C/2025/1313

13.3.2025

P9_TA(2024)0205

Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskenta

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 10. huhtikuuta 2024 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuk^fseksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Tavallinen lainsäätämisjärjestys: ensimmäinen käsittely)

(C/2025/1313)

Euroopan parlamentti, joka

— ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2023)0441),

— ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 91 artiklan 1 kohdan ja 100 artiklan 2 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C9-0305/2023),

— ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,

— ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

— ottaa huomioon alueiden komitean lausunnon ([2]),

— ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,

— ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja liikenne- ja matkailuvaliokunnan työjärjestyksen 58 artiklan mukaisen yhteiskäsittelyn,

— ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A9-0070/2024),

1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;

2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;

3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

([1]) EUVL C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

P9_TC1-COD(2023)0266

Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 10. huhtikuuta 2024, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/… antamiseksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan ja 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([2]),

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Unionin liikennejärjestelmän kestävyyden ja tehokkuuden parantamiseen tähtäävien toimien tukeminen on edellytys vakaalle etenemiselle kohti ilmastoneutraaliutta ***viimeistään*** vuoteen 2050 mennessä. Samalla on otettava asianmukaisesti huomioon tarve ***varmistaa oikeudenmukainen ja osallistava siirtymä,*** säilyttää ***jatkuva kasvu ja vahvistaa*** Euroopan teollisuuden ~~jatkuva kasvu ja kilpailukyky~~***kilpailukykyä***. **[Tark. 1]**

(2) Kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on toimenpide, jota käytetään eri talouden aloilla – myös liikennealalla – tietyistä yritysten ja ihmisten toiminnoista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen kvantifioinnissa. Paremmat tiedot kuljetuspalvelujen suorituskyvystä ovat tehokas tapa ***pienentää julkisten hankintojen hiilijalanjälkeä,*** luoda liikenteen käyttäjille oikeanlaisia kannustimia tehdä kestävämpiä valintoja ja vaikuttaa liikenteen järjestäjien ja liikenteenharjoittajien liiketoimintapäätöksiin. Luotettavat, vertailukelpoiset kasvihuonekaasupäästötiedot ovat edellytys näiden kannustimien luomiselle ja siten sellaisen kuluttajien ja yritysten käyttäytymisen muutoksen tukemiselle, jonka kautta voidaan edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ([3])***52*** ja eurooppalaisen ilmastolain tavoitteita. **[Tark. 2]**

(3) Liikennealan sidosryhmien kasvavasta kiinnostuksesta huolimatta kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on edelleen vähäistä. Useimmiten käyttäjät eivät saa tarkkaa tietoa kuljetuspalvelujen suorituskyvystä, eivätkä kuljetuspalvelujen järjestäjät ja liikenteenharjoittajat laske eivätkä julkista päästötietojaan. Kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on suhteellisen vähäistä erityisesti pienissä ja keskisuurissa yrityksissä (pk-yritykset), jotka muodostavat valtaosan kuljetuspalveluja EU:n markkinoilla tarjoavista yrityksistä. ***Pk-yrityksiin kohdistuu tosiasiassa suhteettomasti suurempi taloudellinen ja byrokraattinen taakka, kun ne päättävät laskea kasvihuonekaasupäästönsä.*** **[Tark. 3]**

(4) Euroopan komissio hyväksyi vuonna 2011 liikennettä koskevan valkoisen kirjan ([4]), jossa esiteltiin visio EU:n liikennejärjestelmän tulevaisuudesta ja määriteltiin poliittinen ohjelma liikenteen tuleviin haasteisiin vastaamiseksi, erityisesti tarpeeseen ylläpitää ja kehittää liikkuvuutta sekä pienentää merkittävästi liikenteen ja logistiikkatoiminnan hiilijalanjälkeä.

([1]) [EUVL C,, s.]
([2]) [EUVL C,, s.]
([3]) ~~Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, COM(2019) 640 final.~~
([4]) Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, COM(2011) 144 final.

(5) Joulukuussa 2020 ~~hyväksytyssä~~***annetussa komission tiedonannossa*** kestävän ja älykkään liikkuvuuden ~~strategiassa~~ ([5])***strategiasta*** viitataan kannustimiin valita kestävimmät kuljetusvaihtoehdot liikennemuotojen sisällä ja välillä ***painottaen voimakkaasti sekä matkustaja- että tavaraliikenteen siirtymistä rautateille, mukaan lukien molempia koskevat konkreettiset tavoitteet, todellisina keinoina edistää liikennealan roolia, jotta saavutetaan unionin lainsäädännössä asetettu, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119*** ([6]) ***vahvistettu sitova tavoite unionin kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämiseksi vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna vuoteen 2030 mennessä ja tavoite saavuttaa talouden laajuinen ilmastoneutraalius viimeistään vuoteen 2050 mennessä***. Näihin kannustimiin lukeutuu sellaisen liikenteen ja logistiikan kasvihuonekaasupäästöjen yhdenmukaistettua mittausta koskevan eurooppalaisen kehyksen laatiminen maailmanlaajuisesti hyväksyttyjen normien pohjalta, jota voitaisiin käyttää tarjoamaan yrityksille ja loppukäyttäjille arvio valintojen hiilijalanjäljestä ja lisäämään loppukäyttäjien ja kuluttajien kestävämpiä kuljetus- ja liikenneratkaisuja koskevaa kysyntää***, mukaan lukien pakettitoimitukset,*** samalla, kun vältetään viherpesua. **[Tark. 4]**

(5 a) Suurin osa kuljetukseen ja logistiikkaan liittyvistä kasvihuonekaasuista syntyy ajoneuvon käytön, energiankantajan tuotannon ja ajoneuvon valmistuksen aikana. **[Tark. 5]**

(6) Tavara- ja henkilökuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevien yhdenmukaistettujen sääntöjen laatiminen on tarpeen, jotta saadaan vertailukelpoiset luvut kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä ja estetään palveluiden suorituskykyä koskevan harhaanjohtavan tiedon julkistaminen, joka on seurausta mahdollisuudesta valita eri päästölaskentamenetelmien ja syöttödatan välillä. Tällaisilla säännöillä olisi varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset ***EU:n ja kolmansien maiden kuljetusalalla toimivien tahojen sekä*** liikennemuotojen, segmenttien ja unionin kansallisten verkostojen välillä. Tämän pitäisi myös auttaa luomaan kannustimia ***julkisten elinten,*** yritysten ja ***muiden*** asiakkaiden käyttäytymisen muutokselle kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi käyttämällä vertailukelpoisia, luotettavia kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja. **[Tark. 6]**

(7) ~~Tällä~~***Tässä asetuksessa olisi säädettävä viitekehyksestä kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen julkistamiselle vapaaehtoiselta tai sopimusperusteiselta pohjalta tai unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisten velvoitteiden vuoksi.*** Asetuksella olisi luotava viitekehys myös muille päästövähennystoimenpiteille, joita viranomaiset ja alan toimijat saattavat toteuttaa. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi kasvihuonekaasuihin liittyvien avoimuuslausekkeiden vahvistaminen kuljetussopimuksiin, tiedon antaminen matkustajille tai asiakkaille matka- tai toimitusvaihtoehdon kasvihuonekaasupäästöistä tai ilmastoon liittyvien kriteerien asettaminen ympäristöä säästäville hankintamenettelyille. ***Sähköisen kaupankäynnin ja pakettitoimitusten osalta tämä helpottaisi sen vaatimuksen noudattamista, jonka mukaan jokaisesta vaihtoehdosta on ilmoitettava ajantasaiset tiedot arvioidusta toimituspäivästä, hinnasta ja päästöistä.*** **[Tark. 7]**

(8) Vaikka avoimuus kuljetuspalvelujen suorituskyvyn osalta on hyödyllistä, tämän asetuksen pakollinen soveltaminen kaikkiin kuljetuspalveluja unionin markkinoilla tarjoaviin tahoihin olisi kohtuutonta ja johtaisi liiallisiin kustannuksiin ja taakkaan. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava ainoastaan niihin tahoihin, jotka päättävät tai joilla on muun lainsäädännöllisen tai muun järjestelmän perusteella velvollisuus laskea ja julkistaa unionin alueella alkavien tai päättyvien tavara- tai henkilökuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot. Näin ollen tähän sisältyvät palvelut, joiden lähtöpaikka tai määränpää sijaitsee kolmannessa maassa. ***Jotta voidaan varmistaa, että kaikki asiaankuuluvat kuljetuspalvelut otetaan huomioon, ja taata tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n ja kolmansien maiden kuljetusalalla toimivien tahojen välillä, tätä asetusta olisi sovellettava kuljetuspalveluihin, jotka alkavat ja päättyvät unionin alueen ulkopuolella mutta pysähtyvät unionissa matkustajien päästämiseksi kyytiin tai kyydistä taikka tavaroiden lastaamiseksi tai purkamiseksi.*** **[Tark. 8]**

(9) Tätä asetusta ~~ei tulisi soveltaa~~***olisi sovellettava*** datan välittäjiin, kuten multimodaalisten digitaalisten liikennepalvelujen ***sekä digitaalisten navigointipalvelujen ja reittisuunnittelupalvelujen*** tarjoajiin, ~~jos ne eivät laske suoraan~~***kun ne laskevat*** tietoja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä ~~vaan ainoastaan julkistavat~~***, myös silloin, kun ne yhdistävät*** asianomaisen tahon tai muun asianomaisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön toimittamat tiedot kyseisistä päästöistä. ***Jos*** datan ~~välittäjiä~~***välittäjät eivät laske tietoja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä vaan ainoastaan julkistavat tiedot kyseisistä päästöistä, niitä*** tulisi ~~kuitenkin~~ koskea säännöt, jotka liittyvät julkistetuista kasvihuonekaasupäästötiedoista viestimiseen ja avoimuuteen, jotta varmistetaan kyseisten markkinoilla olevien tietojen vertailukelpoisuus ***eri liikennemuotojen välillä***. **[Tark. 9]**

([5]) ~~Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, COM(2020) 789 final.~~

([6]) ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).***

(9 a) Multimodaalisia digitaalisia liikennepalveluja tarjoavat datan välittäjät tarjoavat kuluttajille useita vaihtoehtoja matka-ajan, matkan kustannusten ja matkustustavan mukaan. Näiden datan välittäjien olisi myös voitava antaa kuluttajille tietoja tietyn matkan kasvihuonekaasupäästöistä. Sen vuoksi asianomaiset tahot tai muut asianomaiset oikeushenkilöt tai luonnolliset henkilöt olisi velvoitettava toimittamaan kyseiset tiedot datan välittäjille. **[Tark. 10]**

(10) Tätä asetusta ei pitäisi soveltaa silloin, kun kasvihuonekaasupäästöjen laskenta ja julkistaminen tapahtuu aggregoidussa muodossa. Tämä koskee myös tilanteita, joissa ympäristöä koskevien tietojen pakollinen julkistaminen kestävyysraportointia varten ja ympäristötilinpidon laatiminen tilastointia varten johtuu muista unionin säännöistä, kuten yritysten kestävyysraportointia koskevassa direktiivissä ([7]) ja Euroopan ympäristötilinpidosta annetussa asetuksessa ([8]) määritellyistä säännöistä. Sen sijaan tämän asetuksen perusteella saatuja tietoja voidaan käyttää muun sovellettavan unionin lainsäädännön edellyttämien konsolidoitujen päästöselvitysten laatimiseen edellyttäen, että kyseiset menetelmät ja kerätyt tiedot ovat riittävän yhteensopivia.

(10 a) Kaikissa tämän asetuksen mukaisesti ilmoitetun tuotosdatan perusteella esitetyissä väitteissä olisi noudatettava täysin direktiiviä (EU) (…)/(…) nimenomaisten ympäristöväitteiden perustelemisesta ja esittämisestä (viherväitteitä koskeva direktiivi) sekä direktiiviä (…)/(…) direktiivien 2005/29/EY ja 2011/83/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse kuluttajien vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä vihreässä siirtymässä parantamalla suojaa sopimattomilta menettelyiltä ja tiedottamista. **[Tark. 11]**

(11) Asianmukainen menetelmä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi on yksi tällä asetuksella vahvistetun unionin yhdenmukaistetun kehyksen keskeisistä näkökohdista. Tämän yhtenäisen menetelmän tulisi varmistaa, että sitä noudattamalla koko kuljetusketjun kattavat päästölaskelmat tuottavat vertailukelpoisia, tarkkoja kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja. Menetelmässä olisi myös otettava asianmukaisesti huomioon liikennemarkkinoiden tarpeet, jotta vältetään luomasta tarpeettoman monimutkaista menetelmää, kohtuutonta taakkaa ja kustannuksia ***erityisesti pk-yrityksille*** sekä saadaan sidosryhmien hyväksyntä. **[Tark. 12]**

(12) Euroopan standardointikomitean ([9]) huhtikuussa 2023 ~~julkaisema standardi~~***julkaiseman standardin*** EN ISO 14083:2023, jolla otettiin käyttöön ISO-standardi 14083:2023, ~~valittiin~~***olisi oltava*** tämän asetuksen ~~mukaiseksi vertailumenetelmäksi~~***mukainen vertailumenetelmä*** kuljetuspalvelujen ***koko polttoaineketjun*** kasvihuonekaasupäästöjen ~~laskentaan~~***laskennassa***. Analyysi osoitti, että ISO-standardi 14083:2023 osoittautui tarkoituksenmukaisimmaksi ja oikeasuhteisimmaksi tämän asetuksen tavoitteiden***, mukaan lukien nopea käyttöönotto markkinoilla ja tietojen vertailukelpoisuus,*** saavuttamisen kannalta. Päästöjen kvantifiointi tehdään koko polttoaineketjun osalta, joten siihen sisältyvät kasvihuonekaasupäästöt, jotka aiheutuvat energialähteistä ja ajoneuvojen käytöstä sekä kuljetustoiminnan että liikenteen solmukohtien toiminnan aikana. **[Tark. 13]**

(12 a) EN ISO 14083:2023 -standardilla on rajoituksensa, kuten erityisesti se, että siinä ei oteta huomioon kuljetuspalvelujen koko elinkaaren aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä. Sen vuoksi komission olisi arvioitava mahdollisuutta laajentaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa käytettävän vertailumenetelmän soveltamisalaa lähitulevaisuudessa, jotta se kattaisi kuljetuspalvelujen koko elinkaaren aikaisten kasvihuonekaasupäästöjen laskennan ja raportoinnin. Tulevassa menetelmässä olisi otettava huomioon päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotto ja direktiivin 2003/87/EY 14 artiklan 5 kohdan säännökset. Tätä varten komission olisi tarkasteltava nykyisiä toimia, kuten ISO 14067:2018 -standardia ja kansainvälisessä ympäristötuoteselostejärjestelmässä vahvistettuja kuljetuspalveluja koskevia tuoteryhmäsääntöjä. **[Tark. 14]**

(12 b) Komission olisi yhteistyössä Euroopan standardointikomitean ja jäsenvaltioiden kansallisten standardointielinten kanssa varmistettava, että kuljetusalalla toimivilla komission suosituksessa 2003/361/EY määritellyillä mikroyrityksillä sekä pienillä ja keskisuurilla yrityksillä, jäljempänä 'pk-yritykset', on mahdollisuus käyttää ISO 14083:2023 -standardia tai vastaavaa eurooppalaista CEN ISO 14083 -standardia maksutta. Standardien olisi oltava saatavilla todistusvoimaisina versioina sekä kaikilla unionin virallisilla kielillä, jotta tämä asetus olisi täysin kaikkien sen soveltamisalaan kuuluvien saatavilla. **[Tark. 111]**

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2464, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, asetuksen (EU) N:o 537/2014, direktiivin 2004/109/EY, direktiivin 2006/43/EY ja direktiivin 2013/34/EU muuttamisesta yritysten kestävyysraportoinnin osalta (EUVL L 322, 16.12.2022, s. 15–80).

([8]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 691/2011, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2011, Euroopan ympäristötilinpidosta (EUVL L 192, 22.7.2011, s. 1–16).

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

***(12 c) SEU 2 artiklassa määrätään, että unioni perustuu oikeusvaltioperiaatteeseen, joka edellyttää, että kaikki Euroopan unionin luonnolliset henkilöt ja oikeushenkilöt voivat vapaasti tutustua unionin oikeuteen ja että yksityisten on yksiselitteisesti voitava saada tieto oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan (tuomio 22. helmikuuta 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd ym., C-160/20, 41 kohta). Tämän tutustumisoikeuden on erityisesti mahdollistettava se, että jokainen, jota lainsäädännöllä pyritään suojaamaan, voi tarkistaa laissa sallituissa rajoissa, että henkilöt, joille kyseisessä laissa säädetyt säännöt on osoitettu, noudattavat tosiasiallisesti kyseisiä sääntöjä. Näin ollen yhdenmukaistetussa standardissa voidaan sille unionin lainsäädännöstä johtuvien vaikutusten vuoksi täsmentää yksityisille annetut oikeudet ja heidän velvollisuutensa, ja nämä täsmennykset voivat olla tarpeen, jotta he voivat tarkistaa, onko tietty tuote tai palvelu tosiasiallisesti tällaisen lainsäädännön vaatimusten mukainen.* [Tark. 112]**

***(12 d) Unionin tuomioistuin katsoi 27. lokakuuta 2016 asiassa C-613/14 antamassaan tuomiossa, että yhdenmukaistettu standardi, joka on hyväksytty direktiivin nojalla ja jonka viitenumero on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä, kuuluu sen oikeusvaikutusten vuoksi unionin oikeuteen. Unionin tuomioistuin totesi 5. maaliskuuta 2024 asiassa C-588/21 P antamassaan tuomiossa, että asetuksen N:o 1049/2001 4 artiklan 2 kohdan viimeisessä lauseessa tarkoitettu ylivoimainen yleinen etu on olemassa oikeusvaltioperiaatteen, avoimuuden periaatteen, avoimuusperiaatteen ja hyvän hallintotavan periaatteen nojalla, ja että tämä ylivoimainen yleinen etu edellyttää erityisten yhdenmukaistettujen standardien, jotka oikeusvaikutustensa takia ovat osa unionin oikeutta, ilmaisemista.* [Tark. 113]**

***(12 e) Koko elinkaaren aikaisten päästöjen katsotaan yleensä sisältävän koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöt ja ajoneuvon tuotannosta, huollosta ja käytöstäpoistosta syntyvät päästöt sekä infrastruktuurista syntyvät päästöt siinä määrin kuin ne ovat merkityksellisiä, komission suosituksen (EU) 2021/2279 mukaisesti. Oikeasuhteisuuden vuoksi ja hallinnollisen monimutkaisuuden ja täytäntöönpanokustannusten rajoittamiseksi infrastruktuuria ei pitäisi ottaa huomioon arvioitaessa tässä asetuksessa tarkoitettuja elinkaaren aikaisia päästöjä.* [Tark. 16]**

(13) Olisi kiinnitettävä huomiota siihen, ettei poiketa standardin EN ISO 14083:2023 alkuperäisistä menetelmävalinnoista, jotta vältetään epäjohdonmukaisuudet markkinoiden kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa erityisesti kansainvälisten kuljetusketjujen yhteydessä. On kuitenkin aiheellista arvioida ~~aika ajoin~~***määräajoin*** tarvetta mukauttaa standardia EN ISO 14083:2023 unionin politiikan näkökulmasta***, tuleva lainsäädäntö mukaan lukien,*** tai mahdollisesti tulevaisuudessa tehdä kyseiseen standardiin muutoksia Euroopan standardointikomitean tai muun toimivaltaisen elimen toimesta. Jos ~~arvioinnit osoittavat riskin~~***arviointien mukaan on riski*** siitä, että tietty osa standardista voi aiheuttaa perusteettomia eroja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa tietyillä markkinasegmenteillä tai johtaa eroavaisuuksiin tämän standardin ja tämän asetuksen tai muun sovellettavan unionin lainsäädännön tavoitteiden välillä, komissio voi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa harkita Euroopan standardointikomitean pyytämistä tarkistamaan standardin tai päättää kyseisen osan jättämisestä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. ***Standardiin tai johonkin osaan tehty muutos, joka aiheuttaa ilmeisen riskin yhteensopimattomuudesta tämän asetuksen tavoitteiden ja muiden sovellettavien unionin sääntöjen kanssa, erityisesti asetuksessa (EU) 2021/1119 vahvistettujen unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteen ja välitavoitteiden sekä muun unionin ilmastolainsäädännön kanssa, olisi jätettävä soveltamisalan ulkopuolelle.*** [Tark. 17]

(14) Jotta vältettäisiin epätarkkojen tietojen leviäminen markkinoilla, saattaa olla tarpeen selventää vertailumenetelmää kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkityksellisten parametrien ja päästöjen laskennassa käytettyjen oletusten osalta ennen palvelun tarjoamista. Sama koskee muita asiaan liittyviä teknisiä parametreja, jotka liittyvät päästöjen jakamiseen tai tietoelementtien koostamiseen, jos näiden parametrien käyttöä ei nimenomaisesti selkeytetä menetelmässä.

(15) Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen voidaan käyttää monenlaista syöttödataa, mukaan lukien primääri- ja sekundääridataa. Primääridatan käytöllä saadaan luotettavimmat ja tarkimmat tulokset, ja siksi ~~se~~***sen*** olisi ~~asetettava etusijalle niin, että se voidaan ottaa asteittain käyttöön~~***oltava pakollista*** kasvihuonekaasupäästöjen laskentaprosesseissa. ***Koska*** voi kuitenkin olla, että primääridataa ei ole saatavilla tai se on kohtuuttoman kallista ~~tietyille sidosryhmille, erityisesti pk-yrityksille~~***pienille ja keskisuurille yrityksille, pk-yritykset olisi vapautettava vaatimuksesta***. Sen vuoksi sekundääridatan käyttö olisi sallittava ~~tietyin selkein~~***tässä asetuksessa vahvistetuin*** edellytyksin. ***Alkuperäisten laitevalmistajien olisi annettava pk-yrityksille pääsy ajoneuvossa oleviin tietoihin, jotka ovat tässä tarkoituksessa merkityksellisiä.*** [Tark. 18]

(15 a) Jos kuljetuspalvelun järjestäjä teettää osittain tai kokonaan alihankintana kuljetuspalvelun konkreettisen suorittamisen ja päättää sisällyttää alihankkijan kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot kokonaislaskelmaansa, kuljetuspalvelun järjestäjän olisi voitava käyttää alihankkijan tai alihankkijoiden suorittamia kuljetuspalveluja koskevaa sekundääridataa. Yhden tai useamman alihankkijan toimittaman sekundääridatan käyttöä varten olisi annettava joustoa, vaikka primääridataa käytettäisiin muiden alihankkijoiden tai kuljetuspalvelun järjestäjän oman ajoneuvokannan suorittamista kuljetuspalveluista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen. [Tark. 19]

(15 b) Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön hallinnollisia, taloudellisia tai toiminnallisia kannustimia primääridatan käytön edistämiseksi, ja jäsenvaltioiden olisi tältä osin ilmoitettava komissiolle, kun ne ottavat käyttöön tällaisia kannustimia, jotta komissio voi seurata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset. **[Tark. 20]**

(16) Sekundääridataan liittyen kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt voidaan laskea käyttämällä oletusarvoja tai mallinnusdataa. Oletusarvojen ja mallinnusdatan käytön olisi kuitenkin annettava tarkkaa ja luotettavaa tietoa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä, ja siksi nämä oletusarvot olisi asetettava ja mallinnettava ***ja toistuvasti päivitettävä*** puolueettomasti ja objektiivisesti luotettavien lähteiden ja riittävien parametrien perusteella. ***Tietokantojen ja oletusarvojen, jotka johtaisivat siihen, että niihin pohjautuvat päästöt ilmoitetaan liian alhaisiksi verrattuna primääridataa käyttämällä raportoituihin päästöihin, ei katsota läpäisseen tietojen täsmällisyyttä ja luotettavuutta koskevia teknisiä laaduntarkastuksia. Nämä tekniset laaduntarkastukset olisi toistettava säännöllisesti.*** **[Tark. 21]**

(17) Sen vuoksi olisi perustettava kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen EU:n perustietokanta tämän asetuksen soveltamisen yhteydessä saatujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tulosten vertailukelpoisuuden parantamiseksi**.** ***Tietokannan olisi oltava riittävän tarkka ja kuvastettava alakohtaisia, kansallisia ja alueellisia erityispiirteitä koko unionin alueella, ja siihen olisi sisällyttävä kutakin liikennemuotoa koskevia erillisiä taulukoita niin, että varmistetaan säännöllinen päivittäminen ja otetaan tarvittaessa huomioon viimeisin teknologinen edistys päästöjen vähentämisessä***. Kun kuitenkin otetaan huomioon näiden oletusarvojen alakohtaiset, kansalliset ja alueelliset erityispiirteet koko unionin alueella, muut kolmansien osapuolten ylläpitämät asiaan liittyvät tietokannat ja tietoaineistot olisi sallittava sillä edellytyksellä, että niille tehdään unionin tasolla tekninen laaduntarkastus. **[Tark. 22]**

(18) Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasuintensiteettiä määritettäessä liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasupäästökertoimet on johdettava kasvihuonekaasupäästöjä koskevista arvioista, jotka kuvastavat käytetyn energian määrää koko polttoaineketjun osalta. Näin ollen olisi perustettava energiankantajien kasvihuonekaasupäästökertoimia koskeva EU:n keskustietokanta syöttödatan vertailukelpoisuuden ja laadun takaamiseksi.

(18 a) Kun sähkön käyttöön liittyviä päästöjä kvantifioidaan ajantasaisten ja tarkkojen päästöintensiteettiarvojen perusteella kussakin jäsenvaltiossa, olisi kannustettava sijaintipohjaiseen lähestymistapaan, joka perustuu siihen, että eri jäsenvaltioille varmistetaan ajantasaiset ja tarkat intensiteettiarvot. Markkinapohjaisen lähestymistavan noudattaminen on myös toivottavaa, jos asianmukainen jäljitettävyys varmistetaan alkuperätakuut sisältävällä akkreditoitavalla sopimuksella. Tällä asetuksella perustetuissa tietokannoissa olisi käytettävä sijaintipohjaiseen lähestymistapaan perustuvia lukuja. **[Tark. 23]**

(19) Unionin tasolla toimivan puolueettoman toimivaltaisen elimen olisi kehitettävä ja ylläpidettävä ***tässä asetuksessa vahvistettuja*** kasvihuonekaasuintensiteetin ja kasvihuonekaasupäästökertoimien oletusarvoja koskevia EU:n tietokantoja sekä tarkistettava kolmansien osapuolten ylläpitämien ulkoisten tietokantojen ja tietoaineistojen tekninen laatu. Euroopan ympäristövirastolla on toimivaltansa vuoksi parhaat edellytykset tarjota tarvittavaa apua asetuksen tämän osan asianmukaiseen täytäntöönpanoon. Tarvittaessa muut alakohtaiset EU:n elimet voivat osallistua tähän työhön ja tukea sitä unionin erillisen lainsäädännön mukaisesti. **[Tark. 24]**

(20) Mallinnusdataa voidaan käyttää, jos se perustuu vertailumenetelmän mukaisesti laadittuun malliin ja tarvittaessa muihin tässä asetuksessa vahvistettuihin sekundääridatan ja laskentavälineiden käyttöä koskeviin säännöksiin.

(21) Asetuksessa (EU) 2015/757 ([10]) ja direktiivissä 2003/87/EY ([11]) edellytetään alusten ja ilma-alusten ~~hiilidioksidipäästötietojen~~***kasvihuonekaasupäästötietojen*** keräämistä, laskemista ja vuosittaista raportointia. Asetus (EU) 2015/757 ja direktiivi 2003/87/EY täydentävät tietyssä määrin tämän asetuksen säännöksiä erityisesti polttoaineen kulutusta koskevien tietojen tuottamisen osalta, kun kvantifioidaan kuljetuspalvelujen päästöjä.

([10]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55–76).

([11]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32–46).

Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästötietojen tuottamiseen tarvittava syöttödata voi olla peräisin myös muiden lainsäädäntökehysten, kuten asetuksen (EU) 2019/1242 ([12]) ~~ja,~~ asetuksen (EU) 2019/631 ([13])***ja asetuksen (EU) 2023/2405*** ([14]), täytäntöönpanosta. **[Tark. 25]**

(22) On aiheellista vahvistaa kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdatan ilmaisemiseksi yhteiset mittarit, joilla varmistetaan näiden tietojen vertailukelpoisuus ja mahdollistetaan erilaisten kuljetuspalvelujen tehokas vertailu. Yhteisten mittareiden tulisi myös mahdollistaa tietojen tuottajan selkeä viestintä ja se, että tietojen vastaanottaja ymmärtää tämän viestin oikein. ***Tätä varten komission olisi etäisyyksiä määrittäessään ja erityisesti päästöintensiteetin määrittämisen osalta täsmennettävä ISO 14083 -standardin mukaiset yksityiskohtaiset säännöt isoympyräreittiä koskevan vaihtoehdon käytölle. Nämä säännöt eivät saisi estää tosiasiallisia etäisyyksiä koskevan primääridatan käyttöä esimerkiksi rautatiealalla.*** **[Tark. 26]**

(23) Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevien eriteltyjen tietojen, jotka luovutetaan kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten tämän asetuksen soveltamisalan mukaisesti, olisi sisällettävä ehdottomasti ja näkyvästi tässä asetuksessa vahvistettujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevien erityissääntöjen mukaisesti laadittua tuotosdataa. Tarvittaessa voidaan lisätä myös muita dataelementtejä, jotka palvelevat muita kuin tässä asetuksessa määriteltyjä tarkoituksia.

(23 a) Kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen julkistaminen ennen kuljetuspalvelun tarjoamista on olennaisen tärkeää, jotta voidaan edistää kansalaisten tietoon perustuvaa päätöksentekoprosessia, ja se vaikuttaa tällaisia palveluja järjestävien ja markkinoilla tarjoavien tahojen liiketoimintapäätöksiin. Sen vuoksi asianomaisten tahojen ja datan välittäjien olisi mahdollisuuksien mukaan julkistettava tiettyyn kuljetuspalveluun liittyvät kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot ennen kuljetuspalvelun tarjoamista. Kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja voidaan kuitenkin julkistaa kuljetuspalvelun tarjoamisen jälkeen etenkin silloin, kun yritysten välisessä viestinnässä tarvitaan yksityiskohtaisempia tietoja, erityisesti logistiikkaketjujen ja alihankinta-suhteiden yhteydessä. **[Tark. 27]**

(23 b) Datan välittäjät olisi velvoitettava sisällyttämään tiedot näkyvästi kuhunkin hakutulokseen ja tekemään päästöluokituksesta oletusarvoinen lajitteluvaihtoehto, jolloin ympäristöystävällisin vaihtoehto näytettäisiin ensimmäisenä, sekä mahdollistamaan helppo vertailu eri liikennemuotovaihtoehtojen välillä, mukaan lukien yksityisajoneuvojen ja soveltuvin osin polkupyörän käyttö. Sähköisen kaupan alan toimijoiden olisi myös esitettävä pakettitoimitusten eri vaihtoehtoihin liittyvät kuljetuspalvelujen päästöt sekä kyseisellä hetkellä saatavissa oleva arvioitu päivämäärä ja kustannukset. Kuljetuspalvelun todellisiin päästöihin liittyvät tuotostiedot olisi toimitettava myös palvelun suorittamisen jälkeen. **[Tark. 28]**

(24) Osoittaakseen, että tämän asetuksen vaatimuksia on noudatettu, kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja laskevan ja julkistavan tahon olisi pystyttävä kokoamaan näyttöä tuotosdatansa perusteeksi. Näyttö olisi koottava standardissa EN ISO 14083:2023 vahvistettujen raportointia kuljetuspalvelujen tasolla koskevien sääntöjen mukaisesti, ja sen on oltava saatavilla toimivaltaisen viranomaisen, kuten tuomioistuimen, tai muun kolmannen osapuolen pyynnöstä, jos sitä edellytetään erillisissä järjestelyissä, mukaan lukien yritysten väliset järjestelyt.

(25) Jollei asiassa sovelleta erillisiä järjestelyjä, datan välittäjää, joka kerää asianomaiselta taholta tai muulta asiaan liittyvältä oikeushenkilöltä tai luonnolliselta henkilöltä tietoja kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä ja julkistaa ne markkinoilla, ei pitäisi pitää vastuullisena, jos nämä tiedot rikkovat tässä asetuksessa vahvistettuja vaatimuksia, jotka liittyvät kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan ja todentamiseen sekä laskentavälineiden sertifiointiin. Datan välittäjän olisi kuitenkin pyrittävä estämään epätarkkojen ja virheellisten tietojen julkistaminen ja noudatettava kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdataan, viestintään ja avoimuuteen liittyviä sääntöjä. Lisäksi datan välittäjän olisi ilmoitettava tietojensa lähde, jotta kyseinen tiedon tuottaja voidaan tunnistaa.

([12]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019).

([13]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (uudelleenlaadittu) (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13–53).

([14]) ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2405, annettu 18 päivänä lokakuuta 2023, tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle (ReFuelEU Aviation -aloite) (EUVL L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(26) Laajempaa kaupallista ja ei-kaupallista käyttöä varten markkinoilla tarjottavat ulkoiset laskentavälineet voivat helpottaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa ja tukea näin sidosryhmien laajempaa osallistumista päästölaskentaan. Näiden välineiden käyttö olisi sertifioitava sen varmistamiseksi, että ne ovat tämän asetuksen vaatimusten mukaisia erityisesti yhteisen vertailumenetelmän käytön ja asianmukaisen syöttödatan osalta. ***Sertifioinnissa olisi täsmennettävä, tukeeko laskentaväline primääridataan perustuvia laskelmia.*** **[Tark. 29]**

(26 a) Komission olisi kehitettävä maksuton julkinen laskentaväline, jolla taataan tuotostietojen saatavuus ja joka on helppokäyttöinen ja helposti saatavilla verkossa, jotta luodaan yhteinen ja helposti vertailtavissa oleva menettely sekä vähennetään sellaisten tahojen, erityisesti pk-yritysten, hallinnollista ja taloudellista taakkaa, jotka haluavat laskea päästönsä. Tähän laskentavälineeseen olisi liitettävä vaiheittaiset ohjeasiakirjat. Komission olisi varmistettava, että tämä väline auttaa lisäämään tietoisuutta ja kannustaa käyttämään primääridataa kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa. **[Tark. 30]**

(27) Asianmukaisesti suunnitellun todentamisjärjestelmän, jolla varmistetaan, että markkinoilla julkistettu kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdata ja sen perustana olevat laskentaprosessit ovat tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten mukaisia, pitäisi lisätä luottamusta kyseisen datan luotettavuuteen ja tarkkuuteen merkittävästi. Tahoilla, jotka ovat läpäisseet vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, olisi oltava oikeus saada vaatimustenmukaisuudestaan todiste, joka tunnustetaan yleisesti kaikkialla unionissa. Vaatimustenmukaisuutta koskevassa todisteessa tulisi ~~olla mainintа~~***mainita käytetyn*** primääridatan ~~käytöstä~~***osuus***, ~~erityisesti~~ jotta voidaan kannustaa kaikkia tahoja, joita tässä asetuksessa vahvistetut säännöt koskevat, keräämään ja käyttämään primääridataa. **[Tark. 31]**

(28) Todentamiseen liittyvä hallinnollinen taakka voi olla suhteeton pienemmille yrityksille, minkä vuoksi sitä olisi vältettävä. Tästä syystä pk-yritykset olisi vapautettava todentamiseen liittyvistä vaatimuksista, jolleivät ne nimenomaisesti halua saada todistetta vaatimustenmukaisuudestaan. Lisäksi suurten yritysten olisi otettava huomioon suhteellisuusperiaate harkitessaan vaatimustenmukaisuuden todentamisen pyytämistä arvoketjukumppaneiltaan, erityisesti pk-yrityksiltä.

(28 a) Primääridataan perustuva kasvihuonekaasupäästöjen laskenta voisi paljastaa kulutetun polttoaineen tai energian määrän, joka liittyy tiettyjen asiakkaiden toimeksiantoihin, jolloin päästöt voidaan muuntaa toimintakustannuksiksi. Erityisesti tavaraliikenteen alalla tämä vaikuttaa kielteisesti pk-yritysten neuvotteluvoimaan. Siksi suurten yritysten ei pitäisi voida pyytää primääridataan perustuvia kasvihuonekaasupäästötietoja arvoketjukumppaneilta, etenkään pk-yrityksiltä. **[Tark. 32]**

(29) Jos kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen todentaminen järjestetään muussa unionin lainsäädännössä vahvistettujen erityissääntöjen mukaisesti, mukaan lukien Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston täytäntöön panema kestävän lentoliikenteen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamista koskeva asetus, näitä sääntöjä on käsiteltävä vastaavalla tavalla edellyttäen, että todentamisarviointi on yhdenmukainen tämän asetuksen vaatimusten kanssa.

(29 a) Tämän asetuksen asianmukaisen käyttöönoton ja täytäntöönpanon varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi edistettävä sen täytäntöönpanon valvontaa muun muassa perustamalla seuraamusjärjestelmä. Taloudellisten seuraamusten olisi oltava oikeasuhteisia ja varoittavia, ja niissä olisi otettava huomioon asianomaisten tahojen laskenta- ja tiedotusvaatimusten noudattamisen laiminlyönnin tai harhaanjohtavien tietojen toimittamisen toistuminen. Vahvistetut vähimmäis- tai enimmäismäärät eivät saisi missään tapauksessa kannustaa vaatimusten noudattamatta jättämiseen. **[Tark. 33]**

(30) Jotta tämä asetus toimisi tehokkaasti, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat vertailumenetelmän tiettyjen osien arviointia ja poissulkemista: pyyntöjen toimittaminen Euroopan standardointikomitealle, sääntöjen laatiminen ulkoisten oletusarvotietokantojen teknisen laadun tarkastamiselle, kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdatan mittareiden mukauttaminen ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditoinnin menetelmien ja kriteerien vahvistaminen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että ne toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ([15]) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

([15]) Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(31) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukaisen täytäntöönpanon edellytykset, komissiolle olisi siirrettävä laskentavälineiden sertifiointia ja kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen todentamista koskeva täytäntöönpanovalta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([16]) mukaisesti.

(32) Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen vertailtavuus ja kasvihuonekaasupäästöjen laskennan laajempi käyttöönotto liiketoimintakäytännöissä eivät ole tavoitteita, jotka jäsenvaltiot voivat riittävällä tavalla saavuttaa ilman, että luodaan byrokratiaa sisämarkkinoilla ja aiheutetaan lisäkustannuksia ja hallinnollista taakkaa toimialoille. Nämä tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla jäsenvaltioiden yhteistoiminnan luoman verkostovaikutuksen avulla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.

(33) Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti on tarpeen ja asianmukaista vahvistaa säännöt kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle, jotta voidaan saavuttaa perustavoite, jonka mukaan yrityksiä ja asiakkaita kannustetaan muuttamaan käyttäytymistään niin, että kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää käyttämällä vertailukelpoisia, luotettavia kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen aiottujen tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN

1 LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt unionin alueella alkavien tai päättyvien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa ***ja julkistamista*** varten. **[Tark. 34]**

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan ~~kaikkiin tavara- ja henkilökuljetuspalveluja unionissa tarjoaviin tai järjestäviin tahoihin, jotka laskevat unionin alueella alkavan tai päättyvän kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt ja julkistavat eriteltyjä tietoja kyseisistä päästöistä mille tahansa kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten.~~

a) tavara- ja henkilökuljetuspalveluja unionissa tarjoaviin tai järjestäviin tahoihin, jotka laskevat unionin alueella alkavan tai päättyvän kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt ja julkistavat eriteltyjä tietoja kyseisistä päästöistä mille tahansa kolmannelle osapuolelle;

b) datan välittäjiin, jotka laskevat tietoja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä eivätkä ainoastaan julkista asianomaisen tahon tai muun asianomaisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön toimittamia tietoja kyseisistä päästöistä. **[Tark. 35]**

([16]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) ’kasvihuonekaasuilla’ sekä luonnollisia että ihmisen toiminnasta peräisin olevia ilmakehän kaasumaisia ainesosia, jotka absorboivat ja lähettävät säteilyä maapallon pinnasta, ilmakehästä ja pilvistä peräisin olevan infrapunasäteilyn spektrin tietyillä aallonpituuksilla***, kuten hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) viimeisimmässä arviointiraportissa esitetään***; **[Tark. 36]**

2) ’kasvihuonekaasupäästöillä’ kasvihuonekaasun vapautumista ilmakehään hiilidioksidiekvivalentin massana ilmaistuna;

3) ’hiilidioksidiekvivalentilla’ yksikköä, jolla verrataan kasvihuonekaasun säteilypakotetta hiilidioksidin säteilypakotteeseen;

4) ’kasvihuonekaasupäästöjen laskennalla’ toimia, jotka on toteutettu kasvihuonekaasupäästöjen kvantifioimiseksi mittauksilla ja laskelmilla sekä raportointia varten;

5) ’kuljetuspalvelulla’ tavaran tai matkustajan kuljettamista lähtöpisteestä määränpäähän; kuljetuspalvelu voi tarkoittaa yhtä tai useampaa kuljetusketjun osiota, johon kuuluu kuljetustoimintaa ja/tai liikenteen solmukohtien toimintaa;

6) ’kuljetustoiminnalla’ ajoneuvon käyttöä matkustajien ja/tai tavaran kuljettamiseen;

7) ’liikenteen solmukohdan toiminnalla’ toimintaa, jossa tavaraa tai matkustajia siirretään liikenteen solmukohdan kautta;

8) ’ajoneuvolla’ välinettä, jolla kuljetetaan matkustajia ja/tai tavaroita kaikissa liikennemuodoissa;

9) ’kuljetusketjulla’ tavaraan tai matkustajiin liittyvää kuljetusosioiden sarjaa, joka yhdessä muodostaa siirtymisen lähtöpisteestä määränpäähän;

10) ’kuljetusketjun osiolla’ kuljetusketjun osaa, jossa tavaraa tai matkustajia kuljetetaan yhdellä ajoneuvolla tai siirretään yhden liikenteen solmukohdan kautta;

11) ’kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen julkistamisella’ asianomaisen tahon tai datan välittäjän tiettyyn kuljetuspalveluun liittyvien eriteltyjen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen ilmoittamista kolmannelle osapuolelle kyseisen palvelun tarjoamisen, viestinnän tai markkinoinnin yhteydessä joko ennen kuljetuspalvelun tarjoamista tai sen jälkeen;

12) ’asianomaisella taholla’ tahoa, joka laskee unionin alueella alkavan tai päättyvän kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt ja julkistaa tietoja kyseisistä päästöistä mille tahansa kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten;

13) ’datan välittäjällä’ oikeushenkilöä tai luonnollista henkilöä, joka kerää***, laskee tai*** ~~ja~~ julkistaa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja ~~erillisten oikeudellisten, sopimusperusteisten tai muiden järjestelyjen perusteella~~; **[Tark. 37]**

14) ’kasvihuonekaasuja tuottavalla toiminnalla’ toimintaa, josta aiheutuu kasvihuonekaasupäästöjä;

15) ’kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevilla tiedoilla’ kasvihuonekaasuja tuottavan toiminnan määrällistä mittaa;

16) ’kasvihuonekaasuintensiteetillä’ kerrointa, joka yhdistää toisiinsa tietyt kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevat tiedot ja kasvihuonekaasupäästöt;

17) ’kasvihuonekaasupäästökertoimella’ kerrointa, joka liittää toisiinsa ***tietyn*** kasvihuonekaasuja tuottavan toiminnan ***tiedot*** ja kasvihuonekaasupäästöt; **[Tark. 38]**

18) ’koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöillä’ päästöjä, jotka edustavat sekä ajoneuvon käytöstä että sen energialähteistä aiheutuvia kasvihuonekaasuvaikutuksia ***ja ovat koko elinkaaren aikaisten päästöjen alajoukko***; **[Tark. 39]**

19) ’polttoaineen loppukäytöstä aiheutuvilla päästöillä’ ajoneuvon käyttövoimaan liittyviä energiankäytöstä aiheutuvia päästöjä; nämä ovat koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöjen osajoukko;

19 a) ’koko elinkaaren aikaisilla päästöillä’ päästöjä, jotka edustavat ajoneuvon käyttämän infrastruktuurin rakentamiseen liittyvien päästöjen asiaankuuluvan osuuden, ajoneuvon tuotantoon, huoltoon ja käytöstäpoistoon liittyvien päästöjen sekä koko polttoaineketjun päästöjen summaa; **[Tark. 40]**

20) ’energiankantajalla’ ainetta tai ilmiötä, jota voidaan hyödyntää mekaanisen työn tai lämmön tuottamiseen tai kemiallisten tai fysikaalisten prosessien käyttämiseen;

21) ’primääridatalla’ prosessin tai toiminnan kvantifioitua arvoa, joka saadaan suorasta mittauksesta tai suoriin mittauksiin perustuvasta laskelmasta;

22) ’sekundääridatalla’ joko mallinnusdataa tai oletusarvoja, jotka eivät täytä primääridataa koskevia vaatimuksia, mukaan lukien tietokannoista ja julkaistusta kirjallisuudesta saadut tiedot, kansallisista inventaarioista saadut kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet, lasketut tiedot, arviot tai muut edustavat tiedot sekä viitteellisistä prosesseista tai arvioista saadut tiedot;

23) ’oletusarvolla’ julkaistusta lähteestä peräisin olevaa ***ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen todentamaa*** sekundääriarvoa, jota pidetään oletusarvona, jos primääri- tai mallinnusdataa ei ole saatavilla; **[Tark. 41]**

24) ’mallinnusdatalla’ tietoa, joka on laadittu käyttämällä mallia, jossa otetaan huomioon kuljetustoimintaan tai liikenteen solmukohdan toimintaan liittyvä primääridata ja/tai kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkitykselliset parametrit, myös käyttämällä laskentavälineen kautta saatavilla olevaa mallia;

25) ’tuotosdatalla’ kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia eriteltyjä tietoja, jotka on laadittu käyttämällä tässä asetuksessa vahvistettua vertailumenetelmää ja syöttödataa;

26) ’mittareilla’ määrällisen arvioinnin mittaa;

27) ’kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot perustelevalla näytöllä’ pyynnöstä laadittavaa raporttia kuljetuspalvelun tasolla standardin EN ISO 14083:2023 mukaisesti;

28) ’laskentavälineellä’ sovellusta, mallia tai ohjelmistoa, joka mahdollistaa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen automaattisen laskennan;

29) ’ulkoisella laskentavälineellä’ laskentavälinettä, jonka kolmas osapuoli tarjoaa markkinoilla laajempaan kaupalliseen tai ei-kaupalliseen käyttöön;

30) ’vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella’ asetuksen (EY) N:o 765/2008 ([17]) 2 artiklan 13 kohdassa määriteltyä vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosta;

30 a) ’kuljetuspalvelujen järjestäjällä’ tahoa, jonka tarjoamissa kuljetuspalveluissa joidenkin kuljetusketjun osioiden suoritus teetetään alihankintana yhdellä tai useammalla niitä suorittavalla taholla; **[Tark. 42]**

30 b) ’kuljetustoiminnan alihankkijalla’ tahoa, joka tarjoaa yhteen tai useampaan kuljetusketjun osioon liittyvää kuljetustoimintaa kuljetuspalvelujen järjestäjän puolesta sopimusjärjestelyjen mukaisesti. **[Tark. 43]**

II LUKU

MENETELMÄT

4 artikla

Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmä

1. Kuljetuspalvelujen ***koko polttoaineketjun*** kasvihuonekaasupäästöt lasketaan standardissa EN ISO 14083:2023, sellaisena kuin se päivitettynä, määritellyn menetelmän ja tämän asetuksen III luvussa vahvistettujen sääntöjen perusteella. **[Tark. 44]**

1 a. Komissio asettaa... päivään...kuuta... [tämän asetuksen voimaantulopäivä] mennessä EN ISO 14083:2023 -standardin maksutta saataville helposti käytettävissä olevan verkkosivuston kautta. **[Tark. 45]**

2. Komissio arvioi viimeistään 36 kuukauden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä, onko 1 kohdassa tarkoitetun standardin mitään osaa tarpeen mukauttaa***, erityisesti sen varmistamiseksi, että standardi on johdonmukainen asetuksessa (EU) 2021/1119 ja muussa unionin ilmasto- ja energialainsäädännössä säädettyjen unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteen ja ilmastoa koskevien välitavoitteiden kanssa.*** **[Tark. 46]**

2 a. Komissio esittää viimeistään... päivänä...kuuta... [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa esitetään unionin yhteinen menetelmä kaikkien liikennemuotojen elinkaaren aikaisten kasvihuonekaasupäästöjen, erityisesti ajoneuvojen valmistuksesta, huollosta ja

([17]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008).

käytöstäpoistosta aiheutuvien päästöjen, laskemiseksi. Kertomuksessa on otettava asianmukaisesti huomioon kaikki asetuksen (EU) 2019/631, asetuksen (EU) 2023/1542 ja asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisesti kehitetyt elinkaaren aikaisia päästöjä koskevat menetelmät. Kertomuksessa arvioidaan, mikä olisi paras lähestymistapa unionin yhteisen elinkaarimenetelmän täytäntöönpanoon tämän asetuksen soveltamiseksi, ja siihen liitetään tarvittaessa välittömästi lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi. **[Tark. 47]**

2 b. Komissio arvioi osana 2 kohdassa tarkoitettua arviointia, onko tämän asetuksen soveltamisalaan mahdollista sisällyttää unionin alueella alkavien tai päättyvien kuljetuspalvelujen aiheuttama ilman pilaantuminen, sekä sisällyttämisen taloudellisia, ympäristöllisiä, terveydellisiä ja sosiaalisia vaikutuksia. **[Tark. 48]**

3. Komissio voi käynnistää vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen arvioidakseen 1 kohdassa tarkoitettuun standardiin tehtyjä muutoksia. Vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen käynnistäjänä toimii komissio, ja se voi tarvittaessa toimia jäsenvaltion pyynnöstä.

4. Komissiolle siirretään valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla jätetään 3 kohdassa tarkoitettu muutos ja 2 kohdassa tarkoitettu osa tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, jos muutos tai osa aiheuttaa komission arvioinnin perusteella ilmeisen riskin yhteensopimattomuudesta tämän asetuksen ja muiden sovellettavien unionin sääntöjen kanssa.

5. Komissiolle siirretään valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla pyydetään Euroopan standardointikomiteaa tarkistamaan 1 kohdassa tarkoitettu standardi, myös 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin ja 3 kohdassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuustarkastuksen tulosten perusteella.

6. Komissiolle siirretään valta antaa ~~17~~***16*** artiklan mukaisesti ~~täytäntöönpanosäädöksiä~~***delegoituja säädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi 1 kohdassa tarkoitetun vertailumenetelmän selventämiseksi ja yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi markkinoilla siltä osin kuin on kyse lähestymistavasta, jolla määritetään asianmukaiset päästöihin liittyvät parametrit kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi ennen palvelun tarjoamista ja tarvittaessa muut tekniset parametrit, jotka liittyvät päästöjen jakamiseen tai sellaisten tietoelementtien koostamiseen, joita ei ole nimenomaisesti selitetty kyseisessä menetelmässä. **[Tark. 49]**

III LUKU

SYÖTTÖDATA JA LÄHTEET

5 artikla

Primääri- ja sekundääridatan käyttö

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettujen tahojen ***on käytettävä primääridataa tarjoamansa kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen, lukuun ottamatta komission suosituksessa 2003/361/EY määriteltyjen mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten tarjoamia palveluja. Pk-yritysten*** on asetettava etusijalle primääridatan käyttö kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa. **[Tark. 50]**

1 a. Kun pk-yritykset toimivat kuljetustoiminnan alihankkijoina, niiden on voitava käyttää sekundääridataa, vaikka kuljetuspalvelun järjestäjä käyttäisi primääridataa muiden kuljetustoiminnan alihankkijoiden tai oman ajoneuvokantansa suorittamasta kuljetuspalvelusta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen. **[Tark. 51]**

1 b. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön hallinnollisia, taloudellisia tai toiminnallisia kannustimia primääridatan käytön edistämiseksi, ja niiden olisi ilmoitettava komissiolle kannustimien luonne ja aikataulu. **[Tark. 52]**

2. Sekundääridatan käyttö kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa sallitaan ***pk-yrityksille*** seuraavin edellytyksin: **[Tark. 53]**

a) kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvot on johdettu seuraavista lähteistä:

   i) 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu EU:n perustietokanta kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista;

   ii) kolmansien osapuolten ylläpitämät kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja sisältävät tietokannat ja tietoaineistot 7 artiklan mukaisesti;

b) liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet on johdettu 8 artiklassa tarkoitetusta kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimien EU:n keskustietokannasta;

c) mallinnusdata perustuu 4 artiklassa tarkoitetun menetelmän mukaisesti laadittuun malliin sekä tarvittaessa 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa ja 11 artiklassa vahvistettuihin sääntöihin.

2 a. Komissio antaa viimeistään... päivänä...kuuta... [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] delegoituja säädöksiä 16 artiklan mukaisesti tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt poissulkemiskriteerien ja isoympyräreittiä koskevien poikkeusten soveltamista varten. **[Tark. 54]**

2 b. Alkuperäisten laitevalmistajien on annettava pk-yrityksille riittävä pääsy asiaankuuluviin ajoneuvon sisäisiin tietoihin siinä laajuudessa kuin on tarpeen tämän asetuksen noudattamiseksi ja niin kauan kuin se on olennaista pk-yritysten suorittaman tarkan tiedonkeruun ja myöhempien laskelmien helpottamiseksi. **[Tark. 55]**

6 artikla

EU:n perustietokanta kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista

1. Komissio perustaa ***18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta*** Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella ***ja ottaen huomioon asiaankuuluvien sidosryhmien ja muiden alalla toimivien EU:n elinten asiantuntemuksen*** 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitetun ~~EU:n perustietokannan~~ kasvihuonekaasuintensiteetin ~~oletusarvoista~~***oletusarvojen EU:n perustietokannan, joka on saatavilla maksutta***. **[Tark. 56]**

1 a. Perustaessaan 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitettua EU:n perustietokantaa kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoista komissio ja Euroopan ympäristökeskus laativat kullekin liikennemuodolle erillisen taulukon. **[Tark. 57]**

1 b. Laatiessaan kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja komissio

a) soveltaa sijaintipohjaista lähestymistapaa, josta 4 artiklassa tarkoitetussa standardissa määrätään, jäljempänä 'sijaintipohjainen lähestymistapa';

b) ottaa huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti määritetyt kasvihuonekaasupäästökertoimet. **[Tark. 58]**

1 c. Kun kuljetustoiminnassa kulutetun sähkön aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt voidaan kvantifioida käyttämällä sijaintipohjaista lähestymistapaa ja markkinapohjaista lähestymistapaa EN ISO 14083:2023 -standardin mukaisesti, markkinapohjainen sähköntuotantolähteiden yhdistelmä on ilmoitettava edellyttäen, että mainitun standardin liitteessä J vahvistetut edellytykset täyttyvät. **[Tark. 59]**

1 d. Ennen EU:n perustietokannan perustamista tahot voivat viitata muihin kansallisiin tietokantoihin, jotka katsotaan todennetuiksi 13 artiklan 8 kohdan nojalla tai jotka on todennettu muun voimassa olevan unionin lainsäädännön nojalla, edellyttäen, että tällainen data on saatavilla samalla aggregointitasolla kuin tässä asetuksessa edellytetään. **[Tark. 60]**

2. Komissio varmistaa ***vähintään vuosittain*** 1 kohdassa tarkoitetun tietokannan ylläpidon, päivittämisen ~~ja~~***,*** jatkuvan kehittämisen ***ja asianmukaisen suojaustason*** ottaen huomioon liikennealan viimeisimmän teknologisen kehityksen ja uudet menetelmät kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi. ***Kaikista oletusarvojen päivityksistä on ilmoitettava yleisölle viipymättä. Tällaisen päivityksen jälkeen asianomaisten tahojen on käytettävä uusimpia saatavilla olevia tietoja kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojensa laskennassa ja julkistamisessa.*** **[Tark. 61]**

2a. Komissio varmistaa Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella ja ottaen huomioon asiaankuuluvien sidosryhmien asiantuntemuksen, että kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen tekniset laaduntarkastukset tehdään vastaavalla tavalla kuin kolmansien osapuolten ylläpitämiin tietokantoihin tai tietoaineistoihin sovellettavat tarkastukset. **[Tark. 62]**

3. Yleisöllä on ***helppo,*** vapaa ja maksuton pääsy 1 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen tarkastelemiseksi tai käyttämiseksi. **[Tark. 63]**

7 artikla

Kolmansien osapuolten ylläpitämät kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja sisältävät tietokannat ja tietoaineistot

1. ***Edellä 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa tarkoitettua tietokantaa tai tietoaineistoa voidaan käyttää sekundääridatan johtamiseen vain niin kauan kuin siitä saadaan tarkempaa tai alakohtaisempaa dataa kuin 6 artiklassa tarkoitetusta EU:n perustietokannasta.*** Edellä 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa tarkoitetun tietokannan tai tietoaineiston kehittäjän on toimitettava komissiolle hakemus kyseiseen tietokantaan tai tietoaineistoon sisältyvien kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen teknisestä laaduntarkastuksesta. Komissio tekee Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella teknisen laaduntarkastuksen tämän asetuksen 4–8 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti. ***Tekninen laaduntarkastus on suoritettava 12 kuukauden kuluessa hakemuksen virallisesta vastaanottamisesta.*** **[Tark. 64]**

1 a. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja sisältävien tietokantojen ja tietoaineistojen tekniseen laaduntarkastukseen on sisällyttävä vertailu, joka koskee päästöjä sellaisina kuin ne on raportoitu käyttämällä primääridataa ja sellaisina kuin ne olisi raportoitu käyttämällä tietokantaa tai oletusarvoja vastaavissa edustavissa käyttötapauksissa. Teknisessä laaduntarkastuksessa on hylättävä sellaiset tietokannat ja oletusarvot, joiden käyttö johtaisi syntyvien päästöjen aliarviointiin verrattuna primääridataa käyttämällä suoritettuun raportointiin. **[Tark. 65]**

1 b. Teknisellä laaduntarkastuksella on myös varmistettava, että kolmansien osapuolten ylläpitämät tietokannat ja tietoaineistot ovat 5 artiklan 2 a kohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä täsmennettyjen sääntöjen mukaisia. **[Tark. 66]**

2. Ainoastaan sellaisia kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja koskevia tietokantoja ja tietoaineistoja, jotka ovat läpäisseet 1 kohdassa tarkoitetun teknisen laaduntarkastuksen, voidaan käyttää sekundääridatana 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti. ***Komissio julkaisee ajantasaisen luettelon kolmansien osapuolten ylläpitämistä kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvoja sisältävistä tietokannoista, jotka ovat läpäisseet teknisen laaduntarkastuksen, ja pitää sitä yllä. Ajantasaisen luettelon on oltava julkisesti saatavilla asiaa koskevalla verkkosivustolla.*** **[Tark. 67]**

3. Tekninen laaduntarkastus on tehtävä viimeistään ~~24~~***12*** kuukauden kuluttua ~~tämän asetuksen~~***1 kohdassa mainitusta*** soveltamisen alkamispäivästä. Laaduntarkastuksen hyväksytty tulos on voimassa kaksi vuotta. **[Tark. 68]**

4. Komissio antaa 17 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla säännöt ja edellytykset 1 kohdassa tarkoitetun teknisen laaduntarkastuksen suorittamiseksi.

4 a. Yleisöllä on vapaa ja maksuton pääsy 1 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan kasvihuonekaasuintensiteetin oletusarvojen tarkastelemiseksi tai käyttämiseksi, kun kyse on pk-yrityksistä. **[Tark. 69]**

8 artikla

Kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia sisältävä EU:n keskustietokanta

1. Komissio perustaa ***viimeistään... päivänä...kuuta... [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä]*** Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella ***ja ottaen huomioon asiaankuuluvien sidosryhmien ja muiden alakohtaisten EU:n elinten asiantuntemuksen*** 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimien EU:n keskustietokannan. **[Tark. 70]**

1 a. Laatiessaan kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia komissio

a) soveltaa sijaintipohjaista lähestymistapaa, josta 4 artiklassa tarkoitetussa standardissa määrätään, jäljempänä 'sijaintipohjainen lähestymistapa';

b) ottaa huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti määritetyt kasvihuonekaasupäästökertoimet. **[Tark. 71]**

1 b. Kun kuljetustoiminnassa kulutetun sähkön aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt voidaan kvantifioida käyttämällä sijaintipohjaista lähestymistapaa ja markkinapohjaista lähestymistapaa EN ISO 14083:2023 -standardin mukaisesti, markkinapohjainen sähköntuotantolähteiden yhdistelmä on ilmoitettava edellyttäen, että mainitun standardin liitteessä J vahvistetut edellytykset täyttyvät. **[Tark. 72]**

1 c. Ennen EU:n keskustietokannan perustamista tahot voivat viitata muihin kansallisiin tietokantoihin, jotka katsotaan todennetuiksi 13 artiklan 8 kohdan nojalla tai jotka on todennettu muun voimassa olevan unionin lainsäädännön nojalla, edellyttäen, että tällainen data on saatavilla samalla aggregointitasolla kuin tässä asetuksessa edellytetään. **[Tark. 73]**

2. Komissio varmistaa ***vähintään vuosittain*** Euroopan ympäristökeskuksen avustuksella 1 kohdassa tarkoitetun tietokannan ylläpidon, päivittämisen ~~ja~~***,*** jatkuvan kehittämisen ***ja asianmukaisen suojaustason*** ottaen huomioon liikennealan viimeisimmän teknologisen kehityksen ja uudet menetelmät kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi. ***Kaikista oletusarvojen päivityksistä on ilmoitettava yleisölle viipymättä. Tällaisen päivityksen jälkeen asianomaisten tahojen on käytettävä uusimpia saatavilla olevia tietoja kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojensa laskennassa ja julkistamisessa.*** **[Tark. 74]**

3. Yleisöllä on ***helppo,*** vapaa ja maksuton pääsy 1 kohdassa tarkoitettuun tietokantaan liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimien tarkastelemiseksi tai käyttämiseksi. **[Tark. 75]**

8a artikla

Hallinnon tuki pienille ja keskisuurille yrityksille

1. Komissio kehittää... päivään...kuuta... mennessä [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] pk-yrityksille yksinkertaistetun laskentavälineen, joka on käyttäjäystävällinen ja julkisesti ja maksutta saatavilla 11 artiklan mukaisesti. Laskentavälineeseen on liitettävä vaiheittaiset ohjeasiakirjat, joissa selitetään selkeästi, miten se toimii.

2. Komissio seuraa riskiä siitä, että kuljetuspalvelujen järjestäjät voisivat käyttää alihankkijoina toimivien pk-yritysten tämän asetuksen nojalla julkistamia tietoja epäreiluihin markkinakäytäntöihin. Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen viimeistään... päivänä...kuuta... [kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä]. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus, joka koskee toimenpiteitä kaupallisesti arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuuden suojelemiseksi. **[Tark. 76]**

IV LUKU

TUOTOSDATA JA AVOIMUUS

9 artikla

Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevan tuotosdatan määrittäminen

1. Tuotosdata on määritettävä käyttäen vertailumenetelmää ja syöttödataa tämän asetuksen 4–8 artiklan mukaisesti.

2. Tuotosdata voidaan määrittää laskentavälineiden avulla. Ulkoisten laskentavälineiden on täytettävä 11 artiklassa säädetyt vaatimukset.

3. Tuotosdataan on sisällyttävä ~~vähintään~~ hiilidioksidiekvivalentin kokonaismassa kuljetuspalvelua kohden ja kyseisen kuljetuspalvelutyypin osalta vähintään yksi seuraavista mittareista: **[Tark. 77]**

a) hiilidioksidiekvivalentin massa tonnikilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden tavaraliikenteessä;

b) hiilidioksidiekvivalentin massa tonnia tai vastaavaa yksikköä kohden tavaraliikenteen solmukohdan läpikulussa;

c) hiilidioksidiekvivalentin massa matkustajakilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden henkilöliikenteessä;

d) hiilidioksidiekvivalentin massa matkustajaa tai vastaavaa yksikköä kohden henkilöliikenteen solmukohdan läpikulussa.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään 3 kohdassa esitettyä tuotosdatan mittareiden luetteloa.

10 artikla

Viestintä ja avoimuus

1. Asianomaisten tahojen on julkistettava tuotosdata selkeästi ja yksiselitteisesti ***aina kun se on mahdollista ennen kuljetuspalvelun tarjoamista tai sopimuksen tekemistä***. Kun asianomaiset tahot julkistavat tuotosdataa, niiden on sisällytettävä tiedonantoon seuraava maininta: "~~Euroopan parlamentin ja neuvoston~~***EU:n*** asetuksen [viittaus tähän asetukseen] mukaisesti lasketut koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöt", vähintään yhdellä EU:n virallisista kielistä ja mahdollisuuksien mukaan jollakin sen jäsenvaltion virallisella kielellä, jonka alueella palvelua suoritetaan. **[Tark. 78]**

1 a. Asianomaiset tahot voivat halutessaan esittää näkyvästi seuraavat tiedot:

a) todennetaanko niiden tiedot vuosittain;

b) ovatko ne käyttäneet primääridataa, jolloin on ilmoitettava primääridatasta johdetut muuttujat;

c) ovatko ne käyttäneet 9 artiklan 2 a kohdassa vahvistettua EU:n laskentavälinettä. **[Tark. 79]**

2. Jos datan välittäjä ~~saa haltuunsa ja~~***, erityisesti digitaalisten navigointi- ja reittisuunnittelupalvelujen tarjoaja,*** julkistaa tuotosdataa erillisten järjestelyjen perusteella, sovelletaan 1 kohdassa ja 9 artiklan 3 kohdassa vahvistettuja sääntöjä. Tuotosdataa julkistettaessa datan välittäjän on mainittava datan lähde. **[Tark. 80]**

2 a. Asianomaisen tahon tai muun asianomaisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön on toimitettava digitaalisen datan välittäjille tietoja kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä. Näiden digitaalisen datan välittäjien julkaisemassa tuotosdatassa on sisällytettävä tiedot näkyvästi kuhunkin hakutulokseen ja tehtävä päästöluokituksesta oletusarvoinen lajitteluvaihtoehto, jolloin ympäristöystävällisin vaihtoehto näytettäisiin ensimmäisenä, sekä mahdollistettava helppo vertailu eri liikennemuotovaihtoehtojen välillä, mukaan lukien yksityisajoneuvojen ja soveltuvin osin polkupyörän käyttö. **[Tark. 81]**

3. Jos käytetään primääridataa 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, asianomaisilla tahoilla on oikeus ilmoittaa tästä kolmannelle osapuolelle silloin, kun primääridatan käyttö on todennettu 12 ja 13 artiklan mukaisesti.

4. Asianomaisten tahojen on kyettävä esittämään näyttöä siitä, miten tuotosdata on määritetty. Tämä näyttö on koottava 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa vertailumenetelmässä asetettujen vaatimusten mukaisesti, ja

a) se toimii 12 ja 13 artiklan mukaisen todentamisarvioinnin perustana;

b) se on asetettava saataville toimivaltaisen viranomaisen ***pyynnöstä 13 artiklan 9 kohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti*** tai muun kolmannen osapuolen pyynnöstä, jos sovelletaan erillisiä oikeudellisia järjestelyjä tai sopimusjärjestelyjä; **[Tark. 82]**

c) jos todentaminen suoritetaan 12 ja 13 artiklan mukaisesti, siihen on sisällyttävä viittaus 13 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuun todisteeseen vaatimustenmukaisuudesta ja todisteen laatineen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen yhteystiedot;

d) jos tuotosdata on määritetty 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ulkoisen laskentavälineen avulla, siihen on sisällyttävä viittaus kyseiseen laskentavälineeseen.

5. ***Edellä 4*** kohdassa ~~5~~ tarkoitettu tuotosdata ja näyttö on laadittava selkeästi ja yksiselitteisesti ainakin yhdellä unionin virallisella kielellä. Ne on ~~mahdollisuuksien mukaan~~ asetettava saataville ***yhdenmukaistetusti ja yksinkertaisesti*** verkkolinkin, QR-koodin tai vastaavan muodossa***, mikä mahdollistaa tuotosdatan ja näytön yhteentoimivuuden eri kuljetuspalvelujen tarjoajien välillä***. **[Tark. 83]**

6. Henkilötietojen käsittelyssä on noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 ([18]).

([18]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

7. Kaikkien ~~54~~ **54** kohdassa tarkoitettujen tuotosdatan ja näytön vastaanottajien on varmistettava tämän asetuksen mukaisesti käsiteltävien ja ilmoitettavien kaupallisten tietojen luottamuksellisuus ja varmistettava, että kyseisiä tietoja voidaan käyttää, käsitellä ja luovuttaa ainoastaan, jos siihen on valtuudet. **[Tark. 84]**

V LUKU

TÄYDENTÄVÄT TOIMENPITEET

11 artikla

Laskentavälineiden sertifiointi

1. Jäljempänä 14 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on sertifioitava 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut ulkoiset laskentavälineet.

2. Laskentavälineen kehittäjän on toimitettava hakemus vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle, joka arvioi, onko laskentaväline 4–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on myönnettävä laskentavälineelle ~~todistus~~ tämän asetuksen vaatimusten mukaisuudesta ***todistus, jossa täsmennetään, tukeeko väline primääridataan perustuvia laskelmia***. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on esitettävä hakijalle kielteisen arvioinnin perustelut. **[Tark. 85]**

2 a. Laskentavälineet, joita jokin taho käyttää sisäisesti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskemisessa, on myös sovitettava yhteen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa vertailumenetelmässä asetettujen vaatimusten kanssa. **[Tark. 86]**

3. Kyseisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ylläpidettävä ajantasaista luetteloa laskentavälineistä, jotka se on sertifioinut tai joiden sertifioinnin se on peruuttanut tai keskeyttänyt. Arviointilaitoksen on asetettava kyseinen luettelo julkisesti saataville verkkosivustollaan ja ilmoitettava kyseisen verkkosivuston osoite viipymättä komissiolle.

4. Sertifiointi on voimassa kaksi vuotta.

5. Komissio julkaisee omalla virallisella verkkosivustollaan ***helposti saatavilla olevan*** listan niistä laskentavälineistä, jotka on sertifioitu 1 ja 2 kohdan mukaisesti***, sekä linkin 3 kohdassa tarkoitetuille verkkosivustoille***. **[Tark. 87]**

6. Komissio antaa 17 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan laskentavälineiden sertifiointia ja niihin liittyvää vaatimustenmukaisuustodistusta koskevat säännöt, mukaan lukien sertifioinnin uusimista, keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat säännöt.

VI LUKU

KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJÄ KOSKEVIEN TIETOJEN JA LASKENTAPROSESSIEN TODENTAMINEN

12 artikla

Todentamisen soveltamisala

1. Artiklassa 9 tarkoitettu tuotosdata on todennettava sen varmistamiseksi, että se on tämän asetuksen 4–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaista. ***Todentaminen on suoritettava vähintään kerran vuodessa 13 artiklan 9 kohdassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten mukaisesti. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos, muu asianomainen taho tai sen asiakkaat voivat myös pyytää todentamista.*** **[Tark. 88]**

2. Kohdassa 1 tarkoitettuja ~~todentamisvaatimuksia~~***vuotuista todentamista koskevia vaatimuksia*** sovelletaan 2 artiklassa tarkoitettuihin asianomaisiin tahoihin, lukuun ottamatta komission suosituksessa 2003/361/EY ([19]) tarkoitettuja mikroyrityksiä sekä pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten osalta todentaminen voidaan tehdä niiden omasta pyynnöstä. **[Tark. 89]**

([19]) Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36).

13 artikla

Todentamistoimet ja -prosessi

1. Artiklassa 14 tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on todennettava asianomaisen tahon julkistaman tuotosdatan luotettavuus, uskottavuus, sääntöjenmukaisuus ja tarkkuus. ***Todentaminen on suoritettava vähintään kerran vuodessa ja 13 artiklan 9 kohdassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.*** **[Tark. 90]**

2. Todentaminen on suoritettava 4–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti ja 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun näytön perusteella. Todentamisessa on käsiteltävä seuraavia seikkoja:

a) käytetty laskentamenetelmä;

b) laskennassa käytetyn syöttödatan lähde tai lähteet ***ja käytetyn primääridatan osuus***; **[Tark. 91]**

c) suoritettujen laskelmien oikeellisuus;

d) käytetyt mittarit.

2 a. Datan välittäjät on todennettava sen perusteella, sisältävätkö niiden algoritmit asianmukaisesti ja mahdollistavatko ne päästöjen mukaan todenmukaisesti lajiteltujen tietojen esittämisen oletusvaihtoehtona sekä 10 artiklan 2 a kohdassa tarkoitetut datan laatuun liittyvät suodattimet tai korostukset. **[Tark. 92]**

3. Jos käytetään ulkoisia laskentavälineitä, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos ottaa huomioon niiden 11 artiklan mukaiset vaatimustenmukaisuustodistukset.

3 a. Jos taho käyttää 9 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitetun tuotosdatan laskemisessa omia laskentavälineitään, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on arvioitava, ovatko laskentavälineet 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun vertailumenetelmän vaatimusten mukaisia. **[Tark. 93]**

4. Jos todentamisarvioinnissa havaitaan virheellisiä laskelmia tai tämän asetuksen 4–9 artiklan vaatimusten vastaisuuksia, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ilmoitettava tästä asianomaiselle taholle ~~hyvissä ajoin~~***viipymättä***. Kyseisen tahon on tämän jälkeen korjattava laskelmat tai vaatimusten vastaisuudet, jotta todentamisprosessi voidaan saattaa päätökseen. **[Tark. 94]**

4 a. Jos taho kieltäytyy korjaamasta laskelmia tai tämän asetuksen 4–9 artiklan vaatimusten vastaisuuksia sen jälkeen, kun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos on ilmoittanut niistä vähintään kaksi kertaa, toimivaltaisen viranomaisen on vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen pyynnöstä käynnistettävä seuraamusmenettely 9 kohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja niissä voidaan tapauksen mukaan ottaa huomioon muun muassa taloudellinen hyöty, jonka asianomainen taho on saanut tai jonka sen odotetaan saavan vaatimusten noudattamatta jättämisestä. **[Tark. 95]**

5. Kyseisen tahon on annettava ***30 päivän kuluessa*** vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle kaikki lisätiedot, joiden avulla tämä kykenee suorittamaan todentamismenettelyt. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos voi tehdä tarkastuksia todentamisprosessin aikana ***9 kohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti*** sen määrittämiseksi, ovatko tiedot ja laskelmat luotettavia. **[Tark. 96]**

6. Todentamisen jälkeen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ~~tarvittaessa~~ laadittava vaatimustenmukaisuutta koskeva todiste, jossa vahvistetaan, että tuotosdata täyttää tässä asetuksessa säädetyt vaatimukset***, ja täsmennetään, käyttääkö taho primääridataa***. **[Tark. 97]**

7. Asianomaisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on laadittava ja pidettävä ajan tasalla luettelo tahoista, joille on tehty 1–6 kohdan mukainen ***vuotuinen*** todentaminen. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on annettava tämä luettelo komissiolle tiedoksi kunkin vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä. **[Tark. 98]**

8. Jos muussa unionin lainsäädännössä säädetään tuotosdatan todentamisarviointia koskevista erityissäännöistä, kyseisiä sääntöjä on käsiteltävä vastaavalla tavalla sillä edellytyksellä, että todentamisarviointi toteutetaan tämän asetuksen mukaisesti.

9. Komissio antaa ~~17~~***16*** artiklan mukaisesti ~~täytäntöönpanosäädöksiä~~***delegoituja säädöksiä***, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt koskien tuotosdatan todentamista ~~ja,~~ siihen liittyvää todistetta vaatimustenmukaisuudesta ***ja seuraamusmenettelyjä***. Näihin sääntöihin on sisällyttävä 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua näyttöä ja 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja primääridatan käyttöön liittyviä viestintäoikeuksia koskevia säännöksiä. **[Tark. 99]**

VII LUKU

AKKREDITOINTI

14 artikla

Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset on akkreditoitava suorittamaan 11–13 artiklassa tarkoitettuja todentamis- tai sertifiointitoimia.

2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on oltava riippumaton ***kaikista*** 11–13 artiklassa tarkoitettuja todentamis- tai sertifiointitoimia ~~hakevasta tahosta~~***hakevista tahoista***. **[Tark. 100]**

3. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos, sen ylin johto ja todentamistehtävien toteuttamisesta vastaava henkilöstö eivät saa osallistua mihinkään sellaiseen toimintaan, joka voi olla vaarantaa niiden riippumattomuuden tai luotettavuuden siltä osin kuin on kyse todentamis- tai sertifiointitoimista.

4. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten ja niiden henkilöstön on suoritettava todentamis- tai sertifiointitoimet moitteetonta ammattietiikkaa ja vaadittua teknistä pätevyyttä osoittaen, eikä arviointilaitoksiin tai niiden henkilöstöön saa kohdistua mitään sellaista painostusta tai johdattelua, etenkään taloudellista, joka saattaisi vaikuttaa arviointilaitosten ja niiden henkilöstön harkintaan tai todentamistoimien tuloksiin, erityisesti sellaisten henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joille näiden toimien tuloksilla on merkitystä.

5. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella on oltava tarvittava asiantuntemus, laitteet ja infrastruktuuri niiden todentamis- tai sertifiointitoimien toteuttamiseksi, joita varten se on akkreditoitu.

6. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten henkilöstöllä on vaitiolovelvollisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, jotka ne saavat suorittaessaan todentamis- ja sertifiointitehtäviään.

7. Jos vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos teettää alihankintana tiettyjä todentamiseen tai sertifiointiin liittyviä tehtäviä tai käyttää tytäryhtiötä, sen on otettava täysi vastuu alihankkijoiden tai tytäryhtiöiden toteuttamista tehtävistä – riippumatta siitä, mihin nämä ovat sijoittautuneet – myös arvioimalla ja valvomalla alihankkijan tai tytäryhtiön pätevyyttä ja tekemää työtä.

15 artikla

Akkreditointimenettelyt

1. Kansallisen akkreditointielimen on akkreditoitava 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 II luvun mukaisesti.

2. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä viranomainen, jonka on ylläpidettävä ajantasaista luetteloa akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista. Kyseisten nimettyjen kansallisten viranomaisten on asetettava luettelo julkisesti saataville valtion virallisella verkkosivulla.

3. Kansallisen akkreditointielimen on toimitettava komissiolle vuosittain viimeistään 31 päivänä maaliskuuta luettelo akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista sekä kaikki asiaankuuluvat yhteystiedot.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditointia koskevia tarkempia menettelysääntöjä ja kriteerejä.

VIII LUKU

SIIRRETTY SÄÄDÖSVALTA JA TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA

16 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle [julkaisutoimisto lisää päivämäärän: tämän asetuksen voimaantulopäivä] määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 4***, 5 ja 6 kohdassa, 5 artiklan 2 a*** ~~ja 5~~ kohdassa, 9 artiklan 4 ***kohdassa, 13 artiklan 9*** kohdassa ja 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. **[Tark. 101]**

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 4***, 5 ja 6 kohdassa, 5 artiklan 2 a*** ~~ja 5~~ kohdassa, 9 artiklan 4 ***kohdassa, 13 artiklan 9*** kohdassa ja 15 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Säädösvallan siirto lopetetaan kyseistä säädösvallan siirtoa koskevalla peruuttamispäätöksellä. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen. **[Tark. 102]**

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 4 artiklan 4***, 5 ja 6 kohdan, 5 artiklan 2 a*** ~~ja 5~~ kohdan, 9 artiklan 4 ***kohdan, 13 artiklan 9*** kohdan ja 15 artiklan 4 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella. **[Tark. 103]**

17 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

IX LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

18 artikla

Raportointi ja uudelleentarkastelu

Komissio tekee arvioinnin tästä asetuksesta suhteessa sen tavoitteisiin ja esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tärkeimmistä havainnoista [julkaisutoimisto lisää päivämäärän: ~~viiden vuoden~~***36 kuukauden*** kuluttua asetuksen soveltamisen alkamispäivästä] mennessä.

Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen on sisällyttävä

a) arvio tämän asetuksen täytäntöönpanosta asianomaisille tahoille aiheutuvista byrokraattiseen taakkaan liittyvistä vaikutuksista;

b) arvio tämän asetuksen täytäntöönpanon ja soveltamisen vaikutuksista alihankintana toteutetut toiminnot huomioon ottaen;

c) arvio jäsenvaltioiden 5 artiklan 1 b kohdan mukaisesti käyttöön ottamiin kansallisiin hallinnollisiin, taloudellisiin tai toiminnallisiin kannustimiin liittyvistä vaikutuksista;

d) arvio kasvihuonekaasupäästöjen kvantifiointia ja julkistamista koskevan, tämän asetuksen sääntöjen mukaisesti kaikkiin kuljetuspalveluja järjestäviin ja tarjoaviin tahoihin sovellettavan pakollisen vaatimuksen vaikutuksista. **[Tark. 104]**

19 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Sitä sovelletaan [julkaisutoimisto lisää päivämäärän: ~~42~~***24*** kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] lähtien. **[Tark. 105]**

3. Tämän asetuksen 4 artiklan 4–6 kohtaa, ***6 artiklan 1 kohtaa,*** 7 artiklan 4 ***kohtaa, 8 artiklan 1*** kohtaa, 9 artiklan 4 kohtaa, 11 artiklan 6 kohtaa, 13 artiklan 9 kohtaa ja 15 artiklan 4 kohtaa sovelletaan kuitenkin tämän asetuksen voimaantulopäivästä. **[Tark. 106]**

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty …

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*