Consejo de la Unión Europea

Bruselas, 4 de diciembre de 2023
(OR. en)

16365/23

Expediente interinstitucional: 2023/0266(COD)

TRANS 573
CLIMA 623
CODEC 2390
IA 345

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	16145/23 + COR 1 REV 1
N.° doc. Ción.:	11821/23
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte - Orientación general

Adjunto se remite a las delegaciones la orientación general del Consejo sobre las propuestas de referencia, adoptada por el Consejo en su sesión n.º 3991 del 4 de diciembre de 2023.

ANEXO

2023/0266(COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

[1] [DO C de , p.].
[2] [DO C de , p.].

Considerando lo siguiente:

(1) El apoyo a los esfuerzos por mejorar la sostenibilidad y la eficiencia del sistema de transporte de la Unión es un requisito previo para mantener un ritmo estable hacia la neutralidad climática para 2050, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de preservar el crecimiento continuo y la competitividad de la industria europea.

(2) La contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero se utiliza en diversos sectores económicos, incluido el transporte, para cuantificar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades específicas de empresas y particulares. Una mejor información sobre el comportamiento de los servicios de transporte es una poderosa herramienta para crear incentivos adecuados para que los usuarios del transporte tomen decisiones más sostenibles y para influir en las decisiones empresariales de los organizadores y operadores de servicios de transporte. La disponibilidad de datos fiables y comparables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero es un requisito subyacente para crear estos incentivos, y así estimular el cambio de comportamiento entre los consumidores y las empresas, a fin de contribuir a los objetivos del Pacto Verde Europeo[3] para el transporte y la Legislación Europea sobre el Clima. El presente Reglamento forma parte de la acción emprendida por la UE hacia una transición ecológica junto con otros actos o iniciativas de la UE, incluida la propuesta de Directiva sobre el empoderamiento de los consumidores en el marco de la transición ecológica.

(3) A pesar del creciente interés de las partes interesadas del sector del transporte, en general, la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte sigue siendo limitada. En la mayoría de los casos, los usuarios de los servicios de transporte no suelen obtener información precisa sobre el comportamiento de los servicios de transporte, y los organizadores y operadores de estos servicios no calculan ni divulgan sus emisiones. Se observa una adopción desproporcionadamente baja de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en particular entre las pequeñas y medianas empresas (pymes) que representan la gran mayoría de las empresas que ofrecen servicios de transporte en el mercado de la UE.

[3] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo, COM(2019) 640 final.

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

(5) La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente[5], de diciembre de 2020, hace referencia a incentivos para elegir las opciones de transporte más sostenibles, dentro de los modos de transporte y entre ellos. Entre estos incentivos, se incluye el establecimiento de un marco europeo para la medición armonizada de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y la logística, basado en normas internacionales reconocidas a escala mundial, que a su vez podría utilizarse para ofrecer a las empresas y los usuarios finales una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero de sus opciones e incrementar el número de usuarios finales y consumidores que se decantan por soluciones de transporte y movilidad más sostenibles, sin caer en el blanqueo ecológico.

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

---

[4] LIBRO BLANCO Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 0144 final.

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

(7) El presente Reglamento debe poner a disposición un marco de referencia de otras medidas de reducción de emisiones que las autoridades públicas y la industria puedan adoptar, por ejemplo, el establecimiento de cláusulas de transparencia de los gases de efecto invernadero en los contratos de transporte, el suministro de información a pasajeros o clientes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un viaje u opción de envío, o el establecimiento de criterios relacionados con el clima para los procedimientos de contratación pública ecológica.

(8) A pesar de los beneficios derivados de una mayor transparencia en la prestación de los servicios de transporte, la aplicación obligatoria del presente Reglamento a todas las entidades que ofrecen servicios de transporte en el mercado de la Unión sería desproporcionada y daría lugar a costes y cargas excesivos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse únicamente a las entidades que decidan o estén vinculadas por otros regímenes legislativos y no legislativos pertinentes a calcular y divulgar información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías o pasajeros que comiencen o terminen en el territorio de la Unión. Esto incluye, por tanto, los servicios cuyos puntos de origen o destino estén situados en un tercer país.

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

(10) El presente Reglamento no debe aplicarse cuando el cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero se realicen de forma agregada. Esto incluye situaciones en las que la divulgación obligatoria de información relacionada con el medio ambiente para la presentación de información en materia de sostenibilidad y el establecimiento de cuentas medioambientales con fines estadísticos se derivan de otras normas de la Unión, como las definidas en la Directiva sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas[6] y el Reglamento relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales[7]. Por el contrario, la información obtenida sobre la base del presente Reglamento puede contribuir a elaborar los informes consolidados de emisiones exigidos en virtud de otra legislación de la Unión aplicable, siempre que las metodologías respectivas y los datos recogidos sean suficientemente compatibles.

