



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 4 décembre 2023
(OR. en)

16365/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0266(COD)**

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

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	16145/23 + COR 1 REV 1
N° doc. Cion:	11821/23
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport - Orientation générale

Les délégations trouveront en annexe l'orientation générale du Conseil sur la proposition susmentionnée, adoptée par le Conseil lors de sa 3991e session, qui s'est tenue le 4 décembre 2023.

2023/0266 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

¹ [JO C , , p.]

² [JO C , , p.]

considérant ce qui suit:

- (1) Il est essentiel de soutenir les efforts visant à améliorer la durabilité et l'efficacité du système de transport de l'Union pour maintenir une trajectoire stable vers la neutralité climatique d'ici à 2050, tout en tenant dûment compte de la nécessité de préserver la croissance continue et la compétitivité de l'industrie européenne.
- (2) La comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est utilisée dans différents secteurs économiques – y compris celui des transports – afin de quantifier les émissions de gaz à effet de serre provenant d'activités spécifiques des entreprises et des particuliers. Une meilleure information sur la performance des services de transport est un outil puissant pour inciter les usagers des transports à faire des choix plus durables ainsi que pour influencer les décisions commerciales des organisateurs et des opérateurs de transport. Il est indispensable de disposer de données fiables et comparables sur les émissions de gaz à effet de serre pour créer ce type d'incitations et ainsi pousser les consommateurs et les entreprises à changer leurs comportements, en vue de contribuer aux objectifs du pacte vert pour l'Europe³ dans le domaine des transports et de la loi européenne sur le climat. Le présent règlement participe à l'action entreprise par l'UE en faveur d'une transition écologique, parallèlement à d'autres actes ou initiatives de l'UE, y compris la proposition de directive visant à donner aux consommateurs les moyens d'agir en faveur de la transition écologique.
- (3) Malgré l'intérêt croissant des acteurs du secteur des transports, l'adoption globale de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport reste limitée. La plupart du temps, les usagers n'obtiennent pas d'informations précises sur les performances des services de transport, et les organisateurs et les opérateurs de services de transport ne calculent ni ne communiquent leurs émissions de gaz à effet de serre. Une adoption extrêmement faible de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est observée parmi les petites et moyennes entreprises (PME), qui représentent la grande majorité des entreprises proposant des services de transport sur le marché de l'UE.

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: "Le pacte vert pour l'Europe"; COM(2019) 640 final.

- (4) En 2011, la Commission européenne a adopté le livre blanc sur les transports⁴, qui présentait une vision pour l'avenir du système de transport de l'UE et définissait un programme d'action visant à relever les défis futurs dans le domaine des transports, notamment la nécessité de maintenir et de développer la mobilité et de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre des opérations de transport et des opérations logistiques.
- (5) La stratégie de mobilité durable et intelligente adoptée en décembre 2020⁵ évoque des incitations pour choisir les solutions de transport les plus durables, aussi bien au sein d'un mode de transport qu'entre les différents modes. Ces incitations incluent la mise en place d'un cadre européen pour la mesure harmonisée des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports et de la logistique. Fondé sur des normes reconnues au niveau mondial, il pourrait ensuite être utilisé pour fournir aux entreprises et aux utilisateurs finaux une estimation des émissions de gaz à effet de serre des choix pour lesquels ils ont opté, et pour accroître la demande des utilisateurs finaux et des consommateurs pour des solutions de transport et de mobilité plus durables, tout en évitant l'écoblanchiment.
- (6) L'établissement de règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises et de passagers est donc approprié pour obtenir des chiffres comparables sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport et pour éviter que l'existence de différents choix de méthodes de calcul des émissions et de données d'entrée ne génère des informations trompeuses quant à la performance des services de transport. Ces règles devraient garantir des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport, les segments et les réseaux nationaux de l'Union. Elles devraient également contribuer à inciter les entreprises et les clients à changer leurs comportements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre.

⁴ LIVRE BLANC - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources; COM(2011) 0144 final.

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

- (7) Le présent règlement devrait mettre à disposition un cadre de référence pour les autres mesures de réduction des émissions que pourraient adopter les autorités publiques et l'industrie, y compris pour l'inclusion de clauses de transparence sur les émissions de gaz à effet de serre dans les contrats de transport, la fourniture aux passagers ou aux clients d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'une option de transport ou de livraison ou la fixation de critères liés au climat pour les procédures de passation de marchés écologiques.
- (8) Malgré les avantages d'une transparence accrue concernant la performance des services de transport, l'application obligatoire du présent règlement à toutes les entités offrant des services de transport sur le marché de l'Union serait disproportionnée et entraînerait des coûts et des charges excessifs. Par conséquent, le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'aux entités qui décident, ou sont chargées en vertu d'autres régimes législatifs et non législatifs applicables, de calculer et de publier des informations sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises ou de passagers qui commencent ou s'achèvent sur le territoire de l'Union. Cela inclut donc les services dont le point d'origine ou de destination est situé dans un pays tiers.
- (9) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux intermédiaires de données, tels que ceux qui proposent des services numériques de mobilité multimodale, lorsqu'ils ne calculent pas directement les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport mais communiquent uniquement des informations sur ces émissions fournies par une entité concernée ou une autre personne physique ou morale concernée. Toutefois, les intermédiaires de données devraient être liés par les règles applicables relatives à la communication et à la transparence des données publiées sur les émissions de gaz à effet de serre, afin de garantir la comparabilité de ces données sur le marché.

- (10) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer lorsque le calcul et la communication des émissions de gaz à effet de serre sont effectués sous une forme agrégée, y compris dans les situations dans lesquelles l'obligation de publier des informations environnementales pour la publication d'informations sur la durabilité et l'établissement de comptes de l'environnement à des fins statistiques découle d'autres règles de l'Union, telles que celles définies dans la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises⁶ et dans le règlement relatif aux comptes économiques européens de l'environnement⁷. À l'inverse, les informations obtenues sur la base du présent règlement peuvent contribuer à l'élaboration des déclarations d'émissions consolidées requises en vertu d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, à condition que les méthodes respectives et les données collectées soient suffisamment compatibles.
- (11) Une méthode appropriée de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport est l'un des aspects essentiels du cadre harmonisé de l'Union établi par le présent règlement. Cette méthode devrait garantir que les calculs des émissions effectués tout au long d'une chaîne de transport fournissent des données comparables et précises sur les émissions de gaz à effet de serre, en suivant un seul et même ensemble d'étapes méthodologiques. Elle devrait également tenir dûment compte des besoins du marché des transports, afin d'éviter une complexité inutile et une charge et des coûts excessifs et être acceptée par les parties prenantes.

⁶ Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises ([JO L 322 du 16.12.2022, p. 15](#)).

⁷ Règlement (UE) n° 691/2011 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2011 relatif aux comptes économiques européens de l'environnement ([JO L 192 du 22.7.2011, p. 1](#)).

- (12) La norme EN ISO 14083:2023, publiée par le Comité européen de normalisation⁸ en avril 2023 et transposant la norme ISO 14083:2023, a été choisie comme méthode de référence pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport au titre du présent règlement. En promouvant son application dans l'UE, la compatibilité internationale en matière de comptabilisation des émissions est favorisée. Un alignement global plus poussé de la méthode appliquée est facilité. Lors de l'analyse, la norme ISO 14083:2023 s'est révélée la plus pertinente et la plus proportionnée pour atteindre les objectifs du présent règlement. La quantification des émissions est effectuée sur une base "du puits à la roue", ou "du puits au sillage" pour les secteurs des transports maritime et aérien, c'est-à-dire en incluant les émissions de gaz à effet de serre provenant de la fourniture d'énergie et de l'utilisation des véhicules pendant les opérations de transport et les opérations de plateforme. La Commission, en coopération avec le Comité européen de normalisation et les organismes nationaux de normalisation des États membres, devrait s'efforcer de fournir au secteur des transports un accès gratuit ou à un taux réduit à cette norme, dans sa version officielle et authentique, ainsi qu'une traduction dans les langues officielles de l'Union, afin de rendre le présent règlement plus accessible à tous ceux qui y sont soumis.
- (13) Il convient de veiller à ne pas s'écarter des choix méthodologiques de la norme EN ISO 14083:2023, afin d'éviter des incohérences dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport sur le marché, en particulier dans le contexte des chaînes de transport internationales. Toutefois, de temps à autre, il convient d'évaluer la nécessité d'une éventuelle adaptation de la norme EN ISO 14083:2023 du point de vue des politiques de l'Union, ainsi que de futures modifications de cette norme par le Comité européen de normalisation ou par un autre organisme compétent. Si ces évaluations révèlent un risque que certaines parties de la norme engendrent des déséquilibres injustifiés dans les calculs des émissions de gaz à effet de serre des services de transport dans des segments de marché spécifiques ou entraînent des divergences entre cette norme et les objectifs du présent règlement ou d'autres dispositions applicables du droit de l'Union, la Commission peut demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme en conséquence. L'application d'une modification ou d'un élément créant un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement et d'autres règles applicables de l'Union devrait être exclue.

⁸ <https://www.cencenelec.eu>

- (14) Afin d'éviter la diffusion d'informations inexactes sur le marché, il peut s'avérer nécessaire de clarifier la méthode de référence en ce qui concerne les paramètres et hypothèses pertinents pour les émissions de gaz à effet de serre utilisés pour calculer les émissions avant la fourniture d'un service. Il en va de même pour d'autres paramètres techniques pertinents liés à l'attribution des émissions ou à l'agrégation des éléments de données dans le cas où l'utilisation de ces paramètres n'est pas explicitement précisée dans la méthode.
- (15) Différents types de données d'entrée, y compris des données primaires et secondaires, peuvent être utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. L'utilisation de données primaires donne les résultats les plus fiables et les plus précis; il convient donc de privilégier l'adoption progressive de ces données dans les processus de calcul des émissions de gaz à effet de serre. Les données primaires peuvent être impossibles à obtenir ou trop coûteuses à générer pour certaines parties prenantes, en particulier les PME. Par conséquent, l'utilisation de données secondaires devrait être autorisée dans des conditions claires. Toutefois, afin d'assurer une comptabilisation plus précise des émissions de gaz à effet de serre, un État membre peut prévoir que l'utilisation de données primaires soit obligatoire pour les opérations de transport effectuées sur son territoire par des entités dont le nombre de salariés dépasse un certain seuil fixé par le droit national, lorsque le service de transport commence et se termine sur son territoire. Afin de ne pas entraver les services de transport internationaux et le développement des petites et moyennes entreprises, l'État membre ne devrait pas appliquer une telle exigence aux opérations de transport transfrontières et aux opérations de transport en transit par son territoire ou aux petites et moyennes entreprises telles que définies dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission.
- (16) En ce qui concerne les données secondaires, les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport peuvent être calculées sur la base de valeurs par défaut ou de données modélisées. L'utilisation de valeurs par défaut et de données modélisées devrait toutefois permettre d'obtenir des informations précises et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport spécifique et, par conséquent, les valeurs par défaut devraient être fixées et les données modélisées devraient être élaborées de manière neutre et objective, sur la base de sources fiables et de paramètres adéquats.

- (16 bis) Afin de réduire la charge administrative et la duplication des calculs, les entités peuvent utiliser des données primaires ou secondaires comptabilisées au même niveau d'agrégation que celui requis par le présent règlement qui sont réputées avoir été vérifiées en vertu du présent règlement ou qui ont été vérifiées par un organisme accrédité en vertu d'une autre législation de l'Union en vigueur.
- (17) Il convient d'établir une base de données principale de l'UE contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre afin d'améliorer la comparabilité des données sur les émissions de gaz à effet de serre obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement. La base de données principale de l'UE devrait inclure un tableau distinct pour chaque mode de transport et les données par défaut relatives à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre dans le transport maritime devraient être tirées de la base de données Thetis-MRV ou de la base de données FuelEU. D'autres bases de données et ensembles de données pertinents gérés par des tiers devraient également être autorisés, à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrôle de qualité technique au niveau de l'Union.
- (18) Lors de la détermination de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport, il est nécessaire de connaître les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques des transports afin de calculer des estimations des émissions de gaz à effet de serre reflétant la quantité d'énergie utilisée dans le cadre d'une approche "du puits à la roue". Il convient donc d'établir une base de données centrale de l'UE sur les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des vecteurs énergétiques afin de garantir la comparabilité et la qualité des données d'entrée.

- (18 bis) La base de données principale de l'UE contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et la base de données centrale de l'UE contenant des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut devraient notamment inclure les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut, respectivement, arrêtés par l'Union, ou dans l'intérêt de l'Union, au niveau international. Toutefois, compte tenu des spécificités sectorielles, nationales et régionales des valeurs par défaut dans l'ensemble de l'Union, la base de données principale de l'UE contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre devrait refléter les types de véhicules et de navires généralement utilisés dans les États membres. Cette base de données et la base de données centrale de l'UE des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut devraient également refléter les particularités des différents États membres.
- (19) Le développement et la maintenance des bases de données de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et les facteurs d'émission de gaz à effet de serre, ainsi que le contrôle de qualité technique des bases de données externes et des ensembles de données exploités par des tiers, devraient être assurés par un organisme neutre et compétent opérant au niveau de l'Union. Compte tenu de son mandat, l'Agence européenne pour l'environnement est la mieux placée pour fournir l'assistance technique nécessaire à la bonne mise en œuvre de cette partie du règlement. Si nécessaire, les États membres peuvent fournir des contributions supplémentaires à l'Agence européenne pour l'environnement.
- (20) Des données modélisées peuvent être utilisées si elles sont fondées sur un modèle établi conformément à la méthode de référence et, le cas échéant, aux autres dispositions relatives à l'utilisation de données secondaires et d'outils de calcul énoncées dans le présent règlement.

- (21) Le règlement (UE) 2015/757⁹ et la directive 2003/87/CE¹⁰ exigent la collecte, le calcul et la déclaration annuelle des émissions de CO₂ des navires et aéronefs, respectivement. Le règlement (UE) 2015/757 et la directive 2003/87/CE complètent les dispositions énoncées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne la production de données relatives à la consommation de carburant en vue de quantifier les émissions des services de transport, en fonction de la distance parcourue ou de la quantité de marchandises transportée. Des données d'entrée pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport peuvent également être produites dans le cadre de la mise en œuvre d'autres cadres législatifs, tels que le règlement (UE) 2019/1242¹¹ et le règlement (UE) 2019/631¹² ou le règlement (UE) 2023/1805¹³. La Commission devrait veiller à la compatibilité et à la cohérence du présent règlement avec la législation existante de l'Union et les initiatives à venir. En particulier, la [proposition sur l'accès aux données relatives aux véhicules] à venir pourrait promouvoir l'utilisation des données primaires.
- (22) Il convient d'établir des indicateurs communs afin de produire des données comparables sur les émissions de gaz à effet de serre qui permettront une comparaison efficace des différents services de transport. Des indicateurs communs devraient également permettre aux fournisseurs de données de communiquer clairement celles-ci et aux destinataires de bien les comprendre.

⁹ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE ([JO L 123 du 19.5.2015, p. 55](#)).

¹⁰ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ([JO L 275 du 25.10.2003, p. 32](#)).

¹¹ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ([JO L 198 du 25.7.2019, p. 202](#)).

¹² Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.) ([JO L 111 du 25.4.2019, p. 13](#)).

¹³ Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48).

- (23) Toute information désagrégée sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport qui est communiquée à un tiers à des fins commerciales ou réglementaires conformément au champ d'application du présent règlement devrait obligatoirement inclure, de manière bien visible, les données de sortie produites conformément aux règles spécifiques de calcul des émissions de gaz à effet de serre établies par le présent règlement. Des éléments de données supplémentaires, utilisés à des fins autres que celles définies dans le présent règlement, peuvent être ajoutés, le cas échéant.
- (23 bis) La communication d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre avant la fourniture d'un service de transport est essentielle pour favoriser un choix éclairé de la part des citoyens . Toutefois, les informations sur les émissions de gaz à effet de serre peuvent être communiquées après la fourniture du service de transport dans des cas dûment justifiés où la communication entre entreprises nécessite un niveau d'information plus détaillé, notamment dans le contexte des chaînes logistiques et des relations de sous-traitance.
- (24) Afin de démontrer le respect des exigences énoncées dans le présent règlement, une entité qui calcule et communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport devrait être en mesure de produire des éléments de preuve étayant les données de sortie en question. Ces éléments de preuve devraient être établis conformément aux règles relatives à la déclaration au niveau des services de transport établies par la norme EN ISO 14083:2023 et devraient être mis à la disposition des autorités compétentes, par exemple des tribunaux, ou de tout autre tiers si des accords distincts l'exigent, y compris des accords entre entreprises.

- (25) Sous réserve de l'application d'accords distincts, un intermédiaire de données qui collecte des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport auprès d'une entité concernée ou d'une autre personne physique ou morale concernée et qui les communique sur le marché ne devrait pas être considéré comme responsable dans le cas où ces informations enfreindraient l'une des exigences énoncées dans le présent règlement concernant le calcul et la vérification des émissions de gaz à effet de serre des services de transport et la certification des outils de calcul. Il devrait toutefois s'efforcer d'éviter la communication d'informations inexactes ou erronées et respecter les règles relatives aux données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre, à la communication et à la transparence. En outre, l'intermédiaire de données devrait fournir la source de ces informations, afin de permettre l'identification du fournisseur d'informations concerné.
- (26) Les outils de calcul externes qui sont fournis sur le marché pour une utilisation commerciale et non commerciale plus large peuvent faciliter la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, en favorisant ainsi son adoption par des groupes plus larges de parties prenantes. L'utilisation de ces outils devrait être certifiée afin de garantir leur conformité aux exigences du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la méthode de référence commune et d'un ensemble approprié de données d'entrée. Afin de faciliter, en particulier, la mise en œuvre du présent règlement par les PME, de limiter la complexité du calcul et de réduire la charge administrative et financière pesant sur les PME, de parvenir à une mise en œuvre uniforme de la comptabilisation pour les services les plus typiques et d'accroître la transparence des données, la Commission devrait mettre au point des outils de calcul pour l'établissement des données de sortie.
- (27) Un système bien conçu de vérification de la conformité des données de sortie relatives aux émissions de gaz à effet de serre communiquées sur le marché et des processus de calcul sous-jacents avec les exigences énoncées dans le présent règlement devrait renforcer sensiblement la confiance dans la fiabilité et l'exactitude de ces données. Les entités qui se sont soumises avec succès à l'évaluation de la conformité devraient avoir le droit d'obtenir une preuve de conformité communément reconnue dans toute l'Union. Cette preuve de conformité devrait mentionner l'éventuelle inclusion de données primaires, notamment afin d'encourager la collecte et l'utilisation de données primaires par toute entité concernée par les règles énoncées dans le présent règlement.

- (28) La charge administrative liée à la vérification pourrait être disproportionnée pour les petites entreprises et devrait donc être évitée. À cette fin, les PME devraient être exemptées des exigences liées à la vérification, à moins qu'elles ne souhaitent obtenir la preuve de conformité correspondante. En outre, les grandes entreprises devraient tenir compte du principe de proportionnalité lorsqu'elles envisagent de demander la vérification de la conformité aux partenaires de la chaîne de valeur, en particulier aux PME.
- (29) Si les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport ont déjà été vérifiées conformément aux règles spécifiques établies par d'autres actes de l'Union, y compris la directive 2003/87/CE et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci pour le secteur du transport aérien, et le règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime ainsi que la directive modificative 2009/16/CE ou le règlement (UE) 2015/757 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE pour le secteur du transport maritime, les données en question devraient être réputées avoir été vérifiées conformément au présent règlement.
- (29 bis) Afin de préserver la cohérence de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport aérien dans la législation de l'Union, les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport, à inclure dans les bases de données établies en vertu d'autres actes de l'UE dans le secteur des transports ou à utiliser en vertu de ces actes, tels que le règlement (UE) 2023/2405 et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, peuvent, dans les conditions prévues par ces actes, être fondées sur les règles de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport établies par le présent règlement.

- (30) Afin de permettre le fonctionnement efficace du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'élaboration d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹⁴. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (31) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission les compétences d'exécution en ce qui concerne les demandes adressées au Comité européen de normalisation en vue de la révision de la norme EN ISO 14083:2023, l'exclusion de l'application de certaines modifications ou composantes de cette norme, l'utilisation de données primaires ou secondaires vérifiées par un organisme accrédité en vertu d'autres actes législatifs de l'Union, la définition des indicateurs applicables exprimant les données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre, la clarification de la méthode de référence établissant les règles pour effectuer le contrôle technique de la qualité des bases de données externes des valeurs par défaut, l'élaboration et la certification des outils de calcul et la vérification des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre, ainsi que pour compléter la liste des indicateurs. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁵.

¹⁴ Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne "Mieux légiférer" ([JO L 123 du 12.5.2016, p. 1](#)).

¹⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ([JO L 55 du 28.2.2011, p. 13](#)).

- (32) La comparabilité des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport et l'adoption plus large de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les pratiques commerciales ne sont pas des objectifs qui peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres sans risquer d'introduire des formalités administratives sur le marché intérieur et de générer des coûts et des charges administratives supplémentaires pour les industries. Ces objectifs peuvent plutôt, en raison des effets de réseau d'une action conjointe des États membres, être mieux réalisés au niveau de l'Union. L'Union peut donc adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne.
- (33) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental consistant à inciter les entreprises et les clients à changer leurs comportements en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre, d'établir des règles relatives à la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne.
- (34) Dans le cadre de l'évaluation du présent règlement, la Commission devrait évaluer s'il est nécessaire et faisable d'inclure dans la méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre les processus de construction, d'entretien et de mise au rebut des véhicules ou des équipements de transbordement et d'embarquement/de débarquement afin d'établir les émissions de gaz à effet de serre fondées sur le cycle de vie complet, étant donné qu'une approche entièrement fondée sur l'empreinte carbone (émissions de gaz à effet de serre fondées sur le cycle de vie), telle qu'elle est envisagée dans le livre blanc sur les transports de 2011 et dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de décembre 2020, nécessite d'inclure la chaîne de valeur en amont et les émissions en fin de vie. En outre, la Commission devrait déterminer s'il est nécessaire et faisable de rendre obligatoire la déclaration des informations conformément à la norme EN ISO 14083:2023,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

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

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique notamment:

- a) aux entités fournissant ou organisant des services de fret et de transport de passagers dans l'Union qui calculent les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communiquent à des tiers des informations désagrégées sur ces émissions;
- b) aux développeurs des outils de calcul;
- c) aux développeurs de bases de données de tiers; et
- d) aux organismes d'évaluation de la conformité chargés des activités de vérification et de certification.

Le présent règlement s'applique au calcul et à la communication de données lorsque ces données sont calculées et communiquées sur une base contractuelle ou volontaire, ou lorsque ce calcul et cette communication sont exigés par le droit national ou le droit de l'Union.

Article 3

Définitions

Aux fins de l'application du présent règlement, on entend par:

- 1) "gaz à effet de serre", des composants gazeux de l'atmosphère, d'origine naturelle et humaine, qui absorbent et émettent un rayonnement à certaines longueurs d'onde du spectre du rayonnement infrarouge émis par la surface de la terre, par l'atmosphère et par les nuages;
- 2) "émission de gaz à effet de serre", le rejet d'un gaz à effet de serre dans l'atmosphère, exprimé en masse d'équivalent dioxyde de carbone;
- 3) "équivalent dioxyde de carbone (CO₂e)", l'unité de comparaison du forçage radiatif d'un gaz à effet de serre et du dioxyde de carbone;
- 4) "comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre", les actions effectuées pour quantifier, au moyen de mesures et de calculs, les émissions de gaz à effet de serre et les déclarer;
- 5) "service de transport", le transport de marchandises ou de passagers d'une origine à une destination; un service de transport peut comporter un ou plusieurs éléments de la chaîne de transport nécessitant à la fois une ou plusieurs opérations de transport et/ou une ou plusieurs opérations de plateforme;
- 6) "opération de transport", l'exploitation d'un véhicule en vue du transport de passagers et/ou de marchandises;
- 7) "opération de plateforme", une opération visant à transférer des marchandises ou des passagers par l'intermédiaire d'une plateforme;
- 8) "véhicule", un moyen de transport de passagers et/ou de marchandises dans tous les modes de transport;

- 9) "chaîne de transport", une séquence d'éléments de transport liés au fret ou à un (groupe de) passager(s) qui, considérés ensemble, constituent leur mouvement d'une origine vers une destination;
- 10) "élément de la chaîne de transport", une section d'une chaîne de transport au sein de laquelle le fret ou un (groupe de) passager(s) sont transportés par un seul véhicule ou transitent via une seule plateforme;
- 11) "divulgaration d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport", la communication à un tiers d'informations désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre liées à un service de transport spécifique par une entité concernée ou par un intermédiaire de données, dans le cadre de la fourniture, de la communication ou de la commercialisation de ce service, avant ou après la fourniture du service de transport;
- 12) "entité concernée", toute entité qui calcule les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou aboutissant sur le territoire de l'Union et qui communique à un tiers des informations sur ces émissions à des fins commerciales ou réglementaires;
- 13) "intermédiaire de données", une personne physique ou morale qui collecte et communique des informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport sur la base d'arrangements juridiques, contractuels ou autres distincts;
- 14) "activité émettrice de gaz à effet de serre", une activité entraînant une émission de gaz à effet de serre;
- 15) "données sur une activité émettrice de gaz à effet de serre", la mesure quantitative d'une activité émettrice de gaz à effet de serre;
- 16) "intensité des émissions de gaz à effet de serre", le coefficient décrivant le rapport entre les données spécifiées sur une activité émettrice de gaz à effet de serre et les émissions de gaz à effet de serre;
- 17) "facteur d'émission de gaz à effet de serre", le coefficient décrivant le rapport entre les données sur une activité émettrice de gaz à effet de serre et les émissions de gaz à effet de serre;

- 18) "émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue", les émissions représentant l'incidence à la fois de l'utilisation des véhicules et de l'approvisionnement énergétique des véhicules en termes de gaz à effet de serre, y compris les émissions provenant des plateformes et des réfrigérants. Pour les secteurs des transports maritime et aérien, il s'agit d'émissions de gaz à effet de serre du puits au sillage.
- 19) "émissions du réservoir à la roue", les émissions résultant de la consommation d'énergie due à la propulsion du véhicule; un sous-ensemble des émissions "du puits à la roue". Pour les secteurs des transports maritime et aérien, il s'agit d'émissions de gaz à effet de serre du réservoir au sillage.
- 20) "vecteur énergétique", une substance ou un phénomène qui peut être utilisé pour fournir un travail mécanique ou de la chaleur ou pour réaliser des procédés chimiques ou physiques;
- 21) "données primaires", la valeur quantifiée d'un procédé ou d'une activité obtenue à partir d'une mesure directe ou d'un calcul fondé sur des mesures directes;
- 22) "données secondaires", soit des données modélisées, soit des valeurs par défaut qui ne satisfont pas aux exigences applicables aux données primaires, y compris les données provenant de bases de données et de la littérature publiée, les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut provenant des inventaires nationaux, les données calculées, les estimations ou d'autres données représentatives et les données obtenues à partir de processus d'approximation ou d'estimations;
- 23) "valeur par défaut", la valeur secondaire de données provenant d'une source publiée, qui est prise par défaut en cas d'absence de données primaires ou modélisées;
- 24) "données modélisées", les données établies à l'aide d'un modèle qui tient compte des données primaires et/ou des paramètres relatifs aux émissions de gaz à effet de serre d'une opération de transport ou d'une opération de plateforme, y compris en utilisant un modèle fourni au moyen d'un outil de calcul;

- 25) "données de sortie", les données désagrégées sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport établies à l'aide de la méthode de référence et des données d'entrée définies par le présent règlement;
- 26) "indicateurs", une mesure d'évaluation quantitative;
- 27) "éléments de preuve étayant les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport", l'établissement, sur demande, d'un rapport au niveau d'un service de transport, conformément à la norme EN ISO 14083:2023;
- 28) "outil de calcul", une application, un modèle ou un logiciel permettant le calcul automatique des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport;
- 29) "outil de calcul externe", un outil de calcul fourni sur le marché par un tiers pour une utilisation commerciale ou non commerciale plus large;
- 30) "organisme d'évaluation de la conformité", un organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article 2, point 13), du règlement (CE) n° 765/2008¹⁶.

¹⁶ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil ([JO L 218 du 13.8.2008, p. 30](#)).

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

Article 4

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

1. Les émissions de gaz à effet de serre des services de transport sont calculées sur la base de la méthode définie dans la norme EN ISO 14083:2023, dans sa version actualisée, comme le précisent les règles énoncées au chapitre III du présent règlement.
2. La Commission évalue la nécessité d'un ajustement de tout élément de la norme visée au paragraphe 1, au plus tard 36 mois après la date visée à l'article 19, paragraphe 2, du présent règlement.
3. La Commission peut, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, lancer un contrôle de conformité afin d'évaluer toute modification de la norme visée au paragraphe 1 ainsi que la nécessité d'un ajustement ultérieur.
4. Par dérogation au paragraphe 1, la Commission identifie, au moyen d'actes d'exécution conformément à l'article 17, les modifications visées au paragraphe 3 ou les éléments visés au paragraphe 2 qui créent un risque manifeste d'incompatibilité avec les objectifs du présent règlement et d'autres règles de l'Union applicables, qui ne s'appliquent donc pas.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution conformément à l'article 17 pour demander au Comité européen de normalisation de réviser la norme visée au paragraphe 1, y compris sur la base des résultats de l'évaluation visée au paragraphe 2 et du contrôle de conformité visé au paragraphe 3.

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

7. Les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre des services de transport, à inclure dans les bases de données établies en vertu d'autres actes de l'Union dans le secteur des transports ou à utiliser en vertu de ces actes, peuvent être fondées sur la norme et sur les règles de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport visées au paragraphe 1, dans les conditions prévues par ces actes.

CHAPITRE III

DONNÉES D'ENTRÉE ET SOURCES

Article 5

Utilisation de données primaires et secondaires

1. Les entités visées à l'article 2, point a), donnent la priorité à l'utilisation des données primaires pour calculer les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport.

Un État membre peut prévoir que l'utilisation de données primaires soit obligatoire pour les opérations de transport effectuées sur son territoire par des entités dont le nombre de salariés dépasse un certain seuil fixé par le droit national, lorsque le service de transport commence et se termine sur son territoire. L'État membre n'applique pas une telle exigence aux opérations de transport transfrontières, y compris aux opérations en transit par son territoire et aux petites et moyennes entreprises visées dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission¹⁷.

¹⁷ Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

2. L'utilisation de données secondaires pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport est autorisée dans les conditions suivantes:
- a) les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre sont dérivées:
 - i) d'une base de données principale de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, visée à l'article 6, paragraphe 1;
 - ii) de bases de données et d'ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre exploitées par des tiers, conformément à l'article 7;
 - b) les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut pour les vecteurs énergétiques de transport sont dérivés de la base de données centrale de l'UE des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut visée à l'article 8;
 - c) les données modélisées reposent sur un modèle établi conformément à la méthode visée à l'article 4 et aux règles énoncées à l'article 5, paragraphe 2, point b), et à l'article 11, le cas échéant.
3. Sans préjudice du paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent article, les entités visées à l'article 2, point a), peuvent utiliser des données primaires ou secondaires qui sont réputées avoir été vérifiées conformément à l'article 13, paragraphe 8, ou qui ont été vérifiées en vertu d'une autre législation de l'Union existante par un organisme accrédité visé à l'article 15 *bis*, à condition que ces données soient disponibles au même niveau d'agrégation que celui requis par le présent règlement.

La Commission adopte des actes d'exécution en conformité avec l'article 17 fixant des règles détaillées sur les conditions d'application du présent paragraphe.

Article 6

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

1. La Commission établit, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement et, si nécessaire, avec les contributions supplémentaires et volontaires des États membres, avant le [date: 42 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], une base de données principale de l'UE contenant les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions visées à l'article 5, paragraphe 2, point a) i), y compris les valeurs par défaut pour les types de véhicules et de navires généralement utilisés dans certains États membres ou dans tous les États membres.

Ces valeurs par défaut reflètent l'approche fondée sur la localisation mentionnée dans la norme visée à l'article 4, paragraphe 1, et tiennent compte, le cas échéant, des particularités des différents États membres.

La base de données principale de l'UE comprend les valeurs pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre arrêtées par l'Union ou, dans l'intérêt de l'Union, au niveau international, lorsque celles-ci sont disponibles. Ces valeurs sont utilisées comme valeurs par défaut pour le calcul et la communication des émissions de gaz à effet de serre des opérations de transport qui traversent au moins une frontière entre deux États membres, à moins que des valeurs par défaut plus précises ne soient disponibles dans la base de données principale de l'UE.

1 *bis*. La base de données principale de l'UE comprend un tableau distinct pour chaque mode de transport, en particulier pour les données par défaut relatives à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre dans le transport maritime. Les données par défaut relatives à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre dans le transport maritime sont automatiquement tirées de la base de données Thetis-MRV et complétées, le cas échéant, par d'autres sources d'information telles que la base de données FuelEU établie conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (UE) 2023/1805. La Commission assure la maintenance, la mise à jour et le développement continu de la base de données visée au paragraphe 1, en tenant compte de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports, des principes visés au paragraphe 1 et des nouvelles approches méthodologiques pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre. La Commission veille à la compatibilité et à la cohérence de la base de données avec la législation existante de l'Union. La Commission évalue la nécessité de mettre à jour la base de données au moins une fois par an.

Lorsque les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre figurant dans la base de données sont mises à jour, la Commission veille à ce que cette mise à jour soit rapidement rendue publique. Dans ce cas, les entités mettent à jour, si nécessaire, les données de sortie établies conformément à l'article 9 avant l'expiration d'un délai de trois ans.

L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les valeurs par défaut pour l'intensité des émissions est ouvert au public gratuitement et dans toutes les langues officielles de l'UE.

Article 7

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

1. Le développeur d'une base de données ou d'un ensemble de données visés à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), soumet à la Commission une demande de vérification de la qualité technique des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre incluses dans cette base de données ou cet ensemble de données. La Commission, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement, procède à la vérification de la qualité technique conformément aux exigences énoncées à l'article 4, paragraphe 1, du présent règlement.
2. Ne peuvent être utilisés aux fins de l'utilisation de données secondaires, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), que les bases de données et les ensembles de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions qui ont fait l'objet d'une évaluation positive par la Commission à la suite de la vérification de la qualité technique visée au paragraphe 1.
3. L'obligation prévue au paragraphe 1 s'applique à compter du [24 mois après la date visée à l'article 19, paragraphe 2]. Une évaluation positive conformément au paragraphe 2 est valable deux ans.
4. Au plus tard 48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 afin d'établir des règles détaillées pour la mise en œuvre uniforme du présent règlement en fixant des règles et conditions pour la réalisation de la vérification de la qualité technique visée au paragraphe 1 ainsi que les conditions d'une évaluation positive conformément au paragraphe 2.

Article 8

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

1. La Commission établit, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement et, si nécessaire, avec les contributions supplémentaires et volontaires des États membres, une base de données centrale de l'UE des facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut visés à l'article 5, paragraphe 2, point b), y compris les facteurs d'émission de gaz à effet de serre pour les vecteurs énergétiques utilisés dans certains États membres ou dans tous les États membres.

Ces facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut reflètent l'approche fondée sur la localisation dans la méthode de référence pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre et tiennent compte, le cas échéant, des particularités des différents États membres.

Lorsqu'ils sont disponibles, la base de données centrale de l'UE comprend les facteurs d'émission de gaz à effet de serre convenus par l'Union ou, dans l'intérêt de l'Union, au niveau international. Ces facteurs d'émission sont utilisés comme facteurs d'émission par défaut pour le calcul et la communication des émissions de gaz à effet de serre des opérations de transport qui traversent au moins une frontière entre deux États membres, à moins que des facteurs d'émission par défaut plus précis ne soient disponibles dans la base de données centrale de l'UE.

2. La Commission, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour l'environnement, assure la maintenance, la mise à jour et le développement continu de la base de données visée au paragraphe 1, en tenant compte de la nécessité d'un ajustement de tout élément de la norme visé à l'article 4, paragraphe 2, de l'évolution de l'état de la technique dans le secteur des transports, des principes visés au paragraphe 1 et des nouvelles approches méthodologiques pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre. La Commission veille à la compatibilité et à la cohérence de la base de données avec la législation existante de l'Union.

Lorsque les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut figurant dans la base de données sont mis à jour, la Commission veille à ce que cette mise à jour soit rapidement rendue publique. Dans ce cas, les entités mettent à jour, si nécessaire, les données de sortie établies conformément à l'article 9 avant l'expiration d'un délai de trois ans.

3. L'accès à la base de données visée au paragraphe 1 pour consulter ou utiliser les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut est ouvert au public et gratuit, dans toutes les langues officielles de l'UE.

CHAPITRE IV

DONNÉES DE SORTIE ET TRANSPARENCE

Article 9

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

1. Les données de sortie sont établies à l'aide de la méthode de référence et des données d'entrée conformément aux articles 4 à 8 du présent règlement.
2. Les données de sortie peuvent être établies à l'aide d'outils de calcul. À cette fin, seuls les outils de calcul externes certifiés conformément à l'article 11 ou l'outil visé au paragraphe 3 peuvent être utilisés.
3. Avant le [36 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission élabore, au moyen d'actes d'exécution conformément à l'article 17, un outil de calcul pour l'établissement des données de sortie.
4. Les outils visés au paragraphe 2 peuvent être utilisés pour calculer des indicateurs ou d'autres données à inclure dans les bases de données établies en vertu d'autres actes de l'UE dans le secteur des transports, dans les conditions prévues par ces actes.
5. Les données de sortie comprennent au minimum la masse totale d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂e) par service de transport et, pour un type de service de transport donné, les indicateurs applicables exprimant les données de sortie sur les émissions de gaz à effet de serre, recommandés dans la norme visée à l'article 4, paragraphe 1, et définis conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe.

Afin d'assurer une mise en œuvre uniforme du premier alinéa du présent paragraphe, la Commission définit, au moyen d'actes d'exécution adoptés en conformité avec l'article 17, les indicateurs qui y sont visés pour le transport de fret, la capacité d'une plateforme de fret, le transport de passagers et la capacité d'une plateforme de transport de passagers. À cette fin, la Commission tient compte des coefficients d'intensité des émissions de gaz à effet de serre définis dans la norme visée à l'article 4, paragraphe 1.

Article 10

Communication et transparence

1. Les entités concernées communiquent les données de sortie de manière claire et non ambiguë avant la fourniture d'un service de transport. Dans des circonstances dûment justifiées, les données de sortie peuvent être communiquées après la fourniture du service de transport. Lorsque les entités concernées communiquent des données de sortie, elles incluent dans la communication la mention suivante: "Émissions de gaz à effet de serre calculées conformément au règlement [*référence au présent règlement*] du Parlement européen et du Conseil", au moins dans l'une des langues officielles de l'UE et, si possible, dans une langue officielle d'un État membre sur le territoire duquel le service est fourni.
2. Lorsque les données de sortie sont obtenues et communiquées par un intermédiaire de données sur la base d'arrangements distincts, les règles énoncées au paragraphe 1 et à l'article 9, paragraphe 5, s'appliquent. Lorsqu'il communique des données de sortie, l'intermédiaire de données inclut une référence à la source de ces données.
3. Lorsque des données primaires sont utilisées au sens de l'article 5, paragraphe 1, les entités concernées sont habilitées à communiquer ce fait à tout tiers à condition que l'utilisation des données primaires ait été établie dans le cadre du processus de vérification prévu aux articles 12 et 13.

4. Les entités concernées sont en mesure d'établir des éléments de preuve justifiant la manière dont les données de sortie ont été établies. Ces éléments de preuve sont établis conformément aux exigences définies par la méthode de référence visée à l'article 4, paragraphe 1, et:
- a) ils servent de base à l'évaluation de vérification conformément aux articles 12 et 13;
 - b) ils sont mis à disposition, à la demande d'une autorité compétente désignée en vertu du droit national ou du droit de l'Union, ou d'un autre tiers, dans la mesure où des arrangements juridiques ou contractuels distincts s'appliquent;
 - c) lorsque la vérification est effectuée conformément aux articles 12 et 13, elle comporte une référence à la preuve de conformité visée à l'article 13, paragraphe 6, ainsi que les coordonnées de l'organisme d'évaluation de la conformité qui a établi ladite preuve;
 - d) lorsque les données de sortie sont établies au moyen d'un outil de calcul externe visé à l'article 9, paragraphe 2, elles incluent une référence à cet outil de calcul.
5. Les données de sortie et les éléments de preuve visés au paragraphe 4 sont établis de manière claire et non équivoque, au moins dans l'une des langues officielles de l'Union. Dans la mesure du possible, ils sont mis à disposition sous la forme d'un lien internet, d'un code QR ou d'une solution équivalente.

6. Les données à caractère personnel sont traitées conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.
7. Tout destinataire des données de sortie et des éléments de preuves visés au paragraphe 4 prend des mesures pour garantir la confidentialité des données commerciales pertinentes qui sont traitées et communiquées conformément au présent règlement, et veille à ce que ces données ne puissent être consultées, traitées et divulguées que lorsque cela est autorisé.

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

CHAPITRE V

MESURES COMPLÉMENTAIRES

Article 11

Certification des outils de calcul

1. Les outils de calcul externes visés à l'article 9, paragraphe 2, sont certifiés par un organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14.
2. Le développeur d'outils de calcul soumet une demande à un organisme d'évaluation de la conformité, qui évalue la conformité de l'outil de calcul avec les exigences énoncées aux articles 4 à 9. En cas d'évaluation positive, l'organisme d'évaluation de la conformité délivre un certificat de conformité de l'outil de calcul au présent règlement. En cas d'évaluation négative, l'organisme d'évaluation de la conformité fournit au demandeur les raisons de cette évaluation négative.
3. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné tient à jour une liste des outils de calcul qu'il a certifiés et de ceux dont il a retiré ou suspendu la certification. Il publie cette liste sur son site web, et communique sans délai l'adresse de ce site à la Commission.
4. Le certificat a une durée de validité de deux ans.
5. La Commission publie sur son site web officiel la liste de tous les outils de calcul certifiés conformément aux paragraphes 1 et 2.
6. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 afin d'établir des règles relatives à la certification des outils de calcul et au certificat de conformité correspondant, y compris des règles relatives au renouvellement, à la suspension et au retrait de la certification.

CHAPITRE VI

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

Article 12

Champ de la vérification

1. Les données de sortie visées à l'article 9 sont soumises à la vérification de leur conformité aux exigences énoncées aux articles 4, 5 et 9 du présent règlement.
2. Le paragraphe 1 s'applique aux entités concernées visées à l'article 2, point a), à l'exception des micro, petites et moyennes entreprises visées dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission¹⁹. Les micro, petites et moyennes entreprises peuvent faire l'objet d'une vérification en vertu du présent règlement, à leur demande.

Article 13

Activités et processus de vérification

1. L'organisme d'évaluation de la conformité visé à l'article 14 vérifie la fiabilité, la crédibilité, la conformité et l'exactitude des données de sortie communiquées par une entité concernée.
2. L'organisme d'évaluation de la conformité vérifie le respect des exigences énoncées aux articles 4, 5 et 9 et sur la base des preuves visées à l'article 10, paragraphe 4. Cette vérification porte sur:
 - a) la méthode de calcul utilisée;

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

- b) la ou les sources des données d'entrée utilisées pour le calcul;
 - c) l'exactitude du calcul effectué;
 - d) les indicateurs utilisés.
3. Lorsque des outils de calcul externes sont utilisés, l'organisme d'évaluation de la conformité tient compte de leurs certificats de conformité respectifs visés à l'article 11, paragraphe 2.
 4. Si, à l'issue de l'évaluation de vérification, l'organisme de l'évaluation de la conformité constate des calculs inexacts ou des cas de non-conformité aux articles 4, 5 ou 9 du présent règlement, il en informe l'entité concernée dans les meilleurs délais. L'entité concernée corrige ensuite les calculs ou les cas de non-conformité de manière que le processus de vérification puisse être achevé.
 5. L'entité concernée fournit à l'organisme d'évaluation de la conformité toute information complémentaire pouvant lui permettre de mener à bien les procédures de vérification. L'organisme d'évaluation de la conformité peut effectuer des contrôles pendant le processus de vérification, afin de déterminer la fiabilité des données et des calculs.
 6. À l'issue de la vérification, l'organisme d'évaluation de la conformité établit, le cas échéant, une preuve de conformité confirmant que les données de sortie sont conformes aux exigences respectives énoncées dans le présent règlement.
 7. L'organisme d'évaluation de la conformité concerné établit et tient à jour une liste des entités qui ont été soumises à la vérification prévue au présent article. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme d'évaluation de la conformité notifie cette liste à la Commission.

8. Lorsque des données de sortie ont déjà été vérifiées en vertu d'autres actes de l'Union établissant des règles spécifiques relatives à l'évaluation de vérification des données de sortie assurant le respect des exigences énoncées dans le présent règlement, les données en question sont réputées avoir été vérifiées conformément au présent article.
9. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 17 établissant des règles détaillées relatives à la vérification des données de sortie et des preuves de conformité correspondantes. Ces règles comprennent des dispositions relatives aux éléments de preuve visés à l'article 10, paragraphe 4, et aux droits de communication associés à l'utilisation des données primaires visées à l'article 10, paragraphe 3.

CHAPITRE VII

ACCREDITATION

Article 14

Organismes d'évaluation de la conformité

1. Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités pour effectuer les activités de vérification ou de certification visées aux articles 11, 12 et 13.
2. L'organisme d'évaluation de la conformité est indépendant de l'entité sollicitant les activités de vérification ou de certification visées aux articles 11, 12 et 13.
3. L'organisme d'évaluation de la conformité, ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les tâches de vérification n'exercent aucune activité susceptible d'entrer en conflit avec leur indépendance de jugement ou leur intégrité dans le cadre de leurs activités de vérification ou de certification.
4. L'organisme d'évaluation de la conformité et son personnel accomplissent les activités de vérification ou de certification avec la plus haute intégrité professionnelle et la compétence technique requise et sont à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptible d'influencer leur jugement ou les résultats de leurs activités de vérification, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes intéressés par ces résultats.
5. L'organisme d'évaluation de la conformité dispose de l'expertise, de l'équipement et de l'infrastructure nécessaires pour mener à bien les activités de vérification ou de certification pour lesquelles il a été accrédité.

6. Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations obtenues dans le cadre de l'exécution des tâches de vérification et de certification.
7. Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité sous-traite des tâches spécifiques liées à la vérification ou à la certification, ou a recours à une filiale, il assume l'entière responsabilité des tâches exécutées par les sous-traitants ou les filiales, où qu'ils soient établis, y compris en évaluant et contrôlant les qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail qu'ils effectuent.

Article 15

Procédures d'accréditation

1. Les organismes d'évaluation de la conformité visés à l'article 14, paragraphe 1, sont accrédités par un organisme national d'accréditation conformément au chapitre II du règlement (CE) n° 765/2008.
2. Chaque État membre désigne une autorité qui tient à jour une liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités. Ces autorités nationales désignées publient cette liste sur un site web officiel du gouvernement. Un État membre peut décider que cette tâche est accomplie par l'organisme national d'accréditation visé au paragraphe 1.
3. Au plus tard le 31 mars de chaque année, l'organisme national d'accréditation notifie à la Commission la liste des organismes d'évaluation de la conformité accrédités, ainsi que toutes leurs coordonnées utiles.
4. Sans préjudice de l'article 15 *bis*, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin de compléter le présent règlement en établissant d'autres méthodes et critères d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité.

Article 15 bis

Vérification en vertu d'autres actes de l'Union, y compris en ce qui concerne les secteurs des transports maritime et aérien

1. En ce qui concerne le secteur maritime, les vérificateurs accrédités conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2023/1805 et aux actes délégués adoptés sur la base de celui-ci, ou à l'article 16 du règlement (UE) 2015/757 et aux actes délégués adoptés sur la base de celui-ci, peuvent exercer les fonctions des organismes d'évaluation de la conformité en vertu du présent règlement. Ces vérificateurs sont réputés accrédités conformément aux articles 14 et 15 du présent règlement.
2. En ce qui concerne le secteur aérien, les vérificateurs accrédités conformément à l'article 15 de la directive 2003/87/CE et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celle-ci peuvent exercer les fonctions des organismes d'évaluation de la conformité en vertu du présent règlement. Ces vérificateurs sont réputés accrédités conformément aux articles 14 et 15 du présent règlement.

CHAPITRE VIII

POUVOIRS DÉLÉGUÉS ET COMPÉTENCES D'EXÉCUTION

Article 16

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période indéterminée à compter du [OP: *Veillez insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 15, paragraphe 4 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément. Les actes délégués adoptés en vertu de l'article 15, paragraphe 4, n'entrent en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de [deux mois] à compter de la notification de ces actes au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 17

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 18

Rapports et réexamen

Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date: 5 ans après la date d'application du règlement], la Commission procède à une évaluation du présent règlement à la lumière des objectifs poursuivis et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport exposant ses principales conclusions, y compris l'évaluation de la nécessité d'une approche entièrement fondée sur l'empreinte carbone et la proposition d'une action ultérieure appropriée.

Article 18 bis

Lignes directrices

Au moins un an avant la date visée à l'article 19, paragraphe 2, la Commission adopte, en tenant compte des lignes directrices existantes adoptées au niveau national, des lignes directrices visant à favoriser l'application généralisée de la norme visée à l'article 4, paragraphe 1, et à aider les petites et moyennes entreprises à mettre en œuvre le présent règlement. Ces lignes directrices sont publiées au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 19

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.
2. Il s'applique à compter du [OP: veuillez insérer la date: 60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. Toutefois, l'article 4, paragraphes 5 et 6, l'article 6, paragraphe 1, l'article 7, paragraphe 4, l'article 9, paragraphe 5, l'article 11, paragraphe 6, l'article 13, paragraphe 9, et l'article 15, paragraphe 4, s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Strasbourg,

Par le Parlement européen

La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente