C/2025/1313

13.3.2025

P9_TA(2024)0205

Opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 10. april 2024 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(C/2025/1313)

Europa-Parlamentet,

— der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2023)0441),

— der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, og 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0305/2023),

— der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

— der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

— der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

— der henviser til forretningsordenens artikel 59,

— der henviser til de fælles drøftelser i Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed og Transport- og Turismeudvalget, jf. forretningsordenens artikel 58,

— der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed og Transport- og Turismeudvalget (A9-0070/2024),

1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;

2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;

3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

([1]) EUT C, C/2024/890, 6.2.2024, http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj
([2]) Endnu ikke offentliggjort i *EUT*.

P9_TC1-COD(2023)0266

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 10. april 2024 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/… om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Støtte til indsatsen for bedre bæredygtighed og effektivitet i Unionens transportsystem er en forudsætning for at holde en stabil kurs mod klimaneutralitet senest i 2050, samtidig med at der tages behørigt hensyn til behovet for at ***sikre en retfærdig og inklusiv omstilling,*** opretholde ***fortsat vækst og styrke*** den europæiske industris ~~fortsatte vækst og~~ konkurrenceevne. **[*Ændring 1*]**

(2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer **–** blandt andet transportsektoren **–** til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at ***reducere offentlige indkøbs CO_2-aftryk,*** skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg og til at påvirke transportarrangørers og transportvirksomheders forretningsmæssige beslutninger. Pålidelige og sammenlignelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe sådanne incitamenter og dermed fremme adfærdsændringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt ~~(3)~~ for transport og den europæiske klimalovgivning. **[*Ændring 2*]**

(3) På trods af transportinteressenternes stigende interesse er den samlede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester stadig begrænset. I de fleste tilfælde får brugerne ikke nøjagtige oplysninger om transporttjenesternes præstation, og transportarrangørerne og transportvirksomhederne beregner og offentliggør ikke deres emissioner. Der er navnlig en uforholdsmæssigt lav anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser blandt små og mellemstore virksomheder (SMV'er), som udgør langt størstedelen af de virksomheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet. ***SMV'er rammes faktisk uforholdsmæssigt hårdt af økonomiske og bureaukratiske byrder, når de beslutter at opgøre deres drivhusgasemissioner.*** **[*Ændring 3*]**

(4) I 2011 vedtog Europa-Kommissionen hvidbogen om transport ([4]), som fremlagde en vision for fremtiden for EU's transportsystem og fastlagde en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer i forbindelse med transport, navnlig behovet for at opretholde og videreudvikle mobiliteten og reducere CO_2-aftrykket fra transport og logistik betydeligt.

([1]) [EUT C af, s.]
([2]) [EUT C af, s.]
([3]) ~~Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).~~
([4]) HVIDBOG: En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011)0144 final).

(5) ***Kommissionens meddelelse om*** strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020 ~~(5)~~ omhandler incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder, inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer***, med kraftigt fokus på overførsel til jernbanetransport for både passagerer og gods, herunder konkrete mål for begge, som et håndgribeligt bidrag til transportsektorens rolle i at nå de bindende mål i henhold til EU-retten, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119*** [6]***, om at reducere Unionens nettodrivhusgasemissioner med mindst 55 % senest i 2030 sammenlignet med niveauerne i 1990 og målet om at opnå klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050***. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvor stort et CO_2-aftryk deres valg har, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, ***herunder pakkelevering,*** samtidig med at grønvaskning undgås. **[*Ændring 4*]**

(5a) De fleste drivhusgasser i forbindelse med transport og logistik udledes i forbindelse med kørsel, produktion af en energibærer og fremstilling af et køretøj. **[*Ændring 5*]**

(6) Der bør derfor fastsættes harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Reglerne bør sikre lige vilkår ***mellem EU-transportvirksomheder og transportvirksomheder fra tredjelande og*** på tværs af transportformer og -segmenter og de nationale net i EU. Dette bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer blandt ***offentlige organer,*** virksomheder og ***andre*** kunder med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata. **[*Ændring 6*]**

(7) Denne forordning ***bør udgøre en referenceramme for offentliggørelsen af drivhusgasemissioner på frivillig eller kontraktlig basis eller som følge af forpligtelser i henhold til EU-retten og national ret. Den*** bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer. ***I forbindelse med e-handel og pakkelevering ville det lette overholdelsen af kravet om, sammen med de nuværende oplysninger om den forventede leveringsdato, at oplyse de enkelte løsningers pris og de dermed forbundne emissioner.*** **[*Ændring 7*]**

(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland. ***For at sikre, at alle relevante transporttjenester opgøres, og sikre lige vilkår mellem EU-transportvirksomheder og transportvirksomheder fra tredjelande bør denne forordning finde anvendelse på transporttjenester, der starter og slutter uden for Unionens område, men standser i Unionen med henblik på passagerers på- eller afstigning eller for at laste eller losse gods.*** **[*Ændring 8*]**

(9) Denne forordning bør ~~ikke~~ finde anvendelse på dataformidlere, som f.eks. dem, der udbyder multimodale digitale mobilitetstjenester, ~~hvis de~~***såvel som digitale navigationstjenester og ruteplanlægningstjenester i forbindelse med deres beregning af oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, herunder når de kombinerer oplysninger om sådanne emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. I tilfælde, hvor dataformidlerne*** ikke ~~direkte~~ beregner oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, men kun videregiver oplysninger om sådanne emissioner ~~fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. Dataformidlerne bør dog~~***, bør disse emissioner*** være bundet af relevante regler vedrørende formidling og gennemsigtighed af de videregivne drivhusgasemissionsdata for at sikre sammenlignelighed af sådanne data på markedet ***og på tværs af transportformer***. **[*Ændring 9*]**

---

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

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

(9a) Dataformidlere, der tilbyder multimodale digitale mobilitetstjenester, giver forbrugerne flere valgmuligheder baseret på rejsetid, dermed forbundne omkostninger og rejseform. Disse dataformidlere bør også være i stand til at give forbrugerne oplysninger om drivhusgasemissioner fra en bestemt rejse. De berørte enheder eller andre relevante juridiske eller fysiske personer bør derfor være forpligtet til at give disse oplysninger til dataformidlere. **[*Ændring 10*]**

(10) Denne forordning bør ikke finde anvendelse, hvis beregningen og videregivelsen af oplysninger om drivhusgasemissioner foretages samlet. Dette omfatter situationer, hvor obligatorisk offentliggørelse om miljørelaterede oplysninger med henblik på bæredygtighedsrapportering og udarbejdelse af miljøregnskaber til statistiske formål er afledt af andre EU-regler, som f.eks. dem, der er fastsat i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering ([7]) og forordningen om europæiske miljøøkonomiske regnskaber ([8]). Omvendt kan oplysninger, der er opnået på grundlag af denne forordning, bidrage til udarbejdelsen af konsoliderede emissionsrapporter, der kræves i henhold til anden gældende EU-lovgivning, forudsat at de respektive metoder og de indsamlede data er tilstrækkeligt kompatible.

(10a) Anprisninger fremsat på grundlag af outputdata indberettet i overensstemmelse med denne forordning bør være fuldt ud i overensstemmelse med direktiv (EU) (...)/(...) om underbygning og kommunikation af udtrykkelige miljøanprisninger (direktivet om grønne anprisninger) og direktiv (...)/(...) om ændring af direktiv 2005/29/EF og 2011/83/EU for så vidt angår styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling gennem bedre beskyttelse mod urimelig praksis og bedre oplysning. **[*Ændring 11*]**

(11) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt trin. I metoden bør der også tages tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger***, især for SMV'er,*** undgås, og interessenterne vil tage metoden til sig. **[*Ændring 12*]**

(12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation ([9]) i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, ~~er valgt som referencemetode i forbindelse med~~***bør være referencemetoden til*** beregning af drivhusgasemissioner ***fra oliekilde til hjul*** fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning***, herunder en hurtig markedsudbredelse og sammenlignelige data***. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer. **[*Ændring 13*]**

(12a) EN ISO-standard 14083:2023 har sine begrænsninger, navnlig det forhold, at den ikke tager højde for drivhusgasemissioner fra hele transporttjenestens livscyklus. Kommissionen bør derfor vurdere muligheden for at udvide anvendelsesområdet for referencemetoden til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i nær fremtid med henblik på beregning og rapportering af vugge-til-grav-drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Den fremtidige metode bør tage hensyn til udbredelsen af nulemissionskøretøjer og bestemmelserne i artikel 14, stk. 5, i direktiv 2003/87/EF. I denne henseende bør Kommissionen overveje eksisterende tiltag såsom ISO 14067:2018 og produktkategoriregler på transportområdet som led i det internationale MVD-system (miljøvaredeklaration). **[*Ændring 14*]**

(12b) Kommissionen bør i samarbejde med Den Europæiske Standardiseringsorganisation og medlemsstaternes nationale standardiseringsorganer sikre at transportsektoren har gratis adgang til ISO-standard 14083:2023 eller til den tilsvarende europæiske standard EN ISO 14083:2023 for så vidt angår små og mellemstore virksomheder (»SMV'er«) som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF. Standarderne bør stilles til rådighed i deres autentiske udgaver såvel som på alle Unionens officielle sprog for at gøre forordningen fuldt ud tilgængelig for dem, som den gælder for. **[*Ændring 111*]**

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

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

([9]) https://www.cencenelec.eu.

(12c) Artikel 2 TEU bestemmer, at Den Europæiske Union bygger på retsstatsprincippet, som kræver fri adgang til EU-retten for alle fysiske eller juridiske personer i Unionen, og at borgerne ikke skal være i tvivl om deres rettigheder og pligter (dom af 22. februar 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd m.fl., C-160/20, præmis 41). Denne frie adgang skal navnlig gøre det muligt for enhver person, som lovgivningen har til formål at beskytte, inden for de grænser, der er tilladt i henhold til loven, at kontrollere, at de personer, der er omfattet af de regler, der er fastsat i denne lov, rent faktisk overholder disse regler. En harmoniseret standard kan således i kraft af de virkninger, som EU-retten tillægger den, præcisere de rettigheder, der tillægges borgerne, samt deres forpligtelser, og disse specifikationer kan være nødvendige for, at det kan kontrolleres, om en given vare eller tjenesteydelse rent faktisk opfylder kravene i en sådan lovgivning. **[Ændring 112]**

(12d) I Domstolens dom af 27. oktober 2016 i sag C-613/14 fastslog den, at en harmoniseret standard, der er vedtaget på grundlag af et direktiv, og hvis referencer er blevet offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende, udgør en del af EU-retten på grund af dens retsvirkninger. I dom af 5. marts 2024 i sag C-588/21 P fandt Domstolen, at der forelå en mere tungtvejende offentlig interesse som omhandlet i artikel 4, stk. 2, sidste sætningsled, i forordning (EF) nr. 1049/2001, der følger af retsstatsprincippet, gennemsigtighedsprincippet, åbenhedsprincippet og princippet om god forvaltningsskik, og som begrunder offentliggørelsen af specifikke harmoniserede standarder, eftersom disse standarder udgør en del af EU-retten på grund af deres retsvirkninger. **[Ændring 113]**

(12e) Emissioner i hele livscyklussen anses generelt for at omfatte oliekilde-til-hjul-drivhusgasemissioner og emissioner fra køretøjsproduktion, -vedligeholdelse og -bortskaffelse samt infrastruktur, i det omfang det er relevant, som fastsat i Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279. Af proportionalitetshensyn og for at begrænse den administrative kompleksitet og gennemførelsesomkostningerne bør infrastruktur ikke medtages i vurderingen af livscyklusemissioner i forbindelse med denne forordning. **[Ændring 16]**

(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. ~~Fra tid til anden bør~~ Behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker***, herunder kommende lovgivning,*** og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, ***bør*** imidlertid vurderes ***regelmæssigt. Hvis disse vurderinger konkluderer***~~. Hvis en sådan vurdering viser~~, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde. ***En ændring af standarden eller en af dens komponenter, som skaber en åbenlys risiko for uforenelighed med målene i denne forordning og andre gældende EU-regler, navnlig med Unionens langsigtede klimamål og mellemliggende mål som fastsat i forordning (EU) 2021/1119 og anden EU-klimalovgivning, bør være udelukket.*** **[Ændring 17]**

(14) For at undgå spredning af unøjagtige oplysninger på markedet kan der opstå et behov for at præcisere referencemetoden med hensyn til drivhusgasemissionsrelevante parametre og antagelser, der benyttes til at beregne emissionerne, før en tjeneste leveres. Det samme gælder for andre relevante tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, hvis anvendelsen af disse parametre ikke er udtrykkeligt præciseret i metoden.

(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor ~~prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data~~***være obligatorisk*** i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. ***Eftersom*** primære data kan ~~imidlertid~~ være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for ~~visse interessenter, navnlig~~***små og mellemstore virksomheder, bør*** SMV'er ***imidlertid fritages***. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på ~~klare~~***de i denne forordning fastlagte*** betingelser. ***OEM'er bør give SMV'er adgang til data i køretøjer, som er relevante til dette formål.*** **[Ændring 18]**

(15a) Når en transportarrangør, der helt eller delvist giver den konkrete ydelse af en transporttjeneste i underentreprise og beslutter at medregne underleverandørens data om drivhusgasemissioner i sin overordnede beregning, bør den pågældende transportarrangør kunne anvende sekundære data om underentreprenørens/underentreprenørernes transporttjenester. Der bør være fleksibilitet til at bruge sekundære data fra en eller flere underentreprenører, selv hvis primære data bruges til beregning af drivhusgasemissioner fra andre underentreprenørers transporttjenester eller transportarrangørens egen vognpark. **[Ændring 19]**

(15b) Medlemsstaterne kan indføre incitamenter af administrativ, finansiel eller operationel karakter for at fremme brugen af primære data, og medlemsstaterne bør i denne henseende underrette Kommissionen, når de indfører sådanne incitamenter, således at Kommissionen kan overvåge det indre marked for at sikre, at det er velfungerende, samt sikre lige vilkår. **[Ændring 20]**

(16) Hvad angår sekundære data kan drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste beregnes ved hjælp af standardværdier eller modellerede data. Anvendelsen af standardværdier og modellerede data bør imidlertid give nøjagtige og pålidelige oplysninger om en specifik transporttjenestes drivhusgasemissioner, og derfor bør standardværdierne fastsættes og de modellerede data udarbejdes ***og løbende ajourføres*** på en neutral og objektiv måde på grundlag af pålidelige kilder og passende parametre. ***Databaser og standardværdier, der vil føre til, at de deraf følgende emissioner ansættes for lavt i forhold til dem, der er angivet i rapporteringen af primære data, anses for at være mangelfulde i forbindelse med den tekniske kvalitetskontrol af oplysningernes nøjagtighed og pålidelighed. Disse tekniske kvalitetskontroller bør foretages regelmæssigt.*** **[Ændring 21]**

(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning***. Denne database bør sikre en tilstrækkelig detaljeringsgrad og afspejle de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter i hele Unionen og bør omfatte særskilte tabeller for de enkelte transportformer, den bør ajourføres regelmæssigt, og den nyeste teknologiske udvikling inden for emissionsreduktion bør inddrages så vidt muligt***. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan. **[Ændring 22]**

(18) Ved bestemmelsen af en transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet skal drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere give drivhusgasemissionsskøn, der afspejler den forbrugte energimængde i perspektivet fra oliekilde til hjul. Der bør derfor oprettes en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer for energibærere for at sikre sammenligneligheden og kvaliteten af inputdata.

(18a) Der bør tilskyndes til en lokalitetsbaseret tilgang, som afhænger af, at der forefindes et sæt ajourførte og nøjagtige intensitetsværdier for de enkelte medlemsstater, ved kvantificeringen af emissionerne i forbindelse med elforbrug på grundlag af ajourførte og nøjagtige emissionsintensitetsværdier for de enkelte medlemsstater. Der bør desuden anvendes en markedsbaseret tilgang, forudsat at der sikres passende sporbarhed ved hjælp af en kontrakt, der kan akkrediteres, med oprindelsesgarantier. De ved denne forordning oprettede databaser bør bruge tal, der er baseret på en lokalitetsbaseret tilgang. **[Ændring 23]**

(19) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-databaserne over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og drivhusgasemissionsfaktorer***, der er fastsæt i denne forordning,*** samt den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Hvis det er relevant, kan dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med særskilt EU-ret. **[Ændring 24]**

(20) Modellerede data kan anvendes, hvis de er baseret på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med referencemetoden og, hvis det er relevant, andre bestemmelser vedrørende anvendelsen af sekundære data og beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning.

(21) I henhold til forordning (EU) 2015/757 ([10]) og direktiv 2003/87/EF ([11]) skal der foretages indsamling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med ~~CO2-emissioner~~***drivhusgasemissioner*** fra henholdsvis skibe og luftfartøjer. Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF kan til en vis grad være supplerende til bestemmelserne i denne forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af

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

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

emissioner fra transporttjenester. Inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242 ([12])**,** ~~og~~ forordning (EU) 2019/631 ([13]) ***og forordning (EU) 2023/2405*** ([14]). **[Ændring 25]**

(22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt. ***I denne henseende bør Kommissionen, når den fastsætter afstande, navnlig med hensyn til fastsættelse af emissionsintensitet, præcisere de nærmere regler for anvendelsen af storcirkelafstandsmuligheden (»GCD«) inden for ISO14083. Disse regler bør ikke være til hinder for anvendelse af brug af primær data vedrørende den virkelige afstand, såsom i jernbanesektoren.*** **[Ændring 26]**

(23) Alle disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der videregives til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål i overensstemmelse med denne forordnings anvendelsesområde, bør absolut og i fremherskende grad omfatte outputdata, der er udarbejdet efter de specifikke regler for beregning af drivhusgasemissioner, der er fastsat i denne forordning. Yderligere dataelementer, der tjener andre formål end dem, der er defineret i denne forordning, kan tilføjes, hvis det er relevant.

(23a) Videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner inden leveringen af en transporttjeneste er afgørende for at tilskynde borgerne til at træffe et informeret valg og påvirker de virksomheder, der organiserer og leverer disse tjenester på markedet. Oplysninger om drivhusgasemissionerne i forbindelse med en given transporttjeneste bør derfor om muligt videregives af de berørte enheder og dataformidlere før leveringen af transporttjenesten. Oplysninger om drivhusgasemissioner kan dog videregives efter leveringen af transporttjenesten, især når kommunikationen mellem virksomheder kræver et mere detaljeret informationsniveau, navnlig i forbindelse med logistikkæder og kontraktlige underentrepriseforhold. **[Ændring 27]**

(23b) Dataformidlere bør forpligtes til at angive oplysningerne synligt ved hvert søgeresultat og medtage emissionsklassificering som standardsorteringsmulighed, hvor den mest miljøvenlige løsning vises først, samt som en mulighed for let sammenligning mellem forskellige transportformer, herunder brug af personbil og cykel, når det er relevant. Erhvervsdrivende inden for e-handel bør også vise transporttjenestens emissioner i forbindelse med de forskellige pakkeleveringsmuligheder, sammen med de aktuelt tilgængelige datoer og omkostninger. Outputdataene om transporttjenestens reelle emissioner bør også videregives efter dens gennemførelse. **[Ændring 28]**

(24) For at påvise, at kravene i denne forordning er opfyldt, bør en enhed, der beregner og videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, kunne fremlægge dokumentation, der underbygger de pågældende outputdata. Denne dokumentation bør udarbejdes efter de regler om rapportering på transporttjenesteniveau, der er fastsat i standard EN ISO 14083:2023, og skal stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed, som f.eks. en domstol, eller enhver anden tredjepart, hvis det kræves i henhold til særskilte ordninger, herunder i erhvervsmæssig sammenhæng.

(25) Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person og videregiver dem på markedet, ikke anses for at være ansvarlig i tilfælde af, at disse oplysninger overtræder nogen af de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør dog bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.

([12]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO_2-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019).

([13]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EØS-relevant tekst.) (EUT L 111, 25.4.2019, p. 13).

([14]) ***Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata. ***Det bør fremgå af certificeringen, om beregningsværktøjet understøtter beregninger baseret på primære data.*** **[Ændring 29]**

(26a) For at skabe en fælles og let sammenlignelig procedure og mindske de administrative og økonomiske byrder for enheder, der ønsker at beregne deres emissioner, navnlig SMV'er, bør Kommissionen desuden udvikle et gratis og offentligt tilgængeligt beregningsredskab, der sikrer outputdataenes tilgængelighed og som er i et brugervenligt og let tilgængeligt format online. Dette beregningsværktøj bør ledsages af trinvise vejledninger. Kommissionen bør sikre, at dette redskab hjælper med at øge opmærksomheden og tilskynder til brug af primære data til beregning af drivhusgasemissioner. **[Ændring 30]**

(27) Et korrekt udformet verifikationssystem til overensstemmelse af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med de krav, der er fastsat i denne forordning, bør i væsentlig grad øge tilliden til sådanne datas pålidelighed og nøjagtighed. Enheder, der med succes har gennemgået overensstemmelsesvurderingen, bør have ret til at få udstedt et overensstemmelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. ~~Hvis der var medtaget primære data, bør dette fremgå af~~ Overensstemmelsesbeviset ***bør angive andelen af primære data, der er anvendt, med henblik på***~~, navnlig for~~ at tilskynde alle enheder, der er berørt af reglerne i denne forordning, til at indsamle og anvende primære data. **[Ændring 31]**

(28) Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssig stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra kravene vedrørende verifikation, medmindre disse virksomheder ønsker at få udstedt et overensstemmelsesbevis. Desuden bør store virksomheder tage hensyn til proportionalitetsprincippet, når de overvejer at anmode om overensstemmelseskontrol fra partnere i værdikæden, navnlig SMV'er.

(28a) Drivhusgasemissionsopgørelse baseret på primære data kan afdække mængden af forbrugt brændstof eller energi i forbindelse med specifikke kunder, og derfor kan emissioner omvendt konverteres til driftsudgifter. Især i godstransportsektoren påvirker dette SMV'ernes forhandlingsposition negativt. Store virksomheder bør derfor ikke kunne anmode om drivhusgasemissioner baseret på primære data fra partnere i værdikæden, navnlig fra SMV'er. **[Ændring 32]**

(29) Hvis verifikationen af oplysninger om drivhusgasemissionsdata for transporttjenester er organiseret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i anden EU-lovgivning, herunder en forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport, der er gennemført af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, skal disse regler behandles på en tilsvarende måde, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

(29a) For at sikre passende anvendelse og gennemførelse af denne forordning bør medlemsstaterne bidrage til dens håndhævelse, herunder ved indførelse af en sanktionsordning. De økonomiske sanktioner bør stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og tage højde for gentagne tilfælde af manglende opfyldelse af kravene om beregning og indsendelse af data eller levering af vildledende oplysninger fra de berørte enheders side. De fastsatte minimums- eller maksimumsbeløb må under ingen omstændigheder tilskynde til manglende overholdelse af reglerne. **[Ændring 33]**

(30) For at muliggøre en effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår vurdering og udelukkelse af bestemte elementer i referencemetoden, indgivelse af anmodninger til Den Europæiske Standardiseringsorganisation, fastsættelse af regler for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser over standardværdier, tilpasning af parametre for outputdata om drivhusgasemissioner og fastsættelse af yderligere metoder og kriterier til akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på

ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ([15]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(31) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende certificering af beregningsværktøjer og verifikation af drivhusgasemissionsdata. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([16]).

(32) Sammenligneligheden af drivhusgasemissionsdata for transporttjenester og en bedre anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser i forretningspraksis er ikke mål, der i tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne uden risiko for, at der skabes bureaukrati på det indre marked og yderligere omkostninger og administrative byrder for industrien. Disse mål kan ved hjælp af netværkseffekter, hvor medlemsstaterne handler i fællesskab, snarere bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union.

(33) For at nå det grundlæggende mål om at tilskynde til adfærdsændringer hos virksomheder og kunder for at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Denne forordning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstrebte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes regler for opgørelse ***og videregivelse af data om*** ~~af~~ drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. **[Ændring 34]**

Artikel 2

Anvendelsesområde

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

a) enheder, der leverer eller organiserer gods- og passagertransporttjenester i Unionen, og som beregner drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der starter eller slutter på Unionens område, og videregiver disaggregerede oplysninger om disse emissioner til tredjeparter

b) dataformidlere, som beregner oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, og som ikke kun videregiver oplysninger om sådanne emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. **[Ændring 35]**

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

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

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »drivhusgas«: en såvel naturlig som menneskeskabt gasformig bestanddel i atmosfæren, som absorberer og udsender stråling på bestemte bølgelængder inden for spektret af infrarød stråling udsendt af jordens overflade, atmosfæren og skyer***, som fastsat i den seneste vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC)*** **[*Ændring 36*]**

2) »drivhusgasemission«: udledning af en drivhusgas i atmosfæren, udtrykt i masse af CO_2-ækvivalent

3) »CO_2-ækvivalent (CO_2e)«: en enhed til sammenligning af strålingspåvirkningen fra en drivhusgas med strålingspåvirkningen fra CO_2

4) »drivhusgasemissionsopgørelse«: handlinger, der foretages for ved hjælp af målinger og beregninger at kvantificere og rapportere om drivhusgasemissioner

5) »transporttjeneste«: transport af gods eller passagerer fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted; en transporttjeneste kan omfatte et eller flere transportkædeelementer, der kræver både transportoperationer og/eller knudepunktsoperationer

6) »transportoperation«: anvendelse af et køretøj med henblik på transport af passagerer og/eller gods

7) »knudepunktsoperation«: handling med henblik på transport af gods eller passagerer via et knudepunkt

8) »køretøj«: et middel til transport af passagerer og/eller gods inden for enhver transportform

9) »transportkæde«: en række transportelementer vedrørende gods eller passagerer, der tilsammen udgør transporten heraf fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted

10) »transportkædeelement«: en del af en transportkæde, inden for hvilken gods eller passagerer transporteres af et enkelt køretøj eller passerer gennem et enkelt knudepunkt

11) »videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste«: en berørt enheds eller en dataformidlers formidling af disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner vedrørende en specifik transporttjeneste til en tredjepart i forbindelse med levering, kommunikation eller markedsføring af den pågældende transporttjeneste, enten før eller efter leveringen af tjenesten

12) »berørt enhed«: en enhed, der beregner drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der starter eller slutter på Unionens område, og videregiver oplysninger om disse emissioner til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål

13) »dataformidler«: en juridisk eller fysisk person, der indsamler***, beregninger eller*** ~~og~~ videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste ~~på grundlag af særskilte retlige, kontraktlige eller andre relevante ordninger~~ **[*Ændring 37*]**

14) »drivhusgasaktivitet«: aktivitet, der fører til drivhusgasemission

15) »drivhusgasaktivitetsdata«: kvantitativ måling af en drivhusgasaktivitet

16) »drivhusgasemissionsintensitet«: en koefficient, der knytter specificerede drivhusgasaktivitetsdata til drivhusgasemissioner

17) »drivhusgasemissionsfaktor«: en koefficient, der knytter ~~drivhusgasaktivitet~~***specificerede drivhusgasaktivitetsdata*** til drivhusgasemissioner **[*Ændring 38*]**

18) »drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul«: emissioner, der repræsenterer drivhusgaseffekten fra både anvendelsen af et køretøj og energiforsyningen til køretøjet***, der er en delmængde af emissionerne i hele livscyklussen*** **[*Ændring 39*]**

19) »emissioner fra brændstoftank til hjul«: emissioner fra energiforbruget til et køretøjs fremdrift; en delmængde af emissionerne fra oliekilde til hjul

19a) »emissioner i hele livscyklussen«: de emissioner, der repræsenterer summen af den tilsvarende andel af emissioner, som er forbundet med opførelse af infrastruktur, der anvendes af køretøjet, de emissioner, som er forbundet med produktion, vedligeholdelse og kassation af køretøjet, samt emissionerne fra oliekilde til hjul **[*Ændring 40*]**

20) »energibærer«: et stof eller et fænomen, der kan anvendes til at generere mekanisk arbejde eller varme eller til at drive kemiske eller fysiske processer

21) »primære data«: en kvantificeret værdi for en proces eller en aktivitet, der er opnået ved direkte måling, eller for en beregning baseret på direkte målinger

22) »sekundære data«: enten modellerede data eller standardværdier, der ikke opfylder kravene til primære data, herunder data fra databaser og offentliggjort litteratur, standarddrivhusgasemissionsfaktorer fra nationale opgørelser, beregnede data, estimater eller andre repræsentative data samt data fra indirekte processer og estimater

23) »standardværdi«: en sekundær dataværdi, der stammer fra en offentliggjort kilde~~,~~ og ***er verificeret af et overensstemmelsesvurderingsorgan,*** som anvendes som standard i tilfælde af mangel på primære data eller modellerede data **[Ændring 41]**

24) »modellerede data«: data udarbejdet ved hjælp af en model, der tager primære data og/eller drivhusgasemissionsrelevante parametre for en transportoperation eller en knudepunktsoperation i betragtning, herunder ved hjælp af en model fra et beregningsværktøj

25) »outputdata«: disaggregerede data om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der er udarbejdet ved hjælp af den referencemetode og de inputdata, der er fastsat i denne forordning

26) »parameter«: et mål i forbindelse med kvantitativ vurdering

27) »dokumentation, der underbygger oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste«: on demand-udarbejdelse af en rapport for en transporttjeneste som fastsat i EN ISO 14083:2023

28) »beregningsværktøj«: en applikation, en model eller software, der muliggør automatisk beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste

29) »eksternt beregningsværktøj«: et beregningsværktøj, der stilles til rådighed på markedet af en tredjepart til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse

30) »overensstemmelsesvurderingsorgan«: et overensstemmelsesvurderingsorgan som defineret i artikel 2, nr. 13), i forordning (EF) nr. 765/2008 ([17])

30a) »transportarrangør«: en enhed, der leverer transporttjenester, hvor leveringen af visse elementer i transportkæden gives i underentreprise til en eller flere andre enheder **[Ændring 42]**

30b) »underentreprenør på transport«: en enhed, der leverer transportoperationer for et eller flere led i transportkæder på vegne af en eller flere transportarrangører i henhold til kontraktlige aftaler. **[Ændring 43]**

KAPITEL II

METODE

Artikel 4

Metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

1. Drivhusgasemissioner ***fra oliekilde til hjul*** fra transporttjenester beregnes på grundlag af den metode, der er fastsat i den ajourførte udgave af standarden EN ISO 14083:2023, og reglerne i denne forordnings kapitel III. **[Ændring 44]**

1a. Senest den … [datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer Kommissionen gratis adgang til standarden EN ISO 14083:2023 på et lettilgængeligt websted. **[Ændring 45]**

2. Senest 36 måneder efter ~~anvendelsesdatoen for~~ denne ~~forordning~~***forordnings anvendelsesdato*** vurderer Kommissionen behovet for at tilpasse komponenter i den i stk. 1 nævnte standard***, navnlig for at sikre dens overensstemmelse med Unionens langsigtede klimamål og mellemliggende klimamål som fastsat i forordning (EU) 2021/1119 og anden EU-klima- og energilovgivning***. **[Ændring 46]**

2a. Senest den … [24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om en fælles EU-metode til beregning af vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser fra alle transportformer, navnlig emissioner fra produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer. Den skal tage behørigt hensyn til eventuelle metoder for livscyklusemissioner, der er udviklet i overensstemmelse med forordning

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

(EU) 2019/631, forordning (EU) 2023/1542 og forordning (EU) 2019/1242. Rapporten skal vurdere den bedste tilgang til at gennemføre Unionens fælles livscyklusmetode med henblik på denne forordning og ledsages, hvis det er relevant, omgående af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af nærværende forordning. **[Ændring 47]**

2b. Som en del af den i stk. 2 omhandlede vurdering skal Kommissionen vurdere muligheden for og de økonomiske, miljømæssige, sundhedsmæssige og sociale effekter af at medtage opgørelse af luftforurening forårsaget af transporttjenester, som starter eller slutter på Unionens område, i denne forordnings anvendelsesområde. **[Ændring 48]**

3. Kommissionen kan iværksætte en overensstemmelseskontrol for at vurdere enhver ændring af den i stk. 1 nævnte standard. Overensstemmelseskontrollen indledes af Kommissionen, som, hvis det er relevant, kan handle efter anmodning fra en medlemsstat.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at udelukke en ændring som omhandlet i stk. 3 eller en komponent som omhandlet i stk. 2 fra anvendelsesområdet for denne forordning, hvis denne ændring eller komponent på grundlag af Kommissionens vurdering skaber en åbenbar risiko for uforenelighed med målene i denne forordning eller andre gældende EU-regler.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere den i stk. 1 nævnte standard, herunder på grundlag af resultatet af den i stk. 2 omhandlede vurdering og den i stk. 3 omhandlede overensstemmelseskontrol.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage ~~gennemførelsesretsakter~~***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel ~~17~~***16*** med henblik på supplere denne forordning for at præcisere den i stk. 1 omhandlede referencemetode, for at sikre en ensartet gennemførelse på markedet for så vidt angår tilgangen til bestemmelse af hensigtsmæssige emissionsrelevante parametre til beregning af drivhusgasemissioner, inden en tjeneste leveres, og, hvis det er relevant, andre tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, der ikke er udtrykkeligt forklaret i metoden. **[Ændring 49]**

KAPITEL III

INPUTDATA OG KILDER

Artikel 5

Anvendelse af primære data og sekundære data

1. De i artikel 2 omhandlede enheder ***anvender primære data til at beregne drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste, som de leverer, med undtagelse af tjenester, der leveres af mikro-, små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF. SMV'er*** prioriterer anvendelsen af primære data til beregning af drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste. **[Ændring 50]**

1a. Når SMV'er virker som transportunderentreprenører skal de kunne regne med sekundære data, selv om transportarrangøren anvender primære data til at beregne drivhusgasemissioner, som hidrører fra en transporttjeneste, der er udført af en anden transportunderentreprenør eller vedkommendes egen flåde. **[Ændring 51]**

1b. Medlemsstaterne kan indføre administrative, finansielle eller driftsmæssige incitamenter for at tilskynde til anvendelse af primære data og bør underrette Kommissionen om deres art og tidsramme. **[Ændring 52]**

2. Anvendelse af sekundære data til beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste er tilladt ***for SMV'er*** på følgende betingelser: **[Ændring 53]**

a) standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet stammer fra:

   i) en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, jf. artikel 6, stk. 1

   ii) databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter, i overensstemmelse med artikel 7

b) standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere stammer fra den centrale EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, der er omhandlet i artikel 8

c) modellerede data bygger på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med den i artikel 4 omhandlede metode og reglerne i artikel 5, stk. 2, litra b) og artikel 11, hvis det er relevant.

2a. Senest den … [12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for anvendelse af afskæringskriterier og afvigelser fra storcirkelafstanden (»GCD«). **[Ændring 54]**

2b. Originaludstyrsfabrikanter (»OEM'er«) skal give SMV'er tilstrækkelig adgang til relevante køretøjsdata, i det omfang det er nødvendigt med henblik på overholdelse af nærværende forordning og så længe det er relevant for at gøre det lettere for dem at foretage nøjagtig dataindsamling og efterfølgende beregninger. **[Ændring 55]**

Artikel 6

Central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet

1. Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur ***og under hensyntagen til ekspertise fra de relevante interessenter og andre sektorbestemte EU-organer, senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden,*** en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i)***, som stilles til rådighed gratis***. **[Ændring 56]**

1a. Når Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur opretter den i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), omhandlede centrale EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet udarbejder de en separat tabel for hver transportform. **[Ændring 57]**

1b. Ved udarbejdelsen af standardværdierne for drivhusgasintensitet skal Kommissionen:

a) anvende den lokaliseringsbaserede tilgang, som den i artikel 4 omhandlede standard foreskriver (»den lokaliseringsbaserede tilgang«)

b) tage hensyn til de drivhusgasemissionsfaktorer, der er fastsat i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001. **[Ændring 58]**

1c. Hvis drivhusgasemissioner fra elektricitet, der forbruges til transport, kan kvantificeres ved brug af den stedbaserede tilgang og den markedsbaserede tilgang i henhold til EN ISO 14083:2023, skal det markedsbaserede elmiks indberettes, forudsat at de betingelser, der er fastsat i bilag J i nævnte standard, er opfyldt. **[Ændring 59]**

1d. Ind til oprettelsen af den centrale EU-database, kan enhederne gøre brug af andre nationale databaser, der betragtes som verificeret, i henhold til artikel 13, stk. 8, eller som er blevet verificeret i henhold til anden gældende EU-ret, forudsat at disse data er tilgængelige på det samme aggregeringsniveau som det, der kræves i nærværende forordning. **[Ændring 60]**

2. ***Mindst én gang om året sørger*** Kommissionen ~~sørger~~ for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 ***og for, at den sikres i tilstrækkelig grad,*** under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner. ***Opdateringer af standardværdierne offentliggøres straks. Efter en sådan opdatering anvender de berørte enheder de senest tilgængelige data til at beregne og offentliggøre deres oplysninger om drivhusgasemissioner.*** **[Ændring 61]**

2a. Kommissionen sikrer med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur og under hensyntagen til ekspertisen hos relevante interesserede parter, at der foretages tekniske kvalitetskontroller af standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, som svarer til dem, der anvendes for databaser eller datasæt, som forvaltes af tredjeparter. **[Ændring 62]**

3. Der er ***lettilgængelig,*** gratis og åben adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standardværdier for emissionsintensitet. **[Ændring 63]**

Artikel 7

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

1. ***En database eller et datasæt jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), må kun anvendes til at udlede sekundære data, så længe den leverer mere detaljeret eller sektorbestemt data end dem, der er indeholdt i den centrale EU-database jf. artikel 6.*** En udvikler af en database eller et datasæt, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), indgiver en ansøgning til Kommissionen om en teknisk kvalitetskontrol af standardværdierne for drivhusgasemissionsintensitet i den pågældende database eller det pågældende datasæt. Kommissionen foretager med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur den tekniske kvalitetskontrol i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-8. ***Den tekniske kvalitetskontrol skal foretages inden for 12 måneder fra den officielle modtagelse af ansøgningen.*** **[Ændring 64]**

1a. Den i stk. 1 omhandlede tekniske kvalitetskontrol af databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet skal omfatte en sammenligning mellem emissioner, der indberettes ved brug af primære data, og emissioner, som ville blive indberettet ved brug af databasen eller standardværdierne i tilsvarende repræsentative brugstilfælde. Databaser og standardværdier, som ville medføre undervurdering af de frembragte emissioner sammenlignet med de indberettede primære data, skal vurderes negativt ved den tekniske kvalitetskontrol. **[Ændring 65]**

1b. Den tekniske kvalitetskontrol skal også sikre, at databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, overholder reglerne i den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2a. **[Ændring 66]**

2. Kun databaser og datasæt med standardværdier for emissionsintensitet, der er blevet positivt vurderet i forbindelse med den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1 må benyttes med henblik på anvendelse af sekundære data, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii). ***Kommissionen fører og offentliggør en ajourført liste over de databaser over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter, og som er blevet positivt vurderet. Den ajourførte liste skal være offentligt tilgængelig på et særligt websted.*** **[Ændring 67]**

3. Den tekniske kvalitetskontrol er krævet senest ~~24~~***12*** måneder efter ~~anvendelsesdatoen for denne forordning~~***den i stk. 1 anførte anvendelsesdato***. En registrering af en positiv vurdering i forbindelse med kvalitetskontrollen er gyldig i to år. **[Ændring 68]**

4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte regler og betingelser for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1.

4a. Der er fri adgang for offentligheden og gratis adgang for SMV'er til databasen i stk. 1 til at konsultere eller anvende standardværdier for emissionsintensitet. **[Ændring 69]**

Artikel 8

Central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer

1. ***Senest den … [12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter*** Kommissionen ~~opretter~~ med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur***, og under hensyntagen til ekspertise fra de relevante interessenter og andre sektorbestemte EU-organer,*** en central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, jf. artikel 5, stk. 2, litra b). **[Ændring 70]**

1a. Ved udarbejdelsen af standardværdierne for drivhusgasemissionsfaktorer skal Kommissionen:

a) anvende den lokaliseringsbaserede tilgang, som den i artikel 4 omhandlede standard foreskriver (»den lokaliseringsbaserede tilgang«)

b) tage hensyn til de drivhusgasemissionsfaktorer, der er fastsat i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001. **[Ændring 71]**

1b. Hvis drivhusgasemissioner fra elektricitet, der forbruges til transport, kan kvantificeres ved brug af den stedbaserede tilgang og den markedsbaserede tilgang i henhold til EN ISO 14083:2023, skal det markedsbaserede elmiks indberettes, forudsat at de betingelser, der er fastsat i bilag J til nævnte standard, er opfyldt. **[Ændring 72]**

1c. Ind til oprettelsen af den centrale EU-database, kan enhederne gøre brug af andre nationale databaser, der betragtes som verificeret, i henhold til artikel 13, stk. 8, eller som er blevet verificeret i henhold til anden gældende EU-ret, forudsat at disse data er tilgængelige på det samme aggregeringsniveau som det, der kræves i denne forordning. **[Ændring 73]**

2. ***Mindst én gang om året sørger*** Kommissionen ~~sørger~~ med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 ***og for, at den sikres i tilstrækkelig grad,*** under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner. ***Opdateringer af standardværdierne offentliggøres straks. Efter en sådan opdatering anvender de berørte enheder de senest tilgængelige data til at beregne og offentliggøre deres oplysninger om drivhusgasemissioner.*** **[Ændring 74]**

3. Der er ***lettilgængelig,*** åben og gratis adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere. **[Ændring 75]**

Artikel 8a

Støtte til forvaltning af små og mellemstore virksomheder

1. Senest den … [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal Kommissionen have udviklet et forenklet beregningsværktøj for SMV'er, som skal være offentligt tilgængeligt, brugervenligt og gratis, i overensstemmelse med artikel 11. Det skal ledsages af trinvise vejledende dokumenter, der tydeligt forklarer, hvordan beregningsværktøjet fungerer.

2. Kommissionen overvåger risikoen for, at de data, der offentliggøres af SMV'er, der handler som underleverandører i henhold til denne forordning, kan anvendes af arrangører af transporttjenester i forbindelse med urimelig markedspraksis. Senest... [to år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsmæssigt forslag om foranstaltninger til beskyttelse af fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme data. **[Ændring 76]**

KAPITEL IV

OUTPUTDATA OG GENNEMSIGTIGHED

Artikel 9

Udarbejdelse af outputdata om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste

1. Outputdata udarbejdes ved hjælp af referencemetoden og inputdata i overensstemmelse med denne forordnings artikel 4-8.

2. Outputdataene kan udarbejdes ved hjælp af beregningsværktøjer. Eksterne beregningsværktøjer skal opfylde kravene i artikel 11.

3. Outputdataene omfatter ~~som minimum af~~ den samlede masse af ~~CO2~~***CO_2***-ækvivalent (~~CO2e~~***CO_2e***) pr. transporttjeneste og afhængigt af den pågældende type af transporttjeneste mindst én af følgende dataparametre: **[*Ændring* 77]**

a) for godstransport massen af CO_2e pr. tonkilometer eller en tilsvarende enhed

b) for gennemløb i et godstransportknudepunkt massen af CO_2e pr. ton eller en tilsvarende enhed

c) for passagertransport massen af CO_2e pr. passagerkilometer eller en tilsvarende enhed

d) for gennemløb i et passagerknudepunkt massen af CO_2e pr. passager eller en tilsvarende enhed.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at supplere listen over outputdataparametre i stk. 3.

Artikel 10

Formidling og gennemsigtighed

1. Berørte enheder videregiver outputdata på en klar og utvetydig måde***, så vidt muligt inden leveringen af en transporttjeneste eller indgåelsen af en aftale***. Når berørte enheder videregiver outputdata, medtager de i den meddelelse, der ledsager videregivelsen, følgende erklæring: »Drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul beregnet i overensstemmelse med ~~Europa-Parlamentets og Rådets forordning~~***EU-forordning*** [henvisning til denne forordning]« på mindst ét af de officielle EU-sprog og, hvis det er muligt, på et af de officielle sprog i den medlemsstat, på hvis område tjenesten ydes. **[Ændring 78]**

1a. Berørte enheder kan vælge at lade følgende oplysninger være synlige:

a) om deres oplysninger er underlagt den årlige kontrol

b) om de har anvendt primære data, i hvilket tilfælde de variabler, der er afledt af primære data, skal angives

c) om de har anvendt det EU-beregningsværktøj, der er indført ved artikel 9, stk. 2a. **[Ændring 79]**

2. Hvis outputdataene indsamles ~~og videregives~~ af en dataformidler***, herunder navnlig digitale navigations- og rejseplanlægningstjenester,*** på grundlag af særskilte ordninger, finder reglerne i stk. 1 og artikel 9, stk. 3, anvendelse. Ved videregivelse af outputdata medtager dataformidleren en henvisning til kilden til disse data. **[Ændring 80]**

2a. Oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste skal leveres til digitale databehandlere fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. Outputdata, der videregives af disse digitale dataformidlere, skal angive oplysningerne synligt ved hvert søgeresultat og medtage emissionsklassificering som standardsorteringsmulighed, hvor den mest miljøvenlige løsning vises først, samt som en mulighed for let sammenligning mellem forskellige transportformer, herunder brug af personbil og cykel, når det er relevant. **[Ændring 81]**

3. Hvis primære data anvendes som omhandlet i artikel 5, stk. 1, har de berørte enheder ret til at meddele dette til enhver tredjepart, hvis anvendelsen af primære data er blevet verificeret i overensstemmelse med artikel 12 og 13.

4. Berørte enheder skal kunne fremlægge dokumentation for, hvordan outputdataene er blevet udarbejdet. Denne dokumentation udarbejdes i overensstemmelse med kravene i den i artikel 4, stk. 1, omhandlede referencemetode og:

a) tjener som grundlag for verifikationsvurderingen, jf. artikel 12 og 13

b) stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed ***i overensstemmelse med bestemmelserne i den i artikel 13, stk. 9, omhandlede delegerede retsakt*** eller en anden tredjepart, for så vidt der gælder særskilte retlige eller kontraktlige ordninger **[Ændring 82]**

c) indeholder, hvis verifikationen er foretaget i overensstemmelse med artikel 12 og 13, en henvisning til det overensstemmelsesbevis, der er omhandlet i artikel 13, stk. 6, og kontaktoplysningerne på det overensstemmelsesvurderingsorgan, der har udstedt overensstemmelsesbeviset

d) indeholder, hvis outputdataene er udarbejdet ved hjælp af et eksternt beregningsværktøj, jf. artikel 9, stk. 2, en henvisning til dette beregningsværktøj.

5. De outputdata og den dokumentation, der er omhandlet i stk. ~~5~~**4**, udarbejdes på en klar og utvetydig måde på mindst ét af Unionens officielle sprog. ~~Hvis det er muligt,~~***De*** stilles ~~de~~ til rådighed ***i et harmoniseret og enkelt format*** i form af et link, en QR-kode eller tilsvarende***, der åbner mulighed for at levere interoperable outputdata og dokumentation på tværs af forskellige udbydere af transporttjenester***. **[Ændring 83]**

6. Personoplysninger behandles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([18]).

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

7. Enhver modtager af outputdata og dokumentation som omhandlet i stk. ~~5~~**4** træffer foranstaltninger til at sikre fortroligheden af relevante kommercielle data, der behandles og formidles i overensstemmelse med denne forordning, og sikrer, at disse oplysninger kun med tilladelse kan tilgås, behandles og videregives. **[*Ændring* 84]**

KAPITEL V

SUPPLERENDE FORANSTALTNINGER

Artikel 11

Certificering af beregningsværktøjer

1. De i artikel 9, stk. 2, omhandlede eksterne beregningsværktøjer certificeres af et overensstemmelsesvurderingsorgan, jf. artikel 14.

2. Udvikleren af beregningsværktøjet indgiver en ansøgning til et overensstemmelsesvurderingsorgan, der vurderer, om beregningsværktøjet opfylder kravene i artikel 4-9. Hvis vurderingen er positiv, udsteder overensstemmelsesvurderingsorganet et certifikat, der bekræfter, at beregningsværktøjet er i overensstemmelse med denne forordning ***med angivelse af, om værktøjet understøtter beregninger baseret på primære data***. Hvis vurderingen er negativ, giver overensstemmelsesvurderingsorganet ansøgeren begrundelsen for den negative vurdering. **[*Ændring* 85]**

2a. De værktøjer, som en enhed anvender internt til at beregne en transporttjenestes drivhusgasemissioner inden for denne forordnings anvendelsesområde, skal også afstemmes med kravene i den i artikel 4, stk. 1, omhandlede referencemetode. **[*Ændring* 86]**

3. Det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan fører en ajourført liste over de beregningsværktøjer, som det har certificeret, og for hvilke det har suspenderet eller trukket certificeringen tilbage. Organet gør listen offentligt tilgængelig på sit websted og meddeler uden ophold webstedets adresse til Kommissionen.

4. Certifikatet er gyldigt i to år.

5. Kommissionen offentliggør på sit officielle websted en ***lettilgængelig*** liste over alle beregningsværktøjer, der er certificeret i overensstemmelse med stk. 1 og 2***, samt links til de i stk. 3 omhandlede websteder.*** **[*Ændring* 87]**

6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte regler for certificering af beregningsværktøjer og overensstemmelsescertifikatet, herunder regler om fornyelse, suspension og tilbagekaldelse af certificering.

KAPITEL VI

VERIFIKATION AF DRIVHUSGASEMISSIONSDATA OG BEREGNINGSPROCEDURER

Artikel 12

Verifikationens afgrænsning

1. De outputdata, der er omhandlet i artikel 9, underlægges verifikation af, om de er i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-9. ***Verifikationen foretages mindst én gang om året i overensstemmelse med de i artikel 13, stk. 9, omhandlede delegerede retsakter. Overensstemmelsesvurderingsorganet, en anden berørt enhed eller dets kunder kan også anmode om verifikation.*** **[*Ændring* 88]**

2. ~~Verifikationskravene~~***De årlige verifikationskrav*** i stk. 1 finder anvendelse på de i artikel 2 omhandlede berørte enheder, med undtagelse af mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder som omhandlet i Kommissionens henstilling 2003/361/EF ([19]). ~~Mikrovirksomheder og~~***Mikro-,*** små og mellemstore virksomheder kan underlægges verifikation, hvis de anmoder herom. **[*Ændring* 89]**

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

Artikel 13

Verifikationsaktiviteter og verifikationsprocedure

1. Overensstemmelsesvurderingsorganet, jf. artikel 14, verificerer pålideligheden, troværdigheden, overensstemmelsen og nøjagtigheden af de outputdata, der videregives af en berørt enhed. ***Verifikationen foretages mindst én gang om året og i overensstemmelse med de detaljerede regler, der er fastsat i de i artikel 13, stk. 9, omhandlede delegerede retsakter.*** **[Ændring 90]**

2. Verifikationen foretages i overensstemmelse med kravene i artikel 4-9 og på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 10, stk. 5. Verifikationen omfatter:

a) den anvendte beregningsmetode

b) kilden/kilderne til de inputdata, der er anvendt i beregningen ***og andelen af primær data, der er anvendt*** **[Ændring 91]**

c) korrektheden af den foretagne beregning

d) de anvendte parametre.

2a. Dataformidlere verificeres på grundlag af, om deres algoritmer på korrekt vis integrerer og muliggør visning af korrekt sorterede oplysninger i henhold til emissioner, herunder som standardmulighed, samt de forskellige datakvalitetsfiltre eller fremhævelser, jf. artikel 10, stk. 2a. **[Ændring 92]**

3. Hvis der er anvendt eksterne beregningsværktøjer, tager overensstemmelsesvurderingsorganet disses respektive overensstemmelsescertifikater, jf. artikel 11, i betragtning.

3a. Hvis enheden anvender sine egne værktøjer til beregning af de i første punktum i artikel 9, stk. 1, omhandlede outputdata, skal overensstemmelsesvurderingsorganet vurdere deres overensstemmelse med kravene til den i artikel 4, stk. 1, omhandlede referencemetode. **[Ændring 93]**

4. Hvis der i verifikationsvurderingen konstateres ukorrekte beregninger eller uoverensstemmelser med denne forordnings artikel 4-9, underretter overensstemmelsesvurderingsorganet ***straks*** den berørte enhed ~~rettidigt~~ herom. Enheden berigtiger herefter beregningen eller retter op på afvigelser, så verifikationen kan afsluttes. **[Ændring 94]**

4a. Hvis enheden på baggrund af mindst to underretninger fra overensstemmelsesvurderingsorganet nægter at rette beregningerne eller afhjælpe afvigelser med hensyn til denne forordnings artikel 4-9, indleder den kompetente myndighed efter anmodning fra overensstemmelsesvurderingsorganet en sanktionsprocedure i henhold til de detaljerede regler, der er fastsat i den i stk. 9 omhandlede delegerede retsakt. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og kan bl.a. tage hensyn til de økonomiske fordele, som den berørte enhed har opnået eller forventes at opnå ved den manglende overholdelse, hvor det er relevant. **[Ændring 95]**

5. Den berørte enhed giver ***inden for 30 dage*** overensstemmelsesvurderingsorganet alle yderligere oplysninger, som gør det muligt for organet at foretage verifikationen. Overensstemmelsesvurderingsorganet kan ***i henhold til de detaljerede regler, der er fastsat i den i stk. 9 omhandlede delegerede retsakt*** foretage kontrol i løbet af verifikationsprocessen for at vurdere pålideligheden af dataene og beregningerne. **[Ændring 96]**

6. Når verifikationen er afsluttet, udarbejder overensstemmelsesvurderingsorganet~~, hvis det er relevant,~~ et overensstemmelsesbevis, der bekræfter, at outputdataene opfylder de respektive krav i denne forordning ***og angiver, hvorvidt enheden anvender primære data***. **[Ændring 97]**

7. Det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan udarbejder og ajourfører en liste over de enheder, der er blevet underkastet ***den årlige*** verifikation efter stk. 1-6. Senest den 31. marts hvert år meddeler overensstemmelsesvurderingsorganet Kommissionen denne liste. **[Ændring 98]**

8. Hvis der i anden EU-lovgivning er fastsat specifikke regler for verifikationsvurdering af outputdata, behandles disse regler på en tilsvarende måde, forudsat at verifikationsvurderingen foretages i overensstemmelse med denne forordning.

9. Kommissionen vedtager ~~gennemførelsesretsakter~~***delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel ~~17~~***16*** med henblik på at fastsætte detaljerede regler for verifikation af outputdataene ~~og~~***,*** overensstemmelsesbeviset ***og sanktionsprocedurerne***. Disse regler omfatter bestemmelser vedrørende den dokumentation, der er omhandlet i artikel 10, stk. 5, og de meddelelsesrettigheder, der er forbundet med anvendelsen af primære data, jf. artikel 10, stk. 4. **[Ændring 99]**

KAPITEL VII

AKKREDITERING

Artikel 14

Overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer akkrediteres til at udføre verifikations- og certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.

2. Overensstemmelsesvurderingsorganet er uafhængigt af ~~den~~***enhver*** enhed, der ansøger om verifikations- eller certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13. **[Ændring 100]**

3. Overensstemmelsesvurderingsorganet, dets øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at udføre verifikationsopgaverne, deltager ikke i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet eller integritet i forbindelse med verifikations- eller certificeringsaktiviteter.

4. Overensstemmelsesvurderingsorganet og dets personale udfører verifikations- og certificeringsaktiviteterne med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence og må ikke være påvirkede af nogen form for pression eller tilskyndelse, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på deres afgørelser eller resultaterne af deres verifikationsaktiviteter, særlig fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.

5. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal have den ekspertise, det udstyr og den infrastruktur, der er nødvendig for at kunne udføre de verifikations- og certificeringsaktiviteter, som organet er akkrediteret til.

6. Et overensstemmelsesvurderingsorgans personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af i forbindelse med udførelsen af verifikations- og certificeringsopgaverne.

7. Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan giver bestemte opgaver i forbindelse med verifikation eller certificering i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, har det det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af disse underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etableret, hvilket omfatter vurdering og overvågning af underentreprenørernes eller dattervirksomhedernes kvalifikationer og det arbejde, som de udfører.

Artikel 15

Akkrediteringsprocedurer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer som omhandlet i artikel 14, stk. 1, akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i overensstemmelse med kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Hver medlemsstat udpeger en myndighed, der fører en ajourført liste over de akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer. De udpegede nationale myndigheder gør denne liste offentligt tilgængelig på et officielt statsligt websted.

3. Senest den 31. marts hvert år meddeler det nationale akkrediteringsorgan Kommissionen listen over akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer sammen med alle relevante kontaktoplysninger.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

KAPITEL VIII

DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 16

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter som omhandlet i artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel ***4, stk. 6, artikel 5, stk. 2a, artikel*** 9, stk. 4, ***artikel 13, stk. 9,*** og artikel 15, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [Publikationskontoret: Indsæt ~~datoen~~***dato:*** for denne forordnings ikrafttræden]. **[Ændring 101]**

3. Den i artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel ***4, stk. 6, artikel 5, stk. 2a, artikel*** 9, stk. 4***, artikel 13, stk. 9***, og artikel 15, stk. 4, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft. **[Ændring 102]**

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel ***4, stk. 6, artikel 5, stk. 2a, artikel*** 9, stk. 4***, artikel 13, stk. 9***, og artikel 15, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på [to måneder] fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ. **[Ændring 103]**

Artikel 17

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

KAPITEL IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 18

Rapportering og revision

Senest den [Publikationskontoret: Indsæt dato: ~~fem år~~***36 måneder*** efter at forordningen finder anvendelse] foretager Kommissionen en evaluering af denne forordning i lyset af de mål, der forfølges med den, og forelægger en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet.

Den i stk. 1 omhandlede rapport skal indeholde:

a) en vurdering af virkningerne for de berørte enheder med hensyn til den bureaukratiske byrde, som gennemførelsen af denne forordning medfører

b) en vurdering af virkningerne af gennemførelsen og anvendelsen af nærværende forordning i lyset af de aktiviteter, der givet i underentreprise

c) en vurdering af virkningerne med hensyn til de nationale administrative, økonomiske eller operationelle incitamenter, der indføres af medlemsstaterne som anført i artikel 5, stk. 1b

d) en vurdering af virkningerne af et obligatorisk krav om at kvantificere og offentliggøre drivhusgasemissioner i overensstemmelse med de regler i denne forordning, der finder anvendelse på alle enheder, der tilrettelægger og leverer transporttjenester. **[Ændring 104]**

Artikel 19

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Den anvendes fra den [Publikationskontoret: Indsæt dato: ~~42~~***24*** måneder efter denne forordnings ikrafttræden]. **[*Ændring 105*]**

3. Artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel 4, stk. 6, artikel ***6, stk. 1, artikel*** 7, stk. 4***, artikel 8, stk. 1***, artikel 9, stk. 4, artikel 11, stk. 6, artikel 13, stk. 9, og artikel 15, stk. 4, finder dog anvendelse fra datoen for denne forordnings ikrafttræden. **[*Ændring 106*]**

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

Udfærdiget i …, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*