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

---

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

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

(12) Se eligió la norma EN ISO 14083:2023, publicada por el Comité Europeo de Normalización[8] en abril de 2023, por la que se transpone la norma ISO 14083:2023, como metodología de referencia para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte con arreglo al presente Reglamento. Al promover su aplicación en la UE se fomenta la compatibilidad internacional de la contabilización de las emisiones y se facilita una mayor armonización a escala mundial de la metodología aplicada. El análisis reveló que la norma ISO 14083:2023 resultó ser la más pertinente y proporcionada para abordar los objetivos del presente Reglamento. La cuantificación de las emisiones se lleva a cabo «del pozo a la rueda», o del pozo a la estela en el caso de los sectores del transporte marítimo y la aviación, e incluye las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del abastecimiento de energía y del uso del vehículo durante el transporte y las operaciones de los centros nodales. La Comisión, en cooperación con el Comité Europeo de Normalización y los organismos nacionales de normalización de los Estados miembros, debe esforzarse por facilitar el acceso a esta norma de forma gratuita o a una tarifa reducida al sector del transporte en su versión oficial y auténtica, así como una traducción a las lenguas oficiales de la Unión a fin de que el presente Reglamento sea más accesible para todas las personas sujetas a él.

(13) Es importante no desviarse de las opciones metodológicas de la norma EN ISO 14083:2023, a fin de evitar incoherencias en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en el mercado, especialmente en el contexto de las cadenas de transporte internacionales. No obstante, de vez en cuando, conviene evaluar la necesidad de un posible ajuste de la norma EN ISO 14083:2023 desde la perspectiva de las políticas de la Unión, así como de modificaciones futuras de dicha norma por parte del Comité Europeo de Normalización u otro organismo competente. En caso de que estas evaluaciones muestren un riesgo de que determinada parte de la norma pueda crear desequilibrios indebidos en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en segmentos específicos del mercado o dar lugar a discrepancias entre dicha norma y los objetivos del presente Reglamento o de otra legislación aplicable de la Unión, la Comisión puede solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma en consecuencia. Debe excluirse la aplicación de una modificación o de un componente que cree un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento y otras normas de la Unión aplicables.

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

---

[8] https://www.cencenelec.eu.

(15) Para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, pueden utilizarse diferentes tipos de datos de entrada, incluidos datos primarios y secundarios. El uso de datos primarios da lugar a resultados más fiables y precisos, por lo que debe darse prioridad a la utilización gradual de estos datos en los procesos de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. Los datos primarios podrían no estar al alcance de determinadas partes interesadas, especialmente las pymes, o ser excesivamente caros para ellas. Por lo tanto, debe permitirse el uso de datos secundarios en condiciones claramente especificadas. No obstante, para obtener una contabilidad más precisa de las emisiones de gases de efecto invernadero, un Estado miembro podrá disponer que el uso de datos primarios sea obligatorio para las operaciones de transporte realizadas en su territorio por entidades cuyo número de empleados supere un determinado umbral establecido por la legislación nacional cuando el servicio de transporte comience y termine en su territorio. Con el fin de no obstaculizar los servicios de transporte internacional y el desarrollo de las pymes, el Estado miembro no debe aplicar dicho requisito a las operaciones de transporte transfronterizo, ni a las operaciones de transporte en tránsito a través de su territorio ni a las pymes tal como se definen en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión.

(16) Por lo que respecta a los datos secundarios, las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte pueden calcularse utilizando valores por defecto o datos modelizados. No obstante, el uso de valores por defecto y datos modelizados debe proporcionar información precisa y fiable sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte específico, por lo que dichos valores por defecto deben establecerse y desarrollarse de manera neutral y objetiva, sobre la base de fuentes fiables y parámetros adecuados.

(16 *bis*) A fin de reducir la carga administrativa y la duplicación de los cálculos, las entidades podrán utilizar datos primarios o secundarios contabilizados al mismo nivel de agregación que el exigido por el presente Reglamento que se consideren verificados con arreglo al presente Reglamento o que hayan sido verificados con arreglo a otra legislación de la Unión por un organismo acreditado.

(17) Debe crearse una base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de mejorar la comparabilidad de los resultados de las emisiones de gases de efecto invernadero obtenidos en la aplicación del presente Reglamento. La base de datos básica de la UE debe incluir un cuadro separado para cada modo de transporte y los datos por defecto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte deben obtenerse a partir de la base de datos Thetis-SNV o de la base de datos FuelEU. También deben permitirse otras bases de datos y conjuntos de datos pertinentes gestionados por terceros, a condición de que se sometan a un control de calidad técnico a escala de la Unión.

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

(18 *bis*) La base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y la base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto deben incluir, en particular, valores y factores de intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, respectivamente, acordados por la Unión o en interés de la Unión a escala internacional. No obstante, dadas las características específicas sectoriales, nacionales y regionales de los valores por defecto en toda la Unión, la base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero debe reflejar los tipos de vehículos y buques utilizados habitualmente en los Estados miembros. Dicha base de datos y la base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto deben reflejar también las características únicas en los diferentes Estados miembros.

(19) El desarrollo y mantenimiento de las bases de datos de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y los factores de emisión de gases de efecto invernadero, así como el control técnico de calidad de las bases de datos y conjuntos de datos externos gestionados por terceros, deben llevarse a cabo por un organismo neutral y competente que opere a escala de la Unión. Habida cuenta de sus competencias, la Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo más adecuado para prestar la asistencia técnica necesaria para garantizar la correcta aplicación de esta parte del Reglamento. En caso necesario, los Estados miembros podrán facilitar información adicional a la Agencia Europea de Medio Ambiente.

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

(21) El Reglamento (UE) 2015/757[9] y la Directiva 2003/87/CE[10] exigen la recogida, el cálculo y la notificación anual de las emisiones de CO_2 de los buques y las aeronaves, respectivamente. El Reglamento (UE) 2015/757 y la Directiva 2003/87/CE son complementarios de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la producción de datos sobre el combustible quemado como insumo para cuantificar las emisiones de los servicios de transporte, la distancia recorrida o la cantidad de carga transportada. Los datos de entrada sobre la generación de emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte también pueden proceder de la aplicación de otros marcos legislativos, como los Reglamentos (UE) 2019/1242[11] y (UE) 2019/631[12] o el Reglamento (UE) 2023/1805[13]. La Comisión debe garantizar la compatibilidad y coherencia del presente Reglamento con la legislación vigente de la Unión y las próximas iniciativas. En particular, la próxima [propuesta sobre el acceso a los datos de los vehículos] podría promover la utilización de datos primarios.

(22) Conviene establecer parámetros comunes para expresar los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que sirvan de base para la comparabilidad de dichos datos y permitan una evaluación comparativa eficaz de los diversos servicios de transporte. Los parámetros comunes también deben permitir una comunicación clara por parte de los proveedores de datos y una comprensión precisa de esta comunicación por parte de los destinatarios de dichos datos.

---

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

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

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

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

13 Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48).

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

(23 *bis*) La divulgación de información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero antes de la prestación de un servicio de transporte es esencial para fomentar que los ciudadanos elijan con conocimiento de causa. No obstante, la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero podrá divulgarse después de la prestación del servicio de transporte en casos debidamente justificados en los que las comunicaciones entre empresas requieran un nivel de información más detallado, especialmente en el contexto de las cadenas logísticas y las relaciones de subcontratación.

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

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

(26) Las herramientas de cálculo externas que se ofrecen en el mercado para un uso comercial y no comercial más amplio pueden facilitar la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y, por lo tanto, apoyar su adopción por parte de grupos más amplios de partes interesadas. La utilización de estas herramientas debe certificarse para garantizar que se ajustan a los requisitos del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere al uso de la metodología común de referencia y a un conjunto adecuado de datos de cálculo. Con el fin, en particular, de facilitar la aplicación del presente Reglamento por parte de las pymes, limitar la complejidad del cálculo y reducir la carga administrativa y financiera para las pymes, lograr una aplicación uniforme en la contabilidad de los servicios más típicos y aumentar la transparencia de los datos, la Comisión debe desarrollar herramientas de cálculo para el establecimiento de datos de salida.

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

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

(29) En caso de que los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte ya hayan sido verificados de conformidad con normas específicas establecidas en otros actos legislativos de la Unión, incluidos, en el caso del sector de la aviación, la Directiva 2003/87 y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de la misma, y, en el caso del sector marítimo, el Reglamento (UE) 2023/1805 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE o el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, los datos en cuestión deben considerarse verificados con arreglo al presente Reglamento.

(29 *bis*) Con el fin de preservar la coherencia de la contabilidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte aéreo en la legislación de la Unión, los datos relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que deben incluirse en las bases de datos creadas en virtud de otros actos legislativos de la UE en el sector del transporte o que deben utilizarse en virtud de dichos actos legislativos, como el Reglamento (UE) 2023/2405 y los actos de ejecución adoptados en virtud de este, podrán basarse, en las condiciones establecidas en dichos actos, en las normas de contabilidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte establecidas por el presente Reglamento.

(30) A fin de permitir el funcionamiento eficiente del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento de nuevos métodos y criterios de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación[14]. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(31) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con las solicitudes al Comité Europeo de Normalización de revisar la norma EN ISO 14083:2023, la exclusión de la aplicación de determinadas modificaciones o componentes de dicha norma, el uso de datos primarios o secundarios verificados por un organismo acreditado con arreglo a otra legislación vigente de la Unión, la definición de parámetros de datos aplicables que expresen los datos de salida de las emisiones de gases de efecto invernadero, la aclaración de la metodología de referencia por la que se establecen normas para llevar a cabo el control de calidad técnica de las bases de datos externas de valores por defecto, la elaboración y certificación de herramientas de cálculo y la verificación de los datos sobre emisiones de gases de efecto invernadero y para complementar la lista de parámetros. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[15].

---

[14] Acuerdo Interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la Mejora de la Legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

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

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

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

(34) En el contexto de la evaluación del presente Reglamento, la Comisión debe evaluar la necesidad y viabilidad de la inclusión en la metodología de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los procesos de construcción, mantenimiento y desguace de vehículos o de equipos de transbordo y embarque o desembarque con el fin de establecer emisiones de gases de efecto invernadero basadas en todo el ciclo de vida, ya que un enfoque de la huella de carbono total (emisiones de gases de efecto invernadero basadas en el ciclo de vida), tal como se prevé en el Libro Blanco sobre el transporte de 2011 y en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de diciembre de 2020, exige que se incluyan las emisiones de las fases previas de la cadena y de final de vida útil. Además, la Comisión debe evaluar la necesidad y viabilidad de hacer obligatoria la presentación de información en consonancia con la norma EN ISO 14083:2023.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte que comienzan o terminan en el territorio de la Unión.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

Este Reglamento se aplica, en particular, a:

a) entidades que presten u organicen servicios de transporte de mercancías y pasajeros en la Unión, que calculen las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comience o termine en el territorio de la Unión, y divulguen [...] información desagregada sobre dichas emisiones a terceros;
b) desarrolladores de herramientas de cálculo;
c) desarrolladores de bases de datos de terceros; y
d) organismos de evaluación de la conformidad responsables de las actividades de verificación y certificación.

El presente Reglamento se aplicará al cálculo y a la divulgación de datos cuando dichos datos se calculen y divulguen de forma contractual o voluntaria o cuando el Derecho nacional o de la Unión aplicable exija dicho cálculo y divulgación.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «gases de efecto invernadero»: componente gaseoso de la atmósfera, natural o antropogénico, que absorbe y emite radiación con una longitud de onda específica dentro del espectro de la radiación infrarroja emitida por la superficie terrestre, por la atmósfera y por las nubes;

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

3) «dióxido de carbono equivalente (CO2e)»: unidad destinada a comparar el forzamiento radiativo de un gas de efecto invernadero con el del dióxido de carbono;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17) «factor de emisión de gases de efecto invernadero»: coeficiente que relaciona los datos de la actividad emisora de gases de efecto invernadero con la emisión de gases de efecto invernadero;

18) «emisiones de gases de efecto invernadero “del pozo a la rueda”»: emisiones que representan el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas tanto del uso del vehículo como de su abastecimiento de energía, incluidas las emisiones de los centros nodales y refrigerantes. En el caso de los sectores del transporte marítimo y aéreo, significa emisiones de gases de efecto invernadero «del pozo a la estela»;

19) «emisiones del “depósito a la rueda”»: emisiones relacionadas con la propulsión del vehículo procedentes del consumo de energía. Se trata de un subconjunto de las emisiones del «pozo a la rueda». En el caso de los sectores del transporte marítimo y aéreo, significa emisiones de gases de efecto invernadero «del depósito a la estela».

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

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

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

23) «valor por defecto»: valor de los datos secundarios extraído de una fuente publicada, que se considera por defecto en caso de falta de datos primarios o modelizados;

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

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

26) «parámetros»: medida de evaluación cuantitativa;

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

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

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

30) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo de evaluación de la conformidad con arreglo a la definición del artículo 2, punto 13, del Reglamento (CE) n.º 765/2008[16].

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

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

Artículo 4

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

1. Las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se calcularán sobre la base de la metodología definida en la norma EN ISO 14083:2023, en su versión actualizada, como especifican las normas establecidas en el capítulo III del presente Reglamento.

2. La Comisión evaluará la necesidad de ajustar cualquier componente de la norma a que se refiere el apartado 1, a más tardar treinta y seis meses después de la fecha de aplicación a que se refiere el artículo 19, apartado 2, del presente Reglamento.

3. La Comisión, por propia iniciativa o a petición de un Estado miembro, podrá iniciar un control de conformidad para evaluar cualquier modificación de la norma a que se refiere el apartado 1 y la necesidad de un ajuste posterior.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la Comisión señalará, mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, las modificaciones a que se refiere el apartado 3 o las modificaciones de los componentes a que se refiere el apartado 2 que crean un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento y otras normas de la Unión aplicables y que, por tanto, no serán de aplicación.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, para solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma a que se refiere el apartado 1, en particular sobre la base del resultado de la evaluación a que se refiere el apartado 2 y del control de conformidad a que se refiere el apartado 3.

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

7. Los datos relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, que vayan a incluirse en bases de datos establecidas con arreglo a otros actos de la UE en el sector del transporte o que vayan a utilizarse en virtud de dichos actos, podrán basarse en la norma ISO y en las normas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte a que se refiere el apartado 1, en las condiciones establecidas por dichos actos.

CAPÍTULO III

DATOS DE ENTRADA Y FUENTES

Artículo 5

Utilización de datos primarios y secundarios

1. Las entidades a que se refiere el artículo 2, letra a), darán prioridad al uso de datos primarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte.

Un Estado miembro podrá disponer que el uso de datos primarios sea obligatorio para las operaciones de transporte realizadas en su territorio por entidades cuyo número de empleados supere un determinado umbral establecido por la legislación nacional cuando el servicio de transporte comience y termine en su territorio. El Estado miembro no aplicará dicho requisito a las operaciones de transporte transfronterizo, en particular a las operaciones en tránsito a través su territorio, ni a las pequeñas y medianas empresas a que se refiere la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión[17].

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

2. Se permitirá el uso de datos secundarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte en las siguientes condiciones:

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

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

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

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

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

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, párrafo segundo, del presente artículo, las entidades a que se refiere el artículo 2, letra a), podrán utilizar datos primarios o secundarios que se consideren verificados, de conformidad con el artículo 13, apartado 8, o que hayan sido verificados con arreglo a otra legislación vigente de la Unión por un organismo acreditado a que se refiere el artículo 15 *bis*, siempre que dichos datos estén disponibles al mismo nivel de agregación que el exigido por el presente Reglamento.

La Comisión adoptará, de conformidad con el artículo 17, actos de ejecución que establezcan normas detalladas relativas a la aplicación del presente apartado.

Artículo 6

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

1. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente y, en caso necesario, con aportaciones adicionales y voluntarias de los Estados miembros, establecerá antes del [fecha: 42 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] una base de datos básica de la UE con los valores por defecto para la intensidad de las emisiones a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso i), incluidos los valores por defecto para los tipos de vehículos y buques utilizados habitualmente en algunos o en todos los Estados miembros.

   Estos valores por defecto reflejarán el enfoque basado en la ubicación mencionado en la norma a que se refiere el artículo 4, apartado 1, y, en su caso, características únicas en diferentes Estados miembros.

   Cuando esté disponible, la base de datos básica de la UE incluirá los valores de intensidad para las emisiones de gases de efecto invernadero acordados por la Unión, o en interés de la Unión, a escala internacional. Estos valores se utilizarán como valores por defecto para el cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones de transporte que crucen al menos una frontera entre dos Estados miembros, a menos que se disponga de valores por defecto más precisos en la base de datos básica de la UE.

1 *bis*. La base de datos básica de la UE incluirá un cuadro separado para cada modo de transporte, en particular para los datos por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero relativos al transporte marítimo. Los datos por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero relativos al transporte marítimo se obtendrán automáticamente de la base de datos «Thetis-SNV» y se complementarán, cuando proceda, con otras fuentes de información, como la base de datos FuelEU establecida de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (UE) 2023/1805. La Comisión garantizará el mantenimiento, la actualización y el desarrollo continuo de la base de datos a que se refiere el apartado 1, teniendo en cuenta la evolución de los últimos avances tecnológicos en el sector del transporte, los principios a que se refiere el apartado 1 y los nuevos enfoques metodológicos para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión garantizará la compatibilidad y coherencia de la base de datos con la legislación vigente de la Unión. La Comisión evaluará la necesidad de actualizar la base de datos al menos una vez al año.

Siempre que se actualicen los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero contenidos en la base de datos, la Comisión velará sin demora por que dicha actualización se dé a conocer públicamente. En tal caso, las entidades actualizarán, cuando sea necesario, los datos de salida establecidos de conformidad con el artículo 9 antes de que expire un plazo de 3 años.

El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar los valores por defecto para la intensidad de las emisiones estará abierto al público gratuitamente y en todas las lenguas oficiales de la UE.

Artículo 7

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

1. El desarrollador de la base de datos o conjunto de datos a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), presentará a la Comisión una solicitud de control técnico de calidad de los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero incluidos en dicha base de datos o conjunto de datos. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente, llevará a cabo el control técnico de calidad de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, del presente Reglamento.

2. A efectos de la utilización de datos secundarios de conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), solo se podrán utilizar bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones que hayan sido evaluados positivamente por la Comisión tras el control técnico de calidad a que se refiere el apartado 1.

3. La obligación establecida en el apartado 1 se aplicará a partir del [24 meses después de la fecha a que se refiere el artículo 19, apartado 2,]. Una evaluación positiva efectuada con arreglo al apartado 2 tendrá una validez de dos años.

4. A más tardar 48 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17 a fin de establecer normas detalladas para la aplicación uniforme del presente Reglamento en las que se definan normas y condiciones para llevar a cabo el control de calidad técnica a que se refiere el apartado 1 y las condiciones para una evaluación positiva con arreglo al apartado 2.

Artículo 8

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

1. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente y, cuando sea necesario, con aportaciones adicionales y voluntarias de los Estados miembros, creará una base de datos central de la UE de los factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra b), incluidos los factores de emisión de gases de efecto invernadero para los vectores energéticos utilizados en algunos o en todos los Estados miembros.

   Dichos factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto reflejarán el enfoque basado en la ubicación en la metodología de referencia para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero y, cuando proceda, las características únicas de los distintos Estados miembros.

   Cuando esté disponible, la base de datos central de la UE incluirá los factores de emisión de gases de efecto invernadero acordados por la Unión, o en interés de la Unión, a escala internacional. Estos factores de emisión se utilizarán como factores de emisión por defecto para el cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero de las operaciones de transporte que crucen al menos una frontera entre dos Estados miembros, a menos que se disponga de factores de emisión por defecto más precisos en la base de datos central de la UE.

2. La Comisión, con la ayuda técnica de la Agencia Europea de Medio Ambiente, garantizará el mantenimiento, la actualización y el desarrollo continuo de la base de datos a que se refiere el apartado 1, teniendo en cuenta la necesidad de hacer ajustes con respecto a la norma mencionada en el artículo 4, apartado 2, la evolución de los últimos avances tecnológicos en el sector del transporte, los principios mencionados en el apartado 1 y los nuevos enfoques metodológicos para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión garantizará la compatibilidad y coherencia de la base de datos con la legislación vigente de la Unión.

   Siempre que se actualicen los factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto contenidos en la base de datos, la Comisión velará sin demora por que dicha actualización se dé a conocer públicamente. En tal caso, las entidades actualizarán, cuando sea necesario, los datos de salida establecidos de conformidad con el artículo 9 antes de que expire un plazo de 3 años.

3. El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto para los vectores energéticos del transporte estará abierto al público gratuitamente y en todas las lenguas oficiales de la UE.

CAPÍTULO IV

DATOS DE SALIDA Y TRANSPARENCIA

Artículo 9

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

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

2. Los datos de salida podrán determinarse utilizando herramientas de cálculo. A tal fin, solo podrán utilizarse herramientas de cálculo externas certificadas de conformidad con el artículo 11 o la herramienta a que se refiere el apartado 3.

3. Antes del [36 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión elaborará, mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, una herramienta de cálculo para determinar los datos de salida.

4. Las herramientas a que se refiere el apartado 2 podrán utilizarse para calcular los parámetros u otros datos que deban incluirse en las bases de datos establecidas con arreglo a otros actos de la UE en el sector del transporte, en las condiciones que determinen dichos actos.

5. Los datos de salida incluirán, como mínimo, la masa total de dióxido de carbono equivalente (CO2e) por servicio de transporte y, en relación con el tipo de servicio de transporte de que se trate, parámetros de datos aplicables que expresen los datos de salida de las emisiones de gases de efecto invernadero, según lo recomendado en la norma a que se refiere el artículo 4, apartado 1, y definidos de conformidad con el párrafo segundo del presente apartado.

A fin de garantizar la aplicación uniforme del párrafo primero del presente apartado, la Comisión definirá, mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 17, los parámetros de datos mencionados en dicho párrafo para el transporte de mercancías, el flujo de tránsito de un centro nodal de mercancías, el transporte de pasajeros y el flujo de tránsito de un centro nodal de pasajeros. A tal fin, la Comisión tendrá en cuenta los coeficientes de intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero definidos en la norma a que se refiere el artículo 4, apartado 1.

Artículo 10

Comunicación y transparencia

1. Las entidades afectadas divulgarán los datos de salida de manera clara e inequívoca antes de prestar un servicio de transporte. En circunstancias debidamente justificadas, los datos de salida podrán divulgarse después de la prestación del servicio de transporte. Cuando las entidades afectadas divulguen datos de salida, se incluirá, en la comunicación adjunta, la siguiente declaración «Emisiones de gases de efecto invernadero calculadas de conformidad con el Reglamento [*referencia al presente Reglamento*] del Parlamento Europeo y del Consejo», al menos en una de las lenguas oficiales de la UE y, cuando sea posible, en la lengua oficial de un Estado miembro en cuyo territorio se preste el servicio.

2. Cuando los datos de salida sean obtenidos y divulgados por un intermediario de datos sobre la base de acuerdos independientes, se aplicarán las normas establecidas en el apartado 1 y en el artículo 9, apartado 5. Al divulgar los datos de salida, el intermediario de datos incluirá una referencia a la fuente de dichos datos.

3. Cuando se utilicen datos primarios en el sentido del artículo 5, apartado 1, las entidades afectadas tendrán derecho a comunicar este hecho a cualquier tercero siempre que la utilización de los datos primarios haya sido determinada en el marco del proceso de verificación establecido en los artículos 12 y 13.

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

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

   b) se facilitarán a petición de una autoridad competente designada en virtud del derecho nacional o de la Unión, u otro tercero, en la medida en que se apliquen disposiciones jurídicas o contractuales independientes;

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

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

5. Los datos de salida y las pruebas a que se refiere el apartado 4 se presentarán de manera clara e inequívoca, al menos en una de las lenguas oficiales de la Unión. En la medida de lo posible, se facilitarán en forma de enlace web, código QR o equivalente.

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

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

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

CAPÍTULO V

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 11

Certificación de las herramientas de cálculo

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

2. El desarrollador de herramientas de cálculo presentará una solicitud al organismo de evaluación de la conformidad que evaluará la conformidad de la herramienta de cálculo con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9. Si la evaluación es positiva, el organismo de evaluación de la conformidad expedirá un certificado de conformidad de la herramienta de cálculo con arreglo al presente Reglamento. Si la evaluación es negativa, el organismo de evaluación de la conformidad comunicará las razones al solicitante.

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

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

5. La Comisión publicará en su sitio web oficial una lista de todas las herramientas de cálculo certificadas de conformidad con los apartados 1 y 2.

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

CAPÍTULO VI

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

Artículo 12

Alcance de la verificación

1. Los datos de salida a que se refiere el artículo 9 estarán sujetos a una verificación de su conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 y 9 del presente Reglamento.

2. El apartado 1 se aplicará a las entidades afectadas mencionadas en el artículo 2, letra a), con excepción de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas a que se refiere la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión[19]. Las microempresas y las pequeñas y medianas empresas podrán someterse previa solicitud a la verificación con arreglo al presente Reglamento.

Artículo 13

Actividades y procesos de verificación

1. El organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14 verificará la fiabilidad, credibilidad, adhesión y exactitud de los datos de salida divulgados por la entidad en cuestión.

2. El organismo de evaluación de la conformidad verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 y 9 y sobre la base de las pruebas a que se refiere el artículo 10, apartado 4. La verificación abordará:

   a) la metodología de cálculo utilizada;

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

b) la fuente o fuentes de los datos de entrada utilizados para el cálculo;

c) la exactitud del cálculo realizado; y

d) los parámetros aplicados.

3. Cuando se utilicen herramientas de cálculo externas, el organismo de evaluación de la conformidad tendrá en cuenta los respectivos certificados de conformidad mencionados en el artículo 11, apartado 2.

4. Cuando la evaluación de la verificación detecte cálculos incorrectos o casos de incumplimiento de los artículos 4, 5 o 9 del presente Reglamento, el organismo de evaluación de la conformidad informará de ello oportunamente a la empresa afectada. A continuación, la entidad corregirá las declaraciones incorrectas o los casos de incumplimiento para que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo.

5. La entidad facilitará al organismo de evaluación de la conformidad cualquier información adicional que permita a este último llevar a cabo los procedimientos de verificación. El organismo de evaluación de la conformidad podrá efectuar inspecciones durante el procedimiento de verificación para determinar la fiabilidad de los datos y los cálculos.

6. Una vez finalizada la verificación, el organismo de evaluación de la conformidad elaborará, cuando proceda, una prueba de cumplimiento que confirme que los datos de salida cumplen los requisitos respectivos establecidos en el presente Reglamento.

7. El organismo de evaluación de la conformidad en cuestión elaborará y mantendrá actualizada una lista de las entidades que hayan sido objeto de la verificación con arreglo al presente artículo. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo de evaluación de la conformidad notificará dicha lista a la Comisión.

8. Cuando los datos de salida ya se hayan verificado con arreglo a otros actos de la Unión que establezcan normas específicas sobre la evaluación de la verificación de los datos de salida que garanticen el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, se considerará que los datos en cuestión han sido verificados con arreglo al presente artículo.

9. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, por los que se establezcan normas detalladas sobre la verificación de los datos de salida y las correspondientes pruebas de cumplimiento. Dichas normas incluirán disposiciones relativas a las pruebas mencionadas en el artículo 10, apartado 4, y los derechos de comunicación asociados a la utilización de los datos primarios a que se refiere el artículo 10, apartado 3.

CAPÍTULO VII

ACREDITACIÓN

Artículo 14

Organismos de evaluación de la conformidad

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 15

Procedimiento de acreditación

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

2. Cada Estado miembro designará una autoridad que mantendrá actualizada la lista de los organismos de evaluación de la conformidad acreditados. Dichas autoridades nacionales designadas publicarán esa lista en un sitio web oficial. Un Estado miembro podrá decidir que dicha función la desempeñe el organismo nacional de acreditación a que se refiere el apartado 1.

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

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 15 *bis*, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, con objeto de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios adicionales de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad.

Artículo 15 bis

Verificación con arreglo a otros actos de la Unión que incluyan a los sectores marítimo y de la aviación

1. En el caso del sector marítimo, los verificadores acreditados con arreglo al artículo 14 del Reglamento (UE) 2023/1805, y a los actos delegados adoptados en virtud del mismo, o al artículo 16 del Reglamento (UE) 2015/757, y a los actos delegados adoptados en virtud del mismo, podrán desempeñar las funciones de los organismos de evaluación de la conformidad en virtud del presente Reglamento. Dichos verificadores se considerarán acreditados de conformidad con los artículos 14 y 15 del presente Reglamento.

2. En el sector de la aviación, los verificadores acreditados con arreglo al artículo 15 de la Directiva 2003/87/CE, y a los actos de ejecución adoptados en virtud de la misma, podrán desempeñar las funciones de los organismos de evaluación de la conformidad en virtud del presente Reglamento. Dichos verificadores se considerarán acreditados de conformidad con los artículos 14 y 15 del presente Reglamento.

CAPÍTULO VIII

PODERES DELEGADOS Y COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN

Artículo 16

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 15, apartado 4, se otorgarán a la Comisión por un período de tiempo indeterminado a partir del [*OP: insértese la fecha: entrada en vigor del Reglamento*].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 15, apartado 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 15, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de [dos meses] a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 17

Procedimiento de comité

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

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

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 18

Informe y revisión

La Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento a la luz de los objetivos que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo, en particular una evaluación de la necesidad de un enfoque de la huella de carbono total y la propuesta de nuevas medidas adecuadas, a más tardar el [*OP: insértese la fecha: cinco años después de que el Reglamento sea aplicable*].

Artículo 18 bis

Directrices

Al menos un año antes de la fecha mencionada en el artículo 19, apartado 2, la Comisión, teniendo en cuenta las directrices existentes adoptadas a nivel nacional, adoptará directrices para fomentar la aplicación generalizada de la norma a que se refiere el artículo 4, apartado 1, y para ayudar a las pequeñas y medianas empresas en la aplicación del presente Reglamento. Dichas directrices se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 19

Entrada en vigor y aplicación

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

2. Será aplicable a partir del [*OP: insértese la fecha: 60 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento*].

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

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

Hecho en Estrasburgo, el

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