



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 3. juli 2024
(OR. en)

10601/24

**Interinstitutionel sag:
2023/0266(COD)**

**CODEC 1413
TRANS 268
CLIMA 226
PE 151**

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester – Resultat af Europa-Parlamentets førstebehandling (den 10.-11. april 2024 i Bruxelles)

I. INDLEDNING

Ordførerne, Pascal CANFIN (RE, FR) og Barbara THALER (PPE, AT), forelagde på vegne af Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (ENVI) og Transport- og Turismeudvalget (TRAN) en betænkning om ovennævnte forslag til forordning, som indeholdt 106 ændringsforslag (ændringsforslag 1-106) til forslaget.

Desuden fremsatte The Left-Gruppen ét ændringsforslag (ændringsforslag 107), og PPE-Gruppen fremsatte 14 ændringsforslag (ændringsforslag 108-121).

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 10. april 2024 vedtog Europa-Parlamentets plenarforsamling ændringsforslag 1-14, 16-106 og 111-113 til forordningsforslaget. Der blev ikke vedtaget andre ændringsforslag.

Det således ændrede kommissionsforslag udgør Parlamentets førstebehandlingsholdning, som er indeholdt i dets lovgivningsmæssige beslutning, jf. bilaget til denne note.

P9_TA(2024)0205

Opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

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

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2023)0441),
- der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, og 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0305/2023),
- der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
- der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
- der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget²,
- der henviser til forretningsordenens artikel 59,
- der henviser til de fælles drøftelser i Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed og Transport- og Turismeudvalget, jf. forretningsordenens artikel 58,
- der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed og Transport- og Turismeudvalget (A9-0070/2024),

1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ EUT C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52023AE2269>

² Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Ændring 1

Forslag til forordning Betragtning 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 2

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer — blandt andet transportsektoren — til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg og til at påvirke transportarrangørers og transportvirksomheders forretningsmæssige beslutninger. Pålidelige og sammenlignelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe sådanne incitamenter og dermed fremme adfærdsendringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt⁵² for transport og den europæiske klimalovgivning.

Ændring

(2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer – blandt andet transportsektoren – til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter i virksomheder og hos enkeltpersoner. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at **reducere offentlige indkøbs CO₂-aftryk**, skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg og til at påvirke transportarrangørers og transportvirksomheders forretningsmæssige beslutninger. Pålidelige og sammenlignelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe sådanne incitamenter og dermed fremme adfærdsendringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt for transport og den europæiske klimalovgivning.

⁵² *Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske*

Ændring 3

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 4

Forslag til forordning Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020⁵⁴ omhandler incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder, inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling

Ændring

(5) ***Kommissionens meddelelse om*** strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020 omhandler incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder, inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer, ***med kraftigt fokus på overførsel til jernbanetransport for både***

af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvor stort et CO₂-aftryk deres valg har, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at grønvaskning undgås.

passagerer og gods, herunder konkrete mål for begge, som et håndgribeligt bidrag til transportsektorens rolle i at nå de bindende mål i henhold til EU-retten, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119^{53a}, om at reducere EU's nettodrivhusgasemissioner med mindst 55 % senest i 2030 sammenlignet med niveauerne i 1990 og målet om at opnå klimaneutralitet for økonomien som helhed senest i 2050. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvor stort et CO₂-aftryk deres valg har, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, *herunder pakkelevering*, samtidig med at grønvaskning undgås.

^{53a} *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).*

⁵⁴ *Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: COM(2020) 789 final*

Ændring 5

Forslag til forordning Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 6

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

Ændring

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

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

Ændring 7

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Denne forordning bør fastlægge en referenceramme for andre emissionsreduktionsforanstaltninger, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer og kunder om drivhusgasemissionerne fra en rejse eller en leveringsmulighed eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.

Ændring

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

Ændring 8

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af

Ændring

(8) På trods af fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle enheder, der udbyder transporttjenester på EU-markedet, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter eller er bundet af

andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland.

andre relevante lovgivningsmæssige eller ikkelovgivningsmæssige ordninger til at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland. ***For at sikre, at alle relevante transporttjenester opgøres, og sikre lige vilkår mellem EU's transportenheder og transportenheder fra tredjelande bør denne forordning finde anvendelse på transporttjenester, der starter og slutter uden for Unionens område, men standser i Unionen med henblik på passagerers på- eller afstigning eller for at laste eller losse gods.***

Ændring 9

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Denne forordning bør ***ikke*** finde anvendelse på dataformidlere, som f.eks. dem, der udbyder multimodale digitale mobilitetstjenester, ***hvis de ikke direkte beregner*** oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, ***men kun videregiver*** oplysninger om sådanne emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person. Dataformidlerne bør ***dog*** være bundet af relevante regler vedrørende formidling og gennemsigtighed af de videregivne drivhusgasemissionsdata for at sikre sammenlignelighed af sådanne data på markedet.

Ændring

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

Ændring 10

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 11

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 12

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 13

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) EN ISO-standard 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation⁵⁷ i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, **er valgt som referencemetode i forbindelse med beregning af drivhusgasemissioner** fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og

Ændring

(12) EN ISO-standard 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation⁵⁷ i april 2023, og som gennemfører ISO-standard 14083:2023, **bør være referencemetoden til beregning af drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul** fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Analyser har vist, at ISO-standard 14083:2023 er den mest relevante og proportionale med hensyn til at nå målene i denne forordning, **herunder en hurtig markedsudbredelse og sammenlignelige data**. Kvantificeringen af emissioner foretages på et grundlag fra oliekilde til hjul, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af

knudepunktsoperationer.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

Ændring 14

Forslag til forordning Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændringsforslag 111

Forslag til forordning Betragtning 12 **b** (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*(12**b**) Kommissionen bør i samarbejde med Den Europæiske Standardiseringsorganisation og medlemsstaternes nationale standardiseringsorganer sikre at transportsektoren har gratis adgang til ISO-standard 14083:2023 eller til den*

tilsvarende europæiske standard EN ISO 14083:2023 for så vidt angår små og mellemstore virksomheder ("SMV'er") som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF. Standarderne bør stilles til rådighed i deres autentiske udgaver såvel som på alle EU's officielle sprog for at gøre forordningen fuldt ud tilgængelig for dem, som den gælder for.

Ændringsforslag 112

Forslag til forordning Betragtning 12 **c** (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 113

Forslag til forordning Betragtning 12 **d** (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændring 16

Forslag til forordning Betragtning 12 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

**Forslag til forordning
Betragtning 13**

Kommissionens forslag

(13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra de oprindelige metodevalg i EN ISO-standard 14083:2023, så uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet undgås, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. ***Fra tid til anden bør*** behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO 14083:2023 i lyset af Unionens politikker og fremtidige ændringer af standarden, som Den Europæiske Standardiseringsorganisation eller et andet kompetent organ måtte foretage, imidlertid vurderes. Hvis ***en sådan vurdering viser***, at der er risiko for, at visse dele af standarden kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem standarden og målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, kan Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne overveje at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt eller beslutte at udelukke den pågældende del af standarden fra denne forordnings anvendelsesområde.

Ændring

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

Ændring 18

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor **prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data** i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan **imidlertid** være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for **visse interessenter, navnlig** SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på **klare** betingelser.

Ændring

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

Ændring 19

Forslag til forordning Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 20

Forslag til forordning Betragtning 15 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 21

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

Ændring

(16) Hvad angår sekundære data kan drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste beregnes ved hjælp af standardværdier eller modellerede data. Anvendelsen af standardværdier og modellerede data bør imidlertid give nøjagtige og pålidelige oplysninger om en specifik transporttjenestes drivhusgasemissioner, og derfor bør standardværdierne fastsættes og de modellerede data udarbejdes på en neutral og objektiv måde på grundlag af pålidelige kilder og passende parametre.

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

Ændring 22

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) Der bør derfor oprettes en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsresultater, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved sådanne standardværdier i hele Unionen bør andre relevante databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.

Ændring

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

Ændring 23

Forslag til forordning Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

forordning oprettede databaser bør bruge tal, der er baseret på en lokalitetsbaseret tilgang.

Ændring 24

Forslag til forordning Betragtning 19

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 25

Forslag til forordning Betragtning 21

Kommissionens forslag

(21) **I henhold til forordning (EU) 2015/757⁵⁸ og direktiv 2003/87/EF⁵⁹ skal der foretages indsamling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med CO₂-emissioner fra henholdsvis skibe og luftfartøjer.** Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF kan til en vis grad være supplerende til bestemmelserne i denne forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af emissioner fra transporttjenester. Inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra

Ændring

(21) I henhold til forordning (EU) 2015/757⁵⁸ og direktiv 2003/87/EF⁵⁹ skal der foretages indsamling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med **drivhusgasemissioner** fra henholdsvis skibe og luftfartøjer. Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF kan til en vis grad være supplerende til bestemmelserne i denne forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af emissioner fra transporttjenester. Inputdata i forbindelse

transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242⁶⁰ **og** forordning (EU) 2019/631⁶¹.

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

⁵⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁶⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019).

⁶¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EØS-relevant tekst.) (EUT L 111, 25.4.2019, p. 13).

med drivhusgasemissioner fra transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242⁶⁰, forordning (EU) 2019/631⁶¹ **og forordning (EU) 2023/2405⁶².**

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

⁵⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁶⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019).

⁶¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EØS-relevant tekst.) (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁶² *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>)*

Ændring 26

Forslag til forordning Betragtning 22

Kommissionens forslag

(22) For at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner bør der fastsættes fælles parametre, som danner grundlag for sammenligning af disse data, og så der kan foretages effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt.

Ændring

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

Ændring 27

Forslag til forordning Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(23a) Videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner inden leveringen af en transporttjeneste er afgørende for at tilskynde borgerne til at træffe et informeret valg og påvirker de virksomheder, der organiserer og leverer disse tjenester på markedet. Oplysninger om drivhusgasemissionerne i forbindelse med en given transporttjeneste bør derfor om muligt videregives af de berørte enheder og dataformidlere før leveringen af transporttjenesten. Oplysninger om drivhusgasemissioner kan dog videregives

efter leveringen af transporttjenesten, især når kommunikationen mellem virksomheder kræver et mere detaljeret informationsniveau, navnlig i forbindelse med logistikkæder og kontraktlige underentrepriseforhold.

Ændring 28

Forslag til forordning Betragtning 23 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 29

Forslag til forordning Betragtning 26

Kommissionens forslag

Ændring

(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør

(26) Eksterne beregningsværktøjer, der stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen blandt bredere grupper af interessenter. Anvendelsen af sådanne værktøjer bør

certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata.

certificeres for at garantere, at de er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles referencemetode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata. ***Det bør fremgå af certificeringen, om beregningsværktøjet understøtter beregninger baseret på primære data.***

Ændring 30

Forslag til forordning Betragtning 26 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 31

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

Ændring

(27) Et korrekt udformet verifikationssystem til overensstemmelse af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med de krav, der er fastsat i denne forordning, bør i væsentlig grad øge tilliden til sådanne datas pålidelighed og nøjagtighed. Enheder, der med succes har gennemgået

(27) Et korrekt udformet verifikationssystem til overensstemmelse af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med de krav, der er fastsat i denne forordning, bør i væsentlig grad øge tilliden til sådanne datas pålidelighed og nøjagtighed. Enheder, der med succes har gennemgået

overensstemmelsesvurderingen, bør have ret til at få udstedt et overensstemmelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. **Hvis der var medtaget primære data, bør dette fremgå af overensstemmelsesbeviset, navnlig for** at tilskynde alle enheder, der er berørt af reglerne i denne forordning, til at indsamle og anvende primære data.

overensstemmelsesvurderingen, bør have ret til at få udstedt et overensstemmelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. **Overensstemmelsesbeviset bør angive andelen af primære data, der er anvendt, med henblik på** at tilskynde alle enheder, der er berørt af reglerne i denne forordning, til at indsamle og anvende primære data.

Ændring 32

Forslag til forordning Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 33

Forslag til forordning Betragtning 29 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(29b) For at sikre passende anvendelse og gennemførelse af denne forordning bør medlemsstaterne bidrage til dens håndhævelse, herunder ved indførelse af en sanktionsordning. De økonomiske sanktioner bør stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og tage højde for gentagne tilfælde af manglende opfyldelse af kravene om beregning og indsendelse af data eller levering af vildledende

oplysninger fra de berørte enheders side. De fastsatte minimums- eller maksimumsbeløb må under ingen omstændigheder tilskynde til manglende overholdelse af reglerne.

Ændring 34

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ved denne forordning fastsættes regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område.

Ændring

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

Ændring 35

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

Denne forordning finder anvendelse på:

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

emissioner fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person.

Ændring 36

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag

(1) "drivhusgas": en såvel naturlig som menneskeskabt gasformig bestanddel i atmosfæren, som absorberer og udsender stråling på bestemte bølgelængder inden for spektret af infrarød stråling udsendt af jordens overflade, atmosfæren og skyer

Ændring

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

Ændring 37

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – nr. 13

Kommissionens forslag

(13) "dataformidler": en juridisk eller fysisk person, der indsamler ***og*** videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste ***på grundlag af særskilte retlige, kontraktlige eller andre relevante ordninger***

Ændring

(13) "dataformidler": en juridisk eller fysisk person, der indsamler, ***beregninger eller*** videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste

Ændring 38

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – nr. 17

Kommissionens forslag

(17) "drivhusgasemissionsfaktor": en koefficient, der knytter ***drivhusgasaktivitet*** til drivhusgasemissioner

Ændring

(17) "drivhusgasemissionsfaktor": en koefficient, der knytter ***specificerede drivhusgasaktivitetsdata*** til drivhusgasemissioner

Ændring 39

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – nr. 18

Kommissionens forslag

(18) "drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul": emissioner, der repræsenterer drivhusgaseffekten fra både anvendelsen af et køretøj og energiforsyningen til køretøjet

Ændring

(18) "drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul": emissioner, der repræsenterer drivhusgaseffekten fra både anvendelsen af et køretøj og energiforsyningen til køretøjet, ***der er en delmængde af emissionerne i hele livscyklussen***

Ændring 40

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – nr. 19 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

(19a) "emissioner i hele livscyklussen": de emissioner, der repræsenterer summen af den tilsvarende andel af emissioner, som er forbundet med opførelse af infrastruktur, der anvendes af køretøjet, de emissioner, som er forbundet med produktion, vedligeholdelse og kassation af køretøjet, samt emissionerne fra oliekilde til hjul

Ændring 41

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – nr. 23

Kommissionens forslag

Ændring

(23) "standardværdi": en sekundær dataværdi, der stammer fra en offentliggjort kilde, og som anvendes som standard i tilfælde af mangel på primære data eller modellerede data

(23) "standardværdi": en sekundær dataværdi, der stammer fra en offentliggjort kilde og ***er verificeret af et overensstemmelsesvurderingsorgan***, som anvendes som standard i tilfælde af mangel på primære data eller modellerede data

Ændring 42

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – nr. 30 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

(30a) "transportarrangør": en enhed, der leverer transporttjenester, hvor leveringen af visse elementer i transportkæden gives i underentreprise til en eller flere andre enheder.

Ændring 43

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 1 – nr. 30 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

(30b) "underentreprenør på transport": en enhed, der leverer transportoperationer for et eller flere led i transportkæder på vegne af en eller flere transportarrangører i henhold til kontraktlige aftaler.

Ændring 44

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændring

1. Drivhusgasemissioner fra transporttjenester beregnes på grundlag af den metode, der er fastsat i den ajourførte udgave af standarden EN ISO 14083:2023, og reglerne i denne forordnings kapitel III.

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

Ændring 45

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 46

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændring

2. Senest 36 måneder efter **anvendelsesdatoen for denne forordning** vurderer Kommissionen behovet for at tilpasse komponenter i den i stk. 1 nævnte standard.

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

Ændring 47

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

livscyklusemissioner, der er udviklet i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/631, forordning (EU) 2023/1542 og forordning (EU) 2019/1242. Rapporten skal vurdere den bedste tilgang til at gennemføre Unionens fælles livscyklusmetode med henblik på denne forordning og ledsages, hvis det er relevant, straks af et lovgivningsforslag om ændring af denne forordning.

Ændring 48

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 49

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 6

Kommissionens forslag

Ændring

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

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

dataelementer, der ikke er udtrykkeligt forklaret i metoden.

dataelementer, der ikke er udtrykkeligt forklaret i metoden.

Ændring 50

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. De i artikel 2 omhandlede enheder prioriterer anvendelsen af primære data til beregning af drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste.

Ændring

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

Ændring 51

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 52

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1b. Medlemsstaterne kan indføre administrative, finansielle eller

driftsmæssige incitamenter for at tilskynde til anvendelse af primære data og bør underrette Kommissionen om deres art og tidsramme.

Ændring 53

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

2. Anvendelse af sekundære data til beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste er tilladt på følgende betingelser:

Ændring

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

Ændring 54

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 55

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

2b. Originaludstyrfabrikanter ("OEM'er") skal give SMV'er tilstrækkelig adgang til relevante køretøjsdata, i det omfang det er nødvendigt med henblik på overholdelse af nærværende forordning og så længe det er relevant for at gøre det lettere for

dem at foretage nøjagtig dataindsamling og efterfølgende beregninger.

Ændring 56

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i).

Ændring

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

Ændring 57

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 58

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1b. Ved udarbejdelsen af standardværdierne for drivhusgasintensitet skal Kommissionen:
a) anvende den lokaliseringsbaserede

tilgang, som den i artikel 4 omhandlede standard foreskriver ("den lokaliseringsbaserede tilgang")
b) tage hensyn til de drivhusgasemissionsfaktorer, der er fastsat i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001.

Ændring 59

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 60

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1 d (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 61

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. **Kommissionen** sørger for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner.

Ændring

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

Ændring 62

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 63

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændring

3. Der er gratis og åben adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at

3. Der er lettilgængelig, gratis og åben adgang til databasen i stk. 1 for

konsultere eller anvende standardværdier for emissionsintensitet.

offentligheden til at konsultere eller anvende standardværdier for emissionsintensitet.

Ændring 64

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. En udvikler af en database eller et datasæt, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), indgiver en ansøgning til Kommissionen om en teknisk kvalitetskontrol af standardværdierne for drivhusgasemissionsintensitet i den pågældende database eller det pågældende datasæt. Kommissionen foretager med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur den tekniske kvalitetskontrol i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-8.

Ændring

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

Ændring 65

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1a. Den i stk. 1 omhandlede tekniske kvalitetskontrol af databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet skal omfatte en sammenligning mellem emissioner, der indberettes ved brug af primære data, og emissioner, som ville blive indberettet ved brug af databasen eller standardværdierne i tilsvarende

repræsentative brugstilfælde. Databaser og standardværdier, som ville medføre undervurdering af de frembragte emissioner sammenlignet med de indberettede primære data, skal vurderes negativt ved den tekniske kvalitetskontrol.

Ændring 66

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 67

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændring

2. Kun databaser og datasæt med standardværdier for emissionsintensitet, der er blevet positivt vurderet i forbindelse med den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1 må benyttes med henblik på anvendelse af sekundære data, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii).

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

Ændring 68

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Den tekniske kvalitetskontrol er krævet senest **24** måneder efter **anvendelsesdatoen for denne forordning**. En registrering af en positiv vurdering i forbindelse med kvalitetskontrollen er gyldig i to år.

Ændring

3. Den tekniske kvalitetskontrol er krævet senest **12** måneder efter **den i stk. 1 anførte anvendelsesdato**. En registrering af en positiv vurdering i forbindelse med kvalitetskontrollen er gyldig i to år.

Ændring 69

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 70

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændring

1. **Kommissionen** opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, jf. artikel 5, stk. 2, litra b).

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

Ændring 71

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1a. Ved udarbejdelsen af standardværdierne for drivhusgasemissionsfaktorer skal Kommissionen:
a) anvende den lokaliseringsbaserede tilgang, som den i artikel 4 omhandlede standard foreskriver ("den lokaliseringsbaserede tilgang")
b) tage hensyn til de drivhusgasemissionsfaktorer, der er fastsat i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001.

Ændring 72

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 73

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1c. Ind til oprettelsen af den centrale EU-database, kan enhederne gøre brug af andre nationale databaser, der betragtes som verificeret, i henhold til artikel 13,

stk. 8, eller som er blevet verificeret i henhold til anden gældende EU-ret, forudsat at disse data er tilgængelige på det samme aggregeringsniveau som det, der kræves i nærværende forordning.

Ændring 74

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. **Kommissionen** sørger med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner.

Ændring

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

Ændring 75

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Der er åben og gratis adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere.

Ændring

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

Ændring 76

Forslag til forordning

Artikel 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 8a

Støtte til forvaltning af små og mellemstore virksomheder

- 1. Senest ... [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal Kommissionen have udviklet et forenklet beregningsværktøj for SMV'er, som skal være offentligt tilgængeligt, brugervenligt og gratis, jf. artikel 11. Det skal ledsages af trinvis vejledende dokumenter, der tydeligt forklarer, hvordan beregningsværktøjet fungerer.*
- 2. Kommissionen overvåger risikoen for, at de data, der offentliggøres af SMV'er, der handler som underleverandører i henhold til denne forordning, kan anvendes af arrangører af transporttjenester i forbindelse med urimelig markedspraksis. Senest ... [to år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten ledsages, hvis det er relevant, af et lovgivningsforslag om foranstaltninger til beskyttelse af fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme data.*

Ændring 77

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag

Ændring

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

3. Outputdataene omfatter den samlede masse af CO₂-ækvivalent (CO₂e) pr. transporttjeneste og afhængigt af den pågældende type af transporttjeneste mindst én af følgende dataparametre:

Ændring 78

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 79

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1a. Berørte enheder kan vælge at lade følgende oplysninger være synlige:
a) om deres oplysninger er underlagt den årlige kontrol
b) om de har anvendt primære data, i hvilket tilfælde de variabler, der er afledt af primære data, skal angives
c) om de har anvendt det EU-beregningsværktøj, der er indført ved artikel 9, stk. 2a.

Ændring 80

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Hvis outputdataene indsamles **og videregives** af en dataformidler på grundlag af særskilte ordninger, finder reglerne i stk. 1 og artikel 9, stk. 3, anvendelse. Ved videregivelse af outputdata medtager dataformidleren en henvisning til kilden til disse data.

Ændring

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

Ændring 81

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 82

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 4 – litra b

Kommissionens forslag

- b) stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed eller en anden tredjepart, for så vidt der gælder særskilte retlige eller kontraktlige ordninger

Ændring

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

Ændring 83

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. De outputdata og den dokumentation, der er omhandlet i stk. 5, udarbejdes på en klar og utvetydig måde på mindst ét af Unionens officielle sprog. *Hvis det er muligt, stilles de til rådighed* i form af et link, en QR-kode eller tilsvarende.

Ændring

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

Ændring 84

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 7

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 85

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Udvikleren af beregningsværktøjet indgiver en ansøgning til et overensstemmelsesvurderingsorgan, der vurderer, om beregningsværktøjet opfylder kravene i artikel 4-9. Hvis vurderingen er positiv, udsteder overensstemmelsesvurderingsorganet et certifikat, der bekræfter, at beregningsværktøjet er i overensstemmelse med denne forordning. Hvis vurderingen er negativ, giver overensstemmelsesvurderingsorganet ansøgeren begrundelsen for den negative vurdering.

Ændring

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

Ændring 86

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 87

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Kommissionen offentliggør på sit officielle websted en liste over alle beregningsværktøjer, der er certificeret i

Ændring

5. Kommissionen offentliggør på sit officielle websted en lettilgængelig liste over alle beregningsværktøjer, der er

overensstemmelse med stk. 1 og 2.

certificeret i overensstemmelse med stk. 1 og 2, samt links til de i stk. 3 omhandlede websteder.

Ændring 88

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. De outputdata, der er omhandlet i artikel 9, underlægges verifikation af, om de er i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-9.

Ændring

1. De outputdata, der er omhandlet i artikel 9, underlægges verifikation af, om de er i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4-9.

Verifikationen foretages mindst én gang om året i overensstemmelse med de i artikel 13, stk. 9, omhandlede delegerede retsakter.

Overensstemmelsesvurderingsorganet, en anden berørt enhed eller dets kunder kan også anmode om verifikation.

Ændring 89

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. ***Verifikationskravene*** i stk. 1 finder anvendelse på de i artikel 2 omhandlede berørte enheder, med undtagelse af mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder som omhandlet i Kommissionens henstilling 2003/361/EF⁶⁶. ***Mikrovirksomheder og*** små og mellemstore virksomheder kan underlægges verifikation, hvis de anmoder herom.

⁶⁶ Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36).

Ændring

2. ***De årlige verifikationskrav*** i stk. 1 finder anvendelse på de i artikel 2 omhandlede berørte enheder, med undtagelse af mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder som omhandlet i Kommissionens henstilling 2003/361/EF⁶⁶. ***Mikro-***, små og mellemstore virksomheder kan underlægges verifikation, hvis de anmoder herom.

⁶⁶ Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36).

Ændring 90

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Overensstemmelsesvurderingsorgane t, jf. artikel 14, verificerer pålideligheden, troværdigheden, overensstemmelsen og nøjagtigheden af de outputdata, der videregives af en berørt enhed.

Ændring

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

Ændring 91

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag

- b) kilden/kilderne til de inputdata, der er anvendt i beregningen

Ændring

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

Ændring 92

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 93

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

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

Ændring 94

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændring

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

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

Ændring 95

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

4a. Hvis enheden på baggrund af mindst to underretninger fra overensstemmelsesvurderingsorganet nægter at rette beregningerne eller afhjælpe afvigelser med hensyn til artikel 4-9 i nærværende forordning, indleder den kompetente myndighed efter anmodning fra

overensstemmelsesvurderingsorganet en sanktionsprocedure i henhold til de detaljerede regler, der er fastsat i den i stk. 9 omhandlede delegerede retsakt. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og kan bl.a. tage hensyn til de økonomiske fordele, som den berørte enhed har opnået eller forventes at opnå ved den manglende overholdelse, hvor det er relevant.

Ændring 96

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Den berørte enhed giver overensstemmelsesvurderingsorganet alle yderligere oplysninger, som gør det muligt for organet at foretage verifikation. Overensstemmelsesvurderingsorganet kan foretage kontrol i løbet af verifikationsprocessen for at vurdere pålideligheden af dataene og beregningerne.

Ændring

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

Ændring 97

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Når verifikationen er afsluttet, udarbejder overensstemmelsesvurderingsorganet, hvis det er relevant, et overensstemmelsesbevis, der bekræfter, at outputdataene opfylder de respektive krav i denne forordning.

Ændring

6. Når verifikationen er afsluttet, udarbejder overensstemmelsesvurderingsorganet et overensstemmelsesbevis, der bekræfter, at outputdataene opfylder de respektive krav i denne forordning og angiver, hvorvidt enheden anvender primære data.

Ændring 98

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 7

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 99

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 9

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 100

Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Overensstemmelsesvurderingsorganet er uafhængigt af den enhed, der ansøger om verifikations- eller certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.

Ændring

2. Overensstemmelsesvurderingsorganet er uafhængigt af enhver enhed, der ansøger om verifikations- eller certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.

Ændring 101

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 102

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 103

Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel 9, stk. 4, og artikel 15, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-

Ændring

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5, artikel **4, stk. 6, artikel 5, stk. 2a, artikel 9**, stk. 4, **artikel 13, stk. 9**, og artikel 15, stk.

Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på [to måneder] fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på [to måneder] fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 104

Forslag til forordning

Artikel 18 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Den i stk. 1 omhandlede rapport skal indeholde:

- a) en vurdering af virkningerne for de berørte enheder med hensyn til den bureaukratiske byrde, som gennemførelsen af denne forordning medfører***
- b) en vurdering af virkningerne af gennemførelsen og anvendelsen af nærværende forordning i lyset af de aktiviteter, der givet i underentreprise***
- c) en vurdering af virkningerne med hensyn til de nationale administrative, økonomiske eller operationelle incitamenter, der indføres af medlemsstaterne som anført i artikel 5, stk. 1b,***
- d) en vurdering af virkningerne af et obligatorisk krav om at kvantificere og offentliggøre drivhusgasemissioner i overensstemmelse med de regler i denne forordning, der finder anvendelse på alle enheder, der tilrettelægger og leverer transporttjenester.***

Ændring 105

Forslag til forordning

Artikel 19 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændring

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

Ændring 106

Forslag til forordning

Artikel 19 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Artikel 4, stk. 4, artikel 4, stk. 5,
artikel 4, stk. 6, artikel 7, stk. 4, artikel 9,
stk. 4, artikel 11, stk. 6, artikel 13, stk. 9,
og artikel 15, stk. 4, finder dog anvendelse
fra datoen for denne forordnings
ikrafttræden.

Ændring

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