



EUROPESE
COMMISSIE

Straatsburg, 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

- Motivering en doel van het voorstel

Boekhouding van broeikasgasemissies is een maatregel die in verschillende economische sectoren wordt gebruikt voor het genereren van de broeikasgasemissiegegevens van specifieke activiteiten van bedrijven en particulieren. In de vervoerssector stelt transparante informatie over emissies van vervoersdiensten klanten in staat weloverwogen keuzes te maken, en kunnen entiteiten die deze diensten op de markt organiseren en aanbieden op basis van deze informatie zakelijke beslissingen nemen. Het beschikbaar stellen van betrouwbare emissiegegevens kan duurzaamheid, innovatie en gedragsverandering ten behoeve van duurzame vervoersopties stimuleren. De voordelen en toegevoegde waarde van emissieboekhouding worden aangetoond door de resultaten van bestaande regelingen voor monitoring en rapportage van emissies in de EU en daarbuiten¹.

Om het potentieel van broeikasgasemissieboekhouding in het vervoer te ontsluiten, moeten de onderliggende berekeningen vergelijkbaar en nauwkeurig zijn en gericht zijn op de specifieke kenmerken van een bepaalde vervoersdienst. De emissies moeten derhalve worden gekwantificeerd op basis van een wetenschappelijk verantwoorde, gedetailleerde en geharmoniseerde methodologische benadering.

Er bestaat momenteel echter geen universeel aanvaard kader voor broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten². Om die emissies te kwantificeren, kunnen belanghebbenden in de vervoerssector kiezen uit verschillende normen, methodologieën en berekeningsinstrumenten, alsook diverse databanken en datasets met standaard emissiewaarden. Dit leidt vaak tot een aanzienlijke discrepantie in de resultaten, die de vergelijkbaarheid van de broeikasgasemissiecijfers op de markt in het gedrang brengt en tot onjuiste en misleidende informatie over de prestaties van een vervoersdienst leidt. Daarnaast bestaat het risico dat wordt gekozen voor juist die emissieberekeningsmethode en standaardgegevens die de gunstigste optie voor een individuele entiteit vormen. Dit creëert ruimte voor greenwashing³ en kan gebruikers verkeerde prikkels geven. Het ontbreken van een standaardkader wordt algemeen erkend en heeft geleid tot verschillende pogingen van de industrie of de nationale regeringen⁴ om een dergelijk kader tot stand te brengen. Geen van

¹ Voorbeelden in de vrachtsector zijn het EU-programma [Lean and Green](#) en het Amerikaanse programma [SmartWay](#).

² Er worden door de lidstaten geharmoniseerde statistieken en milieurekeningen betreffende broeikasgasemissies van alle economische sectoren, met inbegrip van het vervoer, geproduceerd en aan de Commissie gerapporteerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 691/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2011 inzake Europese milieu-economische rekeningen ([PB L 192 van 22.7.2011, blz. 1](#)). Die gegevens zijn beschikbaar op nationaal niveau, met een uitsplitsing naar NACE Rev. 2-classificatie voor economische activiteiten, waardoor niet de juiste mate van gedetailleerdheid van de gegevens wordt geboden om het hierboven beschreven probleem te ondervangen.

³ Greenwashing verwijst naar het door bedrijven geven van een onjuiste positieve indruk van hun milieueffecten of -voordelen.

⁴ De eerste specifieke norm voor vervoersdiensten werd in 2012 ingevoerd door het [Europees Comité voor Normalisatie \(CEN\)](#). CEN EN 16258:2012 voorziet in een gemeenschappelijke methode voor de berekening en opgave van het energieverbruik en de broeikasgasemissies in verband met een vervoersdienst. EN 16258:2012 heeft in hoge mate bijgedragen tot de harmonisatie van de boekhoudprocessen voor emissies in het vervoer. De norm werd echter niet nauwkeurig genoeg geacht om te voorzien in volledig vergelijkbare en consistente emissiegegevens over verschillende vervoersdiensten. Andere voorbeelden van initiatieven om broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten te harmoniseren, zijn [artikel L. 1431-3 van de Franse vervoerswet](#) en het kader van de [Global Logistics Emissions Council](#).

deze inspanningen heeft echter geleid tot harmonisatie van de boekhoudmethoden voor broeikasgasemissies of tot een consistent gebruik van broeikasgasgegevens op het niveau van de Unie.

Ook de vervoerssector ziet het gebrek aan betrouwbare en vergelijkbare informatie over de broeikasgasemissies van vervoersdiensten als een probleem. 80 % van de respondenten die deelnamen aan de openbare raadpleging erkende dat dit probleem zich voordoet, en wel in significante of zeer significante mate. Vergelijkbare standpunten kwamen naar voren bij de analyse van de antwoorden op het verzoek om input, de gerichte enquête onder belanghebbenden en de discussies tijdens de workshop in het kader van dit initiatief.

Daarnaast wordt over het algemeen nog in slechts zeer beperkte mate met een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten gewerkt — ondanks de toenemende belangstelling van belanghebbenden in de vervoerssector waar het prestatiegegevens inzake de broeikasgasemissies in de vervoerssector betreft. Gebruikers van vervoersdiensten verkrijgen doorgaans geen nauwkeurige informatie over de prestaties van vervoersdiensten, en organisatoren van vervoersdiensten, met inbegrip van exploitanten, voeren geen systematische berekeningen voor hun broeikasgasemissies uit. De meeste partijen die de emissies wél berekenen, doen dit veelal op bedrijfs- of voertuigniveau en zijn niet in staat gegevens te genereren over de broeikasgasemissies van een vervoersdienst⁵. Alleen dit laatste soort informatie is echter relevant om de beslissingen van gebruikers van vervoersdiensten doeltreffend te ondersteunen en te beïnvloeden. Geschat wordt dat bijna 600 000 entiteiten in de vervoerssector in de EU hun broeikasgasemissies meten (2020), maar dat slechts 21 660 daarvan dit op het uitgesplitste niveau doen dat nodig is om de broeikasgasemissiegegevens van vervoersdiensten te produceren. Dit is slechts 1,2 % van de ongeveer 1,8 miljoen entiteiten die zelfstandig vervoer verrichten⁶. Vooral bij micro-, kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's)⁷ — die de overgrote meerderheid vertegenwoordigen van de entiteiten die actief zijn op de vervoersmarkt van de EU — is sprake van een gering gebruik van een broeikasgasemissieboekhouding.

Het geringe gebruik van een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten werd ook in verschillende raadplegingsactiviteiten als probleem benoemd. In de openbare raadpleging gaven 45 van de 56 organisaties (80 %), 61 van de 70 personen (87 %) en 60 van de 65 onlineklanten (92 %) aan dat zij onvoldoende informatie krijgen bij het plannen/organiseren van een reis, bij verzendingen of bij het kiezen van de levering van een pakket. Daarnaast waren 26 van de 31 (84 %) respondenten van de gerichte enquête van mening dat de huidige mate van gebruik laag of zeer laag is. Wat broeikasgasemissieboekhouding betreft, bleek uit de gerichte enquête dat 78 % van de respondenten (29 van de 37) hun emissies al op een of andere manier meet, maar dat slechts 35 % (9 van de 26) van de respondenten dat doet op het niveau van de vervoersdiensten. Deze bevinding is echter mogelijk niet volledig representatief voor alle betrokken entiteiten, aangezien het daadwerkelijke aantal ondernemingen dat de broeikasgasemissies van vervoersdiensten berekent, aanzienlijk lager lijkt te zijn.

⁵ Om nauwkeurige gegevens te verkrijgen over de broeikasgasprestaties van een vervoersdienst (met name in de multimodale vervoersketen), moeten de emissies van elk onderdeel van de vervoersketen (vervoersdeel) worden berekend. Dit berekeningsniveau vereist specifieke gegevens en is complexer en duurder voor een individuele organisatie.

⁶ In totaal ongeveer 1,8 miljoen, Ecorys en CE Delft (2023), studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling.

⁷ Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen ([PB L 124 van 20.5.2003, blz. 36](#)).

De EU erkent dat er behoefte is aan een geharmoniseerd methodologisch kader voor de berekening van de emissies van vervoersdiensten. Tussen 2011 en 2019 zijn er twee opeenvolgende door de EU gefinancierde projecten uitgevoerd: het project “Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET)”⁸ in het kader van het zevende kaderprogramma (KP7), en het project “Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN)”⁹ in het kader van Horizon 2020. Deze projecten waren gericht op het berekenen, rapporteren en verifiëren van broeikasgasemissies van vervoersdiensten, met als doel een mondiale methodologie te ontwikkelen. Deze inspanningen hebben geleid tot de oprichting en ontwikkeling van een door de industrie geleid kader in de vorm van de “Global Logistics Emissions Council”¹⁰, en tot een gecoördineerde actie voor de opstelling van een alomvattende en op maat gesneden norm van de Internationale Organisatie voor normalisatie (ISO)¹¹. ISO heeft deze nieuwe norm ISO 14083:2023 in maart 2023 gepubliceerd. Vervolgens heeft CEN de norm omgezet in de gelijkwaardige Europese norm EN ISO 14083:2023.

Dit initiatief heeft tot doel de belemmeringen weg te nemen die de harmonisatie van de meting en berekening van broeikasgasemissies in de weg staan, en het gebruik ervan in de vervoerssector te vergemakkelijken. Het initiatief voorziet in een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de boekhouding van broeikasgasemissies van vervoersdiensten in de gehele multimodale vervoersketen, waardoor een gelijk speelveld wordt gecreëerd tussen vervoerswijzen en -segmenten en de nationale netwerken van de Unie. De grotere transparantie over de prestaties van verschillende diensten moet marktspelers stimuleren om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en het vervoer efficiënter en duurzamer te maken.

Deze verordening stelt de rapportage van broeikasgasemissies niet verplicht. De verordening dient ter ondersteuning van andere specifieke maatregelen van de industrie en de overheid gericht op het vergemakkelijken van de groene transitie. Deze maatregelen omvatten het vaststellen van transparantiebepalingen betreffende broeikasgasemissies in vervoerscontracten, het aan passagiers verstrekken van informatie over de broeikasgasemissies van een bepaalde dienst, of het vaststellen van klimaatgerelateerde criteria voor groene aanbestedingsprocedures en programma's voor groen vervoer. Zij kunnen worden uitgevoerd door middel van afzonderlijke, individuele regelingen, met name in het kader van de relatie tussen overheidsinstanties en bedrijven en tussen bedrijven onderling, maar moeten altijd voldoen aan de specifieke regels voor de berekening, onderbouwing en bekendmaking van broeikasgasemissies van vervoersdiensten, zoals vastgelegd in dit initiatief.

In dit kader moet ook worden opgemerkt dat deze verordening weliswaar betrekking heeft op broeikasgasemissies van bron tot wiel als gevolg van zowel het gebruik van voertuigen als de energievoorziening van voertuigen¹², maar dat de vervoerssector ook andere negatieve gevolgen creëert, zoals emissies van luchtverontreinigende stoffen en geluidsemissies, alsook de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de gezondheid en het milieu. Deze gevolgen vallen buiten het toepassingsgebied van het voorgestelde initiatief.

Om de doelstellingen van het initiatief naar behoren te kunnen verwezenlijken, is het initiatief onderverdeeld in zeven belangrijke beleidsterreinen, die hieronder worden beschreven:

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

⁹ <https://learnproject.net/>

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

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Voor de toepassing van deze verordening is het begrip van “bron tot wiel” van toepassing op alle vervoerswijzen.

- Methodologie — de vaststelling van een gemeenschappelijke referentiemethode om ervoor te zorgen dat de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten op gestandaardiseerde wijze wordt uitgevoerd in de hele vervoerssector.

De referentiemethode is een essentieel onderdeel van het initiatief en heeft daarom bijzondere aandacht gekregen bij de voorbereidende werkzaamheden. Er werden een aantal benaderingen geanalyseerd, die uiteenliepen wat betreft het toepassingsgebied, de methode voor de berekening van broeikasgasemissies en de toewijzing van emissies aan vervoersdiensten. Als gevolg daarvan werd de nieuwe ISO-norm 14083:2023¹³ gekozen als de op dit moment meest relevante en evenredige optie om de vastgestelde doelstellingen te bereiken. ISO 14083:2023 is een stap voorwaarts richting de vaststelling van een gemeenschappelijke reeks regels en beginselen voor de berekening van broeikasgasemissies van vervoersactiviteiten, waarbij de kwantificering van bron tot wiel wordt uitgevoerd. Aangezien deze norm wereldwijd wordt erkend, kan zij worden gebruikt om broeikasgasemissiegegevens voor internationale vervoersketens te genereren, waardoor de kans wordt gecreëerd om maatregelen wereldwijd op elkaar af te stemmen.

Anderzijds moet de verordening rekening houden met de mogelijke toekomstige ontwikkeling van de norm en kunnen worden afgestemd op de flexibiliteit die in bepaalde onderdelen ervan is ingebed. Toekomstige herzieningen en wijzigingen van de norm moeten dan ook nauwlettend worden gemonitord, onderzocht en, in gerechtvaardigde gevallen, van het toepassingsgebied van dit initiatief worden uitgesloten, om ervoor te zorgen dat de referentiemethode consistent is met de doelstellingen van deze verordening en ander toepasselijk Unierecht. Voorts moet worden nagedacht over de noodzaak van aanvullende aanpassingen en verduidelijkingen, met name als het gebruik van deze norm een risico inhoudt op buitensporige onevenwichtigheden als gevolg van de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten in specifieke vervoerssegmenten.

- Inputgegevens en -bronnen — de totstandbrenging van een geharmoniseerde aanpak met betrekking tot inputgegevens, door stimulansen te creëren voor het gebruik van primaire gegevens, door het gebruik van gemodelleerde gegevens toe te staan, door de betrouwbaarheid, toegankelijkheid en geschiktheid van standaardwaarden te vergroten en door discrepanties tussen nationale, regionale en sectorale datasets te verkleinen.

Zonder een gemeenschappelijke aanpak voor inputgegevens zullen de resultaten van de berekening van broeikasgasemissies onsamenvattend en onvergelijkbaar blijven, zelfs wanneer dezelfde referentiemethode wordt gebruikt. Deze kwestie kwam in alle raadgegingsactiviteiten van belanghebbenden zeer duidelijk naar voren. Verschillende soorten inputgegevens, waaronder primaire en secundaire gegevens, zijn vereist of worden gebruikt voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten. Het gebruik van primaire gegevens leidt tot de meest betrouwbare berekeningsresultaten. Dit soort gegevens is echter vaak niet beschikbaar of voor bepaalde belanghebbenden onbetaalbaar — met name voor kmo's — zodat ook het gebruik van secundaire gegevens moet worden overwogen. Om vergelijkbare en nauwkeurige resultaten van de berekening van broeikasgasemissies te waarborgen, moet het gebruik van primaire gegevens dan ook worden erkend en geprioriteerd, en moeten secundaire gegevens gebaseerd zijn op geloofwaardige ramingen en wetenschappelijk bewezen en betrouwbare databanken en datasets. De

¹³ Voor de toepassing van deze verordening is de Europese versie van deze norm (EN ISO 14083:2023) als referentiemethode genomen.

secundaire gegevens kunnen worden bepaald aan de hand van standaardwaarden of -modellen.

Het gebruik van standaardwaarden moet resulteren in nauwkeurige en betrouwbare informatie over de broeikasgasemissies van een specifieke vervoersdienst. Deze waarden moeten derhalve op neutrale en objectieve wijze worden ontwikkeld en afkomstig zijn van betrouwbare bronnen. Standaardwaarden zijn ontleend aan de literatuur en andere publicaties, en omvatten de broeikasgasemissie-intensiteitswaarden en de broeikasgasemissiefactoren (afhankelijk van de bron ook wel energie- of brandstofemissiefactoren genoemd).

De standaardwaarden voor broeikasgasemissie-intensiteit voorzien in een koppeling tussen gespecificeerde gegevens over vervoersprestaties (activiteiten) en de broeikasgasemissies, en worden gebruikt om informatie te genereren over de emissies van een bepaalde vervoersdienst. Deze waarden moeten dan ook gebaseerd zijn op parameters die sterk overeenkomen met die van een bepaalde dienst. Om vergelijkbare berekeningsresultaten van de emissiegegevens te waarborgen, moet een EU-basisdatabank van deze waarden worden opgezet. Gezien hun grote sectorale, nationale en regionale specificiteit moeten echter ook andere relevante, door derden beheerde databanken en datasets worden toegestaan, op voorwaarde dat deze aan een specifieke kwaliteitscontrole op EU-niveau worden onderworpen.

Broeikasgasemissiefactoren hebben betrekking op de hoeveelheid energie die bij het verrichten van een activiteit wordt gebruikt, op basis van de broeikasgasemissies van bron tot wiel. Deze factoren vormen noodzakelijke input voor de berekening van de broeikasgasemissie-intensiteit van bron tot wiel van een bepaalde vervoersdienst. Het bepalen van broeikasgasemissiefactoren op basis van een uniforme methode en betrouwbare bronnen leidt tot aanvaardbare variabiliteitsniveaus. Er moet dan ook een centrale EU-databank van broeikasgasemissiefactoren worden ontwikkeld, waarbij terdege rekening wordt gehouden met relevante regelgevingsinitiatieven van de Unie en andere betrouwbare bronnen, waaronder de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II)¹⁴ (zodra deze is aangenomen), en een specifiek thema in het programma Horizon Europa¹⁵.

De EU-databanken met standaardwaarden voor broeikasgasintensiteit en broeikasgasemissiefactoren moeten worden ontwikkeld en onderhouden door een neutraal en bevoegd EU-orgaan. Dit orgaan moet ook technische kwaliteitscontroles op externe databanken en datasets uitvoeren. Het Europees Milieuagentschap (EEA) wordt als het meest geschikte orgaan beschouwd voor het verlenen van de nodige bijstand bij de correcte uitvoering van dit deel van de verordening. In voorkomend geval kunnen de werkzaamheden van het Agentschap gebaseerd zijn op en worden ondersteund door andere sectorale EU-organen, zoals het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), dat zal worden belast met de uitvoering van het milieukeurmerk voor vluchten in het kader van het initiatief ReFuelEU Luchtvaart¹⁶.

In gemodelleerde gegevens worden primaire gegevens gecombineerd met bepaalde voor broeikasgasemissies relevante parameters voor een specifieke vervoers- of hubactiviteit. Deze

¹⁴ Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad (COM(2021) 557 final).

¹⁵ [Funding & tenders \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-summaries/Pages/11700.aspx).

¹⁶ Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (COM(2021) 561 final).

parameters moeten representatief en nauwkeurig zijn en strikt gebaseerd zijn op de vereisten uit hoofde van de referentiemethode. Dit zal leiden tot een zo goed mogelijk beeld van de daadwerkelijke broeikasgasemissies van een vervoersdienst.

- Toepasbaarheid — de vaststelling van het juiste beleidsinstrument (uiteenlopend van verplicht tot vrijwillig) om het initiatief op doeltreffende wijze toe te passen op de markt van de Unie.

Bij het afwegen van de doeltreffendheid van het instrument ten opzichte van de mogelijke administratieve lasten en kosten voor de vervoerssector, kwam een bindende opt-in-benadering als meest geschikte optie naar voren. Hieruit volgt de vereiste dat het gemeenschappelijk kader alleen mag worden gebruikt wanneer een entiteit die een vervoersdienst aanbiedt of organiseert, ervoor kiest of op een andere manier verplicht is¹⁷ om de broeikasgasemissiegegevens voor deze dienst zowel te berekenen als openbaar te maken. Deze benadering is van bijzonder belang voor kmo's, die de overgrote meerderheid van de ondernemingen in de vervoerssector vertegenwoordigen en heel vaak niet over voldoende capaciteit beschikken om de broeikasgasemissies van hun vervoersactiviteiten te meten en te berekenen. Deze benadering waarborgt echter dat degenen die informatie over emissies publiceren of delen, kunnen profiteren van de voorspelbaarheid van de regelgeving en van een gelijk speelveld voor de broeikasgasemissieboekhouding. Mettertijd zou dit moeten leiden tot een geleidelijke marktimpuls in de richting van een intensiever gebruik van het kader door de vervoerssector.

- Outputgegevens en transparantie inzake broeikasgasemissies — de vaststelling van passende maatstaven voor het genereren en delen van broeikasgasemissiegegevens, alsook van gemeenschappelijke regels inzake communicatie en transparantie van de resultaten van emissieboekhouding.

Er zijn geharmoniseerde maatstaven voor emissieoutputgegevens nodig om te voorzien in consistente meeteenheden bij de openbaarmaking van de broeikasgasemissiegegevens van vervoersdiensten van alle partijen in de vervoersketen en daarbuiten. Gemeenschappelijke maatstaven maken duidelijke communicatie door gegevensverstrekkers mogelijk, alsook duidelijk inzicht voor de ontvangers van gegevens. Dit is van essentieel belang om een goede vergelijking van de gegevens over broeikasgasemissies op de markt mogelijk te maken, en voor het ondersteunen van de keuzes van vervoersgebruikers. Daarnaast moeten entiteiten die broeikasgasemissiegegevens berekenen en openbaar maken, bewijs van de uitgevoerde berekeningen staven en bijhouden. Dergelijk bewijs moet op verzoek van een bevoegde autoriteit of een andere derde beschikbaar worden gesteld op basis van afzonderlijke, individuele regelingen, zoals die welke voortvloeien uit specifieke wettelijke vereisten of contractuele clausules tussen bedrijven. Deze bepalingen zijn in de eerste plaats bedoeld om het vertrouwen in de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de openbaar gemaakte gegevens te waarborgen.

- Uitvoeringsondersteuning — het waarborgen van een geharmoniseerde uitvoering van dit initiatief in verschillende vervoerssegmenten.

Met uitvoeringsondersteuning wordt gewaarborgd dat instanties die actief zijn in verschillende segmenten van de vervoersketen in de hele EU, de regels van de verordening op dezelfde wijze interpreteren en toepassen. Deze ondersteuning omvat met name algemene richtsnoeren om bepaalde onderdelen van het initiatief aan de verschillende belanghebbenden te verduidelijken en uit te leggen. Dit zal hen helpen de regels in hun gebruikelijke

¹⁷ Bijvoorbeeld op grond van andere EU- of nationale wetgeving of via contractuele betrekkingen.

bedrijfspraktijk toe te passen. De richtsnoeren kunnen gegevensvereisten, -beheer en -deling betreffen, alsook procedures voor emissieberekening en het controleren van de conformiteit. De Commissie behoudt zich het exclusieve recht voor deze algemene richtsnoeren op te stellen op basis van haar beoordeling van de behoeften van de vervoerssector en de toegevoegde waarde die deze richtsnoeren voor de markt zouden opleveren.

- Conformiteit — het waarborgen van een gemeenschappelijk, evenredig en betrouwbaar verificatiesysteem voor de broeikasgasemissiegegevens van vervoersdiensten en voor de onderliggende berekeningsprocessen.

Ook de behoefte aan een verificatiesysteem voor zowel de broeikasgasemissiegegevens als de onderliggende berekeningsprocessen kwam tijdens de raadplegingen van belanghebbenden sterk naar voren. De effectbeoordeling heeft deze noodzaak bevestigd en aangetoond dat een zorgvuldig ontworpen verificatiesysteem het vertrouwen van de vervoerssector in de broeikasgasemissiegegevens aanzienlijk kan vergroten en het werken met een broeikasgasemissieboekhouding in het algemeen kan doen toenemen. De vereisten in verband met verificatieprocessen brengen echter vaak extra kosten en administratieve lasten voor de sector met zich mee. Er moet dan ook op worden toegezien dat er niet meer administratieve rompslomp ontstaat die contraproductief zou zijn in dat die het gebruik van het gemeenschappelijk kader voor broeikasgasemissieboekhouding in de bredere bedrijfsvoering zou belemmeren. Dit is de reden waarom dit voorstel alleen grote entiteiten verplicht te verifiëren of zij voldoen aan de regels uit hoofde van deze verordening, terwijl kmo's de mogelijkheid wordt geboden vrijwillig gebruik te maken van de verificatie.

- Aanvullende maatregelen — de ontwikkeling en het gebruik van technische berekeningsinstrumenten.

De beschikbaarheid van technische berekeningsinstrumenten (zoals webtoepassingen, modellen en software) bevordert de toepassing van de gemeenschappelijke methodologie voor emissieboekhouding in de vervoerssector. Externe commerciële en niet-commerciële berekeningsinstrumenten die worden aangeboden voor een breder gebruik op de markt, kunnen de doelstelling van dit initiatief doeltreffend ondersteunen. Zij voorzien in geschikte functies voor de automatische berekening van emissies en bieden zo nodig voldoende flexibiliteit voor snelle aanpassingen van berekeningsformules en gegevens. Het gebruik van deze instrumenten moet echter voldoen aan de voorschriften van deze verordening, met name wat betreft het gebruik van de gemeenschappelijke referentiemethode, de modelleringsparameters en de passende reeks standaardwaarden. Het gebruik van externe berekeningsinstrumenten moet dan ook worden toegestaan, op voorwaarde dat ze formeel zijn gecertificeerd.

- Samenhang met bestaande beleidsbepalingen op het beleidsterrein

Het vervoer¹⁸ was in 2020 verantwoordelijk voor 26 % van alle broeikasgasemissies in de EU, waarbij alleen al het wegvervoer goed was voor ongeveer 20 % van de totale emissies¹⁹. Dit initiatief moet derhalve worden gezien in de context van de Europese Green Deal²⁰ en de

¹⁸ Met inbegrip van internationaal lucht- en zeevervoer.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg_13_3_1&plugin=1).

²⁰ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "De Europese Green Deal", COM(2019) 640 final.

Europese klimaatwet²¹, waarin de stappen richting het uiterlijk in 2050 bereiken van klimaatneutraliteit uiteen zijn gezet.

De op 9 december 2020 gepubliceerde strategie voor duurzame en slimme mobiliteit²² legt de basis voor de manier waarop het vervoerssysteem van de EU deze verandering kan bewerkstelligen (met inbegrip van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector met 90 % tegen 2050) en hoe deze verandering kan worden verwezenlijkt door middel van een slim, concurrerend, veilig, toegankelijk en betaalbaar vervoerssysteem. Naast gerichte acties om individuele vervoerswijzen duurzamer te maken, wordt in de strategie ook verwezen naar stimulansen om de meest duurzame vervoersopties binnen en tussen de vervoerswijzen te kiezen. De stimulansen kunnen zowel van economische als niet-economische aard zijn, onder meer door het verstrekken van betere informatie aan de gebruikers en het vergroten van de transparantie van de broeikasgasprestaties van vervoersdiensten. Om deze reden is in de strategie aangekondigd dat het plan bestaat om²³ “op basis van mondiale normen een Europees kader voor de geharmoniseerde meting van broeikasgasemissies in het vervoer en de logistiek vast te stellen, dat kan worden gebruikt om bedrijven en eindgebruikers een schatting te geven van de koolstofvoetafdruk van hun keuzes; zo kan de vraag van eindgebruikers en consumenten naar duurzamere vervoers- en mobiliteitsoplossingen worden vergroot en greenwashing worden vermeden”. Deze verordening vormt derhalve een passende beleidsreactie.

Er is reeds sprake van bepaalde beleidsoverwegingen inzake emissieboekhouding voor vervoersdiensten. In het Witboek vervoer van 2011²⁴ presenteerde de Commissie een visie op de toekomst van het vervoerssysteem van de EU. Het witboek bevatte een beleidsagenda voor de aanpak van toekomstige uitdagingen, met name met betrekking tot de instandhouding en de ontwikkeling van het vervoer en het aanzienlijk verkleinen van de koolstofvoetafdruk van vervoer en logistieke activiteiten. Een van de specifieke initiatieven om deze doelstellingen te helpen verwezenlijken, was de ontwikkeling van gemeenschappelijke EU-normen om de koolstofvoetafdruk van personen- en goederenvervoer te ramen. Het doel was een instrument te bieden voor bedrijven die minder milieubelastende diensten willen aankopen en voor passagiers die op een ecologisch duurzamere manier willen reizen. Deze plannen hebben tot aanvullende maatregelen op dit beleidsterrein geleid, waaronder het bovengenoemde onderzoeksproject LEARN.

- Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie

Als horizontaal initiatief voor alle vervoerswijzen creëert deze verordening synergieën met en vormt zij een aanvulling op andere regelgevingsmaatregelen van de EU op het gebied van emissiereductiekaders, brandstof- en emissienormen, meer transparantie voor gebruikers en sterkere consumentenrechten. Deze verbanden met ander beleid hebben met name betrekking op het gebruik van inputgegevens en boekhoudmethoden voor broeikasgasemissies, alsook op

²¹ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) ([PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1](#)).

²² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst”, COM(2020) 789 final.

²³ Actie 33 van het actieplan bij de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit.

²⁴ Witboek “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, COM(2011) 0144 final.

de vereisten voor ondubbelzinnige communicatie over de broeikasgasemissies van vervoersdiensten.

Er is sprake van duidelijke onderlinge verbanden met regelgeving inzake het verzamelen van informatie over emissies en milieuraportage. Uit hoofde van het kader voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV)²⁵ moeten schepen van 5 000 GT en meer die vanuit en naar havens in de EU varen, hun CO₂-emissies monitoren, verifiëren en jaarlijks rapporteren op basis van de brandstof die tijdens hun activiteiten wordt verbrand²⁶. In de luchtvaart verplicht het emissiehandelssysteem van de EU (EU-ETS)²⁷ luchtvaartmaatschappijen om de CO₂-emissies per vlucht te berekenen en elk jaar een emissieverslag in te dienen. Hoewel EU-MRV en EU-ETS verschillende doelstellingen dienen en niet leiden tot de totstandbrenging van een broeikasgasemissieboekhouding voor specifieke diensten, kunnen zij worden beschouwd als een aanvulling op deze verordening, met name wat betreft het verzamelen van de feitelijke gegevens over het brandstofverbruik.

De consistentie van de inputgegevens voor het kwantificeren van broeikasgasemissies komt ook aan de orde in het kader van de opkomende EU-initiatieven inzake het gebruik van hernieuwbare koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen. In dit initiatief is ook in hoge mate rekening gehouden met het pakket “Fit for 55”²⁸, met een speciale verwijzing naar de voorstellen van de Commissie voor de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II) en het nieuwe initiatief FuelEU Zeevaart²⁹. De herziene RED II en het initiatief FuelEU Zeevaart zullen met name voorzien in reeksen standaardwaarden voor broeikasgasemissiefactoren (energie). Dit zijn ramingen van broeikasgasemissies op basis van de hoeveelheid energie die wordt gebruikt bij toepassing van de “van bron tot wiel”-benadering³⁰. Al deze aspecten zijn van groot belang voor de uniforme uitvoering van dit initiatief op de markt van de Unie. Bij deze uitvoering zal echter ook rekening worden gehouden met andere wetgevingskaders, zoals CO₂-prestatienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen³¹ en lichte bedrijfsvoertuigen³², statistische richtsnoeren van Eurostat voor milieu-economische rekeningen³³, en een geplande EU-actie inzake de toegang tot voertuiggegevens³⁴. In dit

²⁵ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG ([PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55](#)).

²⁶ De gegevens die worden gemonitord en gerapporteerd uit hoofde van de EU-MRV-verordening zijn bedoeld om te worden gebruikt voor andere toekomstige initiatieven, zoals de mogelijke opname van de zeescheepvaart in het EU-ETS of het initiatief FuelEU Zeevaart.

²⁷ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad ([PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32](#)).

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

²⁹ Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (COM(2021) 562 final).

³⁰ Dit verschilt van de huidige aanpak die wordt toegepast in de EU-MRV-verordening, het IMO DCS, Corsia en EU-ETS, die alleen betrekking hebben op emissies in verband met de aandrijving van voertuigen (“van tank tot wiel”).

³¹ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad ([PB L 198 van 25.7.2019](#)).

³² Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 ([PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology?language=nl>

verband kunnen mogelijke synergieën bijvoorbeeld verband houden met het verzamelen van gegevens over brandstofverbruik en de vaststelling van een gemeenschappelijke omgeving van standaardwaarden.

Informatie over broeikasgasemissies die wordt berekend en verzameld bij de toepassing van de regels van deze verordening, kan worden gebruikt voor bedrijfsrapportage, bijvoorbeeld in het kader van de richtlijn duurzaamheidsrapportage door bedrijven³⁵ en de daarmee verband houdende Europese standaarden voor duurzaamheidsrapportage die momenteel in voorbereiding zijn³⁶. De richtlijn duurzaamheidsrapportage door bedrijven en dit initiatief zijn consistent in hun aanpak, waarbij rekening wordt gehouden met CO₂-equivalente emissies van groep 1 (directe emissies uit eigen activiteiten), van groep 2 (indirecte emissies bij de opwekking van door de rapporterende onderneming verbruikte gekochte of verworven elektriciteit, stoom, warmte of koeling) en van groep 3 (indirecte emissies die zich voordoen in de waardeketen)³⁷. Deze kaders verschillen qua onderwerp en mate van nauwkeurigheid (de richtlijn duurzaamheidsrapportage door bedrijven heeft betrekking op emissies van een hele onderneming, waar deze verordening betrekking heeft op de emissies van vervoersdiensten). De uit dit initiatief voortvloeiende informatie kan echter bijdragen tot de algemene duurzaamheidsverslagen van ondernemingen, hetgeen de uitvoering van de richtlijn duurzaamheidsrapportage door bedrijven zou vergemakkelijken.

Het initiatief ReFuelEU Luchtvaart, dat deel uitmaakt van het “Fit for 55”-pakket, bevat bepalingen voor een specifiek milieukeurmerk voor vluchten³⁸ om consumenten te helpen weloverwogen keuzes te maken en groener reizen te bevorderen. De Commissie zal ervoor zorgen dat de ontwikkeling van de regeling voor milieukeurmerken voor vluchten naar behoren wordt afgestemd op de uitvoering van dit initiatief, teneinde de consistentie en betrouwbaarheid van alle gegenereerde gegevens over broeikasgasemissies van het vervoer te waarborgen.

Verordening (EU) 2020/1056 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)³⁹ heeft betrekking op de elektronische uitwisseling van wettelijk verplichte informatie over het goederenvervoer over de weg, per spoor, door de lucht en over de binnenwateren. Hiermee kunnen marktdeelnemers aantonen dat zij voldoen aan een groot aantal EU- en nationale rapporteringsformaliteiten die van toepassing zijn op het vervoer van goederen. Doordat een volledig gedecentraliseerd maar geharmoniseerd en betrouwbaar netwerk voor gegevensuitwisseling wordt opgezet, zal eFTI naar verwachting het delen van broeikasgasemissiegegevens tussen verschillende instanties en individuele gebruikers ondersteunen, wat de uitvoering van dit initiatief ten goede zal komen.

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Toegang-tot-voertuiggegevens-functies-en-hulpmiddelen_nl

³⁵ Richtlijn (EU) 2022/2464 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 537/2014, Richtlijn 2004/109/EG, Richtlijn 2006/43/EG en Richtlijn 2013/34/EU, met betrekking tot duurzaamheidsrapportering door ondernemingen ([PB L 322 van 16.12.2022, blz. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Europese-standaarden-voor-duurzaamheidsrapportage-eerste-reeks_nl

³⁷ Zoals gedefinieerd in het [Greenhouse Gas Protocol](#).

³⁸ De ontwikkeling van een milieukeurmerk voor de luchtvaart is gebaseerd op actie 35 van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Het keurmerk kan uit verschillende elementen bestaan, waaronder een beoordeling van de emissies van vluchten. Het keurmerk in het kader van het initiatief ReFuelEU Luchtvaart zal uitsluitend gericht zijn op de emissies van vluchten; voor luchtvaartuigen of luchtvaartmaatschappijen kunnen in een later stadium afzonderlijke keurmerken worden ontwikkeld.

³⁹ Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer ([PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33](#)).

Deze verordening is ook bedoeld als aanvulling op het actieplan voor de circulaire economie⁴⁰ en, in het kader van de overkoepelende doelstelling van het plan, op specifieke initiatieven om consumenten te voorzien van de juiste informatie. Er is met name sprake van mogelijke koppelingen met het initiatief inzake de milieuvoetafdruk van producten (PEF)⁴¹ in verband met de methodologische vereisten voor het kwantificeren van emissies. PEF is oorspronkelijk ontwikkeld als onderdeel van het initiatief voor een eengemaakte markt voor groene producten⁴², en voorziet in een algemene sectoroverschrijdende methode voor het meten van de milieuprestaties van een goed of dienst gedurende de gehele levenscyclus ervan. Het algemene PEF-kader heeft echter niet specifiek betrekking op vervoersdiensten, en de toepassing ervan voor het benchmarken van emissies zou nog altijd de vaststelling van gedetailleerde categorieregels vereisen⁴³.

Er werden ook synergieën vastgesteld met: i) Richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt, die van toepassing is op misleidende milieucclaims; en ii) het voorstel voor een richtlijn betreffende het versterken van de positie van de consument voor de groene transitie (tot wijziging van Richtlijn 2005/29/EG), dat een aantal specifieke voorschriften voor milieucclaims bevat en een verbod inhoudt op het gebruik van generieke milieucclaims die niet zijn gebaseerd op erkende en relevante milieuprestaties⁴⁴. Deze synergieën betreffen in de eerste plaats de behoefte aan betere en betrouwbare informatie over de duurzaamheid van diensten. Dit betreft onder meer het beschermen van consumenten tegen onjuiste of misleidende informatie die de indruk kan wekken dat een dienst milieuvriendelijker is dan in werkelijkheid het geval is. Dit initiatief zou specifieke aspecten van milieucclaims regelen door te voorzien in een geharmoniseerd en universeel toepasbaar kader. Hierdoor zouden de instanties die verantwoordelijk zijn voor de boekhouding van emissies van vervoersdiensten consumenten van nauwkeurige en vergelijkbare emissiegegevens kunnen voorzien.

Het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de staving en het communiceren van uitdrukkelijke milieucclaims (richtlijn groene claims)⁴⁵ is ontworpen als lex specialis ten opzichte van Richtlijn 2005/29/EG. De richtlijn groene claims bevat gedetailleerde voorschriften voor de beoordeling van uitdrukkelijke milieucclaims, alsook specifieke regels voor regelingen voor milieukeurmerken, om het vertrouwen in de geloofwaardigheid van milieucclaims te vergroten en de wildgroei aan milieukeurmerken tegen te gaan. In deze verordening worden methodologische regels vastgesteld voor het staven van uitdrukkelijke milieucclaims betreffende de broeikasgasemissies van een bepaalde vervoersdienst van bron

⁴⁰ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa", COM(2020) 98 final.

⁴¹ Aanbeveling (EU) 2021/2279 van de Commissie van 15 december 2021 betreffende het gebruik van milieuvoetafdrukmethoden voor het meten en bekendmaken van de milieuprestatie van producten en organisaties gedurende hun levenscyclus ([PB L 471 van 30.12.2021, blz. 1](#)).

⁴² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad "Bouwen aan de eengemaakte markt voor groene producten — Bevordering van betere informatieverstrekking over de milieuprestatie van producten en organisaties", COM(2013) 0196 final.

⁴³ Op dit moment moeten er nog steeds PEF-categorieregels worden ontwikkeld voor een breed scala aan producten en diensten.

⁴⁴ Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van de Richtlijnen 2005/29/EG en 2011/83/EU wat betreft het versterken van de positie van de consument voor de groene transitie door middel van betere informatie en bescherming tegen oneerlijke praktijken (COM(2022) 143 final).

⁴⁵ Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de staving en het communiceren van uitdrukkelijke milieucclaims (richtlijn groene claims) (COM(2023) 166 final).

tot wiel, en waar het deze claims betreft heeft deze verordening derhalve voorrang op de regels inzake de staving, het communiceren en de verificatie van claims als vervat in de richtlijn groene claims.

Hoewel emissies van verontreinigende stoffen buiten het toepassingsgebied van het initiatief vallen, zal deze verordening naar verwachting bijkomende voordelen opleveren in de vorm van minder verontreiniging door het vervoer, in overeenstemming met de doelstellingen van het actieplan van de Commissie om de verontreiniging tot nul terug te brengen⁴⁶.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

Het initiatief zou worden voorgesteld op basis van artikel 91, lid 1, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Overeenkomstig artikel 4, lid 2, van het Verdrag is een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten van toepassing op het gebied van vervoer.

• Subsidiariteit (voor niet-exclusieve bevoegdheden)

EU-dimensie van het probleem

Door te voorzien in geharmoniseerde regels voor broeikasgasemissieboekhouding op het niveau van de vervoersdiensten, is dit initiatief van bijzonder belang voor grensoverschrijdende activiteiten tussen EU-lidstaten. Dit niveau van harmonisatie, dat voornamelijk betrekking heeft op de methodologische keuzes, inputgegevens en gemeenschappelijke verificatieregels, kan niet op doeltreffende wijze worden bereikt door enkel maatregelen door de afzonderlijke lidstaten. Tot dusver heeft alleen Frankrijk een specifiek geharmoniseerd methodologisch kader vastgesteld, met inbegrip van maatregelen om het gebruik ervan te stimuleren⁴⁷. Indien echter nog andere lidstaten volgen, kan dit leiden tot zeer uiteenlopende berekenings- of openbaarmakingsvereisten voor organisatoren en gebruikers van vervoersdiensten, met extra kosten en administratieve lasten voor bedrijven die grensoverschrijdend actief zijn tot gevolg. Maatregelen op nationaal niveau kunnen ook de algemene doeltreffendheid van de broeikasgasemissieboekhouding doen afnemen, aangezien de outputgegevens inzake broeikasgasemissies van vervoersdiensten in verschillende landen niet vergelijkbaar zouden zijn, met een aanzienlijk risico op verwarring bij gebruikers tot gevolg, hetgeen tot uiteenlopende of zelfs negatieve stimulansen zou leiden voor entiteiten die vervoersdiensten op de markt aanbieden.

Actie met toegevoegde waarde op EU-niveau

De EU-vervoerssector heeft een sterke grensoverschrijdende dimensie en speelt een belangrijke rol voor het vrije verkeer van personen en goederen op de interne markt van de EU. Efficiënte vervoersdiensten zijn van cruciaal belang om aan de vraag van vervoersgebruikers te voldoen, de groei van de EU-economie te ondersteunen en de levensstijl van de burgers in stand te houden. Tegelijkertijd moet aandacht worden besteed aan de uitdagingen in verband met de milieueffecten van het vervoer, die almaar toenemen, vooral als gevolg van de toename van het goederen- en passagiersverkeer binnen het Europese

⁴⁶ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Route naar een gezonde planeet voor iedereen – EU-actieplan: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul", COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Franse vervoerswet, zie hierboven.

netwerk⁴⁸. Dit initiatief is derhalve ontworpen als instrument voor de vervoersgemeenschap om de groene transitie te vergemakkelijken. Door te zorgen voor meer transparantie over de prestaties van vervoersdiensten zal het initiatief stimulansen voor duurzamere oplossingen en innovatie opleveren, waardoor klanten meer informatie krijgen waarop zij hun eigen keuzes kunnen baseren. Zoals hierboven uiteengezet, zouden nationale benaderingen zeer contraproductief zijn voor het bereiken van deze doelstellingen, met een aanzienlijk risico op tegenstrijdige vereisten en inconsistente methoden en gegevens.

- **Evenredigheid**

Bij de keuzes met betrekking tot de relevante beleidsmaatregelen en de beleidsoptie die ten grondslag liggen aan de structuur van dit initiatief, is terdege rekening gehouden met het evenredigheidsbeginsel, wat heeft geleid tot een zo evenwichtig mogelijke aanpak. Ten eerste voorziet de verordening in het gebruik van de bestaande en algemeen erkende norm ISO 14083:2023 — in de vorm van de Europese versie ervan, EN ISO 14083: 2023 — als referentiemethode voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten. Deze maatregel kreeg aanzienlijke steun van de belanghebbenden die hebben deelgenomen aan de verschillende raadplegingsactiviteiten, en zal naar verwachting dan ook leiden tot een zeer hoge mate van acceptatie en toepasbaarheid op de vervoersmarkt. Ten tweede voorziet het initiatief in een gedecentraliseerde uitvoering van bepaalde componenten, met name door onder bepaalde voorwaarden het gebruik van externe databanken en datasets met standaardwaarden en emissiefactoren toe te staan, alsook door derden gebruikte berekeningsinstrumenten voor broeikasgasemissies. Ten derde voorziet het initiatief in weldoordachte eisen betreffende de verificatie van broeikasgasemissiegegevens en berekeningsprocessen, waarbij kmo's worden vrijgesteld, tenzij zij de verificatie op vrijwillige basis wensen te ondergaan. Ten slotte zorgt de bindende opt-in-toepassing van het geharmoniseerde kader van het voorstel ervoor dat de vereisten alleen worden opgelegd aan entiteiten die ervoor kiezen broeikasgasemissiegegevens te berekenen en te delen, of hiertoe op andere wijze worden verplicht. Dit aspect is van belang voor belanghebbenden, met name kmo's, die heel vaak niet in staat zijn om op korte termijn een wezenlijke start te maken met de invoering van een broeikasgasemissieboekhouding op het niveau van de vervoersdiensten, en daarom een meer geleidelijke aanpak verlangen die is toegespitst op hun specifieke situatie en hen in staat stelt het gemeenschappelijk kader geleidelijk aan toe te passen.

- **Keuze van het instrument**

Uit de effectbeoordeling is gebleken dat regelgevende maatregelen noodzakelijk zijn om de doelstellingen van het initiatief te verwezenlijken. Een verordening is het meest geschikte instrument om een gemeenschappelijke uitvoering van de beoogde maatregelen te waarborgen, en tegelijkertijd het risico te beperken van een mogelijke verstoring van de eengemaakte markt als gevolg van de verschillende wijzen waarop de lidstaten EU-voorschriften in nationaal recht omzetten. Bij de toepassing van een geharmoniseerde aanpak moeten homogene regels worden gehanteerd om vergelijkbaarheid en voldoende kwaliteit en gedetailleerdheid van de geproduceerde gegevens mogelijk te maken. Het is van essentieel belang de bestaande lappendeken van uiteenlopende oplossingen niet op nationaal of sectoraal niveau wordt aangepakt, hetgeen zou worden gerealiseerd bij toepassing van een sectoroverschrijdende richtlijn.

Het voorstel is uiterst technisch van aard en zal waarschijnlijk regelmatig moeten worden gewijzigd aan de hand van technische en juridische ontwikkelingen, met name wat betreft de

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg_13_3_1&plugin=1).

gemeenschappelijke referentiemethode voor de berekening van emissies en de regels inzake inputgegevens, certificering en verificatie. Er zijn dan ook een aantal gedelegeerde en uitvoeringsmaatregelen gepland. Deze zullen met name gericht zijn op de technische specificaties voor de toepassing van de functionele eisen.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

• Raadpleging van belanghebbenden

De Commissie heeft gedurende het gehele effectbeoordelingsproces actief overlegd met belanghebbenden en uitgebreide raadplegingen gehouden.

De standpunten van de belanghebbenden werden verzameld naar aanleiding van de publicatie van het verzoek om input voor een effectbeoordeling (19 november tot en met 17 december 2021). Er werden in totaal 64 antwoorden ontvangen, wat heeft bijgedragen tot een verfijning van de aanpak en tot een betere identificatie van de belemmeringen voor de geharmoniseerde broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten.

Andere raadplegingen ter voorbereiding van het voorstel:

- een door de Commissie georganiseerde openbare raadpleging van 25 juli tot en met 20 oktober 2022. Er werden in totaal 188 reacties ontvangen van diverse groepen belanghebbenden. Dit betrof reacties van bedrijven en ondernemingen (63), bedrijfsverenigingen (59), EU-burgers (26), overheidsinstanties (26), ngo's (8), academische en onderzoeksinstituten (4), consumentenorganisaties (3), vakbonden (2), milieuorganisaties (1) en anderen (10)⁴⁹;
- verkennende gesprekken in juli 2022, georganiseerd door de voor de ondersteunende studie voor de effectbeoordeling verantwoordelijke adviseur, met een vereniging voor personenvervoer, een vereniging van verladers, een milieuorganisatie zonder winstoogmerk en een programma voor groen vervoer;
- een gerichte raadpleging van belanghebbenden, georganiseerd door de voor de ondersteunende studie voor de effectbeoordeling verantwoordelijke adviseur, met inbegrip van een enquête en een reeks gesprekken. De enquête liep van augustus tot oktober 2022 en was gericht op individuele bedrijven (12), vervoersverenigingen (9), overheidsinstanties (4), consumenten- en passagiersverenigingen (2), de academische en onderzoekswereld (1) en andere soorten belanghebbenden (4); de gesprekken waren met vertegenwoordigers van individuele belanghebbenden (38), waaronder bedrijven (22), ondernemersverenigingen (7), consumentenorganisaties (1), overheidsinstanties (1) en andere soorten belanghebbenden (5);
- een workshop op 27 oktober 2022 voor belanghebbenden, gezamenlijk georganiseerd door de Commissie en de voor de ondersteunende studie voor de effectbeoordeling verantwoordelijke adviseur, met 43 deelnemers die 33 belanghebbenden vertegenwoordigden, waaronder bedrijven, bedrijfsorganisaties, overheidsinstanties en individuele deskundigen.

In de eerste plaats zij erop gewezen dat het concept en de doelstellingen van het initiatief in alle raadplegingsactiviteiten sterk werden gesteund. De belanghebbenden erkennen in het algemeen dat een geharmoniseerd meet- en berekeningskader nodig is nu

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

broeikasgasemissieboekhouding steeds meer raakt ingebed in het bredere beleidsecosysteem en de besluitvormingsprocessen van gebruikers van vervoersdiensten. Zij zijn zich ervan bewust dat relevante informatie over broeikasgasemissies mettertijd steeds belangrijker zal zijn voor het behoud van hun concurrentievermogen (of hun betrekkingen met investeerders) en investeren daarom in systemen voor de berekening van emissies en doeltreffende communicatie. Een betere meting van emissies wordt door velen ook beschouwd als een manier om specifieke duurzaamheidsdoelstellingen voor het terugdringen van emissies en kosten vast te stellen en te monitoren.

De door de belanghebbenden verstrekte informatie was van cruciaal belang om de Commissie in staat te stellen de opzet van de probleemdefinitie aan te passen, om input te verkrijgen voor de ontwikkeling van beleidsopties, en om de beoordeling van de economische, sociale en milieueffecten te vergemakkelijken, met name om te bepalen welke optie de kosten-batenverhouding voor de samenleving naar waarschijnlijkheid zal maximaliseren.

Wat de probleemdefinitie betreft, bleek uit de raadpleging dat alle groepen belanghebbenden het eens waren over de relevantie van de specifieke problemen die vooraf in het effectbeoordelingsproces waren vastgesteld, namelijk *“de beperkte vergelijkbaarheid van de resultaten van de broeikasgasemissieboekhouding in het vervoer en de logistiek”* en *“de beperkte toepassing van emissieboekhouding in de gebruikelijke bedrijfsvoering”*. De bijdragende belanghebbenden bevestigden ook de algemene relevantie van de onderliggende probleemfactoren, maar wezen erop dat sommige elementen moeten worden aangepast, met name om het belang te onderstrepen van inputgegevens voor de berekening van de broeikasgasemissies, alsook om beter rekening te kunnen houden met de problemen in verband met het gebrek aan vertrouwen in de op de markt bekendgemaakte outputgegevens inzake broeikasgasemissies, en met de terughoudendheid van marktdeelnemers om gevoelige operationele gegevens te delen. De probleemstelling werd dienovereenkomstig bijgewerkt.

Op de vraag aan belanghebbenden naar mogelijke oplossingen, leverden zij een zeer waardevolle bijdrage ter ondersteuning van de ontwikkeling en beoordeling van de relevante beleidsmaatregelen en -opties. Wat het methodologisch kader betreft, pleitte de meerderheid voor de toepassing van bestaande of opkomende benaderingen voor de boekhouding van broeikasgassen, met een voorkeur voor benaderingen met een mondiale reikwijdte voor de berekening van emissies. De belanghebbenden stelden voorts voor dat de EU het gebruik van primaire gegevens moet bevorderen en een gemeenschappelijk systeem van standaardwaarden tot stand moet brengen voor gevallen waarin deze primaire gegevens niet beschikbaar zijn. Daarnaast wezen zij op de noodzaak van geharmoniseerde richtsnoeren betreffende de doeltreffende uitvoering van het kader in specifieke segmenten van de vervoerssector, teneinde een uniforme interpretatie en een uniform gebruik van het kader in verschillende delen van de vervoersketen te waarborgen. Voorts kwam uit de ontvangen bijdragen naar voren dat er behoefte is aan een specifiek systeem voor de verificatie van gegevens over broeikasgasemissies en berekeningsprocessen, ook al hadden de belanghebbenden hun bedenkingen over de daarmee gepaard gaande administratieve lasten en kosten, met name voor kmo's. Wat de toepasbaarheid betreft, zagen sommige belanghebbenden een verplichte eis als het meest doeltreffende instrument voor de totstandbrenging van een gelijk speelveld op de vervoersmarkt, maar was men over het algemeen van mening dat de opt-in-benadering het meest haalbaar en efficiënt is, met name vanwege de onevenredige impact van het verplichte instrument op kmo's, een opmerking die tijdens interviews en de workshop naar voren kwam.

- **Bijeenbrengen van deskundigheid**

Ter ondersteuning van de effectbeoordeling die aan het voorstel ten grondslag ligt, is er een studie uitgevoerd door een externe contractant. Deze studie is in maart 2022 van start gegaan en is in februari 2023 afgerond. De studie heeft de Commissie waardevolle inzichten verschaft, met name voor de opstelling van de beleidsopties, de beoordeling van de verwachte effecten en de verzameling van standpunten van rechtstreeks betrokken belanghebbenden.

- **Effectbeoordeling**

De beleidsmaatregelen in dit voorstel zijn gebaseerd op de resultaten van de effectbeoordeling. Het effectbeoordelingsverslag [SWD(2023) XXXXX] kreeg een positief advies met voorbehoud van de Raad voor regelgevingstoetsing van de Commissie [SEC(2023) XXX]. In zijn advies heeft de Raad een aantal aanbevelingen gedaan over het verstrekte bewijs, waar naar behoren gevolg aan is gegeven; in bijlage I bij het effectbeoordelingsverslag is kort uiteengezet op welke wijze met die aanbevelingen rekening is gehouden.

In het kader van de effectbeoordeling zijn zes beleidsopties bekeken voor het bereiken van de beoogde doelstellingen. Deze opties waren gebaseerd op de reeds hierboven genoemde zeven beleidsaspecten: “Methodologie”; “Inputgegevens en -bronnen”; “Toepasbaarheid”; “Outputgegevens en transparantie inzake broeikasgasemissies”; “Uitvoeringsondersteuning”; “Conformiteit”; “Aanvullende maatregelen”.

De beleidsopties boden alternatieve benaderingen voor het ontwerp van het geharmoniseerde kader, en verschilden in beginsel van elkaar wat betreft de keuze van een referentiemethode, het gebruik van inputgegevens, het toepasselijke verificatiesysteem voor broeikasgasemissiegegevens en berekeningsprocessen, het gebruik van instrumenten voor de berekening van broeikasgasemissies, alsook de wijze waarop de verordening moet worden uitgevoerd. Er zij op gewezen dat in de respectieve alternatieve beleidsmaatregelen en alle beleidsopties op dezelfde wijze rekening is gehouden met bepaalde elementen met betrekking tot inputgegevens, te weten het aanbevolen gebruik van primaire gegevens, de totstandbrenging van een centrale EU-databank voor broeikasgasemissiefactoren, en de regels voor gemodelleerde gegevens.

De volgende beleidsopties zijn in overweging genomen:

- Beleidsoptie 1 (BO1) voorzag in het hoogste niveau van centralisatie en harmonisatie voor broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten, en het stimuleren van het gebruik ervan op de markt door middel van een volledig verplichte toepassing van deze verordening op alle entiteiten die vervoersdiensten aanbieden of organiseren. BO1 omvatte een alomvattende referentiemethode op basis van ISO-norm 14083, maar met een aantal aanvullende methodologische elementen die de nauwkeurigheid en vergelijkbaarheid van de resultaten van de berekening van broeikasgasemissies ten goede komen, en vastgestelde vereisten voor de verplichte verificatie van broeikasgasemissiegegevens en berekeningsprocessen voor alle betrokken entiteiten. Deze optie voorzag ook in standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit, uitsluitend op voorwaarde dat deze afkomstig zouden zijn van een op EU-niveau opgezette centrale databank. Tot slot voorzag BO1 in een door de EU vast te stellen gemeenschappelijk berekeningsinstrument voor het vergemakkelijken van de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten op de markt.
- Beleidsoptie 2 (BO2) ging in vergelijking met BO1 uit van een even hoog niveau van centralisatie waar het de behandeling van inputgegevens en het gebruik van het gemeenschappelijke berekeningsinstrument betreft, maar waarbij de uitvoering van

het initiatief in aanzienlijk afgeslankte vorm plaatsvindt. Wat dit laatste betreft, voorzag deze optie in een volledig vrijwillige toepassing van deze verordening door belanghebbenden, in vrijwillige verificatie van broeikasgasemissiegegevens en berekeningsprocessen, en in een gunstigere referentiemethode op basis van de mondiaal erkende ISO-norm 14083.

- Beleidsoptie 3 (BO3) omvatte maatregelen die een quasi-vrijwillige en gedecentraliseerde aanpak met betrekking tot de broeikasgasemissieboekhouding mogelijk maken. In beginsel bood deze beleidsoptie een “bindende opt-in”-toepassing, waarbij de verplichting tot het gebruik van het gemeenschappelijk kader alleen wordt opgelegd aan entiteiten die ervoor kiezen (of die op andere wijze worden verplicht) om gegevens over de broeikasgasemissies in verband met vervoersdiensten te berekenen en openbaar te maken. Wat inputgegevens betreft, voorzag BO3 in een EU-basisdatabank met standaardwaarden voor broeikasgasemissie-intensiteit, maar in tegenstelling tot BO1 en BO2 omvatte deze optie ook het mogelijke gebruik van aanvullende nationale, regionale of sectorale datasets, afhankelijk van een specifiek kwaliteitsborgingsproces. Daarnaast schreef BO3 de verificatie van de naleving van het gemeenschappelijk kader voor broeikasgasboekhouding alleen voor aan entiteiten vanaf een bepaalde omvang, d.w.z. grote organisaties, en voorzag zij in het mogelijke gebruik van externe berekeningsinstrumenten die door de industrie en de overheid op de markt worden aangeboden, op voorwaarde dat deze instrumenten gecertificeerd zijn als zijnde in overeenstemming met de vereisten van het initiatief. Wat de methodologische aanpak betreft, werd in BO3 gekozen voor de alomvattende methode op basis van ISO-norm 14083 met aanvullende elementen, net als in BO1.
- Beleidsoptie 4 (BO4) kwam overeen met BO3 waar het de invulling van vrijwel alle beleidsmaatregelen betreft, met uitzondering van de berekeningsmethode. Wat dit laatste betreft, omvatte BO4 de mondiale norm ISO 14083, die ook deel uitmaakt van BO2 en BO6.
- Beleidsoptie 5 (BO5) verschilde van BO3 en BO4 op twee punten, namelijk de methodologische keuze, te weten de regels voor de milieuvoetafdruk van producten (“Product Environmental Footprint Category”, PEF-CR) voor broeikasgasemissies van vervoersdiensten, en de volledig gecentraliseerde databank met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit, vergelijkbaar met hetgeen in BO1 en BO2 wordt gebruikt.
- Beleidsoptie 6 (BO6) voorzag in een vrijwel aan BO4 identieke reeks beleidsmaatregelen, met één uitzondering: deze optie voorzag (net als BO1) in de verplichte toepassing van de verordening op alle entiteiten die betrokken zijn bij het aanbieden of organiseren van vervoersdiensten.

Twee beleidsmaatregelen die consequent van toepassing waren bij alle beleidsopties waren de vaststelling van geharmoniseerde maatstaven voor outputgegevens inzake broeikasgasemissies, in combinatie met gemeenschappelijke regels inzake communicatie en transparantie, en het verstrekken van horizontale richtsnoeren voor de uitvoering van het initiatief op de vervoersmarkt.

Op basis van de beoordeling is BO4 aangewezen als voorkeursoptie. Deze optie biedt een optimaal evenwicht tussen de doelstellingen van het initiatief en de totale uitvoeringskosten, met de beste kosten-batenverhouding tot gevolg.

BO4 zal zich vertalen in een verlaging van de broeikasgasemissies en andere daarmee samenhangende externe kosten die voortvloeien uit de verlening van vervoersdiensten op de EU-markt. Deze verlaging zal voornamelijk het gevolg zijn van de gedragseffecten die een intensiever gebruik van duurzamere vervoersopties en geoptimaliseerde reizen stimuleren. Ten opzichte van het referentiescenario en uitgedrukt als netto contante waarde voor de periode 2025-2050 in prijzen van 2022, worden de daarmee samenhangende besparingen op externe kosten geraamd op 674 miljoen EUR voor broeikasgasemissies, 163,5 miljoen EUR voor luchtverontreiniging, en 645 miljoen EUR voor ongevallen. Deze besparingen zijn met name toe te schrijven aan verschuivingen van activiteiten tussen vervoerswijzen, en de optimalisering van reizen voor zowel het passagiers- als het goederenvervoer als gevolg van betere kennis van de prestaties van vervoersdiensten en betere beschikbaarheid van gegevens. Exploitanten en passagiers zullen naar verwachting zorgen voor een besparing van 2,4 miljard EUR op het vermeden brandstofverbruik als gevolg van de verminderde activiteit van brandstof-/energie-intensieve vervoerswijzen. Ook de verbeterde vergelijkbaarheid van gegevens over broeikasgasemissies zal naar verwachting leiden tot meer transparantie en geloofwaardigheid, positieve effecten op de reputatie en het imago van organisatoren en aanbieders van vervoersdiensten, en meer vertrouwen tussen partners in de vervoersketen.

De belangrijkste kosten als gevolg van de voorgestelde maatregel komen ten laste van het bedrijfsleven. Dit betreft onder meer aanpassingskosten in verband met het gebruik (wijziging of aanvang) van een nieuw methodologisch kader voor broeikasgassen en de relevante verificatieactiviteiten (1,5 miljard EUR), alsook administratieve kosten die voortvloeien uit de certificering van berekeningsinstrumenten en de kwaliteitscontrole op externe databanken met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit (0,5 miljoen EUR). Er zijn ook administratieve kosten voor nationale accreditatie-instanties die verantwoordelijk zouden zijn voor de accreditatie van conformiteitsbeoordelingsinstanties die belast zijn met verificatie- en certificeringsactiviteiten (0,1 miljoen EUR). Voorts is er sprake van extra aanpassingskosten voor de nationale bureaus voor de statistiek, met name voor de overgang naar een uniek formaat voor de outputwaarden van broeikasgasemissies (0,1 miljoen EUR), alsook voor het Europees Milieuagentschap in verband met het opzetten en onderhouden van EU-databanken voor inputgegevens en de kwaliteitscontrole op externe databanken waarin het initiatief voorziet (3,9 miljoen EUR).

Over de tijdshorizon van het initiatief bedragen de nettovoordelen van de voorkeursoptie daarmee 2,4 miljard EUR.

Gezonde regelgeving en vereenvoudiging

Aangezien het om een nieuw voorstel gaat, zijn er geen evaluaties of geschiktheidscontroles uitgevoerd.

- **Grondrechten**

Het voorstel is in overeenstemming met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel voorziet in een verhoging van de huidige nettokosten voor de begroting van de Unie met 0,6 miljoen EUR voor de periode 2025-2027, en 6,3 miljoen EUR aan extra middelen voor de periode 2028-2050. De gevolgen van het voorstel voor de begroting worden nader beschreven in het financieel memorandum dat ter informatie als bijlage bij dit voorstel is gevoegd.

Het overzicht van de budgettaire gevolgen na het huidige MFK is indicatief en heeft geen invloed op het toekomstige akkoord over het MFK.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage

De Commissie zal de uitvoering, de resultaten en de effecten van dit initiatief volgen via een reeks monitoring- en evaluatiemechanismen. De vooruitgang bij de verwezenlijking van de specifieke doelstellingen van het voorstel zal met name worden gemeten aan de hand van de verzamelde gegevens over het aantal externe databanken met standaardwaarden die de kwaliteitscontrole hebben ondergaan, het aantal entiteiten dat de verificatie heeft ondergaan, het aantal conformiteitsbeoordelingsinstanties dat in het kader van deze verordening is geaccrediteerd, het aantal berekeningsinstrumenten dat is gecertificeerd en het aantal entiteiten dat een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten hanteert. Verzoeken om informatie (met inbegrip van verslagen, enquêtes en onderzoeken) zullen zorgvuldig worden afgewogen om de belanghebbenden niet extra te belasten.

Vijf jaar nadat de verordening volledig van toepassing is geworden, zal de Commissie de regels evalueren om na te gaan of de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

• Artikelsgewijze toelichting op de specifieke bepalingen van het voorstel

In artikel 1 wordt het onderwerp van de voorgestelde verordening beschreven.

In artikel 2 wordt het toepassingsgebied van de verordening vastgesteld.

Artikel 3 bevat een aantal definities.

In artikel 4 wordt de methode vastgesteld voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten.

Artikel 5 bevat de regels voor het gebruik van primaire en secundaire gegevens voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten.

Artikel 6 voorziet in de vaststelling van een EU-basisdatabank met standaardwaarden.

Artikel 7 bevat de regels voor het gebruik van door derden beheerde databanken en datasets met standaardwaarden.

Artikel 8 voorziet in de vaststelling van een centrale EU-databank van standaard broeikasgasemissiefactoren.

Artikel 9 bevat de voorschriften inzake outputgegevens die voortvloeien uit de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten.

Artikel 10 bevat de regels inzake communicatie en transparantie van de resultaten van de berekening van broeikasgasemissies.

Artikel 11 stelt de algemene regels vast voor de certificering van externe berekeningsinstrumenten.

Artikel 12 stelt een algemene eis vast voor de verificatie van outputgegevens.

Artikel 13 bevat regels betreffende de verificatieactiviteiten en -processen.

Artikel 14 bevat de eisen voor de conformiteitsbeoordelingsinstanties.

Artikel 15 stelt procedures vast voor de accreditatie van conformiteitsbeoordelingsinstanties.

Artikel 16 stelt de voorwaarden vast voor de overdracht van gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie in het kader van deze verordening.

Artikel 17 stelt de comitéprocedure vast voor de uitoefening door de Commissie van de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen.

Artikel 18 schrijft voor dat de Commissie een evaluatie van deze verordening moet uitvoeren.

Artikel 19 bevat bepalingen betreffende de datum van respectievelijk de inwerkingtreding en toepassing van deze verordening.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1, en artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁵⁰,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵¹,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het ondersteunen van de inspanningen voor een betere duurzaamheid en efficiëntie van het vervoerssysteem van de Unie is een eerste vereiste voor het aanhouden van een stabiel traject naar klimaatneutraliteit tegen 2050, waarbij terdege rekening wordt gehouden met de noodzaak om de aanhoudende groei en het concurrentievermogen van de Europese industrie in stand te houden.
- (2) Broeikasgasemissieboekhouding wordt in verschillende economische sectoren — waaronder de vervoerssector — gebruikt voor het kwantificeren van de broeikasgasemissiegegevens van specifieke activiteiten van bedrijven en particulieren. Betere informatie over de prestaties van vervoersdiensten vormt een krachtig instrument om vervoersgebruikers de juiste prikkels te geven om duurzamere keuzes te maken en om de zakelijke beslissingen van organisatoren en exploitanten van vervoersdiensten te beïnvloeden. Betrouwbare en vergelijkbare gegevens over broeikasgasemissies zijn de onderliggende voorwaarde voor de totstandbrenging van deze prikkels en daarmee het stimuleren van gedragsverandering bij consumenten en bedrijven om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen voor de vervoerssector in het kader van de Europese Green Deal⁵² en de doelstellingen van de Europese klimaatwet.
- (3) Ondanks de toenemende belangstelling van belanghebbenden in de vervoerssector is de algemene toepassing van een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten nog steeds beperkt. In de meeste gevallen verkrijgen gebruikers geen nauwkeurige informatie over de

⁵⁰ [PB C , , blz.].

⁵¹ [PB C , , blz.].

⁵² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "De Europese Green Deal", COM(2019) 640 final.

prestaties van vervoersdiensten, voeren de organisatoren en exploitanten van vervoersdiensten geen berekeningen van hun emissies uit en maken zij hun emissies niet bekend. Met name onder kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) — die de overgrote meerderheid vertegenwoordigen van de bedrijven die vervoersdiensten op de EU-markt aanbieden — wordt onevenredig weinig met een broeikasgasemissieboekhouding gewerkt.

- (4) In 2011 heeft de Europese Commissie het Witboek over vervoer⁵³ uitgebracht, waarin een visie op de toekomst van het vervoerssysteem van de EU werd gepresenteerd, alsook een beleidsagenda voor het aanpakken van de toekomstige uitdagingen op het gebied van vervoer, met name de noodzaak om de mobiliteit in stand te houden en verder te ontwikkelen en de koolstofvoetafdruk van vervoer en logistieke activiteiten aanzienlijk te verkleinen.
- (5) In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van december 2020⁵⁴ wordt verwezen naar stimulansen voor het kiezen van de meest duurzame vervoersopties binnen en tussen de vervoerswijzen. Die stimulansen omvatten de vaststelling van een Europees kader voor de geharmoniseerde meting van broeikasgasemissies in het vervoer en de logistiek op basis van mondiaal erkende normen, dat vervolgens kan worden gebruikt om bedrijven en eindgebruikers een schatting te geven van de koolstofvoetafdruk van hun keuzes; zo kan de vraag van eindgebruikers en consumenten naar duurzamere vervoers- en mobiliteitsoplossingen worden vergroot en greenwashing worden vermeden.
- (6) Het vaststellen van geharmoniseerde regels voor een broeikasgasemissieboekhouding voor goederen- en personenvervoer is derhalve passend voor het verkrijgen van vergelijkbare cijfers betreffende de broeikasgasemissies van vervoersdiensten, alsook om te voorkomen dat er misleidende informatie over de prestaties ervan wordt verstrekt als gevolg van het kunnen kiezen tussen verschillende methoden voor de berekening van emissies en inputgegevens. Dergelijke regels moeten zorgen voor een gelijk speelveld tussen vervoerswijzen, vervoerssegmenten en de nationale netwerken van de Unie. Dit moet ook bijdragen tot het creëren van stimulansen voor gedragsverandering bij bedrijven en klanten om de broeikasgasemissies van vervoersdiensten te verminderen door middel van de toepassing en het gebruik van vergelijkbare en betrouwbare gegevens over broeikasgasemissies.
- (7) Deze verordening moet voorzien in een referentiekader voor eventuele andere door overheidsinstanties en het bedrijfsleven te nemen emissiereductiemaatregelen, onder meer voor het vaststellen van transparantiebepalingen betreffende broeikasgasemissies in vervoerscontracten, het verstrekken van informatie over broeikasgasemissies van een reis- of leveringsoptie aan passagiers of klanten, of het vaststellen van klimaatgerelateerde criteria voor groene aanbestedingsprocedures.
- (8) Ondanks de voordelen die voortvloeien uit de toegenomen transparantie over de prestaties van vervoersdiensten, zou de verplichte toepassing van deze verordening op alle entiteiten die vervoersdiensten op de markt van de Unie aanbieden, onevenredig zijn en tot buitensporige kosten en lasten leiden. Deze verordening moet dan ook alleen van toepassing zijn op entiteiten die ervoor kiezen of uit hoofde van andere relevante wetgevende en niet-wetgevende regelingen ertoe gebonden zijn om de broeikasgasemissies van goederen- of passagiersvervoersdiensten die op het grondgebied van de Unie beginnen of eindigen, te berekenen en deze informatie

⁵³ Witboek “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, COM(2011) 0144 final.

⁵⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst”, COM(2020) 789 final.

openbaar te maken. Dit omvat derhalve diensten waarvan de plaats van herkomst of bestemming zich in een derde land bevindt.

- (9) Deze verordening mag niet van toepassing zijn op gegevensbemiddelingsdiensten, zoals die welke multimodale digitale mobiliteitsdiensten aanbieden, wanneer zij niet rechtstreeks broeikasgasemissies van vervoersdiensten berekenen, maar alleen door een betrokken entiteit of een andere relevante natuurlijke of rechtspersoon verstrekte informatie over die emissies openbaar maken. Om de vergelijkbaarheid van die gegevens op de markt te waarborgen, moeten de gegevensbemiddelingsdiensten echter wel gebonden zijn aan relevante regels inzake communicatie en transparantie van de openbaar gemaakte broeikasgasemissiegegevens.
- (10) Deze verordening mag niet van toepassing zijn op gevallen waar de berekening en openbaarmaking van broeikasgasemissies in geaggregeerde vorm worden uitgevoerd. Dit omvat situaties waarin de verplichte openbaarmaking van milieugerelateerde informatie ten behoeve van duurzaamheidsrapportage en de opstelling van milieurekeningen voor statistische doeleinden, zijn afgeleid van andere regels van de Unie, zoals die welke zijn gedefinieerd in de richtlijn duurzaamheidsrapportage door ondernemingen⁵⁵ en de verordening inzake Europese milieu-economische rekeningen⁵⁶. Omgekeerd kan op basis van deze verordening verkregen informatie bijdragen tot de ontwikkeling van geconsolideerde emissieverslagen die op grond van andere toepasselijke wetgeving van de Unie vereist zijn, op voorwaarde dat de respectieve methodologieën en verzamelde gegevens voldoende compatibel zijn.
- (11) Een van de belangrijkste aspecten van het bij deze verordening vastgestelde geharmoniseerde Uniekader bestaat in een geschikte methode voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten. De methode moet ervoor zorgen dat de emissieberekeningen die in een vervoersketen worden uitgevoerd vergelijkbare en nauwkeurige broeikasgasemissiegegevens opleveren, door één enkele reeks methodologische stappen te volgen. In de methode moet ook voldoende rekening worden gehouden met de behoeften van de vervoersmarkt gericht op het voorkomen van onnodige complexiteit en buitensporige lasten en kosten, en de methode moet door de belanghebbenden worden aanvaard.
- (12) De norm EN ISO 14083:2023 — de omgezette versie van ISO-norm 14083:2023 — die in april 2023 door het Europees Comité voor Normalisatie⁵⁷ is gepubliceerd, is gekozen als referentiemethode voor de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten in het kader van deze verordening. Uit de analyse is gebleken dat ISO-norm 14083:2023 de meest relevante en evenredige norm is voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening. De emissies worden gekwantificeerd op basis van het “van bron tot wiel”-beginsel, met inbegrip van broeikasgasemissies die voortvloeien uit de energievoorziening en het gebruik van voertuigen tijdens vervoers- en hubactiviteiten.
- (13) Het is zaak niet af te wijken van de oorspronkelijke methodologische keuzes uit hoofde van EN ISO-norm 14083:2023, teneinde inconsistenties in de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten op de markt te voorkomen, met name in de context van internationale vervoersketens. Het is echter passend om van tijd tot tijd te beoordelen of een aanpassing van EN ISO 14083:2023 vanuit het oogpunt van het beleid van de Unie noodzakelijk is, of

⁵⁵ Richtlijn (EU) 2022/2464 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 537/2014, Richtlijn 2004/109/EG, Richtlijn 2006/43/EG en Richtlijn 2013/34/EU, met betrekking tot duurzaamheidsrapportering door ondernemingen ([PB L 322 van 16.12.2022, blz. 15](#)).

⁵⁶ Verordening (EU) nr. 691/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2011 inzake Europese milieu-economische rekeningen ([PB L 192 van 22.7.2011, blz. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

toekomstige wijzigingen van die norm die door het Europees Comité voor Normalisatie of een andere bevoegde instantie kunnen worden doorgevoerd. Indien uit deze beoordelingen blijkt dat het risico bestaat dat bepaalde delen van de norm leiden tot onnodige onbalans bij de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten in specifieke marktsegmenten, of tot discrepanties tussen die norm en de doelstellingen van deze verordening of andere toepasselijke wetgeving van de Unie, kan de Commissie, in samenwerking met de lidstaten, overwegen het Europees Comité voor Normalisatie te verzoeken de norm dienovereenkomstig te herzien, of overwegen te besluiten dat deel van de norm van het toepassingsgebied van deze verordening uit te sluiten.

- (14) Om de verspreiding van onjuiste informatie op de markt te voorkomen, kan het nodig zijn de referentiemethode inzake de parameters en aannames betreffende broeikasgasemissies die worden gehanteerd om emissies voorafgaand aan de verlening van een dienst te berekenen, te verduidelijken. Hetzelfde geldt voor andere relevante technische parameters in verband met de toewijzing van emissies of de aggregatie van gegevenselementen indien het gebruik van die parameters niet expliciet in de methodologie wordt verduidelijkt.
- (15) Er kunnen verschillende soorten inputgegevens, waaronder primaire en secundaire gegevens, worden gebruikt voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten. Het gebruik van primaire gegevens levert de meest betrouwbare en nauwkeurige resultaten op, en daarom moet prioriteit worden gegeven aan de geleidelijke toepassing van deze gegevens in de processen voor de berekening van broeikasgasemissies. Primaire gegevens kunnen echter onhaalbaar of buitensporig kostbaar zijn voor bepaalde belanghebbenden, met name kmo's. Het gebruik van secundaire gegevens moet dan ook, onder duidelijke voorwaarden, worden toegestaan.
- (16) Wat secundaire gegevens betreft, kunnen de broeikasgasemissies van een vervoersdienst worden berekend aan de hand van standaardwaarden of gemodelleerde gegevens. Het gebruik van standaardwaarden en gemodelleerde gegevens moet echter nauwkeurige en betrouwbare informatie opleveren over de broeikasgasemissies van een specifieke vervoersdienst, en de vaststelling van die standaardwaarden en de ontwikkeling van gemodelleerde gegevens moeten dan ook op neutrale en objectieve wijze plaatsvinden, op basis van betrouwbare bronnen en adequate parameters.
- (17) Er moet derhalve een EU-basisdatabank met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit worden opgezet om de vergelijkbaarheid te verbeteren van de broeikasgasemissieresultaten die bij de toepassing van deze verordening worden verkregen. Echter, gezien de sectorale, nationale en regionale specifieke kenmerken van die standaardwaarden in de Unie, moeten andere relevante door derden beheerde databanken en datasets worden toegestaan, op voorwaarde dat deze aan een technische kwaliteitscontrole op het niveau van de Unie worden onderworpen.
- (18) Bij de vaststelling van de broeikasgasemissie-intensiteit van een vervoersdienst zijn broeikasgasemissiefactoren voor energiedragers in het vervoer nodig om ramingen van de broeikasgasemissies af te leiden die de hoeveelheid energie weerspiegelen die wordt gebruikt bij toepassing van de "van bron tot wiel"-benadering. Er moet derhalve een centrale EU-databank van broeikasgasemissiefactoren van energiedragers worden opgezet om de vergelijkbaarheid en kwaliteit van inputgegevens te waarborgen.
- (19) De ontwikkeling en het onderhoud van de EU-databanken met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit en broeikasgasemissiefactoren, alsook de technische kwaliteitscontrole op externe door derden beheerde databanken en datasets, moeten worden

uitgevoerd door een neutraal en bevoegd orgaan op EU-niveau. Gezien zijn taak is het Europees Milieuagentschap de meest geschikte partij om de nodige bijstand te verlenen voor de correcte uitvoering van dit deel van de verordening. In voorkomend geval kunnen deze werkzaamheden gebaseerd zijn op een bijdrage van en worden ondersteund door andere sectorale EU-organen, overeenkomstig op zichzelf staand Unierecht.

- (20) Gemodelleerde gegevens mogen worden gebruikt indien zij gebaseerd zijn op een model dat is vastgesteld in overeenstemming met de referentiemethode en, in voorkomend geval, met andere bepalingen inzake het gebruik van secundaire gegevens en berekeningsinstrumenten die in deze verordening zijn vastgesteld.
- (21) Verordening (EU) 2015/757⁵⁸ en Richtlijn 2003/87/EG⁵⁹ schrijven voor dat de CO₂-emissies van schepen en luchtvaartuigen verzameld, berekend en jaarlijks gerapporteerd moeten worden. Verordening (EU) 2015/757 en Richtlijn 2003/87/EG kunnen tot op zekere hoogte een aanvulling vormen op de bepalingen van deze verordening, met name wat betreft de productie van gegevens over het brandstofverbruik als input voor het kwantificeren van emissies van vervoersdiensten. Inputgegevens betreffende het genereren van broeikasgasemissies van vervoersdiensten kunnen ook afkomstig zijn van de uitvoering van andere wetgevingskaders, zoals Verordening (EU) 2019/1242⁶⁰ en Verordening (EU) 2019/631⁶¹.
- (22) Het is passend gemeenschappelijke maatstaven vast te stellen voor de weergave van de broeikasgasemissiegegevens, die ten grondslag liggen aan de vergelijkbaarheid van die gegevens en die een doeltreffende benchmarking van verschillende vervoersdiensten mogelijk maken. Gemeenschappelijke maatstaven moeten ook duidelijke communicatie door gegevensverstrekkers mogelijk maken, alsook duidelijk inzicht voor de ontvangers van gegevens.
- (23) Alle uitgesplitste informatie over broeikasgasemissies van een vervoersdienst die voor commerciële of regelgevingsdoeleinden aan een derde partij wordt bekendgemaakt overeenkomstig het toepassingsgebied van deze verordening, moet op pertinente en in het oog springende wijze outputgegevens bevatten die zijn vastgesteld op grond van de specifieke regels voor de berekening van broeikasgasemissies die bij deze verordening zijn vastgesteld. In voorkomend geval kunnen aanvullende gegevenselementen voor andere doeleinden dan die welke in deze verordening zijn gedefinieerd, worden toegevoegd.
- (24) Om aan te kunnen tonen dat aan de vereisten van deze verordening is voldaan, moet een entiteit die informatie over broeikasgasemissies van een vervoersdienst berekent en openbaar maakt, gebruik kunnen maken van bewijsmateriaal ter staving van de respectieve outputgegevens. Het

⁵⁸ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG ([PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55](#)).

⁵⁹ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad ([PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32](#)).

⁶⁰ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad ([PB L 198 van 25.7.2019](#)).

⁶¹ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (herschikking) (Voor de EER relevante tekst). ([PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13](#)).

bewijsmateriaal moet worden verzameld overeenkomstig de regels inzake rapportage op het niveau van vervoersdiensten die zijn vastgelegd in norm EN ISO 14083:2023, en moet beschikbaar zijn op verzoek van een bevoegde instantie, zoals een rechtbank, of van een andere derde partij indien dit vereist is in het kader van afzonderlijke regelingen, ook vanuit het oogpunt van business-to-business.

- (25) Tenzij afzonderlijke regelingen van toepassing zijn, mag een gegevensbemiddelingsdienst die informatie over broeikasgasemissies van een vervoersdienst bij een betrokken entiteit of andere relevante natuurlijke of rechtspersoon verzamelt en op de markt openbaar maakt, niet aansprakelijk worden gesteld indien deze informatie een inbreuk vormt op een van de in deze verordening vastgestelde vereisten met betrekking tot de berekening en verificatie van broeikasgasemissies van vervoersdiensten en de certificering van berekeningsinstrumenten. De gegevensbemiddelingsdienst moet zich echter inspannen om te voorkomen dat onnauwkeurige of onjuiste informatie openbaar wordt gemaakt, en moet de regels met betrekking tot de outputgegevens inzake broeikasgasemissies, communicatie en transparantie in acht nemen. Daarnaast moet de gegevensbemiddelingsdienst de bron van deze informatie bekendmaken, zodat de respectieve informatieverstrekker kan worden geïdentificeerd.
- (26) Externe berekeningsinstrumenten die op de markt worden aangeboden voor breder commercieel en niet-commercieel gebruik, kunnen de boekhouding van broeikasgasemissies van vervoersdiensten vergemakkelijken, waardoor het gebruik ervan door een bredere groep belanghebbenden wordt ondersteund. Het gebruik van deze instrumenten moet worden gecertificeerd om te garanderen dat zij voldoen aan de eisen van deze verordening, met name wat betreft het gebruik van de gemeenschappelijke referentiemethode en een passende reeks inputgegevens.
- (27) Een goed ontworpen verificatiesysteem voor de conformiteit van de op de markt openbaar gemaakte outputgegevens inzake broeikasgasemissies en de onderliggende berekeningsprocessen met de vereisten van deze verordening, moet het vertrouwen in de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van die gegevens aanzienlijk vergroten. Entiteiten die de conformiteitsbeoordeling met succes hebben ondergaan, moeten bewijs van overeenstemming kunnen verkrijgen dat in de hele Unie algemeen wordt erkend. Het gebruik van primaire gegevens moet in het bewijs van overeenstemming worden aangegeven, met name om het verzamelen en gebruik van primaire gegevens door entiteiten die onder de regels van deze verordening vallen, te stimuleren.
- (28) De administratieve lasten in verband met de verificatie kunnen onevenredig zijn voor kleinere ondernemingen en moeten daarom worden vermeden. Daartoe moeten kmo's worden vrijgesteld van de vereisten in verband met verificatie, tenzij deze ondernemingen het desbetreffende bewijs van overeenstemming wensen te verkrijgen. Daarnaast moeten grote ondernemingen rekening houden met het evenredigheidsbeginsel wanneer zij overwegen partners in de waardeketen, met name kmo's, om verificatie van de conformiteit te verzoeken.
- (29) Indien de verificatie van informatie over broeikasgasemissiegegevens van vervoersdiensten wordt georganiseerd overeenkomstig specifieke regels uit hoofde van andere wetgeving van de Unie, met inbegrip van een verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer die wordt uitgevoerd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, worden deze regels op gelijkwaardige wijze behandeld, op voorwaarde dat de verificatiebeoordeling is opgesteld in overeenstemming met de eisen van deze verordening.

- (30) Teneinde de efficiënte werking van deze verordening mogelijk te maken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de beoordeling en uitsluiting van bepaalde elementen van de referentiemethode, het indienen van verzoeken bij het Europees Comité voor Normalisatie, het vaststellen van regels voor de uitvoering van de technische kwaliteitscontrole op externe databanken met standaardwaarden, het aanpassen van maatstaven voor outputgegevens inzake broeikasgasemissies, en het vaststellen van aanvullende methoden en criteria voor de accreditatie van conformiteitsbeoordelingsinstanties. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, ook op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016⁶². Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (31) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de certificering van berekeningsinstrumenten en de verificatie van de broeikasgasemissiegegevens. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁶³.
- (32) De vergelijkbaarheid van gegevens over broeikasgasemissies van vervoersdiensten en een intensiever gebruik van een broeikasgasemissieboekhouding in de bedrijfsvoering zijn geen doelstellingen die voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt zonder het risico te lopen buitensporige bureaucratie op de interne markt te veroorzaken, alsook extra kosten en administratieve lasten voor de industrie. Deze doelstellingen kunnen vanwege de netwerkeffecten van de lidstaten beter op het niveau van de Unie worden verwezenlijkt. De Unie kan derhalve maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel.
- (33) Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel is het noodzakelijk en passend regels vast te stellen voor de broeikasgasemissieboekhouding van vervoersdiensten met het oog op de verwezenlijking van de basisdoelstelling, te weten het stimuleren van gedragsverandering bij bedrijven en klanten om de broeikasgasemissies van vervoersdiensten te verminderen door middel van de toepassing en het gebruik van vergelijkbare en betrouwbare broeikasgasemissiegegevens. Deze verordening gaat niet verder dan nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken, in overeenstemming met artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie,

⁶² Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven ([PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1](#)).

⁶³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren ([PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13](#)).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden regels vastgesteld voor een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten die op het grondgebied van de Unie beginnen of eindigen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op elke entiteit die goederen- en passagiersdiensten in de Unie aanbiedt of organiseert en de broeikasgasemissies berekent van een vervoersdienst die begint of eindigt op het grondgebied van de Unie, en die uitgesplitste informatie over die emissies aan derden verstrekt voor commerciële of regelgevingsdoeleinden.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “broeikasgas”: gasvormig bestanddeel van de atmosfeer, zowel natuurlijk als antropogeen, dat straling absorbeert en afgeeft bij specifieke golflengten binnen het spectrum van infrarode straling die wordt afgegeven door het aardoppervlak, de atmosfeer en de wolken;
- 2) “broeikasgasemissies”: uitstoot van een broeikasgas in de atmosfeer, uitgedrukt in massa kooldioxide-equivalent;
- 3) “kooldioxide-equivalent (CO₂e)”: eenheid voor het vergelijken van de stralingsforcering van een broeikasgas met die van kooldioxide;
- 4) “broeikasgasemissieboekhouding”: de maatregelen die worden getroffen voor het kwantificeren van broeikasgasemissies, door middel van metingen en berekeningen, ten behoeve van rapportage;
- 5) “vervoersdienst”: het vervoer van goederen of passagiers vanaf een vertrekpunt naar een bestemming; een vervoersdienst kan een of meerdere onderdelen van de vervoersketen betreffen waarvoor (een) vervoersactiviteit(en) en/of (een) hubactiviteit(en) vereist is/zijn;
- 6) “vervoersactiviteit”: de exploitatie van een voertuig voor het vervoer van personen en/of goederen;
- 7) “hubactiviteit”: activiteit om vracht of passagiers via een hub over te brengen;
- 8) “voertuig”: een middel voor het vervoer van personen en/of goederen in alle vervoerswijzen;

- 9) “vervoersketen”: een reeks vervoerselementen in verband met goederen of een (groep) passagier(s) die, samen beschouwd, een verplaatsing van een plaats van vertrek naar een bestemming inhoudt;
- 10) “element van de vervoersketen”: een deel van een vervoersketen waarbinnen goederen of een (groep) passagier(s) door één enkel voertuig wordt/worden vervoerd, of binnen welke het vervoer via één enkele hub plaatsvindt;
- 11) “openbaarmaking van informatie over broeikasgasemissies van een vervoersdienst”: het door een betrokken entiteit of een gegevensbemiddelingsdienst aan een derde partij verstrekken van uitgesplitste informatie over broeikasgasemissies in verband met een specifieke vervoersdienst, in het kader van de levering, bekendmaking of marketing van die dienst, vóór of na de verlening van de vervoersdienst;
- 12) “betrokken entiteit”: een entiteit die de broeikasgasemissies berekent van een vervoersdienst die begint of eindigt op het grondgebied van de Unie, en die informatie over die emissies aan derden verstrekt voor commerciële of regelgevingsdoeleinden;
- 13) “gegevensbemiddelingsdienst”: een rechtspersoon of natuurlijke persoon die op basis van afzonderlijke wettelijke, contractuele of andere relevante regelingen informatie over de broeikasgasemissies van een vervoersdienst verzamelt en openbaar maakt;
- 14) “broeikasgasactiviteit”: een activiteit die leidt tot de uitstoot van een broeikasgas;
- 15) “gegevens over de broeikasgasactiviteit”: kwantitatieve maatstaf voor een broeikasgasactiviteit;
- 16) “broeikasgasemissie-intensiteit”: coëfficiënt die wordt gebruikt voor de koppeling tussen de gegevens over een specifieke broeikasgasactiviteit en de broeikasgasemissie;
- 17) “broeikasgasemissiefactor”: coëfficiënt die wordt gebruikt voor de koppeling tussen de broeikasgasactiviteit en de broeikasgasemissie;
- 18) “broeikasgasemissies van bron tot wiel”: emissies die de broeikasgaseffecten vertegenwoordigen als gevolg van zowel het gebruik van voertuigen als de energievoorziening van voertuigen;
- 19) “emissies van tank tot wiel”: emissies in verband met de aandrijving van het voertuig ten gevolge van het energieverbruik; een subset van de emissies van bron tot wiel;
- 20) “energiedrager”: een stof die of een verschijnsel dat kan worden gebruikt om een mechanische kracht of warmte te produceren of om chemische of fysische processen teweeg te brengen;
- 21) “primaire gegevens”: de gekwantificeerde waarde van een proces of activiteit die wordt verkregen door middel van een directe meting of van een berekening op basis van directe metingen;
- 22) “secundaire gegevens”: gemodelleerde gegevens of standaardwaarden die niet voldoen aan de vereisten voor primaire gegevens, met inbegrip van gegevens uit databanken en gepubliceerde literatuur, standaard broeikasgasemissiefactoren uit nationale inventarissen, berekende gegevens, ramingen of andere representatieve gegevens en gegevens die zijn verkregen uit aanverwante processen of ramingen;
- 23) “standaardwaarde”: secundaire gegevenswaarde die uit een gepubliceerde bron is afgeleid en die als standaard wordt gebruikt bij het ontbreken van primaire of gemodelleerde gegevens;
- 24) “gemodelleerde gegevens”: gegevens die zijn vastgesteld aan de hand van een model waarin rekening wordt gehouden met primaire gegevens en/of parameters betreffende

- broeikasgasemissies van een vervoers- of hubactiviteit, onder meer door gebruik te maken van een op een berekeningsinstrument gebaseerd model;
- 25) “outputgegevens”: uitgesplitste gegevens over broeikasgasemissies van een vervoersdienst die zijn vastgesteld aan de hand van de in deze verordening vastgestelde referentiemethode en inputgegevens;
 - 26) “maatstaven”: de grootte voor de kwantitatieve beoordeling;
 - 27) “bewijsmateriaal ter staving van informatie over broeikasgasemissies van een vervoersdienst”: een op aanvraag opgesteld verslag op het niveau van een vervoersdienst, overeenkomstig EN ISO 14083:2023;
 - 28) “berekeningsinstrument”: een toepassing, een model of software waarmee de broeikasgasemissies van een vervoersdienst automatisch kunnen worden berekend;
 - 29) “extern berekeningsinstrument”: een berekeningsinstrument dat door een derde partij op de markt wordt aangeboden voor breder commercieel of niet-commercieel gebruik;
 - 30) “conformiteitsbeoordelingsinstantie”: een conformiteitsbeoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 2, punt 13 van Verordening (EG) nr. 765/2008⁶⁴.

HOOFDSTUK II

METHODOLOGIE

Artikel 4

Methode voor de berekening van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten

1. De broeikasgasemissies van vervoersdiensten worden berekend op basis van de methode zoals vastgelegd in de meest recente versie van norm EN ISO 14083:2023, en van de regels in hoofdstuk III van deze verordening.
2. De Commissie beoordeelt uiterlijk 36 maanden na de datum van toepassing van deze verordening of een aanpassing van enig onderdeel van de in lid 1 bedoelde norm nodig is.
3. De Commissie kan een nalevingscontrole uitvoeren ter beoordeling van een wijziging van de in lid 1 bedoelde norm. De nalevingscontrole wordt ingeleid door de Commissie, die in voorkomend geval op verzoek van een lidstaat kan optreden.
4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen om een wijziging zoals bedoeld in lid 3 en een onderdeel zoals bedoeld in lid 2 van het toepassingsgebied van deze verordening uit te sluiten, indien de Commissie van oordeel is dat deze wijziging of dit onderdeel een duidelijk risico op onverenigbaarheid met de doelstellingen van deze verordening en andere toepasselijke voorschriften van de Unie inhoudt.
5. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen om het Europees Comité voor Normalisatie te verzoeken de in lid 1 bedoelde norm te herzien,

⁶⁴ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 ([PB L 218 van 13.8.2008](#)).

onder meer op basis van het resultaat van de in lid 2 bedoelde beoordeling en de in lid 3 bedoelde nalevingscontrole.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 17 uitvoeringshandelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen om de in lid 1 bedoelde referentiemethode te verduidelijken met het oog op het waarborgen van de uniforme toepassing ervan op de markt waar het de aanpak betreft voor het bepalen van passende parameters die worden gehanteerd om emissies voorafgaand aan de verlening van een dienst te berekenen en, in voorkomend geval, om andere technische parameters in verband met de toewijzing van emissies of de aggregatie van gegevenselementen die niet uitdrukkelijk in die methode worden toegelicht, te verduidelijken.

HOOFDSTUK III

INPUTGEGEVENS EN -BRONNEN

Artikel 5

Gebruik van primaire en secundaire gegevens

1. De in artikel 2 bedoelde entiteiten geven voorrang aan het gebruik van primaire gegevens voor de berekening van de broeikasgasemissies van een vervoersdienst.
2. Het gebruik van secundaire gegevens voor de berekening van broeikasgasemissies van een vervoersdienst is toegestaan onder de volgende voorwaarden:
 - a) de standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit zijn afkomstig van:
 - i) een EU-basisdatabank met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit, als bedoeld in artikel 6, lid 1;
 - ii) door derden beheerde databanken en datasets met standaardwaarden voor broeikasgasemissie-intensiteit, overeenkomstig artikel 7;
 - b) de standaard broeikasgasemissiefactoren voor energiedragers in het vervoer zijn afkomstig van de centrale EU-databank van standaard broeikasgasemissiefactoren, als bedoeld in artikel 8;
 - c) de gemodelleerde gegevens zijn gebaseerd op een model dat is vastgesteld overeenkomstig de in artikel 4 bedoelde methode en, in voorkomend geval, de regels van artikel 5, lid 2, punt b), en artikel 11.

Artikel 6

EU-basisdatabank met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit

1. De Commissie richt, bijgestaan door het Europees Milieuagentschap, een EU-basisdatabank met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit in, als bedoeld in artikel 5, lid 2, punt a), i).
2. De Commissie zorgt voor het onderhoud, de actualisering en de voortdurende ontwikkeling van de in lid 1 bedoelde databank, rekening houdend met de ontwikkeling van de stand van de

techniek in de vervoerssector en met nieuwe methodologische benaderingen inzake de berekening van broeikasgasemissies.

3. Het publiek heeft gratis toegang tot de in lid 1 bedoelde databank om standaardwaarden voor de emissie-intensiteit te raadplegen of te gebruiken.

Artikel 7

Door derden beheerde databanken en datasets met standaardwaarden voor broeikasgasemissie-intensiteit

1. Een ontwikkelaar van een databank of dataset als bedoeld in artikel 5, lid 2, punt a), ii), dient bij de Commissie een aanvraag in voor een technische kwaliteitscontrole op de standaardwaarden voor broeikasgasemissie-intensiteit die in die databank of dataset zijn opgenomen. De Commissie voert, bijgestaan door het Europees Milieuagentschap, de technische kwaliteitscontrole uit overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 4 tot en met 8 van deze verordening.
2. Voor het gebruik van secundaire gegevens overeenkomstig artikel 5, lid 2, punt a), ii), worden alleen databanken en datasets met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit gebruikt die positief zijn beoordeeld in het kader van de technische kwaliteitscontrole als bedoeld in lid 1.
3. De technische kwaliteitscontrole moet uiterlijk 24 maanden na de datum van toepassing van deze verordening plaatsvinden. Een aantekening van een positieve beoordeling van deze kwaliteitscontrole is twee jaar geldig.
4. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 17 uitvoeringshandelingen vast om deze verordening aan te vullen door voorschriften en voorwaarden vast te stellen voor de uitvoering van de in lid 1 bedoelde technische kwaliteitscontrole.

Artikel 8

Centrale EU-databank van standaard broeikasgasemissiefactoren

1. De Commissie richt, bijgestaan door het Europees Milieuagentschap, een centrale EU-databank van standaard broeikasgasemissiefactoren in, als bedoeld in artikel 5, lid 2, punt b).
2. De Commissie zorgt, bijgestaan door het Europees Milieuagentschap, voor het onderhoud, de actualisering en de voortdurende ontwikkeling van de in lid 1 bedoelde databank, rekening houdend met de ontwikkeling van de stand van de techniek in de vervoerssector en met nieuwe methodologische benaderingen inzake de berekening van broeikasgasemissies.
3. Het publiek heeft gratis toegang tot de in lid 1 bedoelde databank om standaard broeikasgasemissiefactoren voor energiedragers in het vervoer te raadplegen of te gebruiken.

OUTPUTGEGEVENS EN TRANSPARANTIE

Artikel 9

Vaststelling van outputgegevens over de broeikasgasemissies van een vervoersdienst

1. De outputgegevens worden vastgesteld aan de hand van de referentiemethode en inputgegevens uit hoofde van de artikelen 4 tot en met 8 van deze verordening.
2. De outputgegevens kunnen worden vastgesteld met behulp van berekeningsinstrumenten. Externe berekeningsinstrumenten moeten voldoen aan de in artikel 11 uiteengezette vereisten.
3. De outputgegevens bestaan ten minste uit de totale massa kooldioxide-equivalent (CO₂e) per vervoersdienst en, voor de betreffende soort vervoersdienst, ten minste een van de volgende gegevenseenheden:
 - a) massa CO₂e per tonkilometer, of equivalente eenheden, voor goederenvervoer;
 - b) massa CO₂e per ton, of equivalente eenheden, voor vervoer via goederenhubs;
 - c) massa CO₂e per passagierskilometer, of equivalente eenheden, voor passagiersvervoer;
 - d) massa CO₂e per passagierseenheid, of equivalente eenheden, voor vervoer via passagiershubs.
4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van de in lid 3 bedoelde lijst van maatstaven voor outputgegevens.

Artikel 10

Communicatie en transparantie

1. De betrokken entiteiten maken de outputgegevens op duidelijke en ondubbelzinnige wijze openbaar. Wanneer de betrokken entiteiten outputgegevens openbaar maken, nemen zij in de begeleidende mededeling bij deze bekendmaking de volgende verklaring op: “Broeikasgasemissies van bron tot wiel, berekend overeenkomstig Verordening [verwijzing naar deze verordening] van het Europees Parlement en de Raad”, in ten minste één van de officiële talen van de EU en, indien mogelijk, in een officiële taal van een lidstaat op het grondgebied waar de dienst wordt verricht.
2. Indien outputgegevens door een gegevensbemiddelingsdienst worden verkregen en openbaar worden gemaakt op basis van afzonderlijke regelingen, zijn de regels van lid 1 en artikel 9, lid 3, van toepassing. Bij de openbaarmaking van outputgegevens neemt de gegevensbemiddelingsdienst een verwijzing naar de bron van deze gegevens op.
3. Indien primaire gegevens worden gebruikt in de zin van artikel 5, lid 1, hebben de betrokken entiteiten het recht dit aan derden mee te delen indien het gebruik van primaire gegevens is geverifieerd overeenkomstig de artikelen 12 en 13.
4. De betrokken entiteiten moeten in staat zijn bewijs te overleggen ter staving van de wijze waarop de outputgegevens zijn vastgesteld. Dat bewijs wordt verzameld overeenkomstig de vereisten van de in artikel 4, lid 1, bedoelde referentiemethode, en:

- a) het bewijs dient als basis voor de verificatiebeoordeling overeenkomstig de artikelen 12 en 13;
 - b) het bewijs wordt beschikbaar gesteld op verzoek van een bevoegde autoriteit of een andere derde, voor zover afzonderlijke wettelijke of contractuele regelingen van toepassing zijn;
 - c) indien de verificatie overeenkomstig artikel 12 en 13 wordt uitgevoerd, bevat het bewijs een verwijzing naar het in artikel 13, lid 6, bedoelde bewijs van overeenstemming en de contactgegevens van de conformiteitsbeoordelingsinstantie die het bewijs van overeenstemming heeft opgesteld;
 - d) indien de outputgegevens worden vastgesteld met behulp van een extern berekeningsinstrument als bedoeld in artikel 9, lid 2, wordt in het bewijs een verwijzing naar dat berekeningsinstrument opgenomen.
- 5. De in lid 5 bedoelde outputgegevens en bewijzen worden op duidelijke en ondubbelzinnige wijze vastgesteld, in ten minste één van de officiële talen van de Unie. Indien mogelijk worden zij beschikbaar gesteld in de vorm van een weblink, QR-code of een daaraan gelijkwaardige vorm.
 - 6. Persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad⁶⁵.
 - 7. Elke ontvanger van outputgegevens en bewijzen als bedoeld in lid 5, neemt maatregelen om de vertrouwelijkheid van relevante commerciële gegevens die overeenkomstig deze verordening worden verwerkt en meegedeeld, te waarborgen, en zorgt ervoor dat deze gegevens alleen na toestemming geraadpleegd, verwerkt en openbaar gemaakt kunnen worden.

HOOFDSTUK V

AANVULLENDE MAATREGELEN

Artikel 11

Certificering van berekeningsinstrumenten

- 1. De in artikel 9, lid 2, bedoelde externe berekeningsinstrumenten worden gecertificeerd door een conformiteitsbeoordelingsinstantie als bedoeld in artikel 14.
- 2. Op aanvraag van een ontwikkelaar van een berekeningsinstrument beoordeelt een conformiteitsbeoordelingsinstantie of het berekeningsinstrument voldoet aan de eisen van de artikelen 4 tot en met 9. Als het resultaat van de beoordeling positief is, geeft de conformiteitsbeoordelingsinstantie een conformiteitscertificaat voor het berekeningsinstrument af voor de toepassing van deze verordening. Als het resultaat van de beoordeling negatief is,

⁶⁵ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming); ([PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1](#)).

verstrekt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de aanvrager de redenen voor die negatieve beoordeling.

3. De betrokken conformiteitsbeoordelingsinstantie houdt een bijgewerkte lijst bij van de berekeningsinstrumenten die zij heeft gecertificeerd en waarvoor zij de certificering heeft ingetrokken of geschorst. Zij maakt die lijst openbaar op haar website en deelt het adres van die website onverwijld aan de Commissie mee.
4. Het certificaat is twee jaar geldig.
5. De Commissie publiceert op haar officiële website een lijst van alle berekeningsinstrumenten die overeenkomstig de leden 1 en 2 zijn gecertificeerd.
6. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 17 uitvoeringshandelingen vast om regels vast te stellen voor de certificering van berekeningsinstrumenten en het bijbehorende conformiteitscertificaat, met inbegrip van regels voor de verlenging, schorsing en intrekking van certificering.

HOOFDSTUK VI

VERIFICATIE VAN BROEIKASGASEMISSIEGEGEVENS EN BEREKENINGSPROCESSEN

Artikel 12

Reikwijdte van de verificatie

1. De in artikel 9 bedoelde outputgegevens worden gecontroleerd op hun conformiteit met de voorschriften van de artikelen 4 tot en met 9 van deze verordening.
2. De in lid 1 bedoelde verificatievereisten zijn van toepassing op de in artikel 2 bedoelde betrokken entiteiten, met uitzondering van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen als bedoeld in Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie⁶⁶. Micro-, kleine en middelgrote ondernemingen kunnen de verificatieprocedure op eigen verzoek ondergaan.

Artikel 13

Verificatieactiviteiten en -proces

1. De in artikel 14 bedoelde conformiteitsbeoordelingsinstantie verifieert de betrouwbaarheid, geloofwaardigheid, verenigbaarheid en nauwkeurigheid van de door een betrokken entiteit openbaar gemaakte outputgegevens.
2. De verificatie wordt verricht overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 4 tot en met 9 en op basis van het in artikel 10, lid 5, bedoelde bewijsmateriaal. Deze verificatie heeft betrekking op:
 - a) de gebruikte berekeningsmethode;

⁶⁶ Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen ([PB L 124 van 20.5.2003, blz. 36](#)).

- b) de bron(nen) van de voor de berekening gebruikte inputgegevens;
 - c) de juistheid van de uitgevoerde berekening;
 - d) de toegepaste maatstaven.
3. Indien externe berekeningsinstrumenten worden gebruikt, houdt de conformiteitsbeoordelingsinstantie rekening met het desbetreffende in artikel 11 bedoelde conformiteitscertificaat.
 4. Indien uit de verificatiebeoordeling blijkt dat er sprake is van onjuiste berekeningen of niet-naleving van de artikelen 4 tot en met 9 van deze verordening, stelt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de betrokken entiteit daarvan tijdig in kennis. Die entiteit moet vervolgens de berekening corrigeren of non-conformiteiten verhelpen teneinde het verificatieproces te kunnen voltooien.
 5. De betrokken entiteit verstrekt aan de conformiteitsbeoordelingsinstantie alle voor de uitvoering van de verificatieprocedures benodigde aanvullende informatie. De conformiteitsbeoordelingsinstantie kan tijdens het verificatieproces controles uitvoeren om de betrouwbaarheid van gegevens en berekeningen te bepalen.
 6. Na voltooiing van de verificatie stelt de conformiteitsbeoordelingsinstantie in voorkomend geval een bewijs van overeenstemming op waarin wordt bevestigd dat de outputgegevens voldoen aan de respectieve eisen van deze verordening.
 7. De betrokken conformiteitsbeoordelingsinstantie stelt een actuele lijst op van de entiteiten die de verificatie overeenkomstig de leden 1 tot en met 6 hebben ondergaan, en houdt deze lijst bij. Uiterlijk op 31 maart van elk jaar stelt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de Commissie in kennis van die lijst.
 8. Indien in andere wetgeving van de Unie specifieke voorschriften voor de verificatiebeoordeling van outputgegevens zijn vastgesteld, worden die voorschriften op gelijkwaardige wijze behandeld, op voorwaarde dat de verificatiebeoordeling in overeenstemming met deze verordening is.
 9. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 17 uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde voorschriften voor de verificatie van de outputgegevens en het daarmee verband houdende bewijs van overeenstemming. Die voorschriften omvatten bepalingen met betrekking tot het in artikel 10, lid 5, bedoelde bewijs en de in artikel 10, lid 4, bedoelde mededelingsrechten in verband met het gebruik van primaire gegevens.

HOOFDSTUK VII

ACCREDITATIE

Artikel 14

Conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties zijn geaccrediteerd voor het verrichten van de in de artikelen 11, 12 en 13 bedoelde verificatie- of certificeringsactiviteiten.
2. De conformiteitsbeoordelingsinstantie moet onafhankelijk zijn van de entiteit die de in de artikelen 11, 12 en 13 bedoelde verificatie- of certificeringsactiviteiten aanvraagt.

3. De conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevend en het personeel dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de verificatietaken, mogen geen activiteiten verrichten die in strijd kunnen zijn met hun onafhankelijk oordeel of integriteit betreffende de verificatie- of certificeringsactiviteiten.
4. De conformiteitsbeoordelingsinstantie en haar personeel voeren de verificatie- of certificeringsactiviteiten uit met de grootste mate van beroepsintegriteit en met de vereiste technische bekwaamheid, en zij zijn vrij van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de resultaten van hun verificatieactiviteiten kunnen beïnvloeden, inzonderheid van personen of groepen van personen die belang hebben bij de resultaten van deze activiteiten.
5. De conformiteitsbeoordelingsinstantie beschikt over de deskundigheid, uitrusting en infrastructuur die nodig zijn voor de uitvoering van de verificatie- of certificeringsactiviteiten waarvoor zij is geaccrediteerd.
6. Het personeel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie is gebonden aan het beroepsgeheim ten aanzien van alle informatie waarvan het kennisneemt bij de uitvoering van de verificatie- en certificeringstaken.
7. Indien een conformiteitsbeoordelingsinstantie taken in verband met verificatie of certificering uitbesteedt of een beroep doet op een dochteronderneming, neemt zij de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de door de onderaannemer of dochteronderneming uitgevoerde taken, onder meer door de kwalificaties van de onderaannemer of dochteronderneming en de door hen uitgevoerde werkzaamheden te beoordelen en te monitoren.

Artikel 15

Accreditatieprocedures

1. De in artikel 14, lid 1, bedoelde conformiteitsbeoordelingsinstanties worden geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad.
2. Elke lidstaat wijst een autoriteit aan die een bijgewerkte lijst van geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstanties bijhoudt. Die aangewezen nationale autoriteiten maken die lijst openbaar op een officiële overheidswebsite.
3. Uiterlijk op 31 maart van elk jaar stelt de nationale accreditatie-instantie de Commissie in kennis van de lijst van geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstanties, inclusief alle relevante contactgegevens.
4. De Commissie is overeenkomstig artikel 16 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen in de vorm van nadere methoden en criteria voor de accreditatie van conformiteitsbeoordelingsinstanties.

HOOFDSTUK VIII

GEDELEGEERDE BEVOEGDHEDEN EN UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN

Artikel 16

Uitoefening van de delegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 4, leden 4 en 5, artikel 9, lid 4, en artikel 15, lid 4, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie toegekend met ingang van [OP: Please insert a date: entry into force of this Regulation].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4, leden 4 en 5, artikel 9, lid 4, en artikel 15, lid 4, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 4, leden 4 en 5, artikel 9, lid 4, en artikel 15, lid 4, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien noch het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van [twee maanden] na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van die termijn aan de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 17

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALINGEN

Artikel 18

Verslag en herziening

De Commissie voert een evaluatie van deze verordening uit in het licht van de doelstellingen die zij nastreeft en brengt uiterlijk op [OP: please insert a date: 5 years after the Regulation is applicable] verslag uit over de belangrijkste bevindingen aan het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 19

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van [*OP: Please insert a date: 42 months after the entry into force of this Regulation*].
3. Artikel 4, leden 4, 5 en 6, artikel 7, lid 4, artikel 9, lid 4, artikel 11, lid 6, artikel 13, lid 9, en artikel 15, lid 4, zijn echter van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

Inhoudsopgave

1.	KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF	3
1.1.	Benaming van het voorstel/initiatief	3
1.2.	Betrokken beleidsterrein(en)	3
1.3.	Het voorstel/initiatief betreft:	3
1.4.	Doelstelling(en)	3
1.4.1.	Algemene doelstelling(en)	3
1.4.2.	Specifieke doelstelling(en)	3
1.4.3.	Verwacht resultaat/verwachte resultaten en gevolgen	3
1.4.4.	Prestatie-indicatoren	4
1.5.	Motivering van het voorstel/initiatief	4
1.5.1.	Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief	4
1.5.2.	Toegevoegde waarde van de betrokkenheid van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatie-winst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de betrokkenheid van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.	5
1.5.3.	Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan	6
1.5.4.	Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten	7
1.5.5.	Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voorerschikking	7
1.6.	Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief	7
1.7.	Wijze(n) van uitvoering van de begroting	8
2.	BEHEERSMAATREGELEN	8
2.1.	Regels inzake het toezicht en de verslagen	8
2.2.	Beheers- en controlesyste(e)m(en)	9
2.2.1.	Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie	9
2.2.2.	Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken	9
2.2.3.	Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting)	10
2.3.	Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden	10

3.	GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF	11
3.1.	Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven	11
3.2.	Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten	12
3.2.1.	Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten.....	12
3.2.2.	Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten.....	14
3.2.3.	Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten	16
3.2.4.	Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader	18
3.2.5.	Bijdragen van derden	18
3.3.	Geraamde gevolgen voor de ontvangsten	19

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Mobiliteit en vervoer

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- ☒ een nieuwe actie
- ☐ een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie⁶⁷
- ☐ de verlenging van een bestaande actie
- ☐ de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstelling van deze verordening bestaat in het stimuleren van gedragsverandering bij bedrijven en klanten om de broeikasgasemissies van vervoersdiensten te verminderen door middel van de toepassing en het gebruik van vergelijkbare en betrouwbare gegevens over broeikasgasemissies. Dit initiatief zal bijdragen tot SDG 13 (“neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden”), SDG 7 (“verzekert toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen”) en SDG 12 (“verzekert duurzame consumptie- en productiepatronen”).

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van de verordening bestaan in:

- het waarborgen van de vergelijkbaarheid van de resultaten van broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten;
- het vergemakkelijken van het beginnen werken met een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten in de bedrijfspraktijk.

1.4.3. Verwacht resultaat/verwachte resultaten en gevolgen

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben voor de begunstigden/doelgroepen.

Het voorstel zal naar verwachting de vergelijkbaarheid van de in de vervoersketen gedeelde broeikasgasemissiegegevens verbeteren. Dit zal voortvloeien uit het gebruik van een gemeenschappelijke referentiemethode, nauwkeurige inputgegevens en ondubbelzinnige en duidelijke communicatie.

Het voorstel zal naar verwachting ook het gebruik van een broeikasgasemissieboekhouding door marktdeelnemers en andere relevante entiteiten doen toenemen om zo de broeikasgasemissies van vervoersdiensten te verminderen.

⁶⁷

In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.4. Prestatie-indicatoren

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten.

De doeltreffendheid van de voorgestelde verordening inzake specifieke doelstelling 1 zal worden bepaald op basis van indicatoren met betrekking tot de vergelijkbaarheid van broeikasgasgegevens van vervoersdiensten:

het aantal externe databanken met standaardwaarden dat de kwaliteitscontrole ondergaat,

het aantal entiteiten dat de verificatie van gegevens en processen ondergaat.

De doeltreffendheid van de voorgestelde verordening inzake specifieke doelstelling 2 zal worden bepaald op basis van indicatoren met betrekking tot het beginnen werken met een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten:

het aantal ondernemingen dat uit hoofde van deze verordening een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten bijhoudt;

het aantal entiteiten dat de certificering van technische berekeningsinstrumenten ondergaat;

het gebruik van basisdatabanken met standaardwaarden (toegang tot websites en verzoeken);

het aantal entiteiten dat gebruikmaakt van de certificeringsinstrumenten.

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Het initiatief zal voorzien in een geharmoniseerd regelgevingskader voor broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten en in specifieke regels die het gebruik ervan in de hele multimodale vervoersketen stimuleren. Het omvat:

een gemeenschappelijke referentiemethode op basis van norm EN ISO 14083, waarmee wordt gewaarborgd dat de berekening van broeikasgasemissies van vervoersdiensten in de hele vervoerssector op gestandaardiseerde wijze wordt uitgevoerd;

een geharmoniseerde aanpak met betrekking tot inputgegevens, door het gebruik van primaire gegevens te stimuleren, het gebruik van gemodelleerde gegevens toe te staan, de betrouwbaarheid, toegankelijkheid en geschiktheid van standaardwaarden (standaardwaarden voor emissie-intensiteit en broeikasgasemissiefactoren) te vergroten en verschillen tussen nationale, regionale en sectorale datasets te beperken;

passende maatstaven voor het genereren en delen van broeikasgasemissiegegevens, alsmede gemeenschappelijke regels inzake communicatie en transparantie van de resultaten van de emissieboekhouding;

steun voor de uitvoering van dit initiatief in verschillende vervoerssegmenten;

een gemeenschappelijk, evenredig en betrouwbaar verificatiesysteem voor de broeikasgasemissiegegevens van vervoersdiensten en voor de onderliggende berekeningsprocessen;

regels met betrekking tot de ontwikkeling en het gebruik van technische instrumenten voor de berekening van emissies.

Al deze bepalingen moeten 42 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening volledig van toepassing zijn.

Dit financieel memorandum heeft specifiek betrekking op de ontwikkeling en het beheer van een gemeenschappelijke omgeving van standaardwaarden, als onderdeel van de geharmoniseerde aanpak met betrekking tot inputgegevens. Deze taken zullen worden uitgevoerd door het Europees Milieuagentschap (EEA), met ondersteuning van het programma Horizon Europa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). De gedetailleerde regels met betrekking tot de verstrekking van gegevens zullen worden vastgelegd in de respectieve gedelegeerde handelingen en in de toekomstige overeenkomsten met het EEA. Het EEA heeft de volgende taken:

de ontwikkeling en het onderhoud van een basisdatabank met standaardwaarden voor de emissie-intensiteit;

de inrichting van een databank van broeikasgasemissiefactoren;

kwaliteitscontrole op externe databanken van emissie-intensiteitsfactoren.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de betrokkenheid van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de betrokkenheid van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor een EU-optreden (vooraf):

Door te voorzien in geharmoniseerde regels voor broeikasgasemissieboekhouding op het niveau van de vervoersdiensten, is dit initiatief van bijzonder belang voor grensoverschrijdende activiteiten tussen EU-lidstaten. Dit niveau van harmonisatie, dat betrekking heeft op methodologische keuzes, inputgegevens en gemeenschappelijke verificatieregels, kan niet op doeltreffende wijze in de hele EU worden bereikt door enkel maatregelen van de afzonderlijke lidstaten.

Verwachte gegenereerde meerwaarde voor de Unie (achteraf):

De vervoerssector van de EU heeft over het algemeen een sterke grensoverschrijdende dimensie en speelt een belangrijke rol voor het vrije verkeer van personen en goederen op de interne markt van de EU. Efficiënte vervoersdiensten zijn van cruciaal belang om aan de vraag van vervoersgebruikers te voldoen, de groei van de EU-economie te ondersteunen en de levensstijl van de burgers in stand te houden. Tegelijkertijd moet aandacht worden besteed aan de uitdagingen in verband met de milieueffecten van het vervoer, die vooral als gevolg van de toename van het goederen- en passagiersverkeer binnen het Europese netwerk almaar toenemen. Deze verordening is derhalve ontworpen als instrument voor de vervoersgemeenschap om de groene transitie te vergemakkelijken. Het initiatief zal bijdragen tot het creëren van een gelijk speelveld voor broeikasgasemissieboekhouding tussen alle segmenten en vervoerswijzen en tussen de nationale netwerken. Door te zorgen voor meer transparantie over de prestaties van vervoersdiensten, en door het gebruik van broeikasgasemissiegegevens te ondersteunen met het oog op het maken van specifieke vervoerskeuzes, zal het initiatief bijdragen tot het stimuleren van duurzamere oplossingen en innovatie. Nationale benaderingen zouden zeer contraproductief zijn voor het bereiken van deze doelstellingen, met een aanzienlijk risico op tegenstrijdige vereisten en inconsistente

methoden en gegevens. Deze uiteenlopende nationale benaderingen zouden kosten met zich meebrengen, alsook onnodige lasten voor bedrijven die actief zijn in meerdere lidstaten.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

CountEmissions EU is een nieuw initiatief dat voortbouwt op diverse inspanningen van zowel de Europese Commissie als het bedrijfsleven om tot een geharmoniseerd methodologisch kader te komen. Tussen 2011 en 2019 zijn er twee opeenvolgende door de EU gefinancierde projecten uitgevoerd: het project “Carbon Footprint of Freight Transport (COFRET)” binnen het zevende kaderprogramma (KP7), en het project “Logistics Emissions Accounting & Reduction Network (LEARN)” in het kader van Horizon 2020. Beide projecten waren gericht op de berekening, rapportage en verificatie van de broeikasgasemissies van vervoersdiensten, met als doel een mondiale methode te ontwikkelen. Deze inspanningen hebben geleid tot een gecoördineerde actie met het oog op de vaststelling van een alomvattende en op maat gesneden norm op het niveau van de Internationale Organisatie voor normalisatie (ISO). Deze nieuwe norm, “ISO 14083” genoemd, is in maart 2023 door de ISO gepubliceerd, en is door het CEN als gelijkwaardige Europese norm EN ISO 14083:2023 vastgesteld. De norm is onder meer gebaseerd op de Europese norm EN 16258:2012 en het Greenhouse Gas Protocol.

Ook in de verschillende segmenten van de vervoerssector worden specifieke methoden voor de berekening van broeikasgasemissies gehanteerd, met name in het goederenvervoer. In veel gevallen maken zij deel uit van bredere programma's voor groen vervoer of andere initiatieven ter bevordering van efficiënte en koolstofarme vervoersactiviteiten. Het gaat hierbij onder meer om het door de industrie geleide kader van de “Global Logistics Emissions Council (GLEC)”, het publiek-private Amerikaanse programma “SmartWay”, en het samenwerkingsprogramma “Topsector Logistics” tussen de Nederlandse overheid en bedrijven.

Daarnaast is er sprake van tal van op de desbetreffende vervoerswijze gerichte methoden en vereisten voor de emissieboekhouding, die ofwel door de industrie zelf zijn ontwikkeld, ofwel door overheidsinstanties zijn gelanceerd als onderdeel van specifieke wetgevingskaders. Een voorbeeld hiervan in de maritieme sector is de “Clean Cargo Working Group”, een B2B-initiatief voor containervervoer over zee. Voorts heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een verplicht systeem voor het verzamelen van gegevens over stookolie (“Fuel Oil Data Collection System (DCS)”) voor de internationale scheepvaart goedgekeurd, op grond waarvan vaartuigen relevante gegevens moeten verzamelen en rapporteren in een gemeenschappelijke databank. Wat de luchtvaart betreft, biedt de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ontwikkelde regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) een methode voor de berekening van CO₂-emissies op vluchtniveau. De ICAO en de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA) hebben ook normen voor de luchtvaartsector vastgesteld die gedetailleerder voorschrijven hoe emissies per passagier en per ton vracht moeten worden gerapporteerd.

Op nationaal niveau vereist de Franse vervoerswet dat alle entiteiten die vervoersdiensten op de markt aanbieden (vracht en passagiers, met inbegrip van alle vervoerswijzen) op basis van een specifieke methodologie de broeikasgasemissies berekenen voor elke dienst met een vertrekpunt of bestemming in Frankrijk. In de Franse vervoerswet is ook bepaald dat de informatie over emissies aan de betrokken

partijen moet worden gerapporteerd; dit is een uniek soort verplichting binnen de EU.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

De voorgestelde verordening is een belangrijk resultaat van de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, waarin de visie van de EU op het vervoerssysteem van de toekomst uiteen is gezet. In de strategie werd aangekondigd dat de Commissie van plan is een EU-kader voor geharmoniseerde meting van de emissies van vervoer en logistiek vast te stellen (in het kader van Kerndomein 5 — Koolstofbeprijzing en betere stimulansen voor gebruikers).

De verordening zal synergieën tot stand brengen met andere onderdelen van het EU-regelgevingskader die betrekking hebben op kaders voor emissiereductie, brandstoffen en emissienormen, meer transparantie voor gebruikers en sterkere consumentenrechten. Deze verbanden hebben in beginsel betrekking op het gebruik van inputgegevens en boekhoudmethoden voor broeikasgasemissies, alsook op de vereisten betreffende ondubbelzinnige communicatie over de broeikasgasemissies van vervoersdiensten. Deze omvatten met name: Verordening (EU) 2015/757, Richtlijn 2003/87/EG, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Verordening (EU) 2019/1242, Verordening (EU) 2019/631 en Richtlijn 2005/29/EG.

Het voorstel is verenigbaar met het meerjarig financieel kader. Voor de aan het EEA toegewezen taken is een bijdrageovereenkomst nodig voor de eerste uitvoeringsperiode van de verordening tot en met 2027, en daarna de toewijzing van middelen op lange termijn om de databanken met standaardwaarden te onderhouden en bij te werken en de kwaliteitscontrole voor aanbieders van externe databanken te organiseren.

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

Het overgrote deel van de gevolgen van dit voorstel voor de begroting is opgenomen in dit financieel memorandum. Wat de uitgaven betreft, zijn de specifieke budgettaire gevolgen van dit initiatief beperkt tot de kredieten voor personele middelen en de noodzakelijke ontwikkeling van IT-systemen ter ondersteuning van het inrichten en onderhouden van databanken en de kwaliteitscontroles op externe databanken. Het gaat hier om nieuwe taken voor het EEA die geleidelijk een permanent karakter zullen krijgen, terwijl de huidige taken niet zullen verminderen of worden afgebouwd. De behoefte aan extra middelen na de instellingsperiode — vanaf 2028 — zal in aanmerking worden genomen in het kader van de komende beoordeling van de middelen van het EEA, en zal worden gedekt door de EU-subsidie aan het Agentschap (in voorkomend geval in de vorm van een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van het LIFE-programma of andere toepasselijke begrotingsonderdelen voor de financiering van het EEA), onverminderd de toekomstige MFK-overeenkomst.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

☐ **beperkte geldigheidsduur**

– ☐ van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ

- ☐ Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.
- ☒ onbeperkte looptijd
- Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2025 tot en met 2027,
- gevolgd door een volledige uitvoering wanneer de taken in het nieuwe mandaat van het EEA zijn opgenomen.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting⁶⁸

- ☐ **Direct beheer** door de Commissie
 - ☐ door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
 - ☐ door de uitvoerende agentschappen
- ☐ **Gedeeld beheer** met de lidstaten
- ☒ **Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:
 - ☐ derde landen of de door hen aangewezen organen;
 - ☐ internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
 - ☐ de EIB en het Europees Investeringsfonds;
 - ☒ de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
 - ☐ publiekrechtelijke organen;
 - ☐ privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
 - ☐ privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
 - ☐ organen of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan één beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

Opmerkingen

N.v.t.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De Commissie zal in het algemeen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de voorgestelde verordening en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en naleving.

⁶⁸

Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Het EEA zal regelmatig verslag uitbrengen over de uitvoering van de bijdrageovereenkomsten en de daarmee verband houdende acties.

Er moeten gegevens worden verzameld uit verschillende bronnen, onder meer bij de autoriteiten van de lidstaten. De coördinatie van de gegevensverzamelingsactiviteiten wordt uitgevoerd door het EEA.

De diensten van de Commissie zullen toezicht houden op de uitvoering en de doeltreffendheid van dit initiatief door middel van een aantal acties en een reeks kernindicatoren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen te meten. Vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving moeten de diensten van de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

De Commissie zal worden bijgestaan door het EEA bij de uitvoering van de bepalingen van de verordening, met name wat betreft de ontwikkeling en het onderhoud van de basisdatabank met standaardwaarden voor de broeikasgasemissie-intensiteit, de totstandbrenging van een databank van broeikasgasemissiefactoren en de kwaliteitscontrole op databanken van derden. Het EEA is de meest geschikte partij om deze taken op EU-niveau uit te voeren, aangezien de taken grondige deskundigheid op het gebied van het beheer en de harmonisatie van milieugegevens vereisen, alsook een diepgaand inzicht in complexe technische kwesties in verband met de broeikasgasemissies van vervoersdiensten, hetgeen indirect beheer rechtvaardigt. De controlestrategieën van DG Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) voorzien in toezicht op de uitvoering van de verordening en de resultaten ervan. In het kader van zijn toezicht op gedecentraliseerde entiteiten zullen DG Milieu (DG ENV), alsmede het EEA, hun respectieve controlestrategieën op deze uitgaven toepassen.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Hoewel de Commissie in het algemeen verantwoordelijk zal zijn voor de uitvoering van de voorgestelde verordening en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en naleving, zal het EEA verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de vastgestelde taken en werking, en voor de uitvoering van zijn internecontrolekader. Het EEA zal IT-instrumenten en -modules moeten ontwikkelen en kwaliteitscontroles op databanken van derden moeten verrichten.

Het EEA, een autonoom EU-orgaan, heeft de verantwoordelijkheid om passende controlesystemen op te zetten om de naleving van de vijf internecontroledoelstellingen te waarborgen, te weten wettigheid en regelmatigheid, resultaten van zijn verrichtingen, fraudepreventie, de bescherming van activa, en getrouwe en eerlijke verslaglegging. De extra middelen die ter beschikking van het EEA worden gesteld, vallen onder het internecontrole- en risicobeheersysteem van het EEA, dat in overeenstemming is met de relevante internationale normen, en specifieke controles omvat om belangenconflicten te voorkomen en de bescherming van klokkenluiders te waarborgen.

DG ENV zal de controles in verband met zijn toezicht op het EEA als gedecentraliseerd agentschap uitvoeren. Er zijn geen specifieke risico's vastgesteld in verband met de uitvoering van de aanvullende begroting die aan het EEA moet worden verstrekt.

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting)*

Het foutenrisico bij betaling en bij afsluiting zal naar verwachting onder de 2 % blijven.

Het EEA is volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van zijn begroting, terwijl DG ENV verantwoordelijk is voor de regelmatige betaling van de door de begrotingsautoriteit vastgestelde bijdragen. De extra taken die uit de voorgestelde verordening voortvloeien, zullen naar verwachting niet leiden tot significante extra controles. Daarom zullen de controlekosten voor DG MOVE (gemeten aan de hand van de waarde van de beheerde middelen) waarschijnlijk stabiel blijven.

2.3. **Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden**

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

Naast de controles die voortvloeien uit de hierboven genoemde controlestrategie, is de actie onderworpen aan controle door de dienst Interne Audit in zijn hoedanigheid van interne controleur van de Commissie en van de gedecentraliseerde agentschappen, en door de Europese Rekenkamer in haar hoedanigheid van externe auditor van de EU-instellingen.

De bijdrageovereenkomsten tussen de Commissie en het EEA zullen specifieke bepalingen bevatten om ervoor te zorgen dat controleurs en, indien nodig, de onderzoeksinstanties (EOM, OLAF) onbeperkt toegang hebben tot de nodige informatie. De overeenkomsten zullen ook de nodige bepalingen bevatten om ervoor te zorgen dat de Commissie tijdig in kennis wordt gesteld van alle kwesties die de uitvoering van de acties kunnen belemmeren.

De Commissie hanteert een robuuste fraudebestrijdingsstrategie, de CAFS, die momenteel wordt herzien. DG MOVE/DG ENV vullen dit aan met lokale fraudebestrijdingsstrategieën die betrekking hebben op de activiteiten die onder hun respectieve bevoegdheden vallen.

EEA, een autonoom EU-orgaan, is verantwoordelijk voor de toepassing van een fraudebestrijdingsstrategie en voor de bescherming van de belangen van de EU.

De voorgestelde verordening bevat bepalingen die specifiek gericht zijn op het voorkomen van fraude en onregelmatigheden. De met de verificatie belaste conformiteitsbeoordelingsinstanties moeten door de nationale accreditatie-instanties worden geaccrediteerd. De verificatie van broeikasgasemissiegegevens en de berekeningsprocessen wordt gebaseerd op specifieke regels inzake conformiteitsbeoordeling die door de EU zijn vastgesteld door middel van secundaire wetgeving, en wordt uitgevoerd door een verificateur die is geaccrediteerd door nationale accreditatie-instanties die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 door de lidstaten zijn aangewezen.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁶⁹	van EVA-landen ⁷⁰	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ⁷¹	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
1	02 20 04 01	GK	NEE	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

⁶⁹ GK = Gesplitste kredieten / NGK = Niet-gesplitste kredieten.

⁷⁰ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁷¹ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	1	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	---	---

DG MOVE			Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL
• Beleidskredieten						
Begrotingsonderdeel 02 20 04 01	Vastleggingen	(1a)	0,600			0,600
	Betalingen	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ⁷²						
Begrotingsonderdeel		(3)				
TOTAAL kredieten voor DG MOVE	Vastleggingen	=1a+1b +3	0,600			0,600
	Betalingen	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

De behoefte aan extra middelen van 2028 tot 2050 voor het EEA, geraamd op 1 VTE (beschikbaar gedurende de aangegeven periode) en 6,3 miljoen EUR (ter dekking van de kosten gedurende de aangegeven periode) zal in aanmerking worden genomen in het kader van de lopende beoordeling van de middelen van het EEA, en zal worden gedekt door de EU-subsidie aan het Agentschap (in voorkomend geval in de vorm van

⁷² Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van het LIFE-programma of andere toepasselijke begrotingsonderdelen voor de financiering van het EEA), onverminderd de toekomstige MFK-overeenkomst.

• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,600				0,600
	Betalingen	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)					
TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 1 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	0,600				0,600
	Betalingen	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Wanneer het voorstel/initiatief gevolgen heeft voor meerdere beleidsrubrieken, herhaal bovenstaand deel:

• TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)								
	Betalingen	(5)								
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)								
TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarige financiële kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6								
	Betalingen	=5+6								

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de [bijlage bij het financieel memorandum](#) (bijlage 5 bij het besluit van de Commissie betreffende de interne uitvoeringsvoorschriften voor de afdeling “Commissie” van de algemene begroting van de Europese Unie), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
DG MOVE									
• Personele middelen									
• Andere administratieve uitgaven									
TOTAAL DG <.....>	Kredieten								

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	TOTAAL
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,600			0,600
	Betalingen	0,200	0,200	0,200	0,600

De behoefte aan extra middelen van 2028 tot 2050 voor het EEA, geraamd op 1 VTE (beschikbaar gedurende de aangegeven periode) en 6,3 miljoen EUR (ter dekking van de kosten gedurende de aangegeven periode) zal in aanmerking worden genomen in het kader van de lopende

beoordeling van de middelen van het EEA, en zal worden gedekt door de EU-subsidie aan het Agentschap (in voorkomend geval in de vorm van een compenserende verlaging van de geprogrammeerde uitgaven in het kader van het LIFE-programma of andere toepasselijke begrotingsonderdelen voor de financiering van het EEA), onverminderd de toekomstige MFK-overeenkomst.

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N		Jaar N+1		Jaar N+2		Jaar N+3		Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)						TOTAAL	
	OUTPUTS																	
	Soort 73	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁷⁴ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																		
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																		
TOTAAL																		

⁷³ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

⁷⁴ Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en) ...".

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁷⁵	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader								
Personele middelen								
Andere administratieve uitgaven								
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader								

Buiten RUBRIEK 7⁷⁶ van het meerjarig financieel kader								
Personele middelen								
Andere administratieve uitgaven								
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader								

TOTAAL								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

⁷⁵ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

⁷⁶ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften

- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 01 11 (eigen onderzoek)							
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)							
• Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)⁷⁷							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- bij de centrale diensten						
	- in delegaties						
01 01 01 02 (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)							
TOTAAL	0						

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

⁷⁷ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

⁷⁸ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- ☒ kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

Deze actie wordt gefinancierd uit het begrotingsonderdeel ter ondersteuning van het vervoersbeleid (02 20 04 01), dat onder meer activiteiten ondersteunt voor het ontwikkelen en onderhouden van gemeenschappelijke IT-instrumenten en databanken en het verzamelen van de nodige gegevens voor de vervoerssector. De behoefte aan extra middelen voor het EEA vanaf 2028 (1 VTE) zal in aanmerking worden genomen in het kader van de lopende beoordeling van de middelen van het EEA, onverminderd de toekomstige MFK-overeenkomst.

- ☐ hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen, de desbetreffende bedragen en de voorgestelde instrumenten.

- ☐ hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- ☒ voorziet niet in medefinanciering door derden;
- ☐ voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁷⁹	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁷⁹

Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- ☒ Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- ☐ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - ☐ voor de eigen middelen
 - ☐ voor de overige ontvangsten
 - Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven ☐

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁸⁰						
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Artikel								

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

--

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

⁸⁰ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.