



**DEN EUROPÆISKE UNION**

**EUROPA-PARLAMENTET**

**RÅDET**

---

**Strasbourg, den 29. april 2026  
(OR. en)**

**2023/0266(COD)  
LEX 2512**

**PE-CONS 22/26**

**TRANS 215  
CLIMA 190  
CODEC 651**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING  
OM OPGØRELSE AF DRIVHUSGASEMISSIONER  
FRA TRANSPORTTJENESTER**

# EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2026/...

af 29. april 2026

om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure<sup>3</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

---

<sup>1</sup> EUT C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

<sup>2</sup> EUT C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets holdning af 10.4.2024 (EUT C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) og Rådets førstebehandlingsholdning af 26.2.2026 [(EUT ...)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)]. Europa-Parlamentets holdning af ... [(EUT ...)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)].

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

- (2) Drivhusgasemissionsopgørelse benyttes i forskellige økonomiske sektorer – herunder transportsektoren – til at kvantificere drivhusgasemissionsdata for specifikke aktiviteter foretaget af offentlige organer, virksomheder og forbrugere. Bedre oplysninger om transporttjenesters præstationer er et effektivt redskab til at skabe de rette incitamenter for transportbrugere til at træffe mere bæredygtige valg, til at påvirke transportoperatørers, transportarrangørers og knudepunktsoperatørers forretningsmæssige beslutninger og til at reducere drivhusgasemissionerne hos enheder, der gennemfører offentlige indkøbskontrakter. Sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata er det underliggende krav for at kunne skabe disse incitamenter og dermed tilskynde til adfærdsændringer i offentlige organer, i virksomheder og hos forbrugere for at bidrage til målene i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 med titlen "Den europæiske grønne pagt" for transport og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119<sup>4</sup>. Nærværende forordning udgør et af de tiltag, som Unionen har iværksat hen imod en grøn omstilling, sammen med andre EU-retsakter eller -initiativer, herunder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/825<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>5</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/825 af 28. februar 2024 om ændring af direktiv 2005/29/EF og 2011/83/EU for så vidt angår styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling gennem bedre beskyttelse mod urimelig praksis og gennem bedre oplysning (EUT L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) På trods af transportinteressenternes stigende interesse er den samlede anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser for transporttjenester stadig begrænset. I de fleste tilfælde får transportbrugerne ikke nøjagtige oplysninger om transporttjenesternes præstation, og transportoperatørerne, transportarrangørerne og knudepunktsoperatørerne beregner og offentliggør ikke deres emissioner. Der er navnlig en uforholdsmæssigt lav anvendelse af drivhusgasemissionsopgørelser blandt mikrovirksomheder og små og mellemstore virksomheder (SMV'er), som udgør langt størstedelen af de virksomheder, der udbyder transporttjenester på det indre marked. Faktisk står SMV'er over for uforholdsmæssigt flere finansielle og administrative byrder, når de beslutter at beregne drivhusgasemissionerne fra deres transporttjenester.
- (4) Kommissionen fremlægger i sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" en vision for fremtiden for Unionens transportsystem og fastlægger en politisk dagsorden for at håndtere de fremtidige udfordringer i forbindelse med transport, navnlig behovet for at opretholde og videreudvikle mobiliteten og reducere drivhusgasemissionerne fra transport og logistik betydeligt.

- (5) Kommissionen henviser i sin meddelelse af 9. december 2020 med titlen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden" til incitamenter til at vælge de mest bæredygtige transportmuligheder inden for samme såvel som på tværs af forskellige transportformer. Disse incitamenter omfatter etablering af en europæisk ramme for harmoniseret måling af drivhusgasemissioner fra transport og logistik, der er baseret på globalt anerkendte standarder, som efterfølgende kan bruges til at give virksomheder og slutbrugere et skøn over, hvilket CO<sub>2</sub>-fodaftryk deres valg medfører, og til at øge slutbrugernes og forbrugernes efterspørgsel efter mere bæredygtige transport- og mobilitetsløsninger, samtidig med at grønvaskning undgås.
- (6) Drivhusgasser i forbindelse med transport og logistik udledes under kørsel, drift af transport- og logistikknudepunkter, produktion af respektive energibærere, fremstilling og bortskaffelse af køretøjer samt opførelse og vedligeholdelse af transportinfrastruktur.

- (7) Der er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester for at opnå sammenlignelige tal for drivhusgasemissioner fra transporttjenester og for at undgå vildledende oplysninger om deres præstationer som følge af muligheden for at vælge mellem flere emissionsberegningsmetoder og inputdata. Sådanne harmoniserede regler bør sikre lige vilkår mellem Unionens transport- og knudepunktsenheder og transport- og knudepunktsenheder fra tredjelande og mellem transportformer og -segmenter og de nationale transportnet. Fastsættelse af harmoniserede regler bør også bidrage til at skabe incitamenter til adfærdsændringer i offentlige organer, i virksomheder og hos forbrugere med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata.
- (8) Denne forordning bør udgøre en referenceramme for beregning og videregivelse af drivhusgasemissioner på kontraktlig eller frivillig basis til kommercielle formål, eller hvor en sådan beregning og videregivelse er påkrævet i henhold til gældende EU-ret eller national ret. Denne ramme bør lette andre foranstaltninger til reduktion af emissioner, som offentlige myndigheder og industrien måtte træffe, herunder i forbindelse med udarbejdelse af gennemsigtighedsklausuler om drivhusgasemissioner i transportkontrakter, oplysning til passagerer eller kunder om drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste eller fastsættelse af klimarelaterede kriterier for grønne udbudsprocedurer.

- (9) På trods af de fordele, som følger af en øget gennemsigtighed af transporttjenesters præstation, vil en obligatorisk anvendelse af denne forordning på alle transport- og knudepunktsenheder, der udbyder transporttjenester på det indre marked, være uforholdsmæssig og føre til for store omkostninger og byrder. Denne forordning bør derfor kun finde anvendelse på enheder, der beslutter, eller som af andre relevante lovgivningsmæssige eller ikke-lovgivningsmæssige ordninger er forpligtet til, at beregne og videregive oplysninger om drivhusgasemissioner fra gods- og passagertransporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område. Dette omfatter følgelig tjenester, hvis oprindelsessted eller bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland. For at sikre, at alle relevante transporttjenester opgøres, og sikre lige vilkår mellem Unionens transport- og knudepunktsenheder og transport- og knudepunktsenheder fra tredjelande bør denne forordning finde anvendelse på transporttjenester, der starter og slutter uden for Unionens område, men standser i Unionen med henblik på passagerers på- eller afstigning eller for at laste eller losse gods.

- (10) Denne forordning bør finde anvendelse på enheder, der beregner og videregiver drivhusgasemissioner fra transporttjenester, navnlig transportoperatører, transportarrangører og knudepunktsoperatører, samt speditører, der repræsenterer en specifik kategori af transportbrugere, som bestiller transporttjenester til at flytte deres gods til eller fra udpegede steder, og som afhængigt af situationen også kan påtage sig rollen som transportoperatør, transportarrangør eller dataformidler. Udviklere af eksterne beregningsværktøjer, udviklere af tredjepartsdatabaser og overensstemmelsesvurderingsorganer, som leverer støttetjenester til beregning eller verifikation af drivhusgasemissionsdata for transporttjenester, bør være bundet af specifikke regler vedrørende henholdsvis certificering af eksterne beregningsværktøjer, teknisk kvalitetskontrol af standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet samt verifikationsaktiviteter og akkrediteringsprocedurer. Denne forordning bør også finde anvendelse på de dataformidlere, som beregner og videregiver oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Når dataformidlere blot indhenter eller kombinerer outputdata om drivhusgasemissioner og efterfølgende videregiver sådanne outputdata, bør de kun være bundet af de relevante regler vedrørende formidling og gennemsigtighed af de videregivne drivhusgasemissionsdata for at sikre sammenligneligheden af sådanne outputdata på markedet.

- (11) Beregningen og videregivelsen af drivhusgasemissioner i henhold til denne forordning bør foretages på en disaggregeret måde og på transporttjenesteniveau efter den metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der er omhandlet i denne forordning. Denne forordning bør derfor ikke finde anvendelse, hvis beregningen og videregivelsen af oplysninger om drivhusgasemissioner sker aggregeret. Dette omfatter situationer, hvor den obligatoriske offentliggørelse af miljørelaterede oplysninger med henblik på bæredygtighedsrapportering og udarbejdelse af miljøregnskaber til statistiske formål er afledt af andre EU-retsakter såsom dem, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011<sup>6</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464<sup>7</sup>. Omvendt bør det være muligt at anvende oplysninger, der er indhentet på grundlag af nærværende forordning, til at bidrage til udarbejdelsen af konsoliderede emissionsrapporter, der kræves i henhold til anden gældende EU-ret, forudsat at de respektive metoder og de indsamlede data er tilstrækkeligt kompatible.

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 691/2011 af 6. juli 2011 om europæiske miljøøkonomiske regnskaber (EUT L 192 af 22.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2464 af 14. december 2022 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering (EUT L 322 af 16.12.2022, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (12) En korrekt metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester er et af de centrale aspekter af den harmoniserede EU-ramme, der er fastsat i denne forordning. Metoden bør sikre, at de emissionsberegninger, der foretages på tværs af en transportkæde, giver sammenlignelige og nøjagtige drivhusgasemissionsdata, idet der følges et enkelt sæt metodiske trin. Metoden bør også tage tilstrækkeligt hensyn til transportmarkedets behov, så unødvendig kompleksitet og uforholdsmæssigt store byrder og omkostninger undgås, navnlig for SMV'er, og den bør være gennemførlig for interessenterne.
- (13) EN ISO 14083:2023 – Drivhusgasser – Kvantificering og rapportering af drivhusgasemissioner opstående i transportkæder ("EN ISO-standarden"), som blev offentliggjort af Den Europæiske Standardiseringsorganisation i april 2023, bør være den fælles metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i henhold til denne forordning. Fremme af anvendelsen heraf i Unionen understøtter den internationale kompatibilitet af opgørelsen af drivhusgasemissioner og letter yderligere global tilpasning af den anvendte metode. Kommissionens analyser har vist, at EN ISO-standarden er den mest relevante og forholdsmæssige standard med hensyn til at nå målene i denne forordning, herunder øget markedsudbredelse og sammenlignelighed af drivhusgasemissionsdata. Beregningen af drivhusgasemissioner foretages på et fra-oliekilde-til-hjul grundlag, hvilket omfatter drivhusgasemissioner fra energiforsyningen til og anvendelsen af køretøjer under transport- og knudepunktsoperationer.

- (14) Kommissionen er i samarbejde med Den Europæiske Standardiseringsorganisation og medlemsstaternes nationale standardiseringsorganer fast besluttet på at sikre fuld adgang til denne forordning.
- (15) Livscyklusemissioner anses generelt for at omfatte drivhusgasemissioner fra olie kilde til hjul og emissioner fra produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer samt i forbindelse med transportinfrastruktur, i det omfang det er relevant, som anført i Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279<sup>8</sup>. Livscyklusvurderinger kan imidlertid føre til højere gennemførelsesomkostninger og udsætte transport- og knudepunktsenheder for regnskabsmæssig kompleksitet, navnlig med hensyn til emissioner forbundet med transportinfrastruktur. Af hensyn til proportionaliteten og anvendelsesområdet bør denne forordning ikke stille krav om anvendelse af livscyklusvurderinger, uden at Kommissionen har foretaget en vurdering heraf. Med henblik på i denne forordning at bevare en henvisning til globalt anerkendte standarder bør der desuden som led i denne vurdering aflægges rapport om de fremskridt, der er gjort inden for Den Internationale Standardiseringsorganisation, i Kommissionens evaluering af denne forordning.

---

<sup>8</sup> Kommissionens henstilling (EU) 2021/2279 af 15. december 2021 om anvendelsen af miljøaftryksmetoderne til at måle og formidle produkters og organisationers miljøpræstationer over hele deres livscyklus (EUT L 471 af 30.12.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (16) Der bør lægges vægt på ikke at afvige fra metodevalgene i EN ISO-standarden for at undgå uoverensstemmelser i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester på markedet, navnlig for så vidt angår internationale transportkæder. Det er imidlertid hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer behovet for en eventuel tilpasning af EN ISO-standarden i lyset af Unionens politikker, herunder kommende lovgivning. Hvis det konkluderes i Kommissionens vurderinger, at en ændring af standarden eller en komponent heri skaber en åbenbar risiko for uforenelighed med målene i denne forordning eller anden gældende EU-ret, navnlig med forordning (EU) 2021/1119, bør Kommissionen vedtage de nødvendige delegerede retsakter for at forbyde anvendelse af denne ændring. Hvis denne vurdering viser, at der er risiko for, at en ændring af standarden eller en komponent heri kan skabe unødige ubalancer i beregningen af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i specifikke markedssegmenter eller føre til uoverensstemmelser mellem den pågældende standard og målene i nærværende forordning eller i anden gældende EU-ret, bør Kommissionen kunne vedtage de nødvendige gennemførelsesretsakter med henblik på at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere standarden i overensstemmelse hermed.
- (17) For at undgå spredning af unøjagtige oplysninger på markedet kan det være nødvendigt at præcisere den fælles metode med hensyn til drivhusgasemissionsrelevante parametre og antagelser, der benyttes til at beregne drivhusgasemissionerne, før en tjeneste leveres. Det samme gælder for andre relevante tekniske parametre vedrørende tildeling af drivhusgasemissioner eller aggregering af dataelementer, hvor anvendelsen af disse parametre ikke er udtrykkeligt præciseret i denne fælles metode.

- (18) Der kan anvendes forskellige typer inputdata, herunder primære data og sekundære data, til at beregne drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Anvendelsen af primære data giver de mest pålidelige og nøjagtige resultater og bør derfor prioriteres for at sikre en gradvis udbredelse af disse primære data i procedurerne for beregning af drivhusgasemissioner. Primære data kan være uopnåelige eller uoverkommeligt dyre for visse interessenter, navnlig SMV'er. Derfor bør det være tilladt at anvende sekundære data på klare betingelser. For at opnå en mere nøjagtig opgørelse af drivhusgasemissioner bør en medlemsstat dog kunne fastsætte, at anvendelsen af primære data er obligatorisk for transportoperationer på dens område for transport- og knudepunktsenheder, hvis antal ansatte overstiger en specifik tærskel, der er fastsat i national ret, når transporttjenesten starter og slutter på dens område. For ikke at hæmme internationale transporttjenester og udviklingen af SMV'er bør medlemsstater ikke anvende et sådant krav for grænseoverskridende transportoperationer, herunder for transportoperationer, der passerer gennem deres områder, eller for SMV'er.
- (19) Uden at det berører statsstøttere reglerne, bør medlemsstaterne kunne indføre incitamenter af administrativ, finansiel eller operationel art for at fremme anvendelsen af primære data.

- (20) Hvad angår sekundære data, kan drivhusgasemissionerne fra en transporttjeneste beregnes ved hjælp af standardværdier eller modellerede data. Standardværdierne bør fastsættes, og de modellerede data bør udarbejdes og ajourføres på en neutral og objektiv måde på grundlag af pålidelige kilder og passende parametre. Databaserne bør ikke indeholde standardværdier, som fører til, at de deraf følgende drivhusgasemissioner strukturelt ansættes for lavt i forhold til kendte faktiske værdier for sammenlignelige tjenester. I sådanne tilfælde bør tredjeparters databaser ikke modtage en positiv vurdering efter den tekniske kvalitetskontrol.
- (21) Der bør oprettes en EU-kernedatabase over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet ("EU-kernedatabase") for at forbedre sammenligneligheden af de drivhusgasemissionsdata, der opnås i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. Denne EU-kernedatabase bør sikre en tilstrækkelig detaljeringsgrad og afspejle de sektorspecifikke, regionale og nationale særlige forhold, der gør sig gældende i hele Unionen, og indeholde særskilte tabeller for hver transportform. Kommissionen bør sikre, at EU-kernedatabasen ajourføres regelmæssigt, og bør årligt eller hyppigere vurdere behovet for ajourføringer. Skibsfartsdataene bør hentes fra THETIS-MRV-databasen og, hvor det er relevant, suppleres med andre informationskilder såsom FuelEU-databasen. I betragtning af de sektorspecifikke, regionale og nationale særlige forhold ved disse standardværdier, der gør sig gældende i hele Unionen, bør andre relevante databaser og datasæt, der forvaltes af tredjeparter, dog være tilladt, på betingelse af at de underkastes en teknisk kvalitetskontrol på EU-plan.

- (22) Ved bestemmelsen af en transporttjenestes drivhusgasemissionsintensitet skal drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere give drivhusgasemissionsskøn, der afspejler den forbrugte energimængde i et fra-oliekilde-til-hjul perspektiv. Der bør derfor oprettes en EU-centraldatabase over standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer ("EU-centraldatabase") for transportenergibærere for at sikre sammenligneligheden og kvaliteten af inputdata.
- (23) Der bør tilskyndes til en stedbaseret tilgang ved kvantificeringen af emissioner i forbindelse med elforbrug, forudsat at der foreligger ajourførte og nøjagtige emissionsintensitetsværdier for de forskellige medlemsstater. Hvor det er hensigtsmæssigt, og en sådan er tilstrækkeligt udviklet, kan der anvendes en markedsbaseret tilgang, forudsat at betingelserne i bilag J til EN ISO-standarden er opfyldt.
- (24) EU-kernedatabasen og EU-centraldatabasen bør, hvis de er tilgængelige, og det er hensigtsmæssigt, omfatte standardværdier, der er vedtaget af Unionen eller i Unionens interesse på internationalt plan. I betragtning af de sektorspecifikke, regionale og nationale særlige forhold i hele Unionen bør EU-kernedatabasen og EU-centraldatabasen afspejle de køretøjstyper og de transportenergibærere, der typisk anvendes i Unionen eller i nogle eller samtlige medlemsstater. EU-kernedatabasen og EU-centraldatabasen bør også afspejle de forskellige medlemsstaters unikke karakteristika.

- (25) Udviklingen og vedligeholdelsen af EU-kernedatabasen og EU-central databasen samt den tekniske kvalitetskontrol af databaser og datasæt, der drives af tredjeparter, bør foretages af et neutralt og kompetent organ, der opererer på EU-plan. Det Europæiske Miljøagentur er i kraft af sine beføjelser bedst i stand til at yde den nødvendige tekniske bistand til en korrekt gennemførelse af de relevante bestemmelser i denne forordning. Hvor det er nødvendigt, bør dette arbejde omfatte bidrag og støtte fra andre sektorspecifikke EU-organer i overensstemmelse med EU-retten. Medlemsstaterne bør kunne give Kommissionen yderligere og frivillige input, om nødvendigt.
- (26) Det bør være muligt at anvende modellerede data, hvis de er baseret på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med den fælles metode og, hvis det er relevant, andre bestemmelser vedrørende anvendelsen af sekundære data og beregningsværktøjer, der er fastsat i denne forordning.

- (27) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757<sup>9</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF<sup>10</sup> kræver indsamling, måling, beregning og årlig rapportering i forbindelse med drivhusgasemissioner fra henholdsvis skibe og luftfartøjer. Forordning (EU) 2015/757 og direktiv 2003/87/EF supplerer i et vist omfang nærværende forordning, navnlig for så vidt angår generering af data om forbrændt brændstof som input til kvantificering af emissioner fra transporttjenester i forhold til den tilbagelagte strækning eller fragtmængden. Det bør også være muligt at anvende inputdata i forbindelse med drivhusgasemissioner fra transporttjenester, som hidrører fra gennemførelsen af andre lovgivningsmæssige rammer såsom Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631<sup>11</sup>,

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

(EU) 2019/1242<sup>12</sup>, (EU) 2023/1805<sup>13</sup> eller (EU) 2023/2405<sup>14</sup>. Da det er hensigtsmæssigt, at der henvises til en fælles standard på tværs af alle relevante EU-retsakter på transportområdet, bør Kommissionen tilstræbe at sikre, at nærværende forordning er forenelig og sammenhængende med eksisterende EU-retsakter og med fremtidige initiativer. Navnlig bør Kommissionen i kommende initiativer og i al afledt ret bestræbe sig på at kræve, at enhver drivhusgasemissionsopgørelse for transporttjenester, som foretages på en disaggregeret måde, er baseret på den fælles metode, der er omhandlet i nærværende forordning.

- (28) Med henblik på at lette nøjagtig dataindsamling, efterfølgende beregninger og SMV'ers anvendelse af primære data bør levering af adgang til køretøjsdata overvejes i forbindelse med ethvert kommende lovgivningsmæssigt forslag vedrørende adgang til køretøjsdata.

---

<sup>12</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) For at lette gennemførelsen af denne forordning og begrænse beregningernes kompleksitet, samtidig med at de administrative og finansielle byrder mindskes, bør Kommissionen stille et forenklet, gratis, offentligt tilgængeligt og brugervenligt onlineberegningstværktøj til rådighed, som navnlig er udformet til mikrotransportoperatører og små og mellemstore transportoperatører. Beregningstværktøjet bør udvikles efter den fælles metode, der er fastsat i denne forordning, således at anvendelsen heraf sikrer korrektheden af den foretagne beregning. Det bør lette beregninger baseret på primære data og give mulighed for at anvende relevante sekundære data, herunder drivhusgasemissionsfaktorer og, hvor de foreligger, standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet hentet fra de databaser, der er anerkendt i henhold til denne forordning. Det bør ledsages af en håndbog, som hjælper med gennemførelsen af denne forordning og forklarer, hvordan beregningstværktøjet fungerer. Beregningstværktøjet bør ajourføres regelmæssigt. Det bør afhjælpe datamanglen i informationskæden, fremme en ensartet opgørelse af drivhusgasemissioner for de mest normale transporttjenester, styrke gennemsigtigheden og sammenligneligheden af data og bidrage til at øge kendskabet til og tilskynde til udbredelse af beregningen af drivhusgasemissioner i henhold til denne forordning.
- (30) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte fælles parametre til at udtrykke outputdata om drivhusgasemissioner, som danner grundlag for sammenligning af disse data, og muliggøre effektiv benchmarking af forskellige transporttjenester. Fælles parametre bør også muliggøre klar kommunikation fra dataleverandørernes side og sikre, at datamodtagerne forstår denne kommunikation korrekt.

- (31) Alle disaggregerede oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der videregives til en tredjepart til kommercielle eller reguleringsmæssige formål i overensstemmelse med denne forordning, bør absolut og i fremherskende grad omfatte outputdata, der er udarbejdet efter de specifikke regler for beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der er fastsat i denne forordning. Yderligere dataelementer, der tjener andre formål end dem, der er defineret i denne forordning, kan tilføjes, hvis det er relevant.
- (32) Videregivelse af oplysninger om drivhusgasemissioner forud for leveringen af en transporttjeneste er afgørende for at tilskynde offentlige organer, virksomheder og forbrugere til at træffe et informeret valg og påvirker offentlige udbud iværksat af offentlige myndigheder og de forretningsmæssige beslutninger, som transport- og knudepunktsenheder, som leverer og organiserer disse transporttjenester på markedet, skal træffe. Oplysninger om drivhusgasemissioner vedrørende en specifik transporttjeneste bør derfor, når det er muligt, videregives før leveringen af transporttjenesten. Det bør dog være muligt at videregive oplysninger om drivhusgasemissioner efter leveringen af transporttjenesten, særligt hvis der i forbindelse med kommunikationen mellem virksomheder er behov for et mere detaljeret informationsniveau, navnlig i forbindelse med logistikkæder og underentreprisekontraktforhold, eller med henblik på at anvende primære data.

- (33) For at påvise, at kravene i denne forordning er opfyldt, bør transport- og knudepunktsenheder samt dataformidlere, der beregner og videregiver outputdata om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, kunne fremlægge dokumentation, der underbygger outputdataene. Denne dokumentation bør fremlægges i henhold til de regler om rapportering på transporttjenesteniveau, der er fastsat i EN ISO-standarden, og bør stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed såsom en domstol eller en anden tredjepart, hvis det kræves i henhold til særskilte retlige eller kontraktlige forpligtelser.
- (34) Medmindre der gælder særskilte ordninger, bør en dataformidler, der indsamler oplysninger om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste fra transport- og knudepunktsenheder eller andre relevante fysiske eller juridiske personer og videregiver dem på markedet, ikke anses for at være ansvarlig, hvis disse oplysninger overtræder nogen af kravene i denne forordning vedrørende beregning og verifikation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester og certificering af beregningsværktøjer. Dataformidleren bør dog tilstræbe at undgå videregivelse af unøjagtige eller ukorrekte oplysninger og bør overholde de regler, der er fastsat i denne forordning vedrørende outputdata om drivhusgasemissioner og vedrørende kommunikation og gennemsigtighed. Derudover bør dataformidleren angive kilden til disse oplysninger for at gøre det muligt at identificere de pågældende oplysningers ophav.

- (35) Eksterne beregningsværktøjer, der af en tredjepart stilles til rådighed på markedet til bredere kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse, kan gøre det lettere at opgøre drivhusgasemissioner fra transporttjenester og dermed understøtte udbredelsen heraf blandt bredere grupper af interessenter. Eksterne beregningsværktøjer bør certificeres for at garantere, at de opfylder kravene i denne forordning, navnlig med hensyn til anvendelsen af den fælles metode og et hensigtsmæssigt sæt inputdata.

- (36) Et korrekt udformet system til verifikation af overholdelsen af outputdata om drivhusgasemissioner, der videregives på markedet, og de underliggende beregningsprocedurer med kravene i denne forordning bør i væsentlig grad øge tilliden til disse datas pålidelighed og nøjagtighed. Det bør helt konkret fastsætte de nærmere betingelser for verifikation, uanset om der er tale om enkeltstående kørsel eller rutekørsel, herunder passende kontrolhyppighed, og de proceduremæssige ordninger under behørig hensyntagen til arten og omfanget af de pågældende transporttjenester og nødvendigheden af at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder. Transport- og knudepunktsenheder samt dataformidlere, der med succes har gennemgået overensstemmelsesvurderingen, bør have ret til at få udstedt et overholdelsesbevis, der er almindeligt anerkendt i hele Unionen. Hvis der var medtaget primære data, bør dette fremgå af overholdelsesbeviset, navnlig for at tilskynde alle enheder, der er berørt af denne forordning, til at indsamle og anvende primære data. Verifikationen af outputdata bør omfatte sammenligneligheden af sådanne outputdata, herunder i forbindelse med beregningen af afstand, hvor afvigelser fra storcirkelafstanden og den kortest mulige afstand bør kontrolleres i forhold til, om de er i overensstemmelse med EN ISO-standard.

- (37) Den administrative byrde i forbindelse med verifikation kan være uforholdsmæssigt stor for mindre virksomheder og bør derfor undgås. Med henblik herpå bør SMV'er undtages fra kravene vedrørende verifikation, medmindre disse SMV'er ønsker at få udstedt et overholdelsesbevis. Desuden bør store virksomheder tage hensyn til proportionalitetsprincippet, når de overvejer at anmode partnere i værdikæden, navnlig SMV'er, om verifikation af overensstemmelse.

- (38) EU-retsakter inden for transportsektoren fastsætter allerede regler om krav til emissionsverifikation, navnlig forordning (EU) 2015/757 og (EU) 2023/1805 for søfartssektoren og direktiv 2003/87/EF for luftfartssektoren. For at mindske de administrative byrder bør verifikatorer, som er akkrediteret i henhold til nævnte retsakter, anses for at være akkrediteret i henhold til nærværende forordning med henblik på at udføre verifikationsaktiviteter i den relevante sektor, som de opererer i, forudsat at de underretter de udpegede nationale myndigheder om deres hensigt om også at udføre verifikationsaktiviteter i henhold til nærværende forordning.
- Overensstemmelsesvurderingsorganer bør være uafhængige og kompetente retlige enheder, som akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008<sup>15</sup>. Forordning (EF) nr. 765/2008 om akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer anvendes horisontalt, herunder på verifikatorer, der er akkrediteret i henhold til forordning (EU) 2015/757 og (EU) 2023/1805 og direktiv 2003/87/EF, og på overensstemmelsesvurderingsorganer, der er akkrediteret i henhold til nærværende forordning. Forordning (EF) nr. 765/2008 omfatter også situationer, hvor nationale akkrediteringsorganer har bemyndigelse til at træffe passende foranstaltninger, hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan ikke længere er kompetent til at udføre en bestemt overensstemmelsesvurderingsopgave, eller hvis det i alvorlig grad har misligholdt sine forpligtelser.

---

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Hvis disaggregerede outputdata om drivhusgasemissioner for transporttjenester allerede er blevet verificeret i overensstemmelse med specifikke regler fastsat i andre EU-retsakter, herunder for søfartssektoren i forordning (EU) 2015/757 og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, eller i forordning (EU) 2023/1805 og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, og for luftfartssektoren i direktiv 2003/87/EF og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, bør de pågældende data anses for at være blevet verificeret i henhold til nærværende forordning.

- (40) For at muliggøre en effektiv anvendelse af denne forordning og om nødvendigt supplere den med yderligere regler bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår vurdering af en ændring af EN ISO-standarden og, hvis det er nødvendigt, forbud mod anvendelsen af fremtidige ændringer, vurdering og udelukkelse af visse elementer i den fælles metode, tilpasning af fælles parametre for outputdata om drivhusgasemissioner og fastsættelse af yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>16</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

---

<sup>16</sup> Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj)).

- (41) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge nærmere bestemmelser vedrørende anmodninger til Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere EN ISO-standarden, præcisering af den fælles metode, fastsættelse af regler og betingelser for gennemførelse af den tekniske kvalitetskontrol af tredjepartsdatabaser, indførelse af EU-beregningsværktøjet, certificering af eksterne beregningsværktøjer og verifikation af outputdata. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Målet for denne forordning, nemlig at tilskynde til adfærdsændringer i offentlige organer, i virksomheder og hos forbrugere med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transporttjenester gennem udbredelse og anvendelse af sammenlignelige og pålidelige drivhusgasemissionsdata for transporttjenester, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne uden risiko for, at der skabes administrative hindringer på det indre marked, som indebærer yderligere omkostninger og administrative byrder for industrien, men kan på grund af den harmoniserende virkning af den fælles metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester som fastsat i denne forordning bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

# Kapitel I

## Almindelige bestemmelser

### *Artikel 1*

#### *Genstand og anvendelsesområde*

Ved denne forordning fastsættes regler for drivhusgasemissionsopgørelse for transporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område, hvor disaggregerede oplysninger om disse emissioner beregnes og videregives på kontraktlig eller frivillig basis til kommercielle formål, eller hvor en sådan beregning og videregivelse er påkrævet i henhold til gældende EU-ret eller national ret.

Denne forordning finder anvendelse på:

- a) transportoperatører, transportarrangører og knudepunktsoperatører
- b) dataformidlere
- c) udviklere af beregningsværktøjer
- d) udviklere af tredjeparters databaser, og
- e) overensstemmelsesvurderingsorganer.

*Artikel 2*  
*Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

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

- 7) "transportkæde": en række transportelementer vedrørende gods eller passagerer, der tilsammen udgør transporten heraf fra et oprindelsessted til et bestemmelsessted
- 8) "transportkædeelement": en del af en transportkæde, inden for hvilken gods eller passagerer transporteres af et enkelt køretøj eller passerer gennem et enkelt knudepunkt
- 9) "primære data": en kvantificeret værdi for en proces eller en aktivitet, der er opnået ved en direkte måling eller en beregning baseret på direkte målinger
- 10) "sekundære data": enten modellerede data eller standardværdier, der ikke opfylder kravene til primære data, herunder data fra databaser og offentliggjort litteratur, standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer fra nationale opgørelser, beregnede data, estimer eller andre repræsentative data samt data fra indirekte processer og estimer
- 11) "transportarrangør": en enhed, der leverer transporttjenester, hvor leveringen af visse elementer i transportkæden gives i underentreprise til én eller flere andre enheder
- 12) "transportoperatør": en enhed, der udfører transportoperationer, som omfatter transport af gods eller passagerer eller begge dele
- 13) "knudepunktsoperatør": en enhed, der udfører knudepunktsoperationer, som omfatter transport af gods eller passagerer

- 14) "transport- og knudepunktsenheder": transportarrangør, transportoperatør og knudepunktsoperatør
- 15) "dataformidler": en juridisk eller fysisk person, der leverer oplysninger om drivhusgasemissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter på Unionens område, men som ikke leverer eller arrangerer disse tjenester
- 16) "mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder" eller "SMV'er": mikrovirksomheder, små virksomheder og mellemstore virksomheder som omhandlet i Kommissionens henstilling 2003/361/EF<sup>18</sup>
- 17) "standardværdi": en sekundær dataværdi, der stammer fra en offentliggjort kilde, og som anvendes som standard, hvis der er mangel på primære data eller modellerede data
- 18) "energibærer": et stof eller et fænomen, der kan anvendes til at generere mekanisk arbejde eller varme eller til at drive kemiske eller fysiske processer
- 19) "modellerede data": sekundære data udarbejdet ved hjælp af en model, der tager primære data og/eller drivhusgasemissionsrelevante parametre for en transportoperation eller en knudepunktsoperation i betragtning, herunder ved hjælp af en model fra et beregningsværktøj

---

<sup>18</sup> Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 20) "outputdata": disaggregerede data om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste, der er udarbejdet ved hjælp af den fælles metode og de inputdata, der er fastsat i denne forordning
- 21) "køretøj": et middel til transport af passagerer eller gods, eller begge dele, inden for enhver transportform
- 22) "drivhusgasaktivitet": aktivitet, der fører til drivhusgasemission
- 23) "drivhusgasaktivitetsdata": kvantitativ måling af en drivhusgasaktivitet
- 24) "drivhusgasemissionsintensitet": en koefficient, der knytter en transportaktivitet eller knudepunktsaktivitet til drivhusgasemissioner
- 25) "drivhusgasemissionsfaktor": en koefficient, der knytter drivhusgasaktivitetsdata til drivhusgasemissioner
- 26) "drivhusgasemissioner fra olie kilde til hjul": emissioner, der repræsenterer drivhusgaseffekten fra anvendelsen af køretøjer og drift af transportknudepunkter og fra levering af energi til disse tjenester.
- 27) "beregning sværktøj": en applikation, en model eller software, der muliggør automatisk beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste

- 28) "eksternt beregningsværktøj": et beregningsværktøj, der stilles til rådighed på markedet af en tredjepart til bred kommerciel eller ikkekommerciel anvendelse
- 29) "CO<sub>2</sub>-ækvivalent (CO<sub>2</sub>e)": en enhed til sammenligning af strålingspåvirkningen fra en drivhusgas med strålingspåvirkningen fra CO<sub>2</sub>
- 30) "overensstemmelsesvurderingsorgan": et overensstemmelsesvurderingsorgan som defineret i artikel 2, nr. 13), i forordning (EF) nr. 765/2008.

## **Kapitel II**

### **Fælles metode**

#### *Artikel 3*

##### *Fælles metode til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester*

1. Drivhusgasemissioner fra transporttjenester beregnes på grundlag af den fælles metode som omhandlet i den ajourførte udgave af DS/EN ISO 14083:2023, Drivhusgasser – Kvantificering og rapportering af drivhusgasemissioner opstående i transportkæder ("EN ISO-standarden"), som nærmere præciseret i dette kapitel.
2. Senest den ... [36 måneder fra datoen for denne forordnings anvendelse] vurderer Kommissionen behovet for at tilpasse komponenter i EN ISO-standarden.

3. Kommissionen kan på eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat iværksætte en overholdelseskontrol for at vurdere enhver ændring af EN ISO-standarden.
4. Uanset denne artikels stk. 1, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 17 som supplement til denne forordning ved at identificere ændringer af EN ISO-standarden eller af enhver komponent heraf, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 2, og som skaber en åbenbar risiko for uforenelighed med målene i denne forordning og anden gældende EU-ret, navnlig med forordning (EU) 2021/1119, og som derfor ikke finder anvendelse.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at anmode Den Europæiske Standardiseringsorganisation om at revidere EU ISO-standarden på grundlag af resultatet af den i denne artikels stk. 2 fastsatte vurdering og den i denne artikels stk. 3 fastsatte overholdelseskontrol. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 18, stk. 2.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede regler til at præcisere den i denne artikels stk. 1 omhandlede fælles metode og sikre en ensartet gennemførelse på markedet for så vidt angår tilgangen til bestemmelse af hensigtsmæssige emissionsrelevante parametre til beregning af drivhusgasemissioner, inden en transporttjeneste leveres, og, hvor det er relevant, som fastsætter andre tekniske parametre vedrørende tildeling af drivhusgasemissioner eller aggregering af dataelementer, der ikke er udtrykkeligt forklaret i denne fælles metode. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 18, stk. 2.

## **Kapitel III**

### **Inputdata og deres kilder**

#### *Artikel 4*

##### *Anvendelse af primære data og sekundære data*

1. Transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere prioriterer anvendelsen af primære data til beregning af drivhusgasemissionerne fra transporttjenester.

En medlemsstat kan fastsætte, at anvendelsen af primære data skal være obligatorisk for transportoperationer på dens område for transport- og knudepunktsenheder, hvis antal ansatte overstiger en bestemt tærskel, der er fastsat i national ret, når transporttjenesten starter og slutter på dens område. Medlemsstaten må ikke anvende et sådant krav i forbindelse med grænseoverskridende transportoperationer, herunder transportoperationer, der passerer gennem dens område, eller i forbindelse med SMV'er.

2. Uden at det berører statsstøtteregelejerne kan medlemsstaterne indføre administrative, finansielle eller operationelle incitamenter for at fremme anvendelsen af primære data.
3. Anvendelse af sekundære data til beregning af drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste er tilladt på følgende betingelser:
  - a) hvor standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet hentes fra:
    - i) den EU-kernedatabase over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet ("EU-kernedatabase"), som omhandlet i artikel 5, eller
    - ii) databaser og datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter, i overensstemmelse med artikel 6
  - b) hvor standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere stammer fra EU-centraldatabasen over standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer ("EU-centraldatabase") som omhandlet i artikel 7
  - c) hvor modellerede data bygger på en model, der er udarbejdet i overensstemmelse med den i artikel 3, stk. 1, omhandlede fælles metode, og, hvor det er hensigtsmæssigt, i overensstemmelse med betingelserne for anvendelse af sekundære data i nærværende stykkes litra a) og b), og med bestemmelserne om anvendelse af beregningsværktøjer i artikel 8 og 11.

Hvis transport- og knudepunktsenheder udfører en forudgående beregning af drivhusgasemissioner fra en specifik transporttjeneste, kan de i overensstemmelse med den fælles metode anvende standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der er fastsat på grundlag af primære data fra en transporttjeneste med lignende karakteristika, der udføres af de samme enheder i det år, der går forud for den forudgående beregning.

4. Når transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere som inputdata anvender de primære data, der allerede er blevet anvendt som grundlag for at fastslå outputdata, som er blevet verificeret i henhold til andre EU-retsakter af et akkrediteret organ omhandlet i artikel 16, kræves det ikke, at den verifikation, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1, tager stilling til kilderne til de inputdata, der anvendes til beregningen som omhandlet i artikel 13, stk. 2, litra b).
5. Ved beregning af drivhusgasemissioner fra forbrugt elektricitet kan transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere vælge at anvende den markedsbaserede tilgang i stedet for de stedbaserede sekundære data, forudsat at betingelserne i bilag J til EN ISO-standard er opfyldt.

## Artikel 5

### *EU-kernedatabase over standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet*

1. Senest den ... [42 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter Kommissionen med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur og om nødvendigt med yderligere og frivilligt input fra medlemsstaterne en EU-kernedatabase. Kommissionen bestræber sig på i EU-kernedatabasen at medtage standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet for køretøjstyper, der typisk anvendes i Unionen i nogle eller alle medlemsstater.
2. EU-kernedatabasen skal indeholde de standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der er vedtaget af Unionen eller i Unionens interesse på internationalt plan, såfremt de er tilgængelige og relevante.
3. EU-kernedatabasen skal indeholde en særskilt tabel for hver transportform, navnlig for standardværdier for skibsfartens drivhusgasemissionsintensitet. Standarddataene for skibsfarten hentes fra THETIS-MRV-databasen og suppleres, hvor det er relevant, med andre informationskilder såsom FuelEU-databasen, der er oprettet i henhold til artikel 19, stk. 1, i forordning (EU) 2023/1805.

4. Ved udarbejdelsen af standardværdierne for drivhusgasintensitet skal Kommissionen:
- a) anvende den stedbaserede tilgang, der er fastsat i den fælles metode, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, og, hvor det er hensigtsmæssigt, tage hensyn til de forskellige medlemsstaters unikke karakteristika
  - b) tage hensyn til de drivhusgasemissionsfaktorer, der er fastsat i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>19</sup>.
5. Kommissionen sørger med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur for vedligeholdelse, regelmæssig ajourføring og løbende udvikling af, og en tilstrækkelig grad af sikkerhed for, EU-kernedatabasen i henhold til stk. 1, under hensyntagen til den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner. Kommissionen sikrer EU-kernedatabasens forenelighed og sammenhæng med eksisterende EU-retsakter. Kommissionen vurderer mindst én gang om året behovet for at ajourføre EU-kernedatabasen.

---

<sup>19</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Når standardværdierne for drivhusgasemissionsintensitet i EU-kernedatabasen ajourføres, gør Kommissionen uden unødigt ophold de ajourførte standardværdier offentligt tilgængelige. Transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere anvender de seneste tilgængelige data til at beregne og videregive deres oplysninger om drivhusgasemissioner senest 18 måneder efter den dato, hvor ajourføringen gøres offentligt tilgængelig.

Forpligtelsen til at anvende de ajourførte standardværdier, der er omhandlet i andet afsnit, finder kun anvendelse på nye outputdata, der skal beregnes og videregives efter ajourføringen, uden at det kræves, at oplysninger, der allerede er offentliggjort, revideres med tilbagevirkende kraft.

6. Offentlighedens adgang til EU-kernedatabasen med henblik på at konsultere eller anvende standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet skal være gratis og gives på alle EU-institutionernes officielle sprog.

#### *Artikel 6*

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

1. En udvikler af en tredjepartsdatabase eller et tredjepartsdatasæt skal indgive en ansøgning til Kommissionen om en teknisk kvalitetskontrol af standardværdierne for drivhusgasemissionsintensitet i den pågældende database eller det pågældende datasæt. Kommissionen vurderer med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur denne ansøgning ved at foretage en sådan teknisk kvalitetskontrol i overensstemmelse med den fælles metode omhandlet i artikel 3, stk. 1.

2. Kun tredjepartsdatabaser og -datasæt med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der er blevet positivt vurderet i henhold til denne artikels stk. 1, må anvendes til at hente sekundære data i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, litra a), nr. ii). Kommissionen offentliggør og fører en ajourført liste over de databaser med standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, der drives af tredjeparter, og som den har givet en positiv vurdering. Denne ajourførte liste skal være offentligt tilgængelig på et særligt websted.
3. Den i stk. 1 fastsatte forpligtelse til en teknisk kvalitetskontrol finder anvendelse fra den ... [12 måneder fra datoen for denne forordnings anvendelse]. En positiv vurdering i henhold til stk. 2 er gyldig i to år.
4. Senest den ... [48 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede regler og betingelser for gennemførelse af den i denne artikels stk. 1 omhandlede tekniske kvalitetskontrol og betingelserne for en positiv vurdering i henhold til denne artikels stk. 2.  
I gennemførelsesretsakterne fastsættes den tidsramme, inden for hvilken de tekniske kvalitetskontroller skal gennemføres. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 18, stk. 2.

## *Artikel 7*

### *EU-centraldatabase over standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer*

1. Senest den ... [24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter Kommissionen med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur og om nødvendigt med yderligere og frivilligt input fra medlemsstaterne, relevante interessenter og andre sektorspecifikke EU-organer en EU-centraldatabase. Kommissionen bestræber sig på at medtage standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer for transportenergibærere, der typisk anvendes i Unionen i nogle eller alle medlemsstater, i EU-centraldatabase.
2. Ved udarbejdelsen af standardværdierne for drivhusgasemissionsfaktorer anvender Kommissionen den stedbaserede tilgang, der er fastsat i den i artikel 3, stk. 1, omhandlede fælles metode, og tager, hvor det er hensigtsmæssigt, hensyn til de forskellige medlemsstaters unikke karakteristika.  
  
Uden at det berører dette stykkes første afsnit tager Kommissionen hensyn til de drivhusgasemissionsfaktorer, der er fastsat i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001.
3. EU-centraldatabase skal indeholde de standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer, der er vedtaget af Unionen eller i Unionens interesse på internationalt plan, såfremt de er tilgængelige og relevante.

4. Kommissionen sørger med teknisk bistand fra Det Europæiske Miljøagentur for vedligeholdelse, regelmæssig ajourføring og løbende udvikling af, og en tilstrækkelig grad af sikkerhed for, EU-centraldatabasen i henhold til denne artikels stk. 1, under hensyntagen til behovet for tilpasninger af komponenter som omhandlet i artikel 3, stk. 1, den nyeste teknologiske udvikling i transportsektoren og nye metodologiske tilgange til beregning af drivhusgasemissioner. Kommissionen sikrer EU-centraldatabasens forenelighed og sammenhæng med eksisterende EU-retsakter.

Når standardværdierne for drivhusgasemissionsfaktorer i EU-centraldatabasen ajourføres, gør Kommissionen uden unødigt ophold de ajourførte standardværdier offentligt tilgængelige. Transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere anvender de seneste tilgængelige data til at beregne og videregive deres oplysninger om drivhusgasemissioner senest 18 måneder efter den dato, hvor ajourføringen gøres offentligt tilgængelig.

Forpligtelsen til at anvende de ajourførte standardværdier, der er omhandlet i andet afsnit, finder kun anvendelse på nye outputdata, der skal beregnes og videregives efter ajourføringen, uden at det kræves, at oplysninger, der allerede er offentliggjort, revideres med tilbagevirkende kraft.

5. Offentlighedens adgang til EU-centraldatabasen med henblik på at konsultere eller anvende standardværdier for drivhusgasemissionsfaktorer skal være gratis og gives på alle EU-institutionernes officielle sprog.

*Artikel 8*  
*EU-beregningsværktøj*

1. Senest den ... [48 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at sikre, at et brugervenligt, gratis, forenklet EU-beregningsværktøj, der letter beregninger baseret på primære data og gør det muligt at anvende standardværdier for drivhusgasemissionsintensitet, såfremt de er tilgængelige og relevante, og drivhusgasemissionsfaktorer i overensstemmelse med henholdsvis litra a) og b) i artikel 4, stk. 3, gøres offentligt tilgængeligt for transportoperatører og er udformet til at støtte navnlig mikrotransportoperatører og små og mellemstore transportoperatører. Dette EU-beregningsværktøj ajourføres regelmæssigt. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 18, stk. 2.
2. Hvor transportoperatører anvender EU-beregningsværktøjet til udarbejdelse af outputdata, kræves det ikke, at den verifikation, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1, tager stilling til korrektheden af den udførte beregning som omhandlet i artikel 13, stk. 2, litra c).
3. For at fremme en udbredt anvendelse af EN ISO-standarden blandt transportoperatørers og navnlig blandt SMV'er ledsages EU-beregningsværktøjet af en håndbog, som hjælper SMV'er med gennemførelsen af denne forordning og tydeligt forklarer, hvordan EU-beregningsværktøjets funktioner skal anvendes. Håndbogen gøres tilgængelig på alle EU-institutionernes officielle sprog.

# Kapitel IV

## Outputdata og gennemsigtighed

### *Artikel 9*

#### *Udarbejdelse af outputdata om drivhusgasemissioner fra en transporttjeneste*

1. Outputdata udarbejdes ved hjælp af den fælles metode og inputdata i overensstemmelse med artikel 3-7.
2. Outputdataene kan udarbejdes ved hjælp af beregningsværktøjer. Eksterne beregningsværktøjer skal overholde kravene i artikel 11.
3. Outputdataene omfatter som minimum den samlede masse af CO<sub>2</sub>-ækvivalent (CO<sub>2</sub>e) pr. transporttjeneste og afhængigt af den pågældende type af transporttjeneste mindst én af følgende fælles parametre:
  - a) for godstransport, massen af CO<sub>2</sub>e pr. tonkilometer eller en tilsvarende enhed
  - b) for gennemløb i et godstransportknudepunkt, massen af CO<sub>2</sub>e pr. ton eller en tilsvarende enhed
  - c) for passagertransport, massen af CO<sub>2</sub>e pr. passagerkilometer eller en tilsvarende enhed
  - d) for gennemløb i et passagerknudepunkt, massen af CO<sub>2</sub>e pr. passager eller en tilsvarende enhed.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at supplere listen over outputdataparametre i nærværende artikels stk. 3.

#### *Artikel 10*

##### *Formidling og gennemsigtighed*

1. Transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere videregiver outputdata på en klar og utvetydig måde, så vidt det er muligt, inden leveringen af en transporttjeneste eller indgåelsen af en transportaftale. Når transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere videregiver outputdata, medtager de i den meddelelse, der ledsager denne videregivelse, erklæringen: "Drivhusgasemissioner beregnet i overensstemmelse med forordning (EU) 2026/...<sup>+</sup>" på mindst ét af EU-institutionernes officielle sprog og, hvor det er muligt, også på et af de officielle sprog i den medlemsstat på hvis område, tjenesten ydes.
2. Transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere kan vælge at lade følgende oplysninger være synlige:
  - a) hvorvidt deres oplysninger er underlagt den verifikation, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1
  - b) hvorvidt de udelukkende har anvendt primære data til deres beregninger af outputdata
  - c) hvorvidt de har anvendt det EU-beregningsværktøj, der er omhandlet i artikel 8.

---

<sup>+</sup> EUT: Indsæt venligst nummeret på den forordning, der er indeholdt i dokument PE-CONS 22/26 (2023/0266(COD)), i teksten.

3. Hvor outputdataene indsamles og videregives af en dataformidler, som ikke beregner emissioner på grundlag af særskilte ordninger, finder denne artikels stk. 1 og artikel 9, stk. 3, anvendelse. Ved videregivelse af outputdata medtager dataformidleren en henvisning til kilden til disse outputdata.
4. Hvis primære data anvendes, har de berørte transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere ret til at meddele dette forhold til enhver tredjepart, forudsat at anvendelsen af primære data er godtgjort i overensstemmelse med den verifikation, der er fastsat i artikel 12 og 13.
5. Transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere, der beregner drivhusgasemissioner, skal kunne fremlægge dokumentation, der underbygger, hvordan outputdataene er blevet udarbejdet. Denne dokumentation fremlægges i overensstemmelse med den fælles metode, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, og:
  - a) tjener som grundlag for den verifikation, der foretages i overensstemmelse med artikel 12 og 13
  - b) stilles til rådighed efter anmodning fra en kompetent myndighed, der er udpeget i henhold til EU-retten eller national ret, eller en anden tredjepart, for så vidt der gælder særskilte retlige eller kontraktlige forpligtelser

- c) indeholder, hvis verifikationen er foretaget i overensstemmelse med artikel 12 og 13, en henvisning til det overholdelsesbevis, der er omhandlet i artikel 13, stk. 6, og kontaktoplysningerne på det overensstemmelsesvurderingsorgan, der har udstedt overholdelsesbeviset
  - d) indeholder, hvis outputdataene er udarbejdet ved hjælp af et eksternt beregningsværktøj, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, en henvisning til dette beregningsværktøj.
6. De outputdata og den dokumentation, der er omhandlet i stk. 5, udarbejdes på en klar og utvetydig måde på mindst ét af EU-institutionernes officielle sprog. Hvis det er muligt, stilles de til rådighed i form af et link, en QR-kode eller tilsvarende.
7. Personoplysninger behandles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679<sup>20</sup>.
8. Enhver modtager af outputdata og af den dokumentation, der er omhandlet i stk. 5, træffer foranstaltninger til at sikre fortroligheden af relevante kommercielle data, der behandles og formidles i overensstemmelse med denne forordning, og til at sikrer, at sådanne outputdata og sådan dokumentation kun kan tilgås, behandles og videregives med tilladelse.

---

<sup>20</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

# Kapitel V

## Supplerende foranstaltninger

### *Artikel 11*

#### *Certificering af eksterne beregningsværktøjer*

1. Eksterne beregningsværktøjer certificeres af et i artikel 14 omhandlet overensstemmelsesvurderingsorgan.
2. Udviklere af eksterne beregningsværktøjet indgiver en ansøgning til et overensstemmelsesvurderingsorgan som omhandlet i artikel 14, der vurderer, om det eksterne beregningsværktøj opfylder kravene i artikel 3-9. I tilfælde af en positiv vurdering udsteder overensstemmelsesvurderingsorganet et certifikat, der bekræfter det eksterne beregningsværktøjs overensstemmelse med denne forordning. Certifikatet er gyldigt i to år. I tilfælde af en negativ vurdering giver overensstemmelsesvurderingsorganet ansøgeren begrundelsen for den negative vurdering.
3. Det berørte overensstemmelsesvurderingsorgan fører en ajourført liste over de eksterne beregningsværktøjer, som det har certificeret, og over dem, for hvilke det har begrænset, suspenderet eller trukket certificeringen tilbage. Det gør listen offentligt tilgængelig på sit websted og meddeler straks dette webstedes adresse til Kommissionen.

4. Kommissionen offentliggør på sit officielle websted en lettilgængelig liste over alle eksterne beregningsværktøjer, der er blevet certificeret i overensstemmelse med stk. 1 og 2, samt links til de i stk. 3 omhandlede websteder.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler for certificering af eksterne beregningsværktøjer og for det tilknyttede certifikat om overensstemmelse, herunder regler om begrænsning, fornyelse, suspension og tilbagekaldelse af certificering. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 18, stk. 2.

## **Kapitel VI**

### **Verifikation af drivhusgasemissionsdata og beregninger**

#### *Artikel 12*

#### *Verifikationens afgrænsning*

1. Overholdelsen af de i artikel 9 omhandlede outputdata med kravene fastsat i artikel 3-9 verificeres af et overensstemmelsesvurderingsorgan som omhandlet i artikel 14.

2. Stk. 1 finder anvendelse på transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere, der beregner emissioner, med undtagelse af SMV'er. SMV'er kan efter egen anmodning underlægges verifikation i henhold til denne forordning.

### *Artikel 13*

#### *Verifikationsaktiviteter*

1. Det i artikel 14 omhandlede overensstemmelsesvurderingsorgan verificerer pålideligheden, troværdigheden, overensstemmelsen og nøjagtigheden af de outputdata, der videregives af transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere, der beregner emissioner.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet verificerer, at de outputdata, der videregives, overholder kravene i artikel 3-9 og på grundlag af den dokumentation, der er omhandlet i artikel 10, stk. 5. Denne verifikation omfatter:
  - a) den anvendte beregningsmetode
  - b) kilderne til de inputdata, der er anvendt i beregningen
  - c) korrektheden af den foretagne beregning
  - d) de anvendte fælles parametre.
3. Hvor der er anvendt eksterne beregningsværktøjer, tager overensstemmelsesvurderingsorganet disses respektive certifikater om overensstemmelse i betragtning som omhandlet i artikel 11, stk. 2.

4. Hvor der ved verifikationen konstaterer ukorrekte beregninger eller manglende overholdelse af artikel 3-9, underretter overensstemmelsesvