



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 4. december 2023
(OR. en)

16365/23

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

**TRANS 573
CLIMA 623
CODEC 2390
IA 345**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	16145/23 + COR 1 REV 1
Komm. dok. nr.:	11821/23
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester – Generel indstilling

Vedlagt følger til delegationerne Rådets generelle indstilling om ovennævnte forslag som vedtaget af Rådet (energi) på dets 3991. samling den 4. december 2023.

2023/0266 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ [EUT C af , s.].

² [EUT C af , s.].

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Støtte til indsatsen for bedre bæredygtighed og effektivitet i Unionens transportsystem er en forudsætning for at holde en stabil kurs mod klimaneutralitet senest i 2050, samtidig med at der tages behørigt hensyn til behovet for at opretholde den europæiske industris fortsatte vækst og konkurrenceevne.
- (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 adfærdsændringer hos både forbrugere og virksomheder for at bidrage til målene i den europæiske grønne pagt³ for transport og den europæiske klimalovgivning. Denne forordning er en del af EU's indsats for en grøn omstilling sammen med andre EU-retsakter eller -initiativer, herunder forslaget til direktiv om styrkelse af forbrugernes rolle inden for rammerne af den grønne omstilling.
- (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.

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

- (4) I 2011 vedtog Europa-Kommissionen hvidbogen om transport⁴, som fremlagde en vision for fremtiden for EU's transportsystem og fastlagde en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer i forbindelse med transport, navnlig behovet for at opretholde og videreudvikle mobiliteten og reducere drivhusgasemissionerne fra transport og logistik betydeligt.
- (5) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020⁵ 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 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 høje drivhusgasemissioner deres valg medfører, og øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at grønvaskning undgås.
- (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.

⁴ HVIDBOG: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM/2011/0144 final).

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

- (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.
- (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.
- (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.

- (10) Denne forordning bør ikke finde anvendelse, hvis beregningen og videregivelsen af oplysninger om drivhusgasemissioner foretages samlet. Dette omfatter situationer, hvor obligatorisk offentliggørelse om miljørelaterede oplysninger med henblik på bæredygtighedsrapportering og udarbejdelse af miljøregnskaber til statistiske formål er afledt af andre EU-regler, som f.eks. dem, der er fastsat i direktivet om virksomheders bæredygtighedsrapportering⁶ og forordningen om europæiske miljøøkonomiske regnskaber⁷. Omvendt kan oplysninger, der er opnået på grundlag af denne forordning, bidrage til udarbejdelsen af konsoliderede emissionsrapporter, der kræves i henhold til anden gældende EU-lovgivning, forudsat at de respektive metoder og de indsamlede data er tilstrækkeligt kompatible.
- (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.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464 af 14. december 2022 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering ([EUT L 322 af 16.12.2022, s. 15](#)).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011 af 6. juli 2011 om europæiske miljøøkonomiske regnskaber ([EUT L 192 af 22.7.2011, s. 1](#)).

- (12) EN ISO-standarden 14083:2023, som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation⁸ 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. Ved at fremme anvendelsen heraf i EU fremmes den internationale kompatibilitet af opgørelsen af emissioner. Yderligere global tilpasning af den anvendte metode lettes. 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 eller på et well to wake-grundlag for sø- og luftfartstransportsektorerne, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktoperationer. Kommissionen bør i samarbejde med Den Europæiske Standardiseringsorganisation og medlemsstaternes nationale standardiseringsorganer bestræbe sig på at give adgang til denne standard gratis eller til nedsat sats for transportsektoren i dens officielle og autentiske udgave samt udarbejde en oversættelse heraf til Unionens officielle sprog for at gøre denne forordning mere tilgængelig for alle, der er omfattet af denne forordning.
- (13) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra metodevalgene 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 anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden behørigt. Anvendelse af en ændring eller af en komponent, der skaber en åbenbar risiko for uforenelighed med målene i denne forordning og andre gældende EU-regler, bør udelukkes.

⁸ <https://www.cencenelec.eu>.

- (14) For at undgå spredning af unøjagtige oplysninger på markedet kan der opstå et behov for at præcisere referencemetoden med hensyn til drivhusgasemissionsrelevante parametre og antagelser, der benyttes til at beregne emissionerne, før en tjeneste leveres. Det samme gælder for andre relevante tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, hvis anvendelsen af disse parametre ikke er udtrykkeligt præciseret i metoden.
- (15) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver det mest pålidelige og nøjagtige resultat og bør derfor prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af sådanne data i procedurene for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for visse interessenter, navnlig SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på klare betingelser. For at opnå en mere nøjagtig opgørelse af drivhusgasemissioner kan en medlemsstat dog fastsætte, at anvendelsen af primære data er obligatorisk for transportoperationer på dens område for enheder, hvis antal ansatte overstiger en bestemt tærskel, der er fastsat i national ret, når transporttjenesten starter og slutter på dens område. For ikke at hæmme internationale transporttjenester og udviklingen af små og mellemstore virksomheder bør medlemsstaten ikke anvende et sådant krav i forbindelse med grænseoverskridende transportoperationer og transportoperationer, der passerer gennem dens område, eller i forbindelse med små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF.
- (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.

- (16a) For at mindske den administrative byrde og dobbeltberegninger kan enhederne anvende primære eller sekundære data, der opgøres på samme aggregeringsniveau som det i denne forordning krævede niveau, og som anses for at være blevet verificeret i henhold til denne forordning, eller som er blevet verificeret i henhold til anden eksisterende EU-lovgivning af et akkrediteret organ.
- (17) Der bør 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. Den centrale EU-database bør indeholde en særskilt tabel for hver transportform, og standarddataene for skibsfartens drivhusgasemissionsintensitet bør stamme fra "Thetis-MRV"-databasen eller "Fuel EU-databasen". Andre relevante databaser og datasæt, der forvaltes af tredjeparter, bør også være tilladt på betingelse af, at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.
- (18) Ved bestemmelsen af en transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet skal drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere give drivhusgasemissionsskøn, der afspejler den forbrugte energimængde i perspektivet fra oliekilde til hjul. Der bør derfor oprettes en central EU-database over drivhusgasemissionsfaktorer for energibærere for at sikre sammenligneligheden og kvaliteten af inputdata.

- (18a) Den centrale EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet og den centrale EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer bør navnlig indeholde henholdsvis værdier og faktorer for drivhusgasemissionsintensitet, der er vedtaget af Unionen eller i Unionens interesse på internationalt plan. I betragtning af de sektormæssige, nationale og regionale specificiteter ved standardværdier i hele Unionen bør den centrale EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet imidlertid afspejle de køretøjs- og fartøjstyper, der typisk anvendes i medlemsstaterne. Denne database og den centrale EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer bør også afspejle unikke karakteristika i forskellige medlemsstater.
- (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 tekniske bistand til en korrekt gennemførelse af denne del af forordningen. Medlemsstaterne kan om nødvendigt give Det Europæiske Miljøagentur yderligere input.
- (20) Modellerede data kan anvendes, hvis de er baseret på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med referencemetoden og, hvis det er relevant, andre bestemmelser vedrørende anvendelsen af sekundære data og beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning.

- (21) I henhold til forordning (EU) 2015/757⁹ og direktiv 2003/87/EF¹⁰ 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 er 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 i forhold til tilbagelagt strækning eller fragtmængde. Inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra transporttjenester kan også hidrøre fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer, f.eks. forordning (EU) 2019/1242¹¹ og forordning (EU) 2019/631¹² eller forordning (EU) 2023/1805¹³. Kommissionen bør sikre denne forordnings forenelighed og sammenhæng med eksisterende EU-lovgivning og kommende initiativer. Navnlig kan det kommende [forslag om adgang til køretøjsdata] fremme anvendelsen af primære data.
- (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.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ([EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55](#)).

¹⁰ 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](#)).

¹¹ 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](#)).

¹² 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 af 25.4.2019, s. 13](#)).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst) ([EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48](#)).

- (23) Alle disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der videregives til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål i overensstemmelse med denne forordnings anvendelsesområde, bør absolut og i fremherskende grad omfatte outputdata, der er udarbejdet efter de specifikke regler for beregning af drivhusgasemissioner, der er fastsat i denne forordning. Yderligere dataelementer, der tjener andre formål end dem, der er defineret i denne forordning, kan tilføjes, hvis det er relevant.
- (23a) Videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner inden leveringen af en transporttjeneste er afgørende for at tilskynde borgerne til at træffe et informeret valg. Oplysninger om drivhusgasemissioner kan dog videregives efter leveringen af transporttjenesten i behørigt begrundede tilfælde, hvor kommunikationen mellem virksomheder kræver et mere detaljeret informationsniveau, navnlig i forbindelse med logistikkæder og underentrepriseforhold.
- (24) For at påvise, at kravene i denne forordning er opfyldt, bør en enhed, der beregner og videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, kunne fremlægge dokumentation, der underbygger de pågældende outputdata. Denne dokumentation bør udarbejdes i henhold til de regler om rapportering på transporttjenesteniveau, der er fastsat i standard EN ISO 14083:2023, og bør stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed, som f.eks. en domstol, eller enhver anden tredjepart, hvis det kræves i henhold til særskilte ordninger, herunder i erhvervsmæssig sammenhæng.

- (25) Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra en berørt enhed eller en anden relevant juridisk eller fysisk person og videregiver dem på markedet, ikke anses for at være ansvarlig i tilfælde af, at disse oplysninger overtræder nogen af de krav vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning. Dataformidleren bør dog bestræbe sig på at forhindre, at der videregives unøjagtige eller ukorrekte oplysninger, og bør overholde reglerne vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner, kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til oplysningerne for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.
- (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. For navnlig at lette SMV'ers gennemførelse af denne forordning, begrænse beregningens kompleksitet og mindske den administrative og finansielle byrde for SMV'er, opnå en ensartet gennemførelse i forbindelse med opgørelsen for de mest typiske tjenester og øge datagennemsigtigheden bør Kommissionen udvikle beregningsværktøjer til udarbejdelse af outputdata.
- (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.

- (28) Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssig stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra kravene vedrørende verifikation, medmindre disse virksomheder ønsker at få udstedt et overensstemmelsesbevis. Desuden bør store virksomheder tage hensyn til proportionalitetsprincippet, når de overvejer at anmode om overensstemmelseskontrol fra partnere i værdikæden, navnlig SMV'er.
- (29) Hvis data om drivhusgasemissioner for transporttjenester allerede er blevet verificeret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i andre EU-retsakter, herunder, for luftfartssektoren, direktiv 2003/87 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, og, for søfartssektoren, forordning (EU) 2023/1805 om anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF eller forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF, bør de pågældende data anses for at være blevet verificeret i henhold til nærværende forordning.
- (29a) For at bevare ensartetheden i opgørelsen af drivhusgasemissioner fra lufttransporttjenester i EU-lovgivningen kan data vedrørende drivhusgasemissioner fra transporttjenester, som skal medtages i databaser, der er oprettet i henhold til andre EU-retsakter i transportsektoren, eller som skal anvendes i henhold til sådanne retsakter såsom forordning (EU) 2023/2405 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, på de betingelser, der er fastsat i disse retsakter, baseres på de regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der er fastsat i denne forordning.

- (30) For at muliggøre en effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹⁴. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (31) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning og for at supplere listen over parametre bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende anmodninger til Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere EN ISO-standard 14083:2023, udelukkelse af anvendelsen af visse ændringer af eller komponenter i denne standard, anvendelse af primære eller sekundære data, der er verificeret af et akkrediteret organ i henhold til anden eksisterende EU-lovgivning, definition af gældende dataparametre, der udtrykker outputdata for drivhusgasemissioner, præcisering af referencemetoden til fastsættelse af regler for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol af eksterne databaser over standardværdier, udvikling og certificering af beregningsværktøjer og verifikation af drivhusgasemissionsdata. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹⁵.

¹⁴ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning ([EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1](#)).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser ([EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13](#)).

- (32) Sammenligneligheden af drivhusgasemissionsdata for transporttjenester og en bedre anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser i forretningspraksis er ikke mål, der i tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne uden risiko for, at der skabes bureaukrati på det indre marked og yderligere omkostninger og administrative byrder for industrien. Disse mål kan ved hjælp af netværkseffekter, hvor medlemsstaterne handler i fællesskab, snarere bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (33) For at nå det grundlæggende mål om at tilskynde til adfærdsændringer hos virksomheder og kunder for at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata er det i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Denne forordning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union.
- (34) I forbindelse med evalueringen af denne forordning bør Kommissionen vurdere nødvendigheden og gennemførligheden af at medtage processer for konstruktion, vedligeholdelse og ophugning af køretøjer eller omladnings- og ind- og udstigningsudstyr i metoden til beregning af drivhusgasemissioner for at fastlægge drivhusgasemissioner, der er baseret på hele livscyklussen, eftersom en tilgang med det samlede CO₂-fodaftryk (livscyklusbaserede drivhusgasemissioner) som tilsigtet i hvidbogen om transport fra 2011 og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra december 2020 kræver, at opstrømskæden og emissionerne ved udrangering medtages. Desuden bør Kommissionen vurdere nødvendigheden og gennemførligheden af at gøre rapporteringen af oplysninger i overensstemmelse med standarden EN ISO 14083:2023 obligatorisk –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

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

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder navnlig anvendelse på:

- a) enheder, 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 tredjeparter
- b) udviklere af beregningsværktøjer
- c) udviklere af tredjeparters databaser og
- d) overensstemmelsesvurderingsorganer med ansvar for verifikations- og certificeringsaktiviteter.

Denne forordning finder anvendelse på beregning og videregivelse af data, når sådanne data beregnes og videregives på kontraktlig eller frivillig basis, eller hvis en sådan beregning og videregivelse er påkrævet i henhold til gældende national ret eller EU-ret.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "drivhusgas": en såvel naturlig som menneskeskabt gasformig bestanddel i atmosfæren, som absorberer og udsender stråling på bestemte bølgelængder inden for spektret af infrarød stråling udsendt af jordens overflade, atmosfæren og skyer
- 2) "drivhusgasemission": udledning af en drivhusgas i atmosfæren, udtrykt i masse af CO₂-ækvivalent
- 3) "CO₂-ækvivalent (CO₂e)": en enhed til sammenligning af strålingspåvirkningen fra en drivhusgas med strålingspåvirkningen fra CO₂
- 4) "drivhusgasemissionsopgørelse": handlinger, der foretages for ved hjælp af målinger og beregninger at kvantificere og rapportere om drivhusgasemissioner
- 5) "transporttjeneste": transport af gods eller passagerer fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted; en transporttjeneste kan omfatte et eller flere transportkædeelementer, der kræver både transportoperationer og/eller knudepunktsoperationer
- 6) "transportoperation": anvendelse af et køretøj med henblik på transport af passagerer og/eller gods
- 7) "knudepunktsoperation": handling med henblik på transport af gods eller passagerer via et knudepunkt
- 8) "køretøj": et middel til transport af passagerer og/eller gods inden for enhver transportform

- 9) "transportkæde": en række transportelementer vedrørende gods eller passagerer, der tilsammen udgør transporten heraf fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted
- 10) "transportkædeelement": en del af en transportkæde, inden for hvilken gods eller passagerer transporteres af et enkelt køretøj eller passerer gennem et enkelt knudepunkt
- 11) "videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste": en berørt enheds eller en dataformidlers formidling af disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner vedrørende en specifik transporttjeneste til en tredjepart i forbindelse med levering, kommunikation eller markedsføring af den pågældende transporttjeneste, enten før eller efter leveringen af tjenesten
- 12) "berørt enhed": en enhed, der beregner drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der starter eller slutter på Unionens område, og videregiver oplysninger om disse emissioner til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål
- 13) "dataformidler": en juridisk eller fysisk person, der indsamler og videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste på grundlag af særskilte retlige, kontraktlige eller andre relevante ordninger
- 14) "drivhusgasaktivitet": aktivitet, der fører til drivhusgasemission
- 15) "drivhusgasaktivitetsdata": kvantitativ måling af en drivhusgasaktivitet
- 16) "drivhusgasemissionsintensitet": en koefficient, der knytter specificerede drivhusgasaktivitetsdata til drivhusgasemissioner
- 17) "drivhusgasemissionsfaktor": en koefficient, der knytter drivhusgasaktivitetsdata til drivhusgasemissioner

- 18) "drivhusgasemissioner fra oliekilde til hjul": emissioner, der repræsenterer drivhusgaseffekten fra både anvendelsen af et køretøj og energiforsyningen til køretøjet, herunder emissioner fra knudepunkter og kølemidler. For sø- og luftfartstransportsektorerne betyder det well-to-wake-drivhusgasemissioner.
- 19) "emissioner fra brændstoftank til hjul": emissioner fra energiforbruget til et køretøjs fremdrift; en delmængde af emissionerne fra oliekilde til hjul. For sø- og luftfartstransportsektorerne betyder det drivhusgasemissioner fra tank til propel.
- 20) "energibærer: et stof eller et fænomen, der kan anvendes til at generere mekanisk arbejde eller varme eller til at drive kemiske eller fysiske processer "primære data":
- 21) "primære data": en kvantificeret værdi for en proces eller en aktivitet, der er opnået ved direkte måling, eller for en beregning baseret på direkte målinger
- 22) "sekundære data": enten modellerede data eller standardværdier, der ikke opfylder kravene til primære data, herunder data fra databaser og offentliggjort litteratur, standarddrivhusgasemissionsfaktorer fra nationale opgørelser, beregnede data, estimerer eller andre repræsentative data samt data fra indirekte processer og estimerer
- 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
- 24) "modellerede data": data udarbejdet ved hjælp af en model, der tager primære data og/eller drivhusgasemissionsrelevante parametre for en transportoperation eller en knudepunktsoperation i betragtning, herunder ved hjælp af en model fra et beregningsværktøj

- 25) "outputdata": disaggregerede data om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der er udarbejdet ved hjælp af den referencemetode og de inputdata, der er fastsat i denne forordning
- 26) "parameter": et mål i forbindelse med kvantitativ vurdering
- 27) "dokumentation, der underbygger oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste": en demand-udarbejdelse af en rapport for en transporttjeneste som fastsat i EN ISO 14083:2023
- 28) "beregningsværktøj": en applikation, en model eller software, der muliggør automatisk beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste
- 29) "eksternt beregningsværktøj": et beregningsværktøj, der stilles til rådighed på markedet af en tredjepart til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse
- 30) "overensstemmelsesvurderingsorgan": et overensstemmelsesvurderingsorgan som defineret i artikel 2, nr. 13), i forordning (EF) nr. 765/2008¹⁶.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 ([EUT L 218 af 13.8.2008](#)).

KAPITEL II

METODE

Artikel 4

Metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

1. Drivhusgasemissioner fra transporttjenester beregnes på grundlag af den metode, der er fastsat i den ajourførte udgave af standarden EN ISO 14083:2023, som præciseret med reglerne i denne forordnings kapitel III.
2. Senest 36 måneder efter den dato, der er anført i denne forordnings artikel 19, stk. 2, vurderer Kommissionen behovet for at tilpasse komponenter i den i stk. 1 nævnte standard.
3. Kommissionen kan på eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat iværksætte en overensstemmelseskontrol for at vurdere enhver ændring af den standard, der er omhandlet i stk. 1, og behovet for efterfølgende tilpasning.
4. Uanset stk. 1 identificerer Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 de ændringer, der er omhandlet i stk. 3, eller de komponenter, der er omhandlet i stk. 2, og som skaber en åbenbar risiko for uforenelighed med målene i denne forordning og andre gældende EU-regler, og som derfor ikke finder anvendelse.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere den i stk. 1 nævnte standard, herunder på grundlag af resultatet af den i stk. 2 omhandlede vurdering og den i stk. 3 omhandlede overensstemmelseskontrol.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 for at fastsætte detaljerede regler for en ensartet gennemførelse af denne forordning med henblik på 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, hvor det er relevant, andre tekniske parametre vedrørende tildeling af emissioner eller aggregering af dataelementer, der ikke er udtrykkeligt forklaret i metoden.
7. Data vedrørende drivhusgasemissioner fra transporttjenester, som skal medtages i databaser, der er oprettet i henhold til andre EU-retsakter i transportsektoren, eller som skal anvendes i henhold til sådanne retsakter, kan baseres på de standarder og regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der er omhandlet i stk. 1, på de betingelser, der er fastsat i disse retsakter.

KAPITEL III

INPUTDATA OG KILDER

Artikel 5

Anvendelse af primære data og sekundære data

1. De enheder, der er omhandlet i artikel 2, litra a), prioriterer anvendelsen af primære data til beregning af drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste.

En medlemsstat kan fastsætte, at anvendelsen af primære data er obligatorisk for transportoperationer på dens område for enheder, hvis antal ansatte overstiger en bestemt tærskel, der er fastsat i national ret, når transporttjenesten starter og slutter på dens område. Medlemsstaten må ikke anvende et sådant krav i forbindelse med grænseoverskridende transportoperationer, herunder transportoperationer, der passerer gennem dens område, eller i forbindelse med små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF¹⁷.

¹⁷ 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).

2. Anvendelse af sekundære data til beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste er tilladt på følgende betingelser:
- a) standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet stammer fra:
 - i) en central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, jf. artikel 6, stk. 1
 - ii) databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter, i overensstemmelse med artikel 7
 - b) standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere stammer fra den centrale EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, der er omhandlet i artikel 8
 - c) modellerede data bygger på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med den i artikel 4 omhandlede metode og reglerne i artikel 5, stk. 2, litra b) og artikel 11, hvis det er relevant.
3. Med forbehold af denne artikels stk. 1, andet afsnit, kan de enheder, der er omhandlet i artikel 2, litra a), anvende primære eller sekundære data, som anses for at være blevet verificeret i henhold til artikel 13, stk. 8, eller som er blevet verificeret i henhold til anden eksisterende EU-lovgivning af et akkrediteret organ som omhandlet i artikel 15a, forudsat at sådanne data er tilgængelige på samme aggregeringsniveau som det i denne forordning krævede niveau.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17, der fastsætter detaljerede regler om betingelserne for anvendelsen af dette stykke.

Artikel 6

Central EU-database over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet

1. Kommissionen opretter med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur og om nødvendigt med yderligere og frivilligt input fra medlemsstaterne inden den [datoen: 42 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] en central EU-database over standardværdier for emissionsintensitet som omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), herunder standardværdier for køretøjs- og fartøjstyper, der typisk anvendes i nogle eller alle medlemsstater.

Disse standardværdier skal afspejle den stedbaserede tilgang, der er nævnt i den standard, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og, hvor det er relevant, unikke karakteristika i de forskellige medlemsstater.

Den centrale EU-database skal indeholde de værdier for drivhusgasemissionsintensitet, der er vedtaget af Unionen eller i Unionens interesse på internationalt plan, såfremt de er tilgængelige. Disse værdier anvendes som standardværdier til beregning og videregivelse af drivhusgasemissioner fra transportoperationer, der krydser mindst én grænse mellem to medlemsstater, medmindre der findes mere præcise standardværdier i den centrale EU-database.

1a. Den centrale EU-database skal indeholde en særskilt tabel for hver transportform, navnlig for standarddata for skibsfartens drivhusgasemissionsintensitet. Standarddataene for skibsfartens drivhusgasemissionsintensitet skal udledes automatisk fra "Thetis-MRV"-databasen og suppleres, hvor det er relevant, med andre informationskilder såsom FuelEU-databasen, der er oprettet i henhold til artikel 19, stk. 1, i forordning (EU) 2023/1805. Kommissionen sørger for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren, de principper, der er omhandlet i stk. 1, og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner. Kommissionen sikrer databasens forenelighed og sammenhæng med eksisterende EU-lovgivning. Kommissionen vurderer behovet for at ajourføre databasen mindst en gang om året.

Når standardværdierne for drivhusgasemissionsintensitet i databasen ajourføres, sikrer Kommissionen straks, at denne ajourføring gøres offentligt tilgængelig. I så fald ajourfører enhederne om nødvendigt outputdata, der er udarbejdet i henhold til artikel 9, inden udløbet af en frist på 3 år.

Der er gratis og åben adgang til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standardværdier for emissionsintensitet på alle EU's officielle sprog.

Artikel 7

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

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 teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur den tekniske kvalitetskontrol i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4, stk. 1.
2. Kun databaser og datasæt med standardværdier for emissionsintensitet, der er blevet positivt vurderet af Kommissionen i forlængelse af den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1 kan benyttes med henblik på anvendelse af sekundære data, jf. artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii).
3. Forpligtelsen i stk. 1 finder anvendelse fra den [24 måneder efter den dato, der er omhandlet i artikel 19, stk. 2]. En positiv vurdering i henhold til stk. 2 er gyldig i to år.
4. Senest 48 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte detaljerede regler for en ensartet gennemførelse af denne forordning ved at fastsætte regler og betingelser for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol i stk. 1 og betingelser for en positiv vurdering i henhold til stk. 2.

Artikel 8

Central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer

1. Kommissionen opretter med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur og om nødvendigt med yderligere og frivilligt input fra medlemsstaterne en central EU-database over standarddrivhusgasemissionsfaktorer, jf. artikel 5, stk. 2, litra b), herunder drivhusgasemissionsfaktorer for energibærere, der anvendes i nogle eller alle medlemsstater.

Disse standarddrivhusgasemissionsfaktorer skal afspejle den stedbaserede tilgang i referencemetoden til beregning af drivhusgasemissioner og, hvor det er relevant, unikke karakteristika i de forskellige medlemsstater.

Den centrale EU-database skal indeholde de drivhusgasemissionsfaktorer, der er vedtaget af Unionen eller i Unionens interesse på internationalt plan, såfremt de er tilgængelige. Disse emissionsfaktorer anvendes som standardemissionsfaktorer til beregning og videregivelse af drivhusgasemissioner fra transportoperationer, der krydser mindst én grænse mellem to medlemsstater, medmindre der findes mere præcise standardemissionsfaktorer i den centrale EU-database.

2. Kommissionen sørger med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur for vedligeholdelse, opdatering og løbende udvikling af databasen i stk. 1 under hensyntagen til behovet for tilpasninger af standarden som omhandlet i artikel 4, stk. 2, den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren, de principper, der er omhandlet i stk. 1, og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner. Kommissionen sikrer databasens forenelighed og sammenhæng med eksisterende EU-lovgivning.

Når standarddrivhusgasemissionsfaktorerne i databasen ajourføres, sikrer Kommissionen straks, at denne ajourføring gøres offentligt tilgængelig. I så fald ajourfører enhederne om nødvendigt outputdata, der er udarbejdet i henhold til artikel 9, inden udløbet af en frist på 3 år.

3. Der er åben og gratis adgang og på alle EU's officielle sprog til databasen i stk. 1 for offentligheden til at konsultere eller anvende standarddrivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere.

KAPITEL IV

OUTPUTDATA OG GENNEMSIGTIGHED

Artikel 9

Udarbejdelse af outputdata om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste

1. Outputdata udarbejdes ved hjælp af referencemetoden og inputdata i overensstemmelse med denne forordnings artikel 4-8.
2. Outputdataene kan udarbejdes ved hjælp af beregningsværktøjer. Til dette formål må der kun anvendes eksterne beregningsværktøjer, der er certificeret i henhold til artikel 11, eller det værktøj, der er omhandlet i stk. 3.
3. Inden den [36 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] udvikler Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 et beregningsværktøj til udarbejdelse af outputdata.
4. De værktøjer, der er omhandlet i stk. 2, kan anvendes til at beregne parametre eller andre data, der skal medtages i databaser, der er oprettet i henhold til andre EU-retsakter i transportsektoren, på de betingelser, der er fastsat i disse retsakter.
5. Outputdataene omfatter som minimum den samlede masse af CO₂-ækvivalent (CO₂e) pr. transporttjeneste og afhængigt af den pågældende type af transporttjeneste de gældende dataparametre, der udtrykker outputdata for drivhusgasemissioner, som anbefalet i den standard, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og defineret i overensstemmelse med dette stykkes andet afsnit.

For at sikre en ensartet gennemførelse af dette stykkes første afsnit fastlægger Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 17, de deri omhandlede dataparametre for godstransport, gennemløb i et godstransportknudepunkt, passagertransport og gennemløb i et passagerknudepunkt. Med henblik herpå tager Kommissionen hensyn til koefficienterne for drivhusgasemissionsintensitet som defineret i den standard, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1.

Artikel 10

Formidling og gennemsigtighed

1. Berørte enheder videregiver outputdata på en klar og utvetydig måde inden leveringen af en transporttjeneste. I behørigt begrundede tilfælde kan outputdata videregives efter leveringen af transporttjenesten. Når berørte enheder videregiver outputdata, medtager de i den meddelelse, der ledsager videregivelsen, følgende erklæring: "Drivhusgasemissioner 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.
2. Hvis outputdataene indsamles og videregives af en dataformidler på grundlag af særskilte ordninger, finder reglerne i stk. 1 og artikel 9, stk. 5, anvendelse. Ved videregivelse af outputdata medtager dataformidleren en henvisning til kilden til disse data.
3. Hvis primære data anvendes som omhandlet i artikel 5, stk. 1, har de berørte enheder ret til at meddele dette til enhver tredjepart, forudsat at anvendelsen af primære data er godtgjort inden for rammerne af den verifikationsprocedure, der er fastsat i artikel 12 og 13.

4. Berørte enheder skal kunne fremlægge dokumentation for, hvordan outputdataene er blevet udarbejdet. Denne dokumentation udarbejdes i overensstemmelse med kravene i den referencemetode, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og:
- a) tjener som grundlag for verifikationsvurderingen, jf. artikel 12 og 13
 - b) stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed, der er udpeget i henhold til national ret eller EU-retten, eller en anden tredjepart, for så vidt der gælder særskilte retlige eller kontraktlige ordninger
 - c) indeholder, hvis verifikation er foretaget i overensstemmelse med artikel 12 og 13, en henvisning til det overensstemmelsesbevis, der er omhandlet i artikel 13, stk. 6, og kontaktoplysningerne på det overensstemmelsesvurderingsorgan, der har udstedt overensstemmelsesbeviset
 - d) indeholder, hvis outputdataene er udarbejdet ved hjælp af et eksternt beregningsværktøj, jf. artikel 9, stk. 2, en henvisning til dette beregningsværktøj.
5. De outputdata og den dokumentation, der er omhandlet i stk. 4, 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.

6. Personoplysninger behandles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679¹⁸.
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.

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

KAPITEL V

SUPPLERENDE FORANSTALTNINGER

Artikel 11

Certificering af beregningsværktøjer

1. De i artikel 9, stk. 2, omhandlede eksterne beregningsværktøjer certificeres af et overensstemmelsesvurderingsorgan, jf. artikel 14.
2. Udvikleren af beregningsværktøjet indgiver en ansøgning til et overensstemmelsesvurderingsorgan, der vurderer, om beregningsværktøjet opfylder kravene i artikel 4-9. Hvis vurderingen er positiv, udsteder overensstemmelsesvurderingsorganet et certifikat, der bekræfter, at beregningsværktøjet er i overensstemmelse med denne forordning. Hvis vurderingen er negativ, giver overensstemmelsesvurderingsorganet ansøgeren begrundelsen for den negative vurdering.
3. Det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan fører en ajourført liste over de beregningsværktøjer, som det har certificeret, og for hvilke det har suspenderet eller trukket certificeringen tilbage. Organet gør listen offentligt tilgængelig på sit websted og meddeler uden ophold webstedets adresse til Kommissionen.
4. Certifikatet er gyldigt i to år.
5. Kommissionen offentliggør på sit officielle websted en liste over alle beregningsværktøjer, der er certificeret i overensstemmelse med stk. 1 og 2.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at fastsætte regler for certificering af beregningsværktøjer og overensstemmelsescertifikatet, herunder regler om fornyelse, suspension og tilbagekaldelse af certificering.

KAPITEL VI

VERIFIKATION AF DRIVHUSGASEMISSIONSDATA OG BEREGNINGSPROCEDURER

Artikel 12

Verifikationens afgrænsning

1. De outputdata, der er omhandlet i artikel 9, underlægges verifikation af, om de er i overensstemmelse med kravene i denne forordnings artikel 4, 5 og 9.
2. Stk. 1 finder anvendelse på de berørte enheder, der er omhandlet i artikel 2, litra a), med undtagelse af mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder som omhandlet i Kommissionens henstilling 2003/361/EF¹⁹. Mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder kan underlægges verifikation i henhold til denne forordning, hvis de anmoder herom.

Artikel 13

Verifikationsaktiviteter og verifikationsprocedure

1. Overensstemmelsesvurderingsorganet, jf. artikel 14, verificerer pålideligheden, troværdigheden, overensstemmelsen og nøjagtigheden af de outputdata, der videregives af en berørt enhed.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet verificerer overholdelsen af kravene i artikel 4, 5 og 9 og på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 10, stk. 4. Verifikationen omfatter:
 - a) den anvendte beregningsmetode

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

- b) kilden/kilderne til de inputdata, der er anvendt i beregningen
 - c) korrektheden af den foretagne beregning
 - d) de anvendte parametre.
3. Hvis der er anvendt eksterne beregningsværktøjer, tager overensstemmelsesvurderingsorganet disses respektive overensstemmelsescertifikater, jf. artikel 11, stk. 2, i betragtning.
 4. Hvis der i verifikationsvurderingen konstateres ukorrekte beregninger eller uoverensstemmelser med denne forordnings artikel 4, 5 eller 9, underretter overensstemmelsesvurderingsorganet den berørte enhed rettidigt herom. Enheden berigtiger herefter beregningen eller retter op på afvigelser, så verifikationsproceduren kan afsluttes.
 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 verifikationsproceduren for at vurdere pålideligheden af dataene og beregningerne.
 6. Når verifikationen er afsluttet, udarbejder overensstemmelsesvurderingsorganet, hvis det er relevant, et overensstemmelsesbevis, der bekræfter, at outputdataene opfylder de respektive krav i denne forordning.
 7. Det pågældende overensstemmelsesvurderingsorgan udarbejder og ajourfører en liste over de enheder, der er blevet underkastet verifikation i henhold til denne artikel. Senest den 31. marts hvert år meddeler overensstemmelsesvurderingsorganet Kommissionen denne liste.

8. Hvis outputdataene allerede er verificeret i henhold til andre EU-retsakter, der fastsætter specifikke regler for verifikationsvurdering af outputdata, hvorved der sikres overholdelse af kravene i denne forordning, anses de pågældende data for at være verificeret i henhold til denne artikel.
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. 4, og de meddelelsesrettigheder, der er forbundet med anvendelsen af primære data, jf. artikel 10, stk. 3.

KAPITEL VII

AKKREDITERING

Artikel 14

Overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer akkrediteres til at udføre verifikations- og certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet er uafhængigt af den enhed, der ansøger om verifikations- eller certificeringsaktiviteter som omhandlet i artikel 11, 12 og 13.
3. Overensstemmelsesvurderingsorganet, dets øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at udføre verifikationsopgaverne, deltager ikke i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet eller integritet i forbindelse med verifikations- eller certificeringsaktiviteter.
4. Overensstemmelsesvurderingsorganet og dets personale udfører verifikations- og certificeringsaktiviteterne med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence og må ikke være påvirkede af nogen form for pression eller tilskyndelse, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på deres afgørelser eller resultaterne af deres verifikationsaktiviteter, særlig fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.
5. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal have den ekspertise, det udstyr og den infrastruktur, der er nødvendig for at kunne udføre de verifikations- og certificeringsaktiviteter, som organet er akkrediteret til.

6. Et overensstemmelsesvurderingsorgans personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af i forbindelse med udførelsen af verifikations- og certificeringsopgaverne.
7. Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan giver bestemte opgaver i forbindelse med verifikation eller certificering i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, har det det fulde ansvar for de opgaver, der udføres af disse underentreprenører eller dattervirksomheder, uanset hvor disse er etableret, hvilket omfatter vurdering og overvågning af underentreprenørernes eller dattervirksomhedernes kvalifikationer og det arbejde, som de udfører.

Artikel 15

Akkrediteringsprocedurer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer som omhandlet i artikel 14, stk. 1, akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til kapitel II i forordning (EF) nr. 765/2008.
2. Hver medlemsstat udpeger en myndighed, der fører en ajourført liste over de akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer. De udpegede nationale myndigheder gør denne liste offentligt tilgængelig på et officielt statsligt websted. En medlemsstat kan beslutte, at en sådan opgave udføres af det nationale akkrediteringsorgan som omhandlet i stk. 1.
3. Senest den 31. marts hvert år meddeler det nationale akkrediteringsorgan Kommissionen listen over akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer sammen med alle relevante kontaktoplysninger.
4. Med forbehold af artikel 15a tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 16 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

Artikel 15a

Verifikation i henhold til andre EU-retsakter, herunder vedrørende søfarts- og luftfartssektoren

1. For søfartssektoren kan verifikatorer, der er akkrediteret i henhold til artikel 14 i forordning (EU) 2023/1805 og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, eller artikel 16 i forordning (EU) 2015/757 og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, udføre overensstemmelsesvurderingsorganernes opgaver i henhold til nærværende forordning. De pågældende verifikatorer anses for at være akkrediteret i henhold til artikel 14 og 15 i nærværende forordning.
2. For luftfartssektoren kan verifikatorer, der er akkrediteret i henhold til artikel 15 i direktiv 2003/87/EF og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, udføre overensstemmelsesvurderingsorganernes opgaver i henhold til nærværende forordning. De pågældende verifikatorer anses for at være akkrediteret i henhold til artikel 14 og 15 i nærværende forordning.

KAPITEL VIII

DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 16

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 4, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [*Publikationskontoret: Indsæt datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
3. Den i 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.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 4, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på [to måneder] fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 17

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

KAPITEL IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 18

Rapportering og revision

Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt dato: fem år efter denne forordnings anvendelsesdato*] 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, herunder en vurdering af behovet for en tilgang med det samlede CO₂-fodaftryk og forslag til yderligere tiltag.

Artikel 18a

Retningslinjer

Mindst ét år før den dato, der er nævnt i artikel 19, stk. 2, vedtager Kommissionen under hensyntagen til eksisterende retningslinjer, der er vedtaget på nationalt plan, retningslinjer for at fremme en udbredt anvendelse af den standard, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og for at hjælpe små og mellemstore virksomheder med gennemførelsen af denne forordning. Disse retningslinjer offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 19

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
2. Den anvendes fra den [*Publikationskontoret: Indsæt dato: 60 måneder efter denne forordnings ikrafttræden*].
3. Artikel 4, stk. 5 og 6, artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 4, artikel 9, stk. 5, artikel 11, stk. 6, artikel 13, stk. 9, og artikel 15, stk. 4, anvendes dog fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand
