpp.

Kommissionen konstaterar att det finns få empiriska bevis på sambandet mellan beräkningen av utsläpp av växthusgaser, förändringar i transportsätt och transportval samt tillhörande utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. De övergripande fördelarna med det presenterade policyalternativet grundar sig till stor del på mer hållbara transportsätt och transportval som görs på både efterfråge- och utbudssidan med stöd av utsläppsdata, det vill säga förändrat beteende. Därför finns det betydande osäkerheter när det gäller vilka fördelar som kan uppnås. Trots detta finns det enligt kommissionens konsekvensbedömning vissa bevis för att utsläppsdata kan ha en positiv effekt på vissa användargrupper.

Enligt kommissionen har jämförbara utsläppsdata också en positiv effekt på tillförlitligheten och transparensen hos leverantörerna av transporttjänster.

5.2 Nationell konsekvensbedömning

I Finland har insamlingen, rapporteringen och användningen av utsläppsdata från transporter undersökts i statsrådets forsknings- och utredningsverksamhets projekt om potential för affärsverksamhet och minskning av utsläppen inom logistiken med hjälp av utsläppsrapportering (Logistiikkaan liiketoiminta- ja päästövähennyspotentiaalia päästöraportoinnilla, LOLIPOP) under våren och sommaren 2023. Den enkät som genomförts inom ramen för projektet visar att det finns stora sektorsspecifika skillnader i målen för uppföljning och rapportering av utsläppsdata. Inom handeln och industrin önskar 92 procent av företagen att transportföretagen rapporterar utsläpp orsakade av företagets order och 81 procent uppgav att de drar nytta av informationen från utsläppsrapporteringen. Av transportföretagen uppgav dock 68 procent att de inte samlar in eller rapporterar utsläppsdata. Majoriteten av transportföretagen var helt omedvetna om de olika standarderna för utsläppsrapportering. Trots att några av transportföretagen hade en pessimistisk inställning till kraven på utsläppsberäkningar, ansåg de som svarade på enkäten att insamling och rapportering av utsläppsdata är viktigt samt efterlyste anvisningar och ett tydligt system. Utifrån enkäten ökar intresset för utsläppsrapportering också i Finland, men man önskar tydlighet och anvisningar om beräkningsmetoder från myndigheterna.

Resultaten av den enkät som genomfördes i Finland stöder och överensstämmer huvudsakligen med kommissionens problemformulering och de valda metoderna. Förslaget till förordning medför därmed också de anvisningar för beräkning och rapportering av utsläppsdata som de finländska företagen önskar. Enhetliga metoder skapar lika villkor för utsläppsberäkning för aktörer som tillhandahåller transporttjänster i hela Europa och förbättrar de finländska företagens konkurrensställning. Förslaget till förordning kan också betraktas som ett skydd för konsumenter och företag mot grönmålning, vilket gör det möjligt för olika aktörer att delta i den gröna omställningen med sina egna, välmotiverade val.

5.2.1 Konsekvenser för den nationella lagstiftningen

Den föreslagna förordningen är direkt tillämplig EU-lagstiftning efter dess ikraftträdande. Ingen nationell lagstiftning som överlappar med förslaget till förordning har identifierats, men konsekvenserna för den nationella lagstiftningen bedöms närmare i ett senare skede.

5.2.1 Miljökonsekvenser

Enligt kommissionens konsekvensbedömning bygger fördelarna som uppnås till stor del på förändrat beteende och val av mer hållbara transportsätt. Som möjliga mekanismer för beteendeförändring på efterfrågesidan presenteras ett beslut om att byta transportform baserat på utsläppsdata eller val av den mest effektiva tjänsteleverantören i fråga om utsläpp. Motsvarande mekanismer på utbudssidan inkluderar att förbättra sin egen logistik- eller bränsleeffektivitet baserat på utsläppsdata. De forskningskällor som kommissionen använder stöder inte entydigt effekten av utsläppsdata på beteendeförändringar och valet av mer hållbara transportsätt. I kommissionens konsekvensbedömning öppnas de källor som visar utsläppsberäkningarnas inverkan på valet av transportform endast i begränsad omfattning.

Det är också osäkert hur de förmåner som beräknats på unionsnivå kan relateras till förhållandena i Finland. På grund av det geografiska läget finns det t.ex. ofta ingen snabb tågförbindelse som ett praktiskt alternativ till flygtransporter, såsom på många håll i andra delar av Europa.

Trots osäkerheter i samband med förändringar i beteendet hos leverantörer, konsumenter eller beställare av transporttjänster är det ändå värt att notera det tydligt växande intresset för insamling och rapportering av utsläppsdata från transporter och de ekonomiska aktörernas direkta önskemål om främjande av denna praxis från myndigheternas sida. Exempelvis önskade den absoluta majoriteten av finländska handels- och industriföretag att de transportföretag de använder ska rapportera sina transportspecifika utsläpp. För att uppnå utsläppsminskningsmålen och mäta minskningarna är det väsentligt att fastställa sätten att beräkna och övervaka nivån på utsläppen. Syftet med en enhetlig beräknings- och rapporteringsmetod är att försöka förhindra opålitliga eller falska miljöpåståenden och praxis som vilseleder konsumenter om tjänstens hållbarhet. Spridningen av beräkningsmetoder kan också bidra till företagens egen verksamhetsstyrning, effektivisering av verksamheten och omställning i fråga om drivmedel. Att synliggöra utsläppsdata uppmuntrar till minskning av utsläpp och bränsleförbrukning även genom de kostnadsbesparingar som är kopplade till dessa.

5.2.2 Ekonomiska konsekvenser och marknadskonsekvenser

År 2021 sysselsatte gods- och persontransporter på land, till sjöss och i luften totalt mer än 72 000 personer i Finland. Inklusive lager och posttransporter sysselsattes totalt cirka 120 000.

Merparten av kostnaderna för förslaget till förordning riktas mot de företag som beslutar sig för att beräkna och rapportera utsläppen från sina transporter. Förordningen är inte direkt bindande, men ett transportföretag kan förpliktas att beräkna och rapportera utsläpp även exempelvis genom externa avtal. Kostnaderna består huvudsakligen av införande av beräkning och rapportering enligt standarden eller anpassning av nuvarande metoder. Vid rapportering av utsläpp i enlighet med förordningen är mikroföretag samt små och medelstora företag som tillhandahåller transporttjänster undantagna från verifieringskraven. Detta lättar något på den ekonomiska bördan för mindre företag. Stora företag ska verifiera beräkningsmetoderna, de utgångsuppgifter som använts, beräkningens och mätresultatens riktighet. Den ekonomiska bördan för dessa åtgärder uppskattas enligt kommissionens konsekvensbedömning vara måttlig.

I dagsläget används flera anvisningar, principer och standarder för utsläppsrapportering. Med beaktande av att en stor del av de finländska transportföretagen ännu inte börjat samla in utsläppsdata kan det anses sannolikt att bortkastade investeringar i beräknings- och rapporteringsmetoder som redan införts men håller på att fasas ut blir små.

Transportföretagen och deras kunder kan uppnå nettoinbesparingar i logistikkostnaderna genom att minska energiförbrukningen eller delvis undvika den kostnadsökning av den skärpta utsläppsstyrningen. Att lyfta fram utsläppskonsekvenserna kan i viss mån påverka transportbranschens konkurrens och marknadsandelar, både inom och mellan transportslagen. En mer detaljerad konsekvensbedömning bör dock göras för finländska förhållanden.

5.2.3 Sociala konsekvenser

De sociala konsekvenserna av kommissionens förslag är relaterade till människors hälsa och trafiksäkerhet på grund av det minskade transportarbetet.

Enhetlig mätning och rapportering av utsläpp från transporttjänster kan öka konsumenternas och företagens medvetenhet om transporterernas faktiska utsläpp och möjliggöra hållbara kunskapsbaserade val. Att förbättra jämförbarheten kan också öka transparensen, trovärdigheten, de positiva effekterna på anseende och image hos leverantörerna av transporttjänster samt förtroendet för aktörerna i leveranskedjan.

5.2.4 Administrativa konsekvenser

De administrativa konsekvenserna av förslaget till förordning hänför sig till förändringar i myndigheternas uppgifter. De administrativa uppgifterna riktar sig främst till den myndighet som för en uppdaterad förteckning över ackrediterade organ för bedömning av överensstämmelse. Det nationella ackrediteringsorganet i Finland är Ackrediteringstjänsten FINAS, som är en enhet vid Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes). Dessutom ska det nationella ackrediteringsorganet årligen rapportera till kommissionen om de ackrediterade organen för bedömning av överensstämmelse, vilket är en ny myndighetsuppgift.

De nationella ackrediteringsorganen och myndigheterna förväntas stå för endast en liten del av kostnaderna i samband med genomförandet av initiativet, och därför förväntas det ha en begränsad inverkan på de nationella budgetarna. Upprättandet och administrationen av de nationella databaser och verktyg som förordningen tillåter förutses ske på marknadsvillkor. Om dessa bedöms vara av riksintresse bör deras kostnadseffekter för den offentliga sektorn bedömas närmare.

6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Det centrala målet med förslaget till förordning är att minska utsläppen från transporter och därmed förhindra klimatförändringar. Förutom transporterernas utsläpp kan även andra utsläpp relaterade till luftkvaliteten och därmed människors hälsa minskas. Således kan förslaget anses främja den grundläggande miljörättigheten och allas rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen. Förslaget kan anses respektera de grundläggande rättigheterna enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och främja i synnerhet målet om miljöskydd enligt artikel 37.

7 Ålands behörighet

I enlighet med 18 § 21 mom. i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik och spårbunden trafik. I den mån förordningen innehåller bestämmelser om andra transportslag bör det noteras att frågor som rör kommersiell sjöfart och luftfart hör till rikets behörighet.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Kommissionens förslag har föredragits för rådets arbetsgrupp för landtransporter den 14 juli 2023 som en del av paketet om grön frakt. De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är inte kända. Det finns inga uppgifter om tidsplanen för den fortsatta behandlingen av förslaget.

Behandlingen i Europaparlamentet har inte inletts.

9 Den nationella behandlingen av förslagen

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Dessutom har experter från arbets- och näringsministeriet, Transport- och kommunikationsverket samt Ackrediteringstjänsten FINAS konsulterats under beredningen.

Utkastet till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i EU-transportsektionen (EU 22) under kommittén för EU-ärenden den 16–18 augusti 2023 och vid statsrådets allmänna sammanträde den 7 september 2023.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder förslagets mål att harmonisera beräkningen av transporttjänsters utsläpp och rapporteringen av data.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering ska den lagstiftning som gäller företag vara tydlig, förutsägbar, proportionerlig, konkurrensneutral, teknikneutral och innovationsvänlig. I samband med den fortsatta beredningen av förslaget är det bra att ta hänsyn till principerna om teknik- och drivkraftsneutralitet. De nationella särdragen i olika transportlösningar ska beaktas i den fortsatta beredningen.

Statsrådet anser det viktigt att det förblir frivilligt för aktörerna att genomföra modellen för utsläppsberäkning i enlighet med förslaget. I samband med den fortsatta beredningen av förslaget bör målen i regeringsprogrammet beaktas genom att regeringen förbinder sig till att svara på utsläppsminskningsmålen och ta steg mot målet om klimatneutralitet och därefter mot negativa koldioxidutsläpp så att den inte genom egna beslut eller politikåtgärder ökar de vardagliga utgifterna eller försämrar näringslivets konkurrenskraft.

Statsrådet framhåller att förslagets förenlighet och överensstämmelse med annan unionslagstiftning och lagförslag ska säkerställas i samband med den fortsatta beredningen av förslaget. I den fortsatta beredningen ska också uppmärksammas vikten av att ta tillvara redan insamlad information för att minska den administrativa bördan.

Statsrådet ställer sig i princip positivt till att kommissionen kan anta närmare delegerade akter och genomförandeakter i enlighet med förordningsförslaget. Statsrådet anser dock att omfattningen och lämpligheten av den befogenhet som ges kommissionen genom de delegerade akterna bör bedömas omsorgsfullt under den fortsatta beredningen.

Statsrådet anser att man i den fortsatta beredningen av förslaget till förordning bör ta hänsyn till utvecklingen av nya innovationer och lösningar samt nya affärsmöjligheter som främjar uppföljningen av utsläpp. Dessutom vore det bra att bedöma konsekvenserna av standardernas bindande karaktär i den fortsatta beredningen.

Statsrådet anser att man bör sörja för att det finns nationellt handlingsutrymme när det gäller ordnandet av myndighetsuppgifter med anknytning till genomförandet av förordningen.

Under förhandlingarna vore det bra att förtydliga hur myndighetstillsynen över efterlevnaden av förordningens skyldigheter ska genomföras.

Statsrådet framhåller omfördelningar i EU:s fleråriga budgetram som det primära sättet att genomföra finansieringen. Besluten om den nationella resurstilldelningen fattas på normalt sätt i förfarandena för budgeten och planen för de offentliga finanserna.