P9_TA(2024)0205

Comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

Résolution législative du Parlement européen du 10 avril 2024 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(C/2025/1313)

Le Parlement européen,

— vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0441),

— vu l'article 294, paragraphe 2, l'article 91, paragraphe 1, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0305/2023),

— vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

— vu l'avis du Comité des régions ([2]),

— vu l'article 59 de son règlement intérieur,

— vu les délibérations conjointes de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et de la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 58 du règlement intérieur,

— vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et de la commission des transports et du tourisme (A9-0070/2024),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

([1]) JO C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj.
([2]) Non encore paru au *Journal officiel*.

P9_TC1-COD(2023)0266

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 10 avril 2024 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Il est essentiel de soutenir les efforts visant à améliorer la durabilité et l'efficacité du système de transport de l'Union pour maintenir une trajectoire stable vers la neutralité climatique d'ici à 2050 ***au plus tard***, tout en tenant dûment compte de la nécessité ***d'assurer une transition juste et solidaire,*** de préserver la croissance continue et ***de renforcer*** la compétitivité de l'industrie européenne. **[Am. 1]**

(2) La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est utilisée dans différents secteurs économiques – y compris celui des transports – afin de quantifier les émissions de gaz à effet de serre provenant d'activités spécifiques des entreprises et des particuliers. Une meilleure information sur la performance des services de transport est un outil puissant ***pour réduire l'empreinte carbone des marchés publics,*** pour inciter les usagers des transports à faire des choix plus durables ainsi que pour influencer les décisions commerciales des organisateurs et des opérateurs de transport. Il est indispensable de disposer de données fiables et comparables sur les émissions de gaz à effet de serre pour créer ce type d'incitations et ainsi pousser les consommateurs et les entreprises à changer leurs comportements, en vue de contribuer aux objectifs du pacte vert pour l'Europe ([3]) dans le domaine des transports et de la loi européenne sur le climat. **[Am. 2]**

(3) Malgré l'intérêt croissant des acteurs du secteur des transports, l'adoption globale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport reste limitée. La plupart du temps, les usagers n'obtiennent pas d'informations précises sur les performances des services de transport, et les organisateurs et les opérateurs de services de transport ne calculent ni ne communiquent leurs émissions de gaz à effet de serre. Une adoption extrêmement faible de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est observée parmi les petites et moyennes entreprises (PME), qui représentent la grande majorité des entreprises proposant des services de transport sur le marché de l'UE. ***De fait, les PME sont confrontées à des charges financières et bureaucratiques disproportionnées lorsqu'elles décident de comptabiliser leurs émissions de gaz à effet de serre.*** **[Am. 3]**

(4) En 2011, la Commission européenne a adopté le livre blanc sur les transports ([4]), qui présentait une vision pour l'avenir du système de transport de l'UE et définissait un programme d'action visant à relever les défis futurs dans le domaine des transports, notamment la nécessité de maintenir et de développer la mobilité et de réduire considérablement l'empreinte carbone des opérations de transport et des opérations logistiques.

([1]) [JO C... du..., p.]
([2]) [JO C... du..., p.]
([3]) ~~Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final].~~
([4]) LIVRE BLANC «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [COM(2011) 144 final].

(5) ***La communication de la Commission sur*** la stratégie de mobilité durable et intelligente adoptée en décembre 2020 ([5]) évoque des incitations pour choisir les solutions de transport les plus durables, aussi bien au sein d'un mode de transport qu'entre les différents modes***, en mettant fortement l'accent sur le transfert vers le rail, tant pour les passagers que pour le fret, avec des objectifs concrets pour les deux, en tant que contributions concrètes au rôle du secteur des transports dans la réalisation de l'objectif contraignant fixé par le droit de l'Union dans le cadre du règlement (UE) 2021/1119 du parlement européen et du Conseil*** ([6])***, à savoir réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de l'Union d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030, et l'objectif de parvenir à la neutralité climatique à l'échelle de l'économie au plus tard en 2050***. Ces incitations incluent la mise en place d'un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique. Fondé sur des normes reconnues au niveau mondial, il pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation de l'empreinte carbone des choix pour lesquels ils ont opté, et pour accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs pour des solutions de transport et de mobilité plus durables, ***y compris en ce qui concerne la livraison de colis,*** tout en évitant l'écoblanchiment. **[Am. 4]**

(5 bis) ***La plupart des gaz à effet de serre liés au transport et à la logistique sont émis lors de l'utilisation du véhicule, de la production d'un vecteur énergétique et de la fabrication d'un véhicule.*** **[Am. 5]**

(6) L'établissement de règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises et de voyageurs est donc approprié pour obtenir des chiffres comparables sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport et pour éviter que l'existence de différents choix de méthodes de calcul des émissions et de données d'entrée ne génère des informations trompeuses quant à la performance des services de transport. Ces règles devraient garantir des conditions de concurrence équitables entre les ***entités de transport de l'Union et les entités de transport des pays tiers, entre les*** modes de transport, les segments et les réseaux nationaux de l'Union. Elles devraient également contribuer à inciter les ***organismes publics, les*** entreprises et ~~les~~***d'autres*** clients à changer leurs comportements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre. **[Am. 6]**

(7) Le présent règlement ***devrait fournir un cadre de référence pour la communication des émissions de gaz à effet de serre sur une base volontaire ou contractuelle ou en raison d'obligations découlant du droit de l'Union et du droit national. Il*** devrait mettre à disposition un cadre de référence pour les autres mesures de réduction des émissions que pourraient adopter les autorités publiques et l'industrie, y compris pour l'inclusion de clauses de transparence sur les émissions de gaz à effet de serre dans les contrats de transport, la fourniture aux passagers ou aux clients d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'une option de transport ou de livraison ou la fixation de critères liés au climat pour les procédures de passation de marchés écologiques. ***Dans le cas du commerce électronique et des livraisons de colis, cela faciliterait le respect de l'obligation de fournir, outre les informations actuelles, la date de livraison estimée, le prix associé et les émissions associées à chaque choix.*** **[Am. 7]**

(8) Malgré les avantages d'une transparence accrue concernant la performance des services de transport, l'application obligatoire du présent règlement à toutes les entités offrant des services de transport sur le marché de l'Union serait disproportionnée et entraînerait des coûts et des charges excessifs. Par conséquent, le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'aux entités qui décident, ou sont chargées en vertu d'autres régimes législatifs et non législatifs applicables, de calculer et de publier des informations sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises ou de passagers qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'Union. Cela inclut donc les services dont le point d'origine ou de destination est situé dans un pays tiers. ***En effet, afin de garantir la prise en compte de tous les services de transport concernés et de garantir des conditions de concurrence équitables entre les entités de transport de l'Union et les entités de transport de pays tiers, le présent règlement devrait s'appliquer aux services de transport commençant et aboutissant sur le territoire de l'Union mais s'arrêtant dans l'Union afin d'embarquer ou de débarquer des passagers ou de charger ou décharger des marchandises.*** **[Am. 8]**

(9) Le présent règlement ~~ne~~ devrait ~~pas~~ s'appliquer aux intermédiaires de données, tels que ceux qui proposent des services numériques de mobilité multimodale, ***ainsi que des services de navigation numérique et des services de planification d'itinéraires, lorsqu'ils calculent les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport, y compris lorsqu'ils combinent des informations sur ces émissions fournies par une entité concernée ou une autre personne physique ou morale concernée. Les intermédiaires de données,*** lorsqu'ils ne calculent pas ~~directement~~ les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport mais communiquent uniquement des informations sur ces émissions ~~fournies par une entité concernée ou une autre personne physique ou morale concernée. Toutefois~~, ~~les intermédiaires de données~~ devraient être liés par les règles applicables relatives à la communication et à la transparence des données publiées sur les émissions de gaz à effet de serre, afin de garantir la comparabilité de ces données sur le marché ***ainsi qu'entre les différents modes de transport***. **[Am. 9]**

([5]) ~~Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente: mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].~~

([6]) ***Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).***

(9 bis) ***Les intermédiaires de données qui proposent des services numériques de mobilité multimodale offrent aux consommateurs plusieurs choix en fonction de la durée du voyage, des coûts y afférents et du mode de déplacement. Ils devraient également être en mesure de fournir aux consommateurs des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un parcours donné. Par conséquent, les entités concernées ou d'autres personnes morales ou physiques concernées devraient être tenues de fournir ces informations aux intermédiaires de données.*** **[Am. 10]**

(10) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer lorsque le calcul et la communication des émissions de gaz à effet de serre sont effectués sous une forme agrégée, y compris dans les situations dans lesquelles l'obligation de publier des informations environnementales pour la publication d'informations sur la durabilité et l'établissement de comptes de l'environnement à des fins statistiques découle d'autres règles de l'Union, telles que celles définies dans la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises ([7]) et dans le règlement relatif aux comptes économiques européens de l'environnement ([8]). À l'inverse, les informations obtenues sur la base du présent règlement peuvent contribuer à l'élaboration des déclarations d'émissions consolidées requises en vertu d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, à condition que les méthodes respectives et les données collectées soient suffisamment compatibles.

(10 bis) ***Toute allégation faite sur la base des données de production déclarées conformément à ce règlement devrait être pleinement conforme à la directive (UE) (…)/(…) relative à la justification et à la communication des allégations environnementales explicites (directive sur les allégations écologiques) ainsi qu'à la directive (…)/(…) modifiant les directives 2005/29/CE et 2011/83/UE pour donner aux consommateurs les moyens d'agir en faveur de la transition écologique grâce à une meilleure protection contre les pratiques déloyales et à de meilleures informations.*** **[Am. 11]**

(11) Une méthode appropriée de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport est l'un des aspects essentiels du cadre harmonisé de l'Union établi par le présent règlement. Cette méthode devrait garantir que les calculs des émissions effectués tout au long d'une chaîne de transport fournissent des données comparables et précises sur les émissions de gaz à effet de serre, en suivant un seul et même ensemble d'étapes méthodologiques. Elle devrait également tenir dûment compte des besoins du marché des transports, afin d'éviter une complexité inutile et une charge et des coûts excessifs***, en particulier pour les PME,*** et être acceptée par les parties prenantes. **[Am. 12]**

(12) La norme EN ISO 14083:2023, publiée par le Comité européen de normalisation ([9]) en avril 2023 et transposant la norme ISO 14083:2023, ~~a été choisie comme~~***devrait être la*** méthode de référence pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre ***du puits à la roue*** des services de transport au titre du présent règlement. Lors de l'analyse, la norme ISO 14083:2023 s'est révélée la plus pertinente et la plus proportionnée pour atteindre les objectifs du présent règlement***, y compris une adoption rapide par le marché et la comparabilité des données***. La quantification des émissions est effectuée sur une base «du puits à la roue», c'est-à-dire en incluant les émissions de gaz à effet de serre provenant de la fourniture d'énergie et de l'utilisation des véhicules pendant les opérations de transport et les opérations de plateforme. **[Am. 13]**

(12 bis) ***La norme EN ISO 14083:2023 a ses limites, notamment le fait qu'elle ne prend pas en considération les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du cycle de vie des services de transport. Par conséquent, la Commission devrait évaluer la possibilité d'étendre, dans un avenir proche, le champ d'application de la méthode de référence pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, afin de permettre le calcul et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre des services de transport sur l'ensemble de leur cycle de vie. La future méthode devrait tenir compte de l'adoption de véhicules zéro-émission et des dispositions de l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE. À cette fin, la Commission devrait tenir compte des initiatives existantes, tels que la norme ISO 14067:2018 et les règles de définition des catégories de produits pour les services de transport établies dans le cadre du système international de déclaration environnementale des produits.*** **[Am. 14]**

(12 ter) ***La Commission, en coopération avec le Comité européen de normalisation et les organismes nationaux de normalisation des États membres, devrait assurer au secteur des transports un accès gratuit à la norme ISO 14083:2023 ou à la norme européenne équivalente CEN ISO 14083 en ce qui concerne les micro, petites et moyennes entreprises (PME) au sens de la recommandation 2003/361/CE de la Commission. Les normes devraient être accessibles dans leur version authentique ainsi que dans toutes les langues officielles de l'Union afin de garantir un accès complet au présent règlement à tous ceux qui y sont soumis.*** **[Am. 111]**

([7]) Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (JO L 322 du 16.12.2022, p. 15).

([8]) Règlement (UE) n° 691/2011 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2011 relatif aux comptes économiques européens de l'environnement (JO L 192 du 22.7.2011, p. 1).

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

(12 quater) ***L'article 2 du traité UE prévoit que l'Union est fondée sur le principe de l'état de droit, qui exige un libre accès au droit de l'Union pour toute personne physique ou morale de l'Union, et que les justiciables doivent pouvoir connaître sans ambiguïté leurs droits et leurs obligations (arrêt du 22 février 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd e.a., C-160/20, point 41). Ce libre accès doit notamment permettre à toute personne que la législation est censée protéger de vérifier, dans les limites permises par la loi, le respect effectif de ces règles par les destinataires des règles énoncées par cette législation. Ainsi, par les effets qui lui sont conférés par la législation de l'Union, une norme harmonisée peut préciser les droits conférés aux particuliers ainsi que leurs obligations et ces spécifications peuvent être nécessaires pour leur permettre de vérifier si un produit ou un service donné est effectivement conforme aux exigences de cette législation.*** **[Am. 112]**

(12 quinquies) ***Dans son arrêt du 27 octobre 2016 concernant l'affaire C-613/14, la Cour a jugé qu'une norme harmonisée, adoptée sur le fondement d'une directive et dont les références ont fait l'objet d'une publication au Journal officiel de l'Union européenne, fait partie du droit de l'Union en raison de ses effets de droit. Dans son arrêt du 5 mars 2024 concernant l'affaire C-588/21 P, la Cour a constaté l'existence d'un intérêt public supérieur, au sens de l'article 4, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du règlement nº 1049/2001, découlant des principes de l'État de droit, de transparence, d'ouverture et de bonne gouvernance, et justifiant la divulgation de ces normes harmonisées, ces dernières faisant partie du droit de l'Union en raison de leurs effets juridiques.*** **[Am. 113]**

(12 sexies) ***Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie sont généralement considérées comme incluant les émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue et les émissions générées par la production, l'entretien et l'élimination des véhicules, ainsi que par les infrastructures, pour autant que cela soit pertinent, comme indiqué dans la recommandation (UE) 2021/2279 de la Commission. Pour des raisons de proportionnalité et afin de limiter la complexité administrative et les coûts de mise en œuvre, les infrastructures ne devraient pas être incluses dans l'évaluation des émissions du cycle de vie aux fins du présent règlement.*** **[Am. 16]**

(13) Il convient de veiller à ne pas s'écarter des choix méthodologiques initiaux de la norme EN ISO 14083:2023, afin d'éviter des incohérences dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport sur le marché, en particulier dans le contexte des chaînes de transport internationales. Toutefois, ~~de temps à autre,~~ il convient d'évaluer ***régulièrement*** la nécessité d'une éventuelle adaptation de la norme EN ISO 14083:2023 du point de vue des politiques de l'Union***, y compris de la législation à venir***, ainsi que de futures modifications de cette norme par le Comité européen de normalisation ou par un autre organisme compétent.Si ces évaluations ~~révèlent~~***concluent qu'il existe*** un risque que certaines parties de la norme engendrent des déséquilibres injustifiés dans les calculs des émissions de gaz à effet de serre des services de transport dans des segments de marché spécifiques ou entraînent des divergences entre cette norme et les objectifs du présent règlement ou d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, la Commission, en coopération avec les États membres, peut envisager de demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme en conséquence, ou de décider d'exclure cette partie de la norme du champ d'application du présent règlement. ***Il convient d'exclure toute modification de la norme ou d'un élément de la norme qui créerait un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement et d'autres règles applicables de l'Union, notamment avec l'objectif climatique à long terme de l'Union et les objectifs intermédiaires fixés dans le règlement (UE) 2021/1119, ainsi qu'avec le reste de la législation de l'Union afférente au climat.*** **[Am. 17]**

(14) Afin d'éviter la diffusion d'informations inexactes sur le marché, il peut s'avérer nécessaire de clarifier la méthode de référence en ce qui concerne les paramètres et hypothèses pertinents pour les émissions de gaz à effet de serre utilisés pour calculer les émissions avant la fourniture d'un service. Il en va de même pour d'autres paramètres techniques pertinents liés à l'attribution des émissions ou à l'agrégation des éléments de données dans le cas où l'utilisation de ces paramètres n'est pas explicitement précisée dans la méthode.

(15) Différents types de données d'entrée, y compris des données primaires et secondaires, peuvent être utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. L'utilisation de données primaires donne les résultats les plus fiables et les plus précis; il convient donc de ~~privilégier l'adoption progressive de ces données~~***la rendre obligatoire*** dans les processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, ***étant donné que*** les données primaires peuvent être impossibles à ~~obtenir~~***atteindre*** ou trop coûteuses à générer pour ~~certaines parties prenantes, en particulier~~***les petites et moyennes entreprises,*** les PME ***devraient être exemptées***. Par conséquent, l'utilisation de données secondaires devrait être autorisée dans ~~des~~***les*** conditions ~~claires~~***énoncées dans le présent règlement. Les fabricants de l'équipement d'origine devraient permettre l'accès aux données embarquées pertinentes aux PME à cette fin.*** **[Am. 18]**

(15 bis) ***Lorsqu'un organisateur de services de transport qui sous-traite partiellement ou totalement l'exécution concrète d'un service de transport décide d'intégrer les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre du sous-traitant à son calcul global, il devrait pouvoir s'appuyer sur des données secondaires en ce qui concerne les services de transport exécutés par le ou les sous-traitants. Une certaine souplesse devrait être accordée en ce qui concerne l'utilisation des données secondaires mises à disposition par un ou plusieurs sous-traitants, même si les données primaires sont utilisées pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre résultant des services de transport proposés par d'autres sous-traitants ou par le propre parc de l'organisateur de services de transport.*** **[Am. 19]**

(15 ter) ***Les États membres sont en mesure d'introduire des incitations de nature administrative, financière ou opérationnelle pour stimuler l'utilisation des données primaires et, à cet égard, les États membres devraient notifier à la Commission la mise en place de telles incitations, afin que la Commission puisse contrôler le bon fonctionnement du marché intérieur et garantir des conditions de concurrence équitables.*** **[Am. 20]**

(16) En ce qui concerne les données secondaires, les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport peuvent être calculées sur la base de valeurs par défaut ou de données modélisées. L'utilisation de valeurs par défaut et de données modélisées devrait toutefois permettre d'obtenir des informations précises et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport spécifique et, par conséquent, les valeurs par défaut devraient être fixées et les données modélisées devraient être élaborées ***et régulièrement mises à jour*** de manière neutre et objective, sur la base de sources fiables et de paramètres adéquats. ***Il est considéré que les bases de données et les valeurs par défaut qui conduiraient à sous-estimer les émissions résultantes par rapport à la déclaration des données primaires ne satisfont pas au contrôle de qualité technique en ce qui concerne l'exactitude et la fiabilité des informations. Ces contrôles de qualité technique devraient être répétés régulièrement.*** **[Am. 21]**

(17) Il convient donc d'établir une base de données centrale de l'UE contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre afin d'améliorer la comparabilité des données sur les émissions de gaz à effet de serre obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement***. Cette base de données devrait être suffisamment détaillée et tenir compte des spécificités sectorielles, nationales et régionales de l'Union. Elle devrait comprendre des tableaux distincts pour chaque mode de transport, être mise à jour régulièrement et intégrer, le cas échéant, les progrès technologiques les plus récents en matière de réduction des émissions***. Toutefois, compte tenu des spécificités sectorielles, nationales et régionales de ces valeurs par défaut dans l'ensemble de l'Union, d'autres bases de données et ensembles de données pertinents exploités par des tiers devraient être autorisés, à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrôle de qualité technique au niveau de l'Union. **[Am. 22]**

(18) Lors de la détermination de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport, il est nécessaire de connaître les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques des transports afin de calculer des estimations des émissions de gaz à effet de serre reflétant la quantité d'énergie utilisée dans le cadre d'une approche «du puits à la roue». Il convient donc d'établir une base de données centrale de l'UE sur les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques afin de garantir la comparabilité et la qualité des données d'entrée.

(18 bis) ***Une stratégie fondée sur la localisation, à condition qu'un ensemble de valeurs d'intensité à jour et précises soit garanti pour les différents États membres, devrait être encouragée lors de la quantification des émissions liées à l'utilisation de l'électricité sur la base de valeurs d'intensité des émissions à jour et précises pour chaque État membre. Une stratégie fondée sur le marché est également souhaitable, à condition qu'une traçabilité appropriée soit assurée, au moyen d'un contrat d'accréditation assorti de garanties d'origine. Les bases de données établies par le présent règlement devraient utiliser des chiffres s'appuyant sur une stratégie fondée sur la localisation.*** **[Am. 23]**

(19) Le développement et la maintenance des bases de données de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et les facteurs d'émission de gaz à effet de serre ***établis par le présent règlement***, ainsi que le contrôle de qualité technique des bases de données externes et des ensembles de données exploités par des tiers, devraient être assurés par un organisme neutre et compétent opérant au niveau de l'Union. Compte tenu de son mandat, l'Agence européenne pour l'environnement est la mieux placée pour fournir l'assistance nécessaire à la bonne mise en œuvre de cette partie du règlement. Le cas échéant, ces travaux peuvent s'appuyer sur la contribution d'autres organes sectoriels de l'UE, conformément à une autre législation de l'Union, et être soutenus par eux. **[Am. 24]**

(20) Des données modélisées peuvent être utilisées si elles sont fondées sur un modèle établi conformément à la méthode de référence et, le cas échéant, aux autres dispositions relatives à l'utilisation de données secondaires et d'outils de calcul énoncées dans le présent règlement.

(21) Le règlement (UE) 2015/757 ([10]) et la directive 2003/87/CE ([11]) exigent la collecte, le calcul et la déclaration annuelle des émissions de ~~CO2~~***gaz à effet de serre*** des navires et aéronefs, respectivement. Le règlement (UE) 2015/757 et la directive 2003/87/CE peuvent, dans une certaine mesure, compléter les dispositions énoncées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne la production de données relatives à la consommation de carburant en vue de quantifier les émissions des services de transport. Des données d'entrée

([10]) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

([11]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport peuvent également être produites dans le cadre de la mise en œuvre d'autres cadres législatifs, tels que ~~le règlement~~***les règlements*** (UE) 2019/1242 ([12]) ~~et le règlement~~**,** (UE) 2019/631 ([13]) ***et (UE) 2023/2405*** ([14]). **[Am. 25]**

(22) Il convient d'établir des indicateurs communs afin de produire des données comparables sur les émissions de gaz à effet de serre qui permettront une comparaison efficace des différents services de transport. Des indicateurs communs devraient également permettre aux fournisseurs de données de communiquer clairement celles-ci et aux destinataires de bien les comprendre. ***En ce sens, lors de la détermination des distances, notamment en ce qui concerne l'établissement de l'intensité des émissions, la Commission devrait préciser les règles détaillées relatives à l'utilisation de l'option «distance orthodromique» de la norme ISO 14083. Il est souhaitable que ces règles n'empêchent pas l'utilisation de données primaires concernant la distance réelle, par exemple dans le secteur ferroviaire.*** **[Am. 26]**

(23) Toute information désagrégée sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport qui est communiquée à un tiers à des fins commerciales ou réglementaires conformément au champ d'application du présent règlement devrait obligatoirement inclure, de manière bien visible, les données de sortie produites conformément aux règles spécifiques de calcul des émissions de gaz à effet de serre établies par le présent règlement. Des éléments de données supplémentaires, utilisés à des fins autres que celles définies dans le présent règlement, peuvent être ajoutés, le cas échéant.

(23 bis) ***La communication d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre avant la prestation d'un service de transport est essentielle pour encourager les citoyens à prendre des décisions en connaissance de cause et influence les décisions commerciales des entités qui organisent et fournissent ces services sur le marché. Par conséquent, les informations sur les émissions de gaz à effet de serre liées à un service de transport spécifique devraient être communiquées par les entités et les intermédiaires de données concernés, dans la mesure du possible, avant la prestation du service de transport. Toutefois, les informations sur les émissions de gaz à effet de serre peuvent être communiquées après la prestation du service de transport, en particulier lorsque la communication entre entreprises nécessite un niveau d'information plus détaillé, notamment dans le contexte des chaînes logistiques et des relations contractuelles de sous-traitance.*** **[Am. 27]**

(23 ter) ***Les intermédiaires de données devraient être contraints d'intégrer les informations de manière visible dans chaque résultat de recherche et d'inclure un classement en fonction des émissions comme option de tri par défaut, de sorte que l'option la plus respectueuse de l'environnement soit affichée en premier, ainsi qu'une comparaison facile entre les différents choix modaux, y compris l'utilisation d'un véhicule privé et les possibilités cyclables le cas échéant. Les opérateurs de commerce électronique devraient également afficher les émissions des services de transport associées aux différentes options de livraison de colis, ainsi que la date et le coût estimés actuellement disponibles. Les données de sortie relatives aux émissions réelles du service de transport devraient également être communiquées à l'issue du service.*** **[Am. 28]**

(24) Afin de démontrer le respect des exigences énoncées dans le présent règlement, une entité qui calcule et communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport devrait être en mesure de produire des éléments de preuve étayant les données de sortie en question. Ces éléments de preuve devraient être établis conformément aux règles relatives à la déclaration au niveau des services de transport établies par la norme EN ISO 14083:2023 et doivent être mis à la disposition des autorités compétentes, par exemple des tribunaux, ou de tout autre tiers si des accords distincts l'exigent, y compris des accords entre entreprises.

(25) Sous réserve de l'application d'accords distincts, un intermédiaire de données qui collecte des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport auprès d'une entité concernée ou d'une autre personne physique ou morale concernée et qui les communique sur le marché ne devrait pas être considéré comme responsable dans le cas où ces informations enfreindraient l'une des exigences énoncées dans le présent règlement concernant le calcul et la vérification des émissions de gaz à effet de serre des services de transport et la certification des outils de calcul. Il devrait toutefois s'efforcer d'éviter la communication d'informations inexactes ou erronées et respecter les règles relatives aux données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre, à la communication et à la transparence. En outre, l'intermédiaire de données devrait fournir la source de ces informations, afin de permettre l'identification du fournisseur d'informations concerné.

([12]) Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil et (UE) 2018/956 et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019).

([13]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.) (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13)

([14]) ***Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj)***

(26) Les outils de calcul externes qui sont fournis sur le marché pour une utilisation commerciale et non commerciale plus large peuvent faciliter la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, en favorisant ainsi son adoption par des groupes plus larges de parties prenantes. L'utilisation de ces outils devrait être certifiée afin de garantir leur conformité aux exigences du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la méthode de référence commune et d'un ensemble approprié de données d'entrée. ***La certification devrait préciser si l'outil de calcul permet des calculs fondés sur des données primaires.*** **[Am. 29]**

(26 bis) ***Afin de créer une procédure commune et facilement comparable, et de réduire la charge administrative et financière des entités souhaitant calculer leurs émissions, en particulier des PME, la Commission devrait mettre au point un outil de calcul public et gratuit qui garantit l'accessibilité des données de sortie et qui est simple à utiliser et facilement accessible en ligne. Cet outil de calcul devrait être accompagné de documents d'orientation étape par étape. La Commission devrait veiller à ce que cet outil permette de sensibiliser et d'inciter à l'utilisation de données primaires pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre.*** **[Am. 30]**

(27) Un système bien conçu de vérification de la conformité des données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre communiquées sur le marché et des processus de calcul sous-jacents avec les exigences énoncées dans le présent règlement devrait renforcer sensiblement la confiance dans la fiabilité et l'exactitude de ces données. Les entités qui se sont soumises avec succès à l'évaluation de la conformité devraient avoir le droit d'obtenir une preuve de conformité communément reconnue dans toute l'Union. ~~Cette~~***La*** preuve de conformité devrait ~~mentionner l'éventuelle inclusion de~~***spécifier la part des*** données primaires~~, notamment~~ ***utilisées,*** afin d'encourager la collecte et l'utilisation de données primaires par toute entité concernée par les règles énoncées dans le présent règlement. **[Am. 31]**

(28) La charge administrative liée à la vérification pourrait être disproportionnée pour les petites entreprises et devrait donc être évitée. À cette fin, les PME devraient être exemptées des exigences liées à la vérification, à moins qu'elles ne souhaitent obtenir la preuve de conformité correspondante. En outre, les grandes entreprises devraient tenir compte du principe de proportionnalité lorsqu'elles envisagent de demander la vérification de la conformité aux partenaires de la chaîne de valeur, en particulier aux PME.

(28 bis) ***La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre fondée sur des données primaires pourrait révéler la quantité de carburant ou d'énergie consommée qui est liée aux missions de clients spécifiques, et les émissions peuvent donc être inversement converties en coût d'exploitation, ce qui sape le pouvoir de négociation des PME, en particulier dans le secteur du transport de marchandises. Par conséquent, les grandes entreprises ne devraient pas être autorisées à demander la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre fondée sur des données primaires à des partenaires de la chaîne de valeur, en particulier des PME.*** **[Am. 32]**

(29) Si la vérification des informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport est organisée conformément aux règles spécifiques établies par d'autres actes législatifs de l'Union, y compris un règlement visant à garantir des conditions de concurrence équitables pour un transport aérien durable, et mises en œuvre par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, ces règles sont traitées de manière équivalente, à condition que l'évaluation de vérification soit établie conformément aux exigences du présent règlement.

(29bis) ***Pour garantir l'utilisation et la mise en œuvre effectives du présent règlement, les États membres devraient contribuer à son application, notamment en établissant un système de sanctions. Les sanctions financières devraient être proportionnées et dissuasives et tenir compte du caractère récurrent de la non-conformité aux exigences en matière de calcul et d'information ou de la fourniture d'informations trompeuses par les entités concernées. Les montants minimaux ou maximaux fixés ne devraient en aucun cas constituer une incitation à la non-conformité.*** **[Am. 33]**

(30) Afin de permettre le fonctionnement efficace du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'évaluation et l'exclusion de certains éléments de la méthode de référence, la soumission de demandes au Comité européen de normalisation, l'établissement de règles relatives à la réalisation du contrôle de qualité technique des bases de données externes contenant les valeurs par défaut, l'adaptation des indicateurs pour la production de données sur les émissions de gaz à effet de serre et l'élaboration d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité. Il importe particulièrement que la

Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([15]). En particulier, pour que soit garantie une égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission prenant part à la préparation des actes délégués.

(31) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission les compétences d'exécution relatives à la certification des outils de calcul et à la vérification des données sur les émissions de gaz à effet de serre. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([16]).

(32) La comparabilité des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport et l'adoption plus large de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les pratiques commerciales ne sont pas des objectifs qui peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres sans risquer d'introduire des formalités administratives sur le marché intérieur et de de générer des coûts et des charges administratives supplémentaires pour les industries. Ces objectifs peuvent plutôt, en raison des effets de réseau d'une action conjointe des États membres, être mieux réalisés au niveau de l'Union. L'Union peut donc adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne.

(33) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental consistant à inciter les entreprises et les clients à changer leurs comportements en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre, d'établir des règles relatives à la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles pour la comptabilisation ***et la communication*** des émissions de gaz à effet de serre des services de transport qui commencent ou aboutissent sur le territoire de l'Union. **[Am. 34]**

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique ~~à toute entité fournissant ou organisant des services de fret et de transport de voyageurs dans l'Union qui calcule les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communique à un tiers des informations désagrégées sur ces émissions à des fins commerciales ou réglementaires.~~**:**

a) aux entités fournissant ou organisant des services de fret et de transport de voyageurs dans l'Union qui calculent les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communiquent à des tiers des informations désagrégées sur ces émissions;

b) aux intermédiaires de données qui calculent les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport et ne communiquent pas uniquement des informations sur ces émissions fournies par une entité concernée ou une autre personne physique ou morale concernée. **[Am. 35]**

([15]) Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

([16]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «gaz à effet de serre», des composants gazeux de l'atmosphère, d'origine naturelle et humaine, qui absorbent et émettent un rayonnement à certaines longueurs d'onde du spectre du rayonnement infrarouge émis par la surface de la terre, par l'atmosphère et par les nuages***, tels qu'établis dans le dernier rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)***; **[Am. 36]**

2) «émission de gaz à effet de serre», le rejet d'un gaz à effet de serre dans l'atmosphère, exprimé en masse d'équivalent dioxyde de carbone;

3) «équivalent dioxyde de carbone (CO_2e)», l'unité de comparaison du forçage radiatif d'un gaz à effet de serre et du dioxyde de carbone;

4) «comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre», les actions effectuées pour quantifier, au moyen de mesures et de calculs, les émissions de gaz à effet de serre et les déclarer;

5) «service de transport», le transport de marchandises ou de voyageurs d'une origine à une destination; un service de transport peut comporter un ou plusieurs éléments de la chaîne de transport nécessitant à la fois une ou plusieurs opérations de transport et/ou une ou plusieurs opérations de plateforme;

6) «opération de transport», l'exploitation d'un véhicule en vue du transport de passagers et/ou de marchandises;

7) «opération de plateforme», une opération visant à transférer des marchandises ou des passagers par l'intermédiaire d'une plateforme;

8) «véhicule», un moyen de transport de passagers et/ou de marchandises dans tous les modes de transport;

9) «chaîne de transport», une séquence d'éléments de transport liés au fret ou à un (groupe de) voyageurs(s) qui, considérés ensemble, constituent leur mouvement d'une origine vers une destination;

10) «élément de la chaîne de transport», une section d'une chaîne de transport au sein de laquelle le fret ou un (groupe de) voyageurs(s) sont transportés par un seul véhicule ou transitent via une seule plateforme;

11) «divulgation d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport», la communication à un tiers d'informations désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre liées à un service de transport spécifique par une entité concernée ou par un intermédiaire de données, dans le cadre de la fourniture, de la communication ou de la commercialisation de ce service, avant ou après la fourniture du service de transport;

12) «entité concernée», toute entité qui calcule les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communique à un tiers des informations sur ces émissions à des fins commerciales ou réglementaires;

13) «intermédiaire de données», une personne physique ou morale qui collecte***, calcule ou*** ~~et~~ communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport ~~sur la base d'arrangements juridiques, contractuels ou autres distincts~~; **[Am. 37]**

14) «activité émettrice de gaz à effet de serre», une activité entraînant une émission de gaz à effet de serre;

15) «données sur une activité émettrice de gaz à effet de serre», la mesure quantitative d'une activité émettrice de gaz à effet de serre;

16) «intensité des émissions de gaz à effet de serre», le coefficient décrivant le rapport entre les données spécifiées sur une activité émettrice de gaz à effet de serre et les émissions de gaz à effet de serre;

17) «facteur d'émission de gaz à effet de serre», ~~le~~***un*** coefficient décrivant le rapport entre ***les données spécifiées de*** l'activité émettrice de gaz à effet de serre et les émissions de gaz à effet de serre; **[Am. 38]**

18) «émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue», les émissions représentant l'incidenceà la fois de l'utilisation des véhicules et de l'approvisionnement énergétique des véhicules en termes de gaz à effet de serre***, constituant un sous-ensemble des émissions sur l'ensemble du cycle de vie***; **[Am. 39]**

19) «émissions du réservoir à la roue», les émissions résultant de la consommation d'énergie due à la propulsion du véhicule; un sous-ensemble des émissions «du puits à la roue»;

19 bis) «émissions sur l'ensemble du cycle de vie», les émissions représentant la somme de la part correspondante des émissions liées à la construction des infrastructures utilisées par le véhicule, des émissions liées à la production, à l'entretien et à la mise hors d'usage du véhicule et des émissions du puits à la roue; **[Am. 40]**

20) «vecteur énergétique», une substance ou un phénomène qui peut être utilisé pour fournir un travail mécanique ou de la chaleur ou pour réaliser des procédés chimiques ou physiques;

21) «données primaires», la valeur quantifiée d'un procédé ou d'une activité obtenue à partir d'une mesure directe ou d'un calcul fondé sur des mesures directes;

22) «données secondaires», soit des données modélisées, soit des valeurs par défaut qui ne satisfont pas aux exigences applicables aux données primaires, y compris les données provenant de bases de données et de la littérature publiée, les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut provenant des inventaires nationaux, les données calculées, les estimations ou d'autres données représentatives et les données obtenues à partir de processus d'approximation ou d'estimations;

23) «valeur par défaut», la valeur secondaire de données provenant d'une source publiée ***et vérifiée par un organisme d'évaluation de la conformité***, qui est prise par défaut en cas d'absence de données primaires ou modélisées; **[Am. 41]**

24) «données modélisées», les données établies à l'aide d'un modèle qui tient compte des données primaires et/ou des paramètres relatifs aux émissions de gaz à effet de serre d'une opération de transport ou d'une opération de plateforme, y compris en utilisant un modèle fourni au moyen d'un outil de calcul;

25) «données de sortie», les données désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport établies à l'aide de la méthode de référence et des données d'entrée définies par le présent règlement;

26) «indicateurs», une mesure d'évaluation quantitative;

27) «éléments de preuve étayant les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport», l'établissement, sur demande, d'un rapport au niveau d'un service de transport, conformément à la norme EN ISO 14083:2023;

28) «outil de calcul», une application, un modèle ou un logiciel permettant le calcul automatique des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport;

29) «outil de calcul externe», un outil de calcul fourni sur le marché par un tiers pour une utilisation commerciale ou non commerciale plus large;

30) «organisme d'évaluation de la conformité», un organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article 2, point 13), du règlement (CE) nº 765/2008 ([17]);

30 bis) «organisateur de services de transport», une entité qui propose des services de transport, au sein de laquelle l'exploitation de certains éléments de la chaîne de transport est sous-traitée à une ou plusieurs entités qui les exploitent; **[Am. 42]**

30 ter) «sous-traitant de transport», une entité fournissant des opérations de transport concernant un ou plusieurs éléments de la chaîne de transport pour le compte d'un organisateur de services de transport dans le cadre d'accords contractuels. **[Am. 43]**

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

Article 4

Méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

1. Les émissions de gaz à effet de serre ***du puits à la roue*** des services de transport sont calculées sur la base de la méthode définie dans la norme EN ISO 14083:2023, dans sa version actualisée, et des règles énoncées au chapitre III du présent règlement. **[Am. 44]**

1 bis. Au plus tard le.... [la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission met la norme EN ISO 14083:2023 gratuitement à disposition via un site web facilement accessible. **[Am. 45]**

2. ***Au plus tard 36 mois après la date d'application du présent règlement,*** la Commission évalue la nécessité d'un ajustement de tout élément de la norme visée au paragraphe 1, ~~au plus tard 36 mois après la date d'application du présent~~***notamment pour assurer sa cohérence avec les objectifs climatiques à long terme de l'Union et les objectifs climatiques intermédiaires fixés dans le*** règlement ***(UE) 2021/1119 et dans d'autres actes législatifs de l'Union en matière de climat***. **[Am. 46]**

2 bis. Au plus tard le... [24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport établissant une méthode commune de l'Union pour calculer les émissions de gaz à effet de serre tout au long du cycle de vie de tous les modes de transport, en particulier les émissions générées par la

([17]) Règlement (CE) nº 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) nº 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008).

production, l'entretien et l'élimination des véhicules. Elle tient dûment compte de toutes les méthodes relatives aux émissions tout au long du cycle de vie mises au point conformément aux règlements (UE) 2019/631, (UE) 2023/1542 et (UE) 2019/1242. Ce rapport détermine la meilleure approche de mise en œuvre de la méthode commune du cycle de vie de l'Union aux fins du présent règlement et, le cas échéant, il est immédiatement accompagné d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement. **[Am. 47]**

2 ter. Dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 2, la Commission évalue la faisabilité et les incidences économiques, environnementales, sanitaires et sociales de l'inclusion dans le champ d'application du présent règlement de la comptabilisation de la pollution atmosphérique due aux services de transport qui commencent ou aboutissent sur le territoire de l'Union. **[Am. 48]**

3. La Commission peut lancer un contrôle de conformité afin d'évaluer toute modification de la norme visée au paragraphe 1. Le contrôle de conformité est initié par la Commission, qui peut, le cas échéant, agir à la demande d'un État membre.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin d'exclure du champ d'application du présent règlement une modification visée au paragraphe 3 et un élément visé au paragraphe 2 si, sur la base de son évaluation, cette modification ou cet élément crée un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement et d'autres règles de l'Union applicables.

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 pour demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme visée au paragraphe 1, y compris sur la base des résultats de l'évaluation visée au paragraphe 2 et du contrôle de conformité visé au paragraphe 3.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes ~~d'exécution~~***délégués*** conformément à l'article ~~17~~**16** pour compléter le présent règlement en vue de clarifier la méthode de référence visée au paragraphe 1, afin d'assurer sa mise en œuvre uniforme sur le marché en ce qui concerne l'approche permettant de déterminer les paramètres appropriés pertinents en matière d'émissions pour calculer les émissions de gaz à effet de serre avant la fourniture d'un service et, le cas échéant, d'autres paramètres techniques liés à l'allocation des émissions ou à l'agrégation des éléments de données qui ne sont pas explicitement expliqués dans cette méthode. **[Am. 49]**

CHAPITRE III

DONNÉES D'ENTRÉE ET SOURCES

Article 5

Utilisation de données primaires et secondaires

1. Les entités visées à l'article 2 ***utilisent des données primaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport qu'ils fournissent, à l'exception des services proposés par des micro, petites et moyennes entreprises au sens de la recommandation 2003/361/CE de la Commission. Les PME*** donnent la priorité à l'utilisation des données primaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport. **[Am. 50]**

1 bis. Lorsque des PME exercent des activités en tant que sous-traitants de services de transport, ils doivent pouvoir s'appuyer sur des données secondaires même si l'organisateur de services de transport utilise des données primaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre résultant de services de transport effectués par d'autres sous-traitants de services transport ou par sa propre flotte. **[Am. 51]**

1 ter. Les États membres peuvent introduire des incitations administratives, financières ou opérationnelles pour stimuler l'utilisation de données primaires et doivent en notifier la nature et le calendrier à la Commission. **[Am. 52]**

2. L'utilisation de données secondaires pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport est autorisée ***pour les PME*** dans les conditions suivantes: **[Am. 53]**

(a) les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre sont dérivées:

(i) d'une base de données centrale de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, visée à l'article 6, paragraphe 1;

(ii) de bases de données et d'ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre exploitées par des tiers, conformément à l'article 7.

(b) les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut pour les vecteurs énergétiques de transport sont dérivés de la base de données centrale de l'UE des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut visée à l'article 8;

(c) les données modélisées reposent sur un modèle établi conformément à la méthode visée à l'article 4 et aux règles énoncées à l'article 5, paragraphe 2, point b), et à l'article 11, le cas échéant.

2 bis. Au plus tard le... [douze mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 16 afin de compléter le présent règlement en établissant les modalités d'application des critères d'exclusion et des écarts par rapport à la distance orthodromique. **[Am. 54]**

2 ter. Les fabricants de l'équipement d'origine (FEO) accordent aux PME un accès adapté aux données générées à bord des véhicules dans la mesure nécessaire aux fins du respect du présent règlement et pour autant que cela soit pertinent afin de faciliter la collecte précise de leurs données et de leurs calculs ultérieurs. **[Am. 55]**

Article 6

Base de données centrale de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre

1. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, ***en tenant compte de l'expertise des parties prenantes concernées et d'autres organes sectoriels de l'UE,*** établit ***dans un délai de 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*** une base de données centrale de l'~~Union~~***UE*** contenant les valeurs par défaut de l'intensité des émissions visées à l'article 5, paragraphe 2, point a) i) ***qui est mise à disposition gratuitement***. **[Am. 56]**

1 bis. Lors de l'établissement de la base de données centrale de l'UE sur les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions visées à l'article 5, paragraphe 2, point a) i), la Commission et l'Agence européenne pour l'environnement établissent un tableau distinct pour chaque mode de transport. **[Am. 57]**

1 ter. Lors de l'établissement des valeurs par défaut relatives à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, la Commission:

a) applique l'approche fondée sur la localisation prévue par la norme visée à l'article 4;

b) tient compte des facteurs d'émission de gaz à effet de serre qui ont été déterminés conformément à la directive (UE) 2018/2001. **[Am. 58]**

1 quater.
Lorsque les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'électricité consommée par le transport peuvent être quantifiées en utilisant l'approche fondée sur la localisation et l'approche fondée sur le marché en vertu de la norme EN ISO 14083:2023, le bouquet électrique fondé sur le marché sera communiqué, pour autant que les conditions énoncées à l'annexe J de ladite norme soient satisfaites. **[Am. 59]**

1 quinquies.
Jusqu'à la mise en place de la base de données centrale de l'UE, les entités peuvent se référer à d'autres bases de données nationales qui sont réputées avoir été vérifiées, conformément à l'article 13, paragraphe 8, ou qui ont été vérifiées en vertu d'autres dispositions du droit de l'Union en vigueur, à condition que ces données soient disponibles au même niveau d'agrégation que celui qu'exige le présent règlement. **[Am. 60]**

2. La Commission assure***, au moins une fois par an,*** la maintenance, la mise à jour ~~et~~***,*** le développement continu ***et un niveau de sécurité approprié*** de la base de données visée au paragraphe 1, en tenant compte de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports et des nouvelles approches méthodologiques pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre. ***Toute mise à jour des valeurs par défaut est rendue publique sans délai. À la suite d'une mise à jour, les entités concernées utilisent les dernières données disponibles pour calculer et publier leurs informations sur les émissions de gaz à effet de serre.*** **[Am. 61]**

2 bis. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement et en tenant compte de l'expertise des parties prenantes concernées, veille à ce que des contrôles de qualité technique des valeurs par défaut de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre soient effectués, de la même manière que pour les bases de données ou les ensembles de données exploités par des tiers. **[Am. 62]**

3. L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions est ***facile,*** ouvert au public et gratuit. **[Am. 63]**

Article 7

Bases de données et ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre exploitées par des tiers

1. ***Une base de données ou un ensemble de données visés à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), ne peuvent être utilisés pour autant qu'ils fournissent des données plus granulaires ou sectorielles que celles incluses dans la base de données centrale de l'UE visée à l'article 6.*** Le développeur d'une base de données ou d'un ensemble de données visés à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), soumet à la Commission une demande de vérification de la qualité technique des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre incluses dans cette base de données ou cet ensemble de données. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, procède à la vérification de la qualité technique conformément aux exigences énoncées aux articles 4 à 8 du présent règlement. ***La vérification de la qualité technique est effectuée dans un délai de douze mois suivant la réception officielle de la demande.*** **[Am. 64]**

1 bis. La vérification de la qualité technique des bases de données et ensembles de données relatives aux valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre visée au paragraphe 1 comprend une comparaison entre les émissions déclarées à l'aide de données primaires et les émissions qui seraient déclarées à l'aide de la base de données ou des valeurs par défaut, pour des cas d'utilisation représentatifs équivalents. Les bases de données et les valeurs par défaut qui conduiraient à sous-estimer les émissions résultantes par rapport à la déclaration des données primaires font l'objet d'une évaluation négative dans le cadre de la vérification de la qualité technique. **[Am. 65]**

1 ter. La vérification de la qualité technique garantit également que les bases de données et ensembles de données exploités par des tiers sont conformes aux règles établies dans l'acte délégué visé à l'article 5, paragraphe 2 bis. **[Am. 66]**

2. Ne sont utilisés aux fins de l'utilisation de données secondaires, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), que les bases de données et les ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions qui ont fait l'objet d'une évaluation positive dans le cadre de la vérification de la qualité technique visée au paragraphe 1. ***La Commission publie et tient à jour une liste des bases de données contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre exploitées par des tiers qui ont fait l'objet d'une évaluation positive. La liste actualisée est accessible au public sur un site web spécifique.*** **[Am. 67]**

3. La vérification de la qualité technique est requise au plus tard ~~24~~***douze*** mois après la date d'application ~~du présent règlement~~***mentionnée au paragraphe 1***. Un résultat positif d'une vérification de qualité est valable deux ans. **[Am. 68]**

4. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les règles et conditions nécessaires à la réalisation de la vérification de la qualité technique visée au paragraphe 1.

4 bis. L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions est ouvert au public et gratuit pour les PME. **[Am. 69]**

Article 8

Base de données centrale de l'UE contenant les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut

1. ***Au plus tard le... [douze mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** la Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement ***et en tenant compte de l'expertise des parties prenantes concernées et d'autres organes sectoriels de l'UE***, établit une base de données centrale de l'UE contenant les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut visés à l'article 5, paragraphe 2, point b). **[Am. 70]**

1 bis. Lors de la définition des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut, la Commission:

a) applique l'approche fondée sur la localisation prévue par la norme visée à l'article 4;

b) tient compte des facteurs d'émission de gaz à effet de serre qui ont été déterminés conformément à la directive (UE) 2018/2001. **[Am. 71]**

1 ter. Lorsque les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'électricité consommée par le transport peuvent être quantifiées en utilisant la méthode fondée sur la localisation et la méthode fondée sur le marché en vertu de la norme EN ISO 14083:2023, le bouquet électrique fondé sur le marché sera communiqué, pour autant que les conditions énoncées à l'annexe J de la norme précitée soient satisfaites. **[Am. 72]**

1 quater.
Jusqu'à la mise en place de la base de données centrale de l'UE, les entités peuvent se référer à d'autres bases de données nationales qui sont réputées avoir été vérifiées, conformément à l'article 13, paragraphe 8, ou qui ont été vérifiées en vertu d'autres dispositions du droit de l'Union en vigueur, à condition que ces données soient disponibles au même niveau d'agrégation que celui imposé par le présent règlement. **[Am. 73]**

2. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement, assure***, au moins une fois par an,*** la maintenance, la mise à jour et le développement continu***, et un niveau approprié de sécurité,*** de la base de données visée au paragraphe 1, en tenant compte de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports et des nouvelles approches méthodologiques pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre. ***Toute mise à jour des valeurs par défaut est rendue publique sans délai. À la suite d'une mise à jour, les entités concernées utilisent les dernières données disponibles pour calculer et publier leurs informations sur les émissions de gaz à effet de serre.*** **[Am. 74]**

3. L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut est ***facile,*** ouvert au public et gratuit. **[Am. 75]**

Article 8 bis

Soutien en matière de gouvernance destiné aux petites et moyennes entreprises

1. Au plus tard le... [douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission a conçu un outil de calcul simplifié destiné aux PME accessible au public, convivial et gratuit, conformément à l'article 11. Il est accompagné de documents d'orientation expliquant clairement son mode de fonctionnement, étape par étape.

2. La Commission assure le suivi du risque de voir les données communiquées par les PME agissant en tant que sous-traitants au titre du présent règlement être utilisées par des organisateurs de services de transport dans le cadre de pratiques commerciales déloyales. Au plus tard le... [deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative prévoyant des mesures aux fins de la protection de la confidentialité des données commercialement sensibles. **[Am. 76]**

CHAPITRE IV

DONNÉES DE SORTIE ET TRANSPARENCE

Article 9

Établissement des données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport

1. Les données de sortie sont établies à l'aide de la méthode de référence et des données d'entrée conformément aux articles 4 à 8 du présent règlement.

2. Les données de sortie peuvent être établies à l'aide d'outils de calcul. Les outils de calcul externes sont conformes aux exigences énoncées à l'article 11.

3. Les données de sortie comprennent ~~au minimum~~ la masse totale d'équivalent dioxyde de carbone (CO2e) par service de transport et, pour un type de service de transport donné, au moins l'un des indicateurs suivants: **[Am. 77]**

(a) masse de CO2e par tonne-kilomètre, ou unités équivalentes, pour le transport de marchandises;

(b) masse de CO2e par tonne, ou unités équivalentes, pour la capacité d'une plateforme de fret;

(c) masse de CO2e par passager-kilomètre, ou unités équivalentes, pour le transport de passagers;

(d) masse de CO2e par passager, ou unités équivalentes, pour la capacité d'une plateforme de passagers.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de compléter la liste des indicateurs pour les données de sortie visée au paragraphe 3.

Article 10

Communication et transparence

1. Les entités concernées communiquent les données de sortie de manière claire et non ambiguë***, dans la mesure du possible, avant la prestation d'un service de transport ou la conclusion d'un contrat***. Lorsque les entités concernées communiquent des données de sortie, elles incluent dans la communication la mention suivante: «Émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue calculées conformément au règlement ***(UE)*** [référence au présent règlement] ~~du Parlement européen et du Conseil~~», au moins dans l'une des langues officielles de l'UE et, si possible, dans une langue officielle d'un État membre sur le territoire duquel le service est fourni. **[Am. 78]**

1 bis. Les entités concernées peuvent choisir d'afficher de manière visible les informations suivantes:

a) si leurs données font l'objet d'une vérification annuelle;

b) si elles ont utilisé des données primaires, auquel cas les variables dérivées issues de données primaires doivent être fournies;

c) si elles ont utilisé l'outil de calcul de l'UE établi par l'article 9, paragraphe 2 bis. **[Am. 79]**

2. Lorsque les données de sortie sont ~~obtenues et~~ communiquées par un intermédiaire de données***, en particulier les services de navigation numérique et de planification d'itinéraires,*** sur la base d'arrangements distincts, les règles énoncées au paragraphe 1 et à l'article 9, paragraphe 3, s'appliquent. Lorsqu'il communique des données de sortie, l'intermédiaire de données inclut une référence à la source de ces données. **[Am. 80]**

2 bis. Les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport sont fournies aux intermédiaires de données numériques par une entité concernée ou une autre personne physique ou morale concernée. Les données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre communiquées par ces intermédiaires de données numériques intègrent les informations de manière visible dans chaque résultat de recherche et incluent un classement en fonction des émissions comme option de tri par défaut, de sorte que l'option la plus respectueuse de l'environnement soit affichée en premier, ainsi qu'une comparaison facile entre les différents choix modaux, y compris l'utilisation de véhicules privés, ainsi que les possibilités d'utiliser un vélo, le cas échéant. **[Am. 81]**

3. Lorsque des données primaires sont utilisées au sens de l'article 5, paragraphe 1, les entités concernées sont habilitées à communiquer ce fait à tout tiers si l'utilisation des données primaires a été vérifiée conformément aux articles 12 et 13.

4. Les entités concernées sont en mesure d'établir des éléments de preuve justifiant la manière dont les données de sortie ont été établies. Ces éléments de preuve sont établis conformément aux exigences définies par la méthode de référence visée à l'article 4, paragraphe 1, et:

(a) ils servent de base à l'évaluation de vérification conformément aux articles 12 et 13;

(b) ils sont mis à disposition, à la demande d'une autorité compétente***, conformément aux règles établies dans l'acte délégué visé à l'article 13, paragraphe 9,*** ou d'un autre tiers, dans la mesure où des arrangements juridiques ou contractuels distincts s'appliquent; **[Am. 82]**

(c) lorsque la vérification est effectuée conformément aux articles 12 et 13, elle comporte une référence à la preuve de conformité visée à l'article 13, paragraphe 6, ainsi que les coordonnées de l'organisme d'évaluation de la conformité qui a établi ladite preuve;

(d) lorsque les données de sortie sont établies au moyen d'un outil de calcul externe visé à l'article 9, paragraphe 2, elles incluent une référence à cet outil de calcul.

5. Les données de sortie et les éléments de preuve visés au paragraphe ~~5~~**4** sont établis de manière claire et non équivoque, au moins dans l'une des langues officielles de l'Union. ~~Dans la mesure du possible,~~ Ils sont mis à disposition ***de manière harmonisée et simple,*** sous la forme d'un lien internet, d'un code QR ou d'une solution équivalente***, permettant l'interopérabilité des données de sortie et des éléments de preuve entre les différents prestataires de services de transport.*** **[Am. 83]**

6. Les données à caractère personnel sont traitées conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([18]).

([18]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

7. Tout destinataire des données de sortie et des éléments de preuves visés au paragraphe ~~5~~**4** prend des mesures pour garantir la confidentialité des données commerciales pertinentes qui sont traitées et communiquées conformément au présent règlement, et veille à ce que ces données ne puissent être consultées, traitées et divulguées que lorsque cela est autorisé. **[Am. 84]**

CHAPITRE V

MESURES COMPLÉMENTAIRES

Article 11

Certification des outils de calcul

1. Les outils de calcul externes visés à l'article 9, paragraphe 2, sont certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14.

2. Le développeur d'outils de calcul soumet une demande à un organisme d'évaluation de la conformité, qui évalue la conformité de l'outil de calcul avec les exigences énoncées aux articles 4 à 9. En cas d'évaluation positive, l'organisme d'évaluation de la conformité délivre un certificat de conformité de l'outil de calcul au présent règlement ***spécifiant si l'outil de calcul permet des calculs fondés sur des données primaires***. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité fournit au demandeur les raisons de cette évaluation négative. **[Am. 85]**

2 bis. Les outils de calcul utilisés en interne par une entité pour calculer les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport relevant du champ d'application du présent règlement sont également alignés sur les exigences définies par la méthode de référence visée à l'article 4, paragraphe 1. **[Am. 86]**

3. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné tient à jour une liste des outils de calcul qu'il a certifiés et de ceux dont il a retiré ou suspendu la certification. Il publie cette liste sur son site web, et communique sans délai l'adresse de ce site à la Commission.

4. Le certificat a une durée de validité de deux ans.

5. La Commission publie sur son site web officiel ~~la~~***une*** liste ***facilement accessible*** de tous les outils de calcul certifiés conformément aux paragraphes 1 et 2***, ainsi que les liens vers les sites web visés au paragraphe 3***. **[Am. 87]**

6. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 afin d'établir des règles relatives à la certification des outils de calcul et au certificat de conformité correspondant, y compris des règles relatives au renouvellement, à la suspension et au retrait de la certification.

CHAPITRE VI

VÉRIFICATION DES DONNÉES RELATIVES AUX ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DES PROCESSUS DE CALCUL

Article 12

Champ de la vérification

1. Les données de sortie visées à l'article 9 sont soumises à la vérification de leur conformité aux exigences énoncées aux articles 4 à 9 du présent règlement. ***La vérification est effectuée au moins une fois par an et conformément aux actes délégués visés à l'article 13, paragraphe 9. La vérification peut également être demandée par l'organisme d'évaluation de la conformité, une autre entité concernée ou ses clients.*** **[Am. 88]**

2. Les exigences de vérification ***annuelle*** visées au paragraphe 1 s'appliquent aux entités concernées visées à l'article 2, à l'exception des micro, petites et moyennes entreprises visées dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission ([19]). Les micro, petites et moyennes entreprises peuvent faire l'objet d'une vérification à leur demande. **[Am. 89]**

([19]) Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

Article 13

Activités et processus de vérification

1. L'organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14 vérifie la fiabilité, la crédibilité, la conformité et l'exactitude des données de sortie communiquées par une entité concernée. ***La vérification est effectuée au moins une fois par an et conformément aux règles établies dans les actes délégués visés à l'article 13, paragraphe 9.*** **[Am. 90]**

2. La vérification est effectuée conformément aux exigences énoncées aux articles 4 à 9 et sur la base des preuves visées à l'article 10, paragraphe 5. Cette vérification porte sur:

(a) la méthode de calcul utilisée;

(b) la ou les sources des données d'entrée utilisées pour le calcul***, et la part des données primaires utilisées***; **[Am. 91]**

(c) l'exactitude du calcul effectué;

(d) les indicateurs utilisés.

2 bis. Les intermédiaires de données font l'objet d'une vérification de manière à s'assurer que leurs algorithmes intègrent correctement des informations scrupuleusement triées en fonction des émissions et permettent leur affichage en l'incluant comme option par défaut, ainsi que différents filtres ou mises en exergue liés à la qualité des données visés à l'article 10, paragraphe 2 bis. **[Am. 92]**

3. Lorsque des outils de calcul externes sont utilisés, l'organisme d'évaluation de la conformité tient compte de leurs certificats de conformité respectifs visés à l'article 11.

3 bis. Lorsque l'entité utilise ses propres outils de calcul pour les données de sortie visées à l'article 9, paragraphe 1, première phrase, l'organisme d'évaluation de la conformité évalue leur conformité aux exigences de la méthode de référence visée à l'article 4, paragraphe 1. **[Am. 93]**

4. Si, à l'issue de l'évaluation de vérification, l'organisme de l'évaluation de la conformité constate des calculs inexacts ou des cas de non-conformité aux articles 4 à 9 du présent règlement, il en informe ***sans retard*** l'entité concernée ~~dans les meilleurs délais~~. L'entité concernée corrige ensuite les calculs ou les cas de non-conformité de manière que le processus de vérification puisse être achevé. **[Am. 94]**

4 bis. Si l'entité, après au moins deux notifications de l'organisme d'évaluation de la conformité, refuse de corriger les calculs ou de remédier aux cas de non-conformité aux articles 4 à 9 du présent règlement, l'autorité compétente, à la demande de l'organisme d'évaluation de la conformité, engage une procédure de sanction conformément à l'acte délégué visé au paragraphe 9. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives et peuvent tenir compte, entre autres aspects, des avantages économiques générés ou attendus par l'entité concernée résultant du non-respect, le cas échéant. **[Am. 95]**

5. L'entité concernée fournit à l'organisme d'~~'~~«évaluation de la conformité***, dans les 30 jours,*** toute information complémentaire pouvant lui permettre de mener à bien les procédures de vérification. L'organisme d'évaluation de la conformité peut effectuer des contrôles pendant le processus de vérification, ***conformément aux règles établies dans l'acte délégué visé à l'article 13, paragraphe 9,*** afin de déterminer la fiabilité des données et des calculs. **[Am. 96]**

6. À l'issue de la vérification, l'organisme d'évaluation de la conformité établit~~, le cas échéant,~~ une preuve de conformité confirmant que les données de sortie sont conformes aux exigences respectives énoncées dans le présent règlement ***et précisant si l'entité utilise des données primaires***. **[Am. 97]**

7. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné établit et tient à jour une liste des entités qui ont été soumises à la vérification ***annuelle*** prévue aux paragraphes 1 à 6. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme d'évaluation de la conformité notifie cette liste à la Commission. **[Am. 98]**

8. Lorsque d'autres actes législatifs de l'Union établissent des règles spécifiques relatives à l'évaluation de vérification des données de sortie, ces règles sont traitées de manière équivalente, à condition que l'évaluation de vérification soit établie conformément au présent règlement.

9. La Commission adopte des actes ~~d'exécution~~***délégués*** conformément à l'article ~~17~~**16** établissant des règles détaillées relatives à la vérification ~~des données~~***de la date*** de sortie ~~et~~**,** des preuves de conformité correspondantes ***et des procédures de sanction***. Ces règles comprennent des dispositions relatives aux éléments de preuve visés à l'article 10, paragraphe 5, et aux droits de communication associés à l'utilisation des données primaires visées à l'article 10, paragraphe 4. **[Am. 99]**

CHAPITRE VII

ACCRÉDITATION

Article 14

Organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités pour effectuer les activités de vérification ou de certification visées aux articles 11, 12 et 13.

2. L'organisme d'évaluation de la conformité est indépendant de ~~l'~~***toute*** entité sollicitant les activités de vérification ou de certification visées aux articles 11, 12 et 13. **[Am. 100]**

3. L'organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches de vérification n'exercent aucune activité susceptible d'entrer en conflit avec leur indépendance de jugement ou leur intégrité dans le cadre de leurs activités de vérification ou de certification.

4. L'organisme d'évaluation de la conformité et son personnel accomplissent les activités de vérification ou de certification avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise et sont à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptible d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs activités de vérification, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes intéressés par ces résultats.

5. L'organisme d'évaluation de la conformité dispose de l'expertise, de l'équipement et de l'infrastructure nécessaires pour mener à bien les activités de vérification ou de certification pour lesquelles il a été accrédité.

6. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations obtenues dans le cadre de l'exécution des tâches de vérification et de certification.

7. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité sous-traite des tâches spécifiques liées à la vérification ou à la certification, ou a recours à une filiale, il assume l'entière responsabilité des tâches exécutées par les sous-traitants ou les filiales, où qu'ils soient établis, y compris en évaluant et contrôlant les qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail qu'ils effectuent.

Article 15

Procédures d'accréditation

1. Les organismes d'évaluation de la conformité visés à l'article 14, paragraphe 1, sont accrédités par un organisme national d'accréditation conformément au chapitre II du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil.

2. Chaque État membre désigne une autorité qui tient à jour une liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités. Ces autorités nationales désignées publient cette liste sur un site web officiel du gouvernement.

3. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme national d'accréditation notifie à la Commission la liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités, ainsi que toutes leurs coordonnées utiles.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de compléter le présent règlement en établissant d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

CHAPITRE VIII

POUVOIRS DÉLÉGUÉS ET COMPÉTENCES D'EXÉCUTION

Article 16

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées dans le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, ~~paragraphe 4~~***paragraphes 4 à 6***, à l'article ~~4~~***5***, paragraphe ~~5~~***2 bis***, à l'article 9, paragraphe 4***, à l'article 13, paragraphe 9***, et à l'article 15, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période indéterminée à compter du [OP: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. **[Am. 101]**

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, ~~paragraphe 4~~***paragraphes 4 à 6***, à l'article ~~4~~***5***, paragraphe ~~5~~***2 bis***, à l'article 9, paragraphe 4, ***à l'article 13, paragraphe 9*** et à l'article 15, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation du pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur. **[Am. 102]**

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, ~~paragraphe 4~~***paragraphes 4 à 6***, de l'article ~~4~~***5***, paragraphe ~~5~~***2 bis***, de l'article 9, paragraphe 4***, de l'article 13, paragraphe 9***, et de l'article 15, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de [deux mois] à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil. **[Am. 103]**

Article 17

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Rapports et réexamen

Au plus tard le **…** [OP: veuillez insérer la date = ~~5 ans~~***36 mois*** après la date d'application du règlement], la Commission procède à une évaluation du présent règlement à la lumière des objectifs poursuivis et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport exposant ses principales conclusions.

Le rapport visé au paragraphe 1 comprend:

a) une évaluation des conséquences pour les entités concernées en ce qui concerne la charge administrative engendrée par la mise en œuvre du présent règlement;

b) une évaluation des conséquences de la mise en œuvre et de l'application du présent règlement compte tenu des opérations sous-traitées;

c) une évaluation des conséquences en ce qui concerne les incitations nationales administratives, financières ou opérationnelles introduites par les États membres conformément à l'article 5, paragraphe 1 bis;

d) une évaluation des incidences d'une obligation de quantifier et de communiquer les émissions de gaz à effet de serre, conformément aux règles prévues par le présent règlement applicables à toutes les entités qui organisent et proposent des services de transport. **[Am. 104]**

Article 19

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Il s'applique à compter du [OP: veuillez insérer la date: ~~42~~**24** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. **[Am. 105]**

3. Toutefois, l'article 4, paragraphes 4 à 6, l'article ***6, paragraphe 1, l'article*** 7, paragraphe 4***, l'article 8, paragraphe 1***, l'article 9, paragraphe 4, l'article 11, paragraphe 6, l'article 13, paragraphe 9, et l'article 15, paragraphe 4, s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. **[Am. 106]**

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à …, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*