P9_TA(2024)0205

Contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 10 de abril de 2024, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

(C/2025/1313)

El Parlamento Europeo,

— Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2023)0441),

— Vistos el artículo 294, apartado 2, el artículo 91, apartado 1, y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0305/2023),

— Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

— Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

— Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([2]),

— Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,

— Vistas las deliberaciones conjuntas de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la Comisión de Transportes y Turismo, de conformidad con el artículo 58 del Reglamento interno,

— Visto el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0070/2024),

1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;

2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;

3. Encarga a su presidenta que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

([1]) DO C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Pendiente de publicación en el *Diario Oficial*.

P9_TC1-COD(2023)0266

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 10 de abril de 2024 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) 2024/... del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, y su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([2]),

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El apoyo a los esfuerzos por mejorar la sostenibilidad y la eficiencia del sistema de transporte de la Unión es un requisito previo para mantener un ritmo estable hacia la neutralidad climática ***a más tardar*** para 2050, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de ***garantizar una transición justa e inclusiva,*** preservar el crecimiento continuo y ***reforzar*** la competitividad de la industria europea. **[Enm. 1]**

(2) La contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero se utiliza en diversos sectores económicos, incluido el transporte, para cuantificar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades específicas de empresas y particulares. Una mejor información sobre el comportamiento de los servicios de transporte es una poderosa herramienta para ***reducir la huella de carbono de la contratación pública,*** crear incentivos adecuados para que los usuarios del transporte tomen decisiones más sostenibles y para influir en las decisiones empresariales de los organizadores y operadores de servicios de transporte. La disponibilidad de datos fiables y comparables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero es un requisito subyacente para crear estos incentivos, y así estimular el cambio de comportamiento entre los consumidores y las empresas, a fin de contribuir a los objetivos del Pacto Verde Europeo ([3]) para el transporte y la Legislación Europea sobre el Clima. **[Enm. 2]**

(3) A pesar del creciente interés de las partes interesadas del sector del transporte, en general, la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte sigue siendo limitada. En la mayoría de los casos, los usuarios de los servicios de transporte no suelen obtener información precisa sobre el comportamiento de los servicios de transporte, y los organizadores y operadores de estos servicios no calculan ni divulgan sus emisiones. Se observa una adopción desproporcionadamente baja de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en particular entre las pequeñas y medianas empresas (pymes) que representan la gran mayoría de las empresas que ofrecen servicios de transporte en el mercado de la UE. ***De hecho, las pymes se enfrentan de forma desproporcionada a más cargas financieras y burocráticas cuando deciden contabilizar sus emisiones de gases de efecto invernadero.*** **[Enm. 3]**

(4) En 2011, la Comisión Europea adoptó el Libro Blanco sobre el Transporte ([4]), en el que se planteaba una visión del futuro del sistema de transporte de la UE y se definía una agenda política para abordar los retos futuros del transporte, en particular la necesidad de mantener y desarrollar la movilidad y reducir considerablemente la huella de carbono de las operaciones logísticas y de transporte.

([1]) [DO C de, p.].
([2]) [DO C de, p.].
([3]) ~~Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada el Pacto Verde Europeo; COM(2019) 640 final.~~
([4]) LIBRO BLANCO Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 0144 final.

(5) ***La Comunicación de la Comisión sobre*** la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, de diciembre de 2020 ([5]), hace referencia a incentivos para elegir las opciones de transporte más sostenibles, dentro de los modos de transporte y entre ellos***, haciendo especial hincapié en un cambio hacia el ferrocarril tanto para pasajeros como para mercancías, con objetivos concretos para ambos, como contribuciones concretas al papel del sector del transporte en la consecución del objetivo vinculante en virtud del Derecho de la Unión, establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo*** ([6])***, de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero de la Unión en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030 y el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en el conjunto de la economía a más tardar en 2050***. Entre estos incentivos, se incluye el establecimiento de un marco europeo para la medición armonizada de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y la logística, basado en normas internacionales reconocidas a escala mundial, que a su vez podría utilizarse para ofrecer a las empresas y los usuarios finales una estimación de la huella de carbono de sus opciones e incrementar el número de usuarios finales y consumidores que se decantan por soluciones de transporte y movilidad más sostenibles, ***incluidos los envíos de paquetes,*** sin caer en el blanqueo ecológico. **[Enm. 4]**

(5 bis) La mayoría de los gases de efecto invernadero relacionados con el transporte y la logística se emiten durante el funcionamiento del vehículo, la producción de un vector energético y la fabricación de un vehículo. **[Enm. 5]**

(6) Por consiguiente, procede establecer normas armonizadas para contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías y pasajeros, a fin de obtener cifras comparables de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y evitar que se facilite información engañosa sobre el comportamiento de estos servicios al poder elegir entre diversos métodos de cálculo de las emisiones y datos de entrada. Dichas normas deben garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre ***las entidades de transporte de la Unión y las entidades de transporte de terceros países, entre*** los modos de transporte, los segmentos y las redes nacionales de la Unión. Asimismo, deben contribuir a crear incentivos para el cambio de comportamiento entre ***organismos públicos,*** empresas y ***otros*** clientes, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte mediante la aceptación y utilización de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. **[Enm. 6]**

(7) El presente Reglamento ***debe proporcionar un marco de referencia para la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero sobre una base voluntaria o contractual o debido a obligaciones derivadas del Derecho de la Unión y del Derecho nacional.*** Debe poner a disposición un marco de referencia de otras medidas de reducción de emisiones que las autoridades públicas y la industria puedan adoptar, por ejemplo, el establecimiento de cláusulas de transparencia de los gases de efecto invernadero en los contratos de transporte, el suministro de información a pasajeros o clientes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un viaje u opción de envío, o el establecimiento de criterios relacionados con el clima para los procedimientos de contratación pública ecológica. ***En el caso del comercio electrónico y los envíos de paquetes, facilitaría el cumplimiento del requisito de proporcionar, junto con la información actual sobre la fecha de entrega estimada, el precio asociado y las emisiones asociadas de cada opción.*** **[Enm. 7]**

(8) A pesar de los beneficios derivados de una mayor transparencia en la prestación de los servicios de transporte, la aplicación obligatoria del presente Reglamento a todas las entidades que ofrecen servicios de transporte en el mercado de la Unión sería desproporcionada y daría lugar a costes y cargas excesivos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse únicamente a las entidades que decidan o estén vinculadas por otros regímenes legislativos y no legislativos pertinentes a calcular y divulgar información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías o pasajeros que comiencen o terminen en el territorio de la Unión. Esto incluye, por tanto, los servicios cuyos puntos de origen o destino estén situados en un tercer país. ***De hecho, para asegurarse de que se tengan en cuenta todos los servicios de transporte pertinentes y garantizar la igualdad de condiciones entre las entidades de transporte de la Unión y las de terceros países, el presente Reglamento debe aplicarse a los servicios de transporte que comiencen y terminen fuera del territorio de la Unión, pero que hagan paradas en la Unión para embarcar o desembarcar pasajeros o para cargar o descargar mercancías.*** **[Enm. 8]**

(9) El presente Reglamento ~~no~~ debe aplicarse a los intermediarios de datos, como los que ofrecen servicios de movilidad digital multimodal, ***así como servicios de navegación digital y servicios de planificación de rutas de viaje, cuando calculen la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, en particular cuando combinen la información sobre esas emisiones facilitada por una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente. Los intermediarios de datos,*** cuando no calculen ~~directamente~~ información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, sino que se limiten a divulgar la información sobre esas emisiones ~~facilitada por una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente. No obstante, los intermediarios de datos~~ deben estar sujetos a las normas pertinentes relativas a la comunicación y la transparencia de los datos divulgados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de garantizar su comparabilidad en el mercado ***y entre los distintos modos de transporte***. **[Enm. 9]**

([5]) ~~Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, COM(2020) 789 final.~~

([6]) ***Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).***

(9 bis) Los intermediarios de datos que ofrecen servicios de movilidad digital multimodal ofrecen a los consumidores varias opciones basadas en la duración de los viajes, los costes asociados y el modo de desplazamiento. Dichos intermediarios de datos también deben poder facilitar a los consumidores la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un viaje concreto. Por lo tanto, las entidades afectadas u otras personas físicas o jurídicas pertinentes deben estar obligadas a facilitar dicha información a los intermediarios de datos. **[Enm. 10]**

(10) El presente Reglamento no debe aplicarse cuando el cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero se realicen de forma agregada. Esto incluye situaciones en las que la divulgación obligatoria de información relacionada con el medio ambiente para la presentación de información en materia de sostenibilidad y el establecimiento de cuentas medioambientales con fines estadísticos se derivan de otras normas de la Unión, como las definidas en la Directiva sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas ([7]) y el Reglamento relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales ([8]). Por el contrario, la información obtenida sobre la base del presente Reglamento puede contribuir a elaborar los informes consolidados de emisiones exigidos en virtud de otra legislación de la Unión aplicable, siempre que las metodologías respectivas y los datos recogidos sean suficientemente compatibles.

(10 bis) Cualquier alegación realizada sobre la base de los datos de salida notificados de conformidad con el presente Reglamento debe ser plenamente conforme con la Directiva (UE) (...)/(...) relativa a la justificación y comunicación de alegaciones medioambientales explícitas (Directiva sobre alegaciones ecológicas), así como con la Directiva (...)/(...) por la que se modifican las Directivas 2005/29/CE y 2011/83/UE en lo que respecta al empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica mediante una mejor protección contra las prácticas desleales y una mejor información. **[Enm. 11]**

(11) Un método adecuado para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte es uno de los aspectos clave del marco armonizado de la Unión establecido por este Reglamento. El método debe garantizar que el cálculo de las emisiones realizado a lo largo de una cadena de transporte proporcione datos comparables y exactos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, siguiendo un único conjunto de etapas metodológicas. Asimismo, debe tener debidamente en cuenta las necesidades del mercado del transporte, para evitar una complejidad innecesaria, y cargas y costes excesivos, ***en particular para las pymes,*** y a fin de ser aceptado por las partes interesadas. **[Enm. 12]**

(12) ~~Se eligió~~ La norma EN ISO 14083:2023, publicada por el Comité Europeo de Normalización ([9]) en abril de 2023, por la que se transpone la norma ISO 14083:2023, ***debe utilizarse*** como metodología de referencia para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero ***«del pozo a la rueda»*** de los servicios de transporte con arreglo al presente Reglamento. El análisis reveló que la norma ISO 14083:2023 resultó ser la más pertinente y proporcionada para abordar los objetivos del presente Reglamento***, entre ellos la incorporación rápida en el mercado y la comparabilidad de los datos***. La cuantificación de las emisiones se lleva a cabo «del pozo a la rueda» e incluye las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del abastecimiento de energía y del uso del vehículo durante el transporte y las operaciones de los centros nodales. **[Enm. 13]**

(12 bis) La norma EN ISO 14083:2023 tiene una limitación, concretamente, que no considera las emisiones de gases de efecto invernadero de todo el ciclo de vida de los servicios de transporte. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la metodología de referencia para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en un futuro próximo, a fin de permitir el cálculo y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida de los servicios de transporte. La futura metodología debe tener en cuenta la incorporación de vehículos de emisión cero y las disposiciones del artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2003/87/CE. A tal fin, la Comisión debe considerar los esfuerzos existentes, como la norma ISO 14067:2018 y las reglas de categoría de productos sobre servicios de transporte establecidas en el sistema internacional de declaración ambiental de producto. **[Enm. 14]**

(12 ter) La Comisión, en cooperación con el Comité Europeo de Normalización y los organismos nacionales de normalización de los Estados miembros, debe garantizar que el sector del transporte tenga acceso gratuito a la norma ISO 14083:2023 o a la norma europea equivalente CEN ISO 14083 con respecto a las microempresas y a las pequeñas y medianas empresas (pymes), tal como se definen en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión. Las normas deben ser accesibles en sus versiones auténticas, así como en todas las lenguas oficiales de la Unión, a fin de que el presente Reglamento sea plenamente accesible para todos los sujetos a él. **[Enm. 111]**

([7]) Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 537/2014, la Directiva 2004/109/CE, la Directiva 2006/43/CE y la Directiva 2013/34/UE, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas (DO L 322 de 16.12.2022, p. 15).

([8]) Reglamento (UE) n.º 691/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2011, relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales (DO L 192 de 22.7.2011, p. 1).

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

(12 quater) ***El artículo 2 del TUE establece que la Unión se fundamenta en el principio del Estado de Derecho, que exige el libre acceso al Derecho de la Unión para todas las personas físicas o jurídicas de la Unión, y que las personas deben poder conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones (sentencia de 22 de febrero de 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd y otros, C-160/20, apartado 41). Este libre acceso debe permitir, en particular, a cualquier persona a la que la legislación pretenda proteger comprobar, dentro de los límites permitidos por la ley, que las personas a las que se dirigen las normas establecidas por esa ley respetan efectivamente tales normas. Por consiguiente, debido a los efectos que le confiere la legislación de la Unión, una norma armonizada puede especificar los derechos conferidos a las personas, así como sus obligaciones, y esas especificaciones pueden ser necesarias para que verifiquen si un determinado producto o servicio cumple efectivamente los requisitos de dicha legislación.*** **[Enm. 112]**

(12 quinquies) ***En su sentencia de 27 de octubre de 2016 en el asunto C-613/14, el Tribunal sostuvo que una norma armonizada, adoptada con fundamento en una Directiva y cuyas referencias se hayan publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea, forma parte del Derecho de la Unión debido a sus efectos jurídicos. En su sentencia de 5 de marzo de 2024 en el asunto C-588/21 P, el Tribunal declaró la existencia de un interés público superior, a efectos del artículo 4, apartado 2 in fine, del Reglamento n.º 1049/2001, derivado de los principios del Estado de Derecho, transparencia, apertura y buena gobernanza, y que justifica la divulgación de normas armonizadas específicas, ya que estas normas forman parte del Derecho de la Unión debido a sus efectos jurídicos.*** **[Enm. 113]**

(12 sexies) ***Por lo general, se considera que las emisiones del ciclo de vida completo incluyen las emisiones de gases de efecto invernadero «del pozo a la rueda» y las emisiones de la producción, el mantenimiento y la eliminación de los vehículos, así como las infraestructuras, en la medida en que sea pertinente, tal como se establece en la Recomendación (UE) 2021/2279 de la Comisión. Por razones de proporcionalidad y con el fin de limitar la complejidad administrativa y los costes de aplicación, a efectos del presente Reglamento, al evaluarse las emisiones a lo largo del ciclo de vida no debe incluirse la infraestructura.*** **[Enm. 16]**

(13) Es importante no desviarse de las opciones metodológicas originales de la norma EN ISO 14083:2023, a fin de evitar incoherencias en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en el mercado, especialmente en el contexto de las cadenas de transporte internacionales. No obstante, ~~de vez en cuando,~~ conviene evaluar ***periódicamente*** la necesidad de un posible ajuste de la norma EN ISO 14083:2023 desde la perspectiva de las políticas de la Unión***, incluida la legislación futura***, así como de modificaciones futuras de dicha norma por parte del Comité Europeo de Normalización u otro organismo competente. ~~En caso de que~~ ***Si*** estas evaluaciones ~~muestren~~***concluyen que hay*** un riesgo de que determinada parte de la norma pueda crear desequilibrios indebidos en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en segmentos específicos del mercado o dar lugar a discrepancias entre dicha norma y los objetivos del presente Reglamento o de otra legislación aplicable de la Unión, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros, puede considerar solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma en consecuencia, o decidir excluir esa parte de la norma del ámbito de aplicación del presente Reglamento. ***Debe excluirse toda modificación de la norma o de un componente que cree un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento y otras normas aplicables de la Unión, en particular con el objetivo climático a largo plazo y los objetivos intermedios de la Unión establecidos en el Reglamento (UE) 2021/1119, así como con otros actos legislativos de la Unión en materia de clima.*** **[Enm. 17]**

(14) Para evitar la circulación de información inexacta en el mercado, puede surgir la necesidad de aclarar la metodología de referencia con respecto a los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero y las hipótesis utilizadas para calcular las emisiones antes de que se preste un servicio. Lo mismo se aplica a otros parámetros técnicos pertinentes relacionados con la asignación de emisiones o la agregación de datos en caso de que la utilización de dichos parámetros no se aclare explícitamente en la metodología.

(15) Para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, pueden utilizarse diferentes tipos de datos de entrada, incluidos datos primarios y secundarios. El uso de datos primarios da lugar a resultados más fiables y precisos, por lo que debe ~~darse prioridad a la utilización gradual de estos datos~~***ser obligatorio*** en los procesos de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. No obstante, ***las pymes deben quedar exentas, dado que*** los datos primarios podrían no estar ~~a~~***la su*** alcance ~~de determinadas partes interesadas, especialmente las pymes,~~ o ser excesivamente caros para ellas. Por lo tanto, debe permitirse el uso de datos secundarios en ***las*** condiciones ~~claramente especificadas~~***establecidas en el presente Reglamento***. ***Los fabricantes de equipos originales deben facilitar a las pymes el acceso a los datos a bordo de los vehículos pertinentes para este fin.*** **[Enm. 18]**

(15 bis) ***Cuando un organizador de servicios de transporte subcontrate parcial o totalmente la prestación concreta de un servicio de transporte y decida integrar los datos de emisiones de gases de efecto invernadero del subcontratista en su cálculo global, debe poder basarse en datos secundarios relativos a los servicios de transporte prestados por el subcontratista o los subcontratistas. Debe concederse flexibilidad para utilizar datos secundarios facilitados por uno o varios subcontratistas, incluso si se utilizan datos primarios para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de los servicios de transporte prestados por otros subcontratistas o por la propia flota del organizador de servicios de transporte.*** **[Enm. 19]**

(15 ter) Los Estados miembros pueden introducir incentivos de carácter administrativo, financiero u operativo para estimular el uso de datos primarios y, a este respecto, los Estados miembros deben notificar a la Comisión cuando establezcan tales incentivos, a fin de que la Comisión supervise el buen funcionamiento del mercado interior y garantice unas condiciones de competencia equitativas. **[Enm. 20]**

(16) Por lo que respecta a los datos secundarios, las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte pueden calcularse utilizando valores por defecto o datos modelizados. No obstante, el uso de valores por defecto y datos modelizados debe proporcionar información precisa y fiable sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte específico, por lo que dichos valores por defecto deben establecerse y ***los datos modelizados*** desarrollarse ***y actualizarse recurrentemente*** de manera neutral y objetiva, sobre la base de fuentes fiables y parámetros adecuados. ***Se considera que las bases de datos y los valores por defecto que dan lugar a que se subestimen las emisiones resultantes en comparación con las que figuran en la notificación de datos primarios no cumplen los controles de calidad técnica en lo que se refiere a exactitud y fiabilidad de la información. Dichos controles de calidad técnica deben repetirse periódicamente.*** **[Enm. 21]**

(17) Por consiguiente, debe crearse una base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de mejorar la comparabilidad de los resultados de las emisiones de gases de efecto invernadero obtenidos en la aplicación del presente Reglamento. ***Esta base de datos debe proporcionar suficiente granularidad y reflejar las especificidades sectoriales, nacionales y regionales de toda la Unión, y debe incluir cuadros separados para cada modo de transporte, garantizando la actualización periódica e incorporando los avances tecnológicos de última generación en la reducción de emisiones, cuando proceda.*** No obstante, dadas las especificidades sectoriales, nacionales y regionales de estos valores por defecto en toda la Unión, deben permitirse otras bases de datos y conjuntos de datos pertinentes gestionados por terceros, a condición de que se sometan a un control técnico de calidad a nivel de la Unión. **[Enm. 22]**

(18) Al establecer la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte, se requieren factores de emisión de gases de efecto invernadero para los vectores energéticos del transporte, a fin de obtener estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero que reflejen la cantidad de energía utilizada desde la perspectiva del «pozo a la rueda». Por lo tanto, debe crearse una base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero de los vectores energéticos, a fin de garantizar la comparabilidad y la calidad de los datos de entrada.

(18 bis) Al cuantificar las emisiones relacionadas con el uso de electricidad sobre la base de unos valores de intensidad de las emisiones actualizados y exactos para los distintos Estados miembros, debe fomentarse un enfoque basado en la ubicación, sustentado en un conjunto de valores de intensidad actualizados y exactos para cada Estado miembro. También es deseable un enfoque basado en el mercado, siempre que se garantice una trazabilidad adecuada, mediante un contrato acreditable con garantías de origen. Las bases de datos establecidas por el presente Reglamento deben utilizar cifras sustentadas en un enfoque basado en la ubicación. **[Enm. 23]**

(19) El desarrollo y mantenimiento de las bases de datos de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y los factores de emisión de gases de efecto invernadero ***conforme al presente Reglamento***, así como el control técnico de calidad de las bases de datos y conjuntos de datos externos gestionados por terceros, deben llevarse a cabo por un organismo neutral y competente que opere a escala de la Unión. Habida cuenta de sus competencias, la Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo más adecuado para prestar la asistencia necesaria para garantizar la correcta aplicación de esta parte del Reglamento. Cuando proceda, puede contar con la contribución y el apoyo de otros organismos sectoriales de la UE, de conformidad con una legislación específica de la Unión. **[Enm. 24]**

(20) Pueden utilizarse datos modelizados si se basan en un modelo establecido de conformidad con la metodología de referencia y, cuando proceda, otras disposiciones relativas al uso de datos secundarios y herramientas de cálculo establecidas en el presente Reglamento.

(21) El Reglamento (UE) 2015/757 ([10]) y la Directiva 2003/87/CE ([11]) exigen la recogida, el cálculo y la notificación anual de las emisiones de ~~CO2~~***gases de efecto invernadero*** de los buques y las aeronaves, respectivamente. El Reglamento (UE) 2015/757 y la Directiva 2003/87/CE pueden ser hasta cierto punto complementarios de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la producción de datos sobre el

([10]) Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

([11]) Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

combustible quemado como insumo para cuantificar las emisiones de los servicios de transporte. Los datos de entrada sobre la generación de emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte también pueden proceder de la aplicación de otros marcos legislativos, como los Reglamentos (UE) 2019/1242 ([12]) ~~y~~**,** (UE) 2019/631 ([13])***y el Reglamento (UE) 2023/2405*** ([14]). **[Enm. 25]**

(22) Conviene establecer parámetros comunes para expresar los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que sirvan de base para la comparabilidad de dichos datos y permitan una evaluación comparativa eficaz de los diversos servicios de transporte. Los parámetros comunes también deben permitir una comunicación clara por parte de los proveedores de datos y una comprensión precisa de esta comunicación por parte de los destinatarios de dichos datos. ***En este sentido, a la hora de determinar las distancias, en particular en lo que se refiere a la determinación de la intensidad de las emisiones, la Comisión debe especificar las normas detalladas relativas al uso de la opción de la distancia ortodrómica en el marco de la norma ISO 14083. Dichas normas no deben impedir el uso de datos primarios relativos a la distancia real, como en el sector ferroviario.*** **[Enm. 26]**

(23) Toda información desagregada sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que se comunique a un tercero con fines comerciales o reglamentarios de conformidad con el ámbito de aplicación del presente Reglamento debe incluir necesariamente y de manera destacada los datos de salida establecidos con arreglo a las normas específicas para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero previstas en el presente Reglamento. Cuando proceda, pueden añadirse otros datos adicionales que tengan fines distintos de los definidos en el presente Reglamento.

(23 bis) La divulgación de información relativa a las emisiones de gases de efecto invernadero antes de la prestación de un servicio de transporte es crucial para fomentar un proceso de toma de decisiones informado por parte de los ciudadanos e influye en las decisiones empresariales de las entidades que organizan y prestan dichos servicios en el mercado. Por consiguiente, las entidades afectadas y los intermediarios de datos, siempre que sea posible, deben divulgar la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con un servicio de transporte específico antes de la prestación del servicio de transporte. No obstante, la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero podrá divulgarse después de la prestación del servicio de transporte, en particular cuando las comunicaciones entre empresas necesiten un nivel de información más detallado, especialmente en el contexto de las cadenas logísticas y las relaciones contractuales de subcontratación. **[Enm. 27]**

(23 ter) Los intermediarios de datos deben estar obligados a incorporar la información de forma visible en cada resultado de búsqueda y a incluir la clasificación según las emisiones como una opción de clasificación por defecto, por medio de la cual se mostraría en primer lugar la opción más respetuosa con el medio ambiente, así como una comparación sencilla entre las diferentes opciones modales, incluido el uso de vehículos privados y las opciones de bicicletas cuando proceda. Los operadores de comercio electrónico también deben mostrar las emisiones de los servicios de transporte asociadas a las diferentes opciones de paquetería, junto con la fecha y el coste estimados actualmente disponibles. Los datos de salida relacionados con las emisiones reales del servicio de transporte también deben facilitarse tras su finalización. **[Enm. 28]**

(24) Para demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, la entidad que calcule y divulgue información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte debe poder hacer uso de pruebas para justificar los respectivos datos de salida. Estas pruebas deben obtenerse de conformidad con las normas sobre presentación de informes a nivel de servicio de transporte establecidas en la norma EN ISO 14083:2023, y deben estar disponibles, previa solicitud de una autoridad competente, como un órgano jurisdiccional, o de cualquier otro tercero, si así lo exigen acuerdos independientes, también en la perspectiva entre empresas.

(25) A menos que se apliquen disposiciones distintas, un intermediario de datos que recopile información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte de una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente, y la divulgue en el mercado no debe ser considerado responsable en caso de que esta información incumpla alguno de los requisitos relativos al cálculo y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, y la certificación de las herramientas de cálculo establecidos en el presente Reglamento. No obstante, el intermediario de datos debe esforzarse por evitar que se divulgue información inexacta o incorrecta, y debe respetar las normas relativas a los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, la comunicación y la transparencia. Además, el intermediario de datos debe proporcionar la fuente de esta información, a fin de permitir la identificación del proveedor de información correspondiente.

([12]) Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019).

([13]) Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

([14]) ***Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (DO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj)***

(26) Las herramientas de cálculo externas que se ofrecen en el mercado para un uso comercial y no comercial más amplio pueden facilitar la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y, por lo tanto, apoyar su adopción por parte de grupos más amplios de partes interesadas. La utilización de estas herramientas debe certificarse para garantizar que se ajustan a los requisitos del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere al uso de la metodología común de referencia y a un conjunto adecuado de datos de cálculo. ***La certificación debe especificar si la herramienta de cálculo permite cálculos basados en datos primarios.*** **[Enm. 29]**

(26 bis) Con el fin de crear un procedimiento común y fácilmente comparable, así como de reducir la carga administrativa y financiera de las entidades que deseen calcular sus emisiones, en particular las pymes, la Comisión debe desarrollar una herramienta de cálculo pública gratuita que garantice la accesibilidad de los datos de salida, que sea fácil de usar y a la que se pueda acceder fácilmente en internet. Esta herramienta de cálculo debe ir acompañada de una guía paso a paso. La Comisión debe asegurarse de que esta herramienta contribuya a una mayor sensibilización e incentive el uso de datos primarios para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. **[Enm. 30]**

(27) Un sistema debidamente diseñado de verificación de la conformidad de los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero divulgados en el mercado y de los procesos de cálculo subyacentes, que cumpla los requisitos establecidos en el presente Reglamento aumentaría sustancialmente la confianza en la fiabilidad y exactitud de dichos datos. Las entidades que hayan superado con éxito la evaluación de la conformidad deben tener derecho a obtener una prueba de cumplimiento, que será reconocida, en general, en toda la Unión. ~~Cuando se hayan incluido datos primarios, debe reflejarse en~~ La prueba del cumplimiento ***debe especificar la proporción de datos primarios utilizados, con el fin de***~~, especialmente para~~ incentivar la recogida y el uso de datos primarios por parte de las entidades afectadas por las normas establecidas en el presente Reglamento. **[Enm. 31]**

(28) La carga administrativa vinculada a la verificación puede ser desproporcionada para las empresas más pequeñas y, por lo tanto, debe evitarse. A tal fin, las pymes deben quedar exentas de los requisitos relacionados con la verificación, salvo que deseen obtener la correspondiente prueba de cumplimiento. Además, las grandes empresas deben tener en cuenta el principio de proporcionalidad al considerar la posibilidad de solicitar la verificación de la conformidad a los socios de la cadena de valor, en particular a las pymes.

(28 bis) La contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero basada en datos primarios podría revelar la cantidad de combustible o de energía consumida que está relacionada con los encargos de clientes específicos, por lo que las emisiones pueden convertirse de forma inversa en el coste de funcionamiento. Especialmente en el sector del transporte de mercancías, esto afecta negativamente al poder de negociación de las pymes. Por lo tanto, no debe permitirse a las grandes empresas solicitar emisiones de gases de efecto invernadero basadas en datos primarios a los socios de la cadena de valor, en particular a las pymes. **[Enm. 32]**

(29) En caso de que la verificación de la información relativa a los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se organice de conformidad con normas específicas establecidas en otros actos legislativos de la Unión, incluido el Reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible aplicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, dichas normas deben tratarse de manera equivalente, a condición de que la evaluación de la verificación se establezca de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.

(29 bis) Para garantizar la correcta adopción y aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros deben contribuir a su cumplimiento, en particular mediante el establecimiento de un sistema de sanciones. Las sanciones financieras deben ser proporcionadas y disuasorias, y tener en cuenta cualquier reiteración del incumplimiento de los requisitos sobre cálculo e información o de la comunicación de información engañosa por parte de las entidades afectadas. Los importes mínimos o máximos establecidos no deben generar ningún incentivo para el incumplimiento. **[Enm. 33]**

(30) A fin de permitir el funcionamiento eficiente del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la valoración y exclusión de determinados elementos de la metodología de referencia; la presentación de solicitudes al Comité Europeo de Normalización, el establecimiento de normas para llevar a cabo el control técnico de calidad de las bases de datos externas de valores por defecto, la adaptación de los parámetros para los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y el establecimiento de otros métodos y criterios de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad. Reviste especial importancia que la Comisión

lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ([15]). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(31) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con la certificación de las herramientas de cálculo y la verificación de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([16]).

(32) La comparabilidad de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y una mayor adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en la práctica empresarial no son objetivos que los Estados miembros puedan alcanzar de manera suficiente sin correr el riesgo de introducir una burocracia excesiva en el mercado interior y costes y cargas administrativas adicionales para las industrias. Por el contrario, debido a los efectos de la actuación conjunta de los Estados miembros en la red, estos objetivos pueden lograrse mejor a escala de la Unión. Por consiguiente, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea.

(33) De conformidad con el principio de proporcionalidad, para alcanzar el objetivo básico de incentivar un cambio de comportamiento entre las empresas y los clientes, con objeto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte mediante la aceptación y utilización de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, es preciso y adecuado establecer normas sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. El presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas para la contabilización ***y la divulgación*** de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que comienzan o terminan en el territorio de la Unión. **[Enm. 34]**

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a ~~toda entidad que preste u organice servicios de transporte de mercancías y pasajeros en la Unión, que calcule las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comience o termine en el territorio de la Unión, y divulgue, con fines comerciales o reglamentarios, información desagregada sobre dichas emisiones a terceros.~~***:***

a) entidades que presten u organicen servicios de transporte de mercancías y pasajeros en la Unión, que calculen las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comience o termine en el territorio de la Unión, y divulguen información desagregada sobre dichas emisiones a cualquier tercero;

b) intermediarios de datos que calculen información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y que divulguen únicamente información sobre esas emisiones facilitada por una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente. **[Enm. 35]**

([15]) Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

([16]) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «gases de efecto invernadero»: componente gaseoso de la atmósfera, natural o antropogénico, que absorbe y emite radiación con una longitud de onda específica dentro del espectro de la radiación infrarroja emitida por la superficie terrestre, por la atmósfera y por las nubes***, de conformidad con el último Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC)***; **[Enm. 36]**

2) «emisión de gases de efecto invernadero»: la liberación de un gas de efecto invernadero a la atmósfera, expresada en masa de dióxido de carbono equivalente;

3) «dióxido de carbono equivalente (CO_2e)»: unidad destinada a comparar el forzamiento radiativo de un gas de efecto invernadero con el del dióxido de carbono;

4) «contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero»: las acciones que se llevan a cabo para cuantificar, mediante mediciones y cálculos, las emisiones de gases de efecto invernadero, y que se utilizan para notificar dichas emisiones;

5) «servicio de transporte»: transporte de mercancías o de pasajeros desde un origen hasta un destino. Un servicio de transporte puede implicar uno o varios elementos de la cadena de transporte que requieran tanto una operación u operaciones de transporte como una operación u operaciones de los centros nodales;

6) «operación de transporte»: la explotación de un vehículo con el fin de transportar pasajeros o mercancías;

7) «operación de un centro nodal»: operación destinada a transferir mercancías o pasajeros a través de un centro nodal;

8) «vehículo»: medio de transporte de pasajeros o mercancías en todos los modos de transporte;

9) «cadena de transporte»: secuencia de elementos de transporte relacionados con el transporte de mercancías o con uno o varios (grupos de) pasajeros que, considerados conjuntamente, constituye su desplazamiento de un origen a un destino;

10) «elemento de la cadena de transporte»: la sección de una cadena de transporte en la que la mercancía o uno o varios (grupos de) pasajeros son transportados por un solo vehículo o transitan a través de un único centro nodal;

11) «divulgación de información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte»: la comunicación de información desagregada sobre las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con un servicio de transporte específico por una entidad afectada o por un intermediario de datos a un tercero, en el contexto de la prestación, comunicación o comercialización de dicho servicio, ya sea antes o después de su prestación;

12) «entidad afectada»: entidad que calcula las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comienza o termina en el territorio de la Unión, y divulga información sobre dichas emisiones a terceros, con fines comerciales o reglamentarios;

13) «intermediario de datos»: persona física o jurídica que recopila***, calcula o*** ~~y~~ divulga información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte ~~sobre la base de disposiciones jurídicas, contractuales u otras disposiciones pertinentes independientes~~; **[Enm. 37]**

14) «actividad emisora de gases de efecto invernadero»: actividad que da lugar a una emisión de gases de efecto invernadero;

15) «datos sobre la actividad emisora de gases de efecto invernadero»: medida cuantitativa de una actividad emisora de gases de efecto invernadero;

16) «intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero»: coeficiente que relaciona los datos específicos de la actividad emisora de gases de efecto invernadero con la emisión de gases de efecto invernadero;

17) «factor de emisión de gases de efecto invernadero»: coeficiente que relaciona ***los datos específicos de*** la actividad emisora de gases de efecto invernadero con la emisión de gases de efecto invernadero; **[Enm. 38]**

18) «emisiones de gases de efecto invernadero "del pozo a la rueda"»: emisiones que representan el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas tanto del uso del vehículo como de su abastecimiento de energía***, lo que constituye un subconjunto de las emisiones del ciclo de vida completo***; **[Enm. 39]**

19) «emisiones del "depósito a la rueda"»: emisiones relacionadas con la propulsión del vehículo procedentes del consumo de energía. Se trata de un subconjunto de las emisiones del «pozo a la rueda»;

19 bis) «emisiones del ciclo de vida completo»: emisiones que representan la suma de la parte de las emisiones correspondiente a la construcción de la infraestructura utilizada por el vehículo, las emisiones relacionadas con la producción, el mantenimiento y el final de la vida útil del vehículo y las emisiones «del pozo a la rueda»; **[Enm. 40]**

20) «vector energético»: sustancia o fenómeno que puede utilizarse para producir trabajo mecánico o calor, o para llevar a cabo procesos químicos o físicos;

21) «datos primarios»: valor cuantificado de un proceso o de una actividad obtenido a partir de una medición directa o de un cálculo basado en mediciones directas;

22) «datos secundarios»: datos modelizados o valores por defecto que no cumplen los requisitos relativos a los datos primarios, por ejemplo, datos procedentes de bases de datos y de la bibliografía publicada, factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto obtenidos de inventarios nacionales, datos calculados, estimaciones u otros datos representativos, y datos obtenidos a partir de procesos sustitutivos o estimaciones;

23) «valor por defecto»: valor de los datos secundarios extraído de una fuente publicada ***y verificada por un organismo de evaluación de la conformidad***, que se considera por defecto en caso de falta de datos primarios o modelizados; **[Enm. 41]**

24) «datos modelizados»: datos determinados utilizando un modelo que tiene en cuenta los datos primarios o los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero de una operación de transporte o de una operación de un centro nodal, incluido el uso de un modelo obtenido a través de una herramienta de cálculo;

25) «datos de salida»: datos desagregados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que se determinan utilizando la metodología de referencia y los datos de entrada previstos en el presente Reglamento;

26) «parámetros»: medida de evaluación cuantitativa;

27) «pruebas que justifican la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte»: la elaboración, previa petición, de un informe relativo a un servicio de transporte, tal como se establece en la norma EN ISO 14083:2023;

28) «herramienta de cálculo»: aplicación, modelo o programa informático que permite el cálculo automático de las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte;

29) «herramienta de cálculo externa»: herramienta de cálculo que un tercero ofrece en el mercado, para un uso comercial o no comercial más amplio;

30) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo de evaluación de la conformidad con arreglo a la definición del artículo 2, punto 13, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 ([17]);

30 bis) «organizador de servicios de transporte»: entidad que proporciona servicios de transporte en cuyo seno la operación de algunos elementos de la cadena de transporte se subcontrata a una o más entidades que los operan; **[Enm. 42]**

30 ter) «subcontratista de transporte»: entidad que proporciona operaciones de transporte para uno o más elementos de las cadenas de transporte en nombre de un organizador de servicios de transporte, con arreglo a acuerdos contractuales. **[Enm. 43]**

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

Artículo 4

Método de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

1. Las emisiones de gases de efecto invernadero ***«del pozo a la rueda»*** de los servicios de transporte se calcularán sobre la base de la metodología definida en la norma EN ISO 14083:2023, en su versión actualizada, y de las normas establecidas en el capítulo III del presente Reglamento. **[Enm. 44]**

1 bis. A más tardar el... [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión dará acceso gratuito a la norma EN ISO 14083:2023 en un sitio web de fácil acceso. **[Enm. 45]**

2. ***A más tardar treinta y seis meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento,*** la Comisión evaluará la necesidad de ajustar cualquier componente de la norma a que se refiere el apartado 1, ***en particular para garantizar su coherencia con el objetivo climático a largo plazo y las metas climáticas intermedias*** ~~a más tardar treinta y seis meses después~~ de la ~~fecha de aplicación del presente~~***Unión, tal como se establecen en el*** Reglamento ***(UE) 2021/1119 y otros actos legislativos de la Unión en materia de clima y energía.*** **[Enm. 46]**

2 bis. A más tardar el... [veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se establezca una metodología común de la Unión para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida de todos los modos de transporte, en particular las emisiones procedentes de la fabricación, el mantenimiento y la eliminación de los

([17]) Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008).

vehículos. Tendrá debidamente en cuenta todas las metodologías para las emisiones a lo largo del ciclo de vida desarrolladas de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631, el Reglamento (UE) 2023/1542 y el Reglamento (UE) 2019/1242. El informe evaluará el mejor enfoque para aplicar la metodología común del ciclo de vida de la Unión a efectos del presente Reglamento y, cuando proceda, irá seguido inmediatamente de una propuesta legislativa de modificación del presente Reglamento. **[Enm. 47]**

2 ter. Como parte de la evaluación mencionada en el apartado 2, la Comisión evaluará la viabilidad y los efectos económicos, medioambientales, sanitarios y sociales de la inclusión en el ámbito de aplicación del presente Reglamento de la contabilización de la contaminación atmosférica causada por los servicios de transporte que comienzan o terminan en el territorio de la Unión. **[Enm. 48]**

3. La Comisión podrá iniciar un control de conformidad para evaluar cualquier modificación de la norma a que se refiere el apartado 1. El control de conformidad será iniciado por la Comisión que, si procede, podrá actuar a solicitud de un Estado miembro.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, a fin de excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento la modificación a que se refiere el apartado 3 y el componente contemplado en el apartado 2, si, sobre la base de su evaluación, dicha modificación o componente crea un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento y otras normas aplicables de la Unión.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, para solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma a que se refiere el apartado 1, en particular sobre la base del resultado de la evaluación a que se refiere el apartado 2 y del control de conformidad a que se refiere el apartado 3.

6. La Comisión estará facultada para adoptar ~~actos de ejecución~~***un acto delegado*** de conformidad con el artículo ~~17, por los~~***16, por el*** que se complete el presente Reglamento con vistas a aclarar la metodología de referencia a que se refiere el apartado 1, a fin de garantizar su aplicación uniforme en el mercado en lo que respecta al enfoque para determinar los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero que servirán para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero antes de que se preste un servicio y, en su caso, otros parámetros técnicos relacionados con la asignación de emisiones o la agregación de datos que no se expliquen explícitamente en dicha metodología. **[Enm. 49]**

CAPÍTULO III

DATOS DE ENTRADA Y FUENTES

Artículo 5

Utilización de datos primarios y secundarios

1. Las entidades a que se refiere el artículo 2 ***utilizarán datos primarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que proporcionen, con excepción de los servicios prestados por microempresas y pequeñas y medianas empresas (pymes), tal como se definen en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión. Las pymes*** darán prioridad al uso de datos primarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte. **[Enm. 50]**

1 bis. Cuando las pymes actúen como subcontratistas de transporte, podrán apoyarse en datos secundarios, incluso cuando la entidad principal esté utilizando datos primarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de un servicio de transporte operado por otros subcontratistas o por su propia flota. **[Enm. 51]**

1 ter. Los Estados miembros podrán introducir incentivos administrativos, financieros u operativos para estimular el uso de datos primarios y deberán notificar a la Comisión su naturaleza y marco temporal. **[Enm. 52]**

2. Se permitirá el uso de datos secundarios ***a las pymes*** para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte en las siguientes condiciones: **[Enm. 53]**

a) los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero se derivan de:

   i) la base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero a que se refiere el artículo 6, apartado 1;

   ii) bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero gestionados por terceros, de conformidad con el artículo 7;

b) los factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto para los vectores energéticos del transporte se obtienen de la base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto a que se refiere el artículo 8;

c) los datos modelizados se basan en un modelo establecido de conformidad con el método a que se refiere el artículo 4 y las normas expuestas en el artículo 5, apartado 2, letra b), y en el artículo 11, cuando proceda.

2 bis. A más tardar el... [doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 16 para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas de aplicación de criterios de corte y desviaciones de la distancia ortodrómica. **[Enm. 54]**

2 ter. Los fabricantes de equipos originales deben conceder a las pymes un acceso adecuado a los datos a bordo de los vehículos, en la medida en que sea necesario a los efectos de cumplimiento del presente Reglamento, y siempre que sea pertinente para facilitarles la recogida de datos exactos y los cálculos posteriores. **[Enm. 55]**

Artículo 6

Base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero

1. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente ***y tomando en consideración el conocimiento experto de los agentes interesados y otros organismos sectoriales de la Unión***, establecerá***, en el plazo de dieciocho meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento,*** la base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso i) ***que se encuentra disponible de forma gratuita***. **[Enm. 56]**

1 bis. Al establecer la base de datos básica de la Unión de valores por defecto para la intensidad de las emisiones a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso i), la Comisión y la Agencia Europea de Medio Ambiente elaborarán una tabla separada para cada modo de transporte. **[Enm. 57]**

1 ter. Al elaborar los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, la Comisión:

a) aplicará el enfoque basado en la ubicación previsto en la norma a que se refiere el artículo 4 (en lo sucesivo, «enfoque basado en la ubicación»);

b) tendrá en cuenta los factores de la emisión de gases de efecto invernadero determinados de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001. **[Enm. 58]**

1 quater.
Cuando las emisiones de gases de efecto invernadero de la electricidad consumida por el transporte puedan cuantificarse utilizando el enfoque basado en la ubicación y el enfoque basado en el mercado con arreglo a la norma EN ISO 14083:2023, se notificará la combinación de electricidad basada en el mercado, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el anexo J de la norma citada. **[Enm. 59]**

1 quinquies.
Hasta que se constituya la base de datos básica de la Unión, las entidades podrán remitirse a otras bases de datos nacionales que se consideren verificadas con arreglo al artículo 13, apartado 8, o que hayan sido verificadas con arreglo a otra legislación de la Unión, siempre que dichos datos estén disponibles con el mismo nivel de agregación que el requerido por el presente Reglamento. **[Enm. 60]**

2. La Comisión garantizará***, al menos anualmente,*** el mantenimiento, la actualización ~~y~~***,*** el desarrollo continuo ***y un adecuado nivel de seguridad*** de la base de datos a que se refiere el apartado 1, teniendo en cuenta la evolución de la tecnología más avanzada en el sector del transporte y de los nuevos enfoques metodológicos para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero. ***Cualesquiera actualizaciones de los valores por defecto se notificarán al público sin demora. Tras dicha actualización, las entidades afectadas utilizarán los últimos datos disponibles para calcular y divulgar su información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.*** **[Enm. 61]**

2 bis. La Comisión, con la asistencia de la Agencia Europea de Medio Ambiente y teniendo en cuenta los conocimientos especializados de las partes interesadas pertinentes, garantizará que se lleven a cabo controles técnicos de calidad de los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, de forma similar a los aplicados a las bases o conjuntos de datos gestionados por terceros. **[Enm. 62]**

3. El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar los valores por defecto para la intensidad de las emisiones ***será fácil y*** estará abierto al público gratuitamente. **[Enm. 63]**

Artículo 7

Bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero gestionados por terceros

1. ***Se podrá utilizar una base de datos o un conjunto de datos contemplado en el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), para derivar datos secundarios siempre que proporcione datos más detallados o más específicos de un sector que los que figuren en la base de datos básica de la Unión a que hace referencia el artículo 6.*** El desarrollador de la base de datos o conjunto de datos a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), presentará a la Comisión una solicitud de control técnico de calidad de los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero incluidos en dicha base de datos o conjunto de datos. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente, llevará a cabo el control técnico de calidad de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 8 del presente Reglamento. ***El control técnico de calidad se llevará a cabo en un plazo de doce meses tras la recepción oficial de la solicitud.*** **[Enm. 64]**

1 bis. El control técnico de calidad de las bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero a que hace referencia el apartado 1 incluirá una comparación entre las emisiones notificadas utilizando datos primarios y las emisiones que se habrían notificado utilizando la base de datos o los valores por defecto, para casos de uso representativos similares. Las bases de datos y los valores por defecto que puedan llevar a que se subestimen las emisiones resultantes en comparación con las que figuren en la notificación basada en datos primarios recibirán una evaluación negativa en el control técnico de calidad. **[Enm. 65]**

1 ter. El control técnico de calidad también garantizará que las bases de datos y los conjuntos de datos gestionados por terceros cumplan las normas detalladas en el acto delegado a que se refiere el artículo 5, apartado 2 bis. **[Enm. 66]**

2. A efectos de la utilización de datos secundarios de conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), solo se utilizarán bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones que hayan sido evaluados positivamente en el control técnico de calidad a que se refiere el apartado 1. ***La Comisión publicará y mantendrá una lista actualizada de las bases de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero gestionadas por terceros que hayan recibido una evaluación positiva. Esa lista actualizada estará disponible al público en un sitio web específico.*** **[Enm. 67]**

3. El control técnico de calidad se efectuará a más tardar ~~veinticuatro~~***doce*** meses después de la fecha de aplicación ~~del presente Reglamento~~***mencionada en el apartado 1***. El acta de evaluación positiva de dicho control de calidad tendrá una validez de dos años. **[Enm. 68]**

4. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, a fin de complementar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas y condiciones para llevar a cabo el control técnico de calidad a que se refiere el apartado 1.

4 bis. El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar los valores por defecto para la intensidad de las emisiones estará abierto al público gratuitamente para las pymes. **[Enm. 69]**

Artículo 8

Base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto

1. ***A más tardar el... [doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento],*** la Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente***, y tomando en consideración los conocimientos expertos de los agentes interesados y otros organismos sectoriales de la Unión***, establecerá la base de datos central de la Unión de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra b). **[Enm. 70]**

1 bis. Al desarrollar los factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto, la Comisión:

a) aplicará el enfoque basado en la ubicación previsto en la norma a que se refiere el artículo 4 (en lo sucesivo, «enfoque basado en la ubicación»);

b) tendrá en cuenta los factores de emisión de gases de efecto invernadero determinados de conformidad con la Directiva (UE) 2018/2001. **[Enm. 71]**

1 ter. Cuando las emisiones de gases de efecto invernadero de la electricidad consumida por el transporte puedan cuantificarse utilizando el enfoque basado en la ubicación y el enfoque basado en el mercado con arreglo a la norma EN ISO 14083:2023, se notificará la combinación de electricidad basada en el mercado, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el anexo J de la norma citada. **[Enm. 72]**

1 quater.
Hasta que se constituya la base de datos central de la Unión, las entidades podrán remitirse a otras bases de datos nacionales que se consideren verificadas con arreglo al artículo 13, apartado 8, o que hayan sido verificadas con arreglo a otra legislación de la Unión, siempre que dichos datos estén disponibles con el mismo nivel de agregación que el requerido por el presente Reglamento. **[Enm. 73]**

2. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente, garantizará***, al menos anualmente,*** el mantenimiento, la actualización y el desarrollo continuo***, así como un adecuado nivel de seguridad,*** de la base de datos a que se refiere el apartado 1, teniendo en cuenta la evolución de los últimos avances tecnológicos en el sector del transporte y de los nuevos enfoques metodológicos para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. ***Cualesquiera actualizaciones de los valores por defecto se notificarán al público sin demora. Tras dicha actualización, las entidades afectadas utilizarán los últimos datos disponibles para calcular y divulgar su información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.*** **[Enm. 74]**

3. El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto para los vectores energéticos del transporte ***será fácil y*** estará abierto al público gratuitamente. **[Enm. 75]**

Artículo 8 bis

Apoyo a la gobernanza para las pequeñas y medianas empresas

1. A más tardar el... [doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión desarrollará una herramienta de cálculo simplificado para las pymes, que será accesible al público, fácil de usar y gratuita, de conformidad con el artículo 11. Irá acompañada de una guía paso a paso que explique con claridad cómo funciona la herramienta de cálculo.

2. La Comisión supervisará el riesgo de que los datos divulgados por las pymes que actúen como subcontratistas, en virtud del presente Reglamento, puedan ser utilizados por los organizadores de servicios de transporte para prácticas de mercado desleales. A más tardar el… [dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa de medidas para proteger la confidencialidad de los datos delicados a efectos comerciales. **[Enm. 76]**

CAPÍTULO IV

DATOS DE SALIDA Y TRANSPARENCIA

Artículo 9

Determinación de datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte

1. Los datos de salida se determinarán utilizando la metodología de referencia y los datos de entrada de conformidad con los artículos 4 a 8 del presente Reglamento.

2. Los datos de salida podrán determinarse utilizando herramientas de cálculo. Los cálculos externos deberán respetar los requisitos establecidos en el artículo 11.

3. Los datos de salida incluirán~~, como mínimo,~~ la masa total de dióxido de carbono equivalente (~~CO2e~~***CO2e***) por servicio de transporte y, en relación con el tipo de servicio de transporte de que se trate, al menos uno de los siguientes parámetros de datos: **[Enm. 77]**

a) masa de CO_2e por tonelada-kilómetro o unidades equivalentes, para el transporte de mercancías;

b) masa de CO_2e por tonelada o unidades equivalentes, para el flujo de tránsito de un centro nodal de mercancías;

c) masa de CO_2e por pasajero-kilómetro o unidades equivalentes, para el transporte de pasajeros;

d) masa de CO_2e por pasajero o unidades equivalentes, para el flujo de tránsito de un centro nodal de pasajeros.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, a fin de complementar la lista de parámetros para los datos de salida mencionados en el apartado 3.

Artículo 10

Comunicación y transparencia

1. Las entidades afectadas divulgarán los datos de salida de manera clara e inequívoca ***siempre que sea posible antes de la prestación de un servicio de transporte o de la celebración del contrato***. Cuando las entidades afectadas divulguen datos de salida, se incluirá, en la comunicación adjunta, la siguiente declaración «Emisiones de gases de efecto invernadero del pozo a la rueda calculadas de conformidad con el Reglamento ***(UE)*** [referencia al presente Reglamento] ~~del Parlamento Europeo y del Consejo~~», al menos en una de las lenguas oficiales de la UE y, cuando sea posible, en la lengua oficial de un Estado miembro en cuyo territorio se preste el servicio. **[Enm. 78]**

1 bis. Las entidades afectadas podrán optar por mostrar de forma visible la siguiente información:

a) si sus datos están sujetos a la verificación anual;

b) si han utilizado datos primarios, en cuyo caso se facilitarán las variables derivadas de datos primarios;

c) si han utilizado la herramienta de cálculo de la Unión establecida conforme al artículo 9, apartado 2 bis. **[Enm. 79]**

2. Cuando los datos de salida sean ~~obtenidos y~~ divulgados por un intermediario de datos***, en particular servicios de navegación digital y planificación de rutas de viaje,*** sobre la base de acuerdos independientes, se aplicarán las normas establecidas en el apartado 1 y en el artículo 9, apartado 3. Al divulgar los datos de salida, el intermediario de datos incluirá una referencia a la fuente de dichos datos***.*** **[Enm. 80]**

2 bis. La información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte la facilitará a los intermediarios de datos digitales una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente. Los datos de salida divulgados por dichos intermediarios de datos incorporarán la información de forma visible en cada resultado de búsqueda e incluirán la clasificación según las emisiones como una opción de clasificación por defecto, por medio de la cual se mostraría en primer lugar la opción más respetuosa con el medio ambiente, así como una comparación sencilla entre las diferentes opciones modales, incluido el uso de vehículos privados y las opciones de bicicletas cuando proceda. **[Enm. 81]**

3. Cuando se utilicen datos primarios en el sentido del artículo 5, apartado 1, las entidades afectadas tendrán derecho a comunicar este hecho a cualquier tercero si la utilización de los datos primarios se ha verificado de conformidad con los artículos 12 y 13.

4. Las entidades afectadas deberán poder presentar pruebas que demuestren cómo se determinaron los datos de salida. Dichas pruebas se obtendrán de conformidad con los requisitos establecidos por la metodología de referencia a que se refiere el artículo 4, apartado 1, y:

a) servirán de base para la evaluación de la verificación de la conformidad con los artículos 12 y 13;

b) se facilitarán a petición de una autoridad competente u otro tercero***, de conformidad con las normas establecidas en el acto delegado a que hace referencia el artículo 13, apartado 9***, en la medida en que se apliquen disposiciones jurídicas o contractuales independientes; **[Enm. 82]**

c) cuando la verificación se realice con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12 y 13, incluirá una referencia a la prueba del cumplimiento a que se refiere el artículo 13, apartado 6, y los datos de contacto del organismo de evaluación de la conformidad que haya elaborado dicha prueba;

d) cuando los datos de salida se determinen utilizando la herramienta de cálculo externa a que se refiere el artículo 9, apartado 2, se incluirá una referencia a dicha herramienta de cálculo.

5. Los datos de salida y las pruebas a que se refiere el apartado ~~5~~**4** se presentarán de manera clara e inequívoca, al menos en una de las lenguas oficiales de la Unión. ~~En la medida de lo posible,~~ Se facilitarán ***de manera simple y armonizada*** en forma de ***un*** enlace web, ***un*** código QR ~~o~~***u otro medio*** equivalente ***que permita la interoperabilidad de los datos de salida y las pruebas entre distintos proveedores de servicios de transporte***. **[Enm. 83]**

6. Los datos personales se tratarán de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ([18]).

([18]) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos); (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

7. Los destinatarios de los datos de salida y de las pruebas a que se refiere el apartado ~~5~~**4** adoptarán medidas para garantizar la confidencialidad de los datos comerciales pertinentes que se traten y comuniquen de conformidad con el presente Reglamento, y garantizará que solo se pueda acceder a dichos datos, tratarlos y divulgarlos cuando así se autorice. **[Enm. 84]**

CAPÍTULO V

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 11

Certificación de las herramientas de cálculo

1. Las herramientas de cálculo externas a que se refiere el artículo 9, apartado 2, serán certificadas por el organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14.

2. El desarrollador de herramientas de cálculo presentará una solicitud al organismo de evaluación de la conformidad que evaluará la conformidad de la herramienta de cálculo con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9. Si la evaluación es positiva, el organismo de evaluación de la conformidad expedirá un certificado de conformidad de la herramienta de cálculo con arreglo al presente Reglamento***, especificando si la herramienta permite el cálculo basado en datos primarios***. Si la evaluación es negativa, el organismo de evaluación de la conformidad comunicará las razones al solicitante. **[Enm. 85]**

2 bis. Las herramientas de cálculo utilizadas internamente por una entidad para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento se atendrán asimismo a los requisitos establecidos en la metodología de referencia contemplada en el artículo 4, apartado 1. **[Enm. 86]**

3. El organismo de evaluación de la conformidad pertinente mantendrá una lista actualizada de las herramientas de cálculo que haya certificado y de aquellas cuya certificación haya retirado o suspendido. Pondrá dicha lista a disposición del público en su sitio web y comunicará sin demora la dirección de dicho sitio web a la Comisión.

4. El plazo de validez del certificado será de dos años.

5. La Comisión publicará en su sitio web oficial una lista ***de fácil acceso*** de todas las herramientas de cálculo certificadas de conformidad con los apartados 1 y 2***, así como los enlaces a los sitios web indicados en el apartado 3***. **[Enm. 87]**

6. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, para establecer normas sobre la certificación de las herramientas de cálculo y el correspondiente certificado de conformidad, en particular, normas sobre la renovación, suspensión y retirada de la certificación.

CAPÍTULO VI

VERIFICACIÓN DE LOS DATOS SOBRE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y DE LOS PROCESOS DE CÁLCULO

Artículo 12

Alcance de la verificación

1. Los datos de salida a que se refiere el artículo 9 estarán sujetos a una verificación de su conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9 del presente Reglamento. ***La verificación se llevará a cabo al menos una vez al año de conformidad con los actos delegados a que hace referencia el artículo 13, apartado 9. La verificación también podrá solicitarla el organismo de evaluación de la conformidad, otra entidad afectada o sus clientes.*** **[Enm. 88]**

2. Los requisitos de verificación ***anual*** a que se refiere el apartado 1 se aplicarán a las entidades afectadas mencionadas en el artículo 2, con excepción de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas a que se refiere la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión ([19]). Las microempresas y las pequeñas y medianas empresas podrán someterse a la verificación previa solicitud. **[Enm. 89]**

([19]) Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

Artículo 13

Actividades y procesos de verificación

1. El organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14 verificará la fiabilidad, credibilidad, adhesión y exactitud de los datos de salida divulgados por la entidad en cuestión. ***La verificación se llevará a cabo al menos una vez al año y de conformidad con las normas detalladas establecidas en los actos delegados a que hace referencia el artículo 13, apartado 9.*** **[Enm. 90]**

2. La verificación se llevará a cabo de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9 y sobre la base de las pruebas a que se refiere el artículo 10, apartado 5. La verificación abordará:

a) la metodología de cálculo utilizada;

b) la fuente o fuentes de los datos de entrada utilizados para el cálculo***, así como la proporción de datos primarios utilizados***; **[Enm. 91]**

c) la exactitud del cálculo realizado; y

d) los parámetros aplicados.

2 bis. Los intermediarios de datos se verificarán sobre la base de que sus algoritmos incorporen y permitan visualizar adecuadamente información clasificada fielmente en función de las emisiones, incluyéndola como opción por defecto, así como los diferentes filtros o puntos destacados relacionados con la calidad de los datos, tal como se contempla en el artículo 10, apartado 2 bis. **[Enm. 92]**

3. Cuando se utilicen herramientas de cálculo externas, el organismo de evaluación de la conformidad tendrá en cuenta los respectivos certificados de conformidad mencionados en el artículo 11.

3 bis. Cuando la entidad utilice sus propias herramientas de cálculo para los datos de salida a que hace referencia la primera frase del artículo 9, apartado 1, el organismo de evaluación de la conformidad evaluará su cumplimiento de los requisitos establecidos en la metodología de referencia contemplada en el artículo 4, apartado 1. **[Enm. 93]**

4. Cuando la evaluación de verificación detecte cálculos incorrectos o casos de incumplimiento de los artículos 4 a 9 del presente Reglamento, el organismo de evaluación de la conformidad informará de ello ~~oportunamente~~***sin demora*** a la empresa afectada. A continuación, la entidad corregirá las declaraciones incorrectas o los casos de incumplimiento para que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo. **[Enm. 94]**

4 bis. Si la entidad, tras recibir al menos dos notificaciones del organismo de evaluación de la conformidad, se niega a corregir los cálculos o remediar las faltas de conformidad con los artículos 4 a 9 del presente Reglamento, la autoridad competente, previa solicitud del organismo de evaluación de la conformidad, iniciará un procedimiento sancionador de conformidad con las normas detalladas establecidas en el acto delegado a que hace referencia el apartado 9. Las sanciones previstas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias y podrán tener en cuenta, entre otros aspectos, los beneficios económicos generados o que se espera que genere la entidad de que se trate como consecuencia del incumplimiento, cuando proceda. **[Enm. 95]**

5. La entidad facilitará al organismo de evaluación de la conformidad ***en un plazo de treinta días*** cualquier información adicional que permita a este último llevar a cabo los procedimientos de verificación. El organismo de evaluación de la conformidad podrá efectuar inspecciones durante el procedimiento de verificación***, con arreglo a las normas detalladas establecidas en el acto delegado a que hace referencia el apartado 9,*** para determinar la fiabilidad de los datos y los cálculos. **[Enm. 96]**

6. Una vez finalizada la verificación, el organismo de evaluación de la conformidad elaborará~~, cuando proceda,~~ una prueba de cumplimiento que confirme que los datos de salida cumplen los requisitos respectivos establecidos en el presente Reglamento ***y que especifique si la entidad utiliza datos primarios***. **[Enm. 97]**

7. El organismo de evaluación de la conformidad en cuestión elaborará y mantendrá actualizada una lista de las entidades que hayan sido objeto de la verificación ***anual*** con arreglo a los apartados 1 a 6. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo de evaluación de la conformidad notificará dicha lista a la Comisión. **[Enm. 98]**

8. Cuando otra legislación de la Unión establezca normas específicas sobre la evaluación de la verificación de los datos de salida, dichas normas se tratarán de manera equivalente, a condición de que la evaluación de la verificación se establezca de manera coherente con el presente Reglamento.

9. La Comisión adoptará actos ~~de ejecución~~***delegados*** de conformidad con el artículo ~~17~~***16***, por los que se establezcan normas detalladas sobre la verificación de los datos de salida ~~y~~***,*** las correspondientes pruebas de cumplimiento ***y los procedimientos sancionadores***. Dichas normas incluirán disposiciones relativas a las pruebas mencionadas en el artículo 10, apartado 5, y los derechos de comunicación asociados a la utilización de los datos primarios a que se refiere el artículo 10, apartado 4. **[Enm. 99]**

CAPÍTULO VII

ACREDITACIÓN

Artículo 14

Organismos de evaluación de la conformidad

1. Los organismos de evaluación de la conformidad estarán acreditados para llevar a cabo las actividades de verificación o certificación a que se refieren los artículos 11, 12 y 13.

2. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de ~~la~~***cualquier*** entidad que solicite las actividades de verificación o certificación a que se refieren los artículos 11, 12 y 13. **[Enm. 100]**

3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de llevar a cabo las tareas de verificación no emprenderán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de verificación o certificación.

4. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de verificación o certificación con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de verificación, en particular la que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

5. El organismo de evaluación de la conformidad dispondrá de los conocimientos especializados, el equipo y la infraestructura necesarios para llevar a cabo las actividades de verificación o certificación para las que haya sido acreditado.

6. El personal del organismo de evaluación de la conformidad guardará el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en el desempeño de las tareas de verificación y certificación.

7. Cuando un organismo de evaluación de la conformidad subcontrate tareas específicas relacionadas con la verificación o certificación, o recurra a una filial, asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o filiales, independientemente del lugar donde estén establecidos, por ejemplo, evaluando y supervisando las cualificaciones del subcontratista o de la filial y el trabajo que estos realicen.

Artículo 15

Procedimiento de acreditación

1. Los organismos de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14, apartado 1, estarán acreditados por un organismo nacional de acreditación con arreglo al capítulo II del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

2. Cada Estado miembro designará una autoridad que mantendrá actualizada la lista de los organismos de evaluación de la conformidad acreditados. Dichas autoridades nacionales designadas publicarán esa lista en un sitio web oficial.

3. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo nacional de acreditación notificará a la Comisión la lista de organismos de evaluación de la conformidad acreditados, junto con todos los datos de contacto pertinentes.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, con objeto de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios adicionales de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad.

CAPÍTULO VIII

PODERES DELEGADOS Y COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN

Artículo 16

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar ~~los~~ actos delegados ~~mencionados en~~***a que se refieren*** el artículo 4, apartados 4***, 5 y 6, el artículo 5, apartado 2 bis*** ~~y 5~~, el artículo 9, apartado 4, ***el artículo 13, apartado 9*** y el artículo 15, apartado 4, se otorgarán a la Comisión por un período ~~de tiempo~~ indeterminado a partir de [OP: insértese la fecha: entrada en vigor del Reglamento]. **[Enm. 101]**

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartados 4***, 5 y 6, el artículo 5, apartado 2 bis*** ~~y 5~~, el artículo 9, apartado 4***, el artículo 13, apartado 9***, y el artículo 15, apartado 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. **[Enm. 102]**

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la Mejora de la Legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 4, apartados 4***, 5 y 6, del artículo 5, apartado 2 bis*** ~~y 5~~, del artículo 9, apartado 4***, del artículo 13, apartado 9,*** y del artículo 15, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de [dos meses] a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. Dicho plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo. **[Enm. 103]**

Artículo 17

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité, a tenor de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 18

Informe y revisión

La Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento a la luz de los objetivos que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el [OP: insértese la fecha: ~~cinco años~~***treinta y seis meses*** después de que el Reglamento sea aplicable].

El informe a que se refiere el párrafo 1 incluirá:

a) una evaluación de las repercusiones para las entidades afectadas en relación con la carga burocrática creada por la aplicación del presente Reglamento;

b) una evaluación de los efectos de la implantación y la aplicación del presente Reglamento en lo que atañe a las operaciones subcontratadas;

c) una evaluación de la incidencia con respecto a los incentivos administrativos, financieros u operativos nacionales introducidos por los Estados miembros, tal como se establece en el artículo 5, apartado 1 ter;

d) una evaluación de los efectos de un requisito obligatorio de cuantificar y divulgar las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con las normas del presente Reglamento aplicables a todas las entidades que organicen y presten servicios de transporte. **[Enm. 104]**

Artículo 19

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Será aplicable a partir del [OP:: insértese la fecha: ~~cuarenta y dos~~***veinticuatro*** meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento]. **[Enm. 105]**

3. No obstante, el artículo 4, apartados 4, 5 y 6, el artículo ***6, apartado 1, el artículo*** 7, apartado 4***, el artículo 8, apartado 1***, el artículo 9, apartado 4, el artículo 11, apartado 6, el artículo 13, apartado 9, y el artículo 15, apartado 4, se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. **[Enm. 106]**

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en …, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta	*El Presidente / La Presidenta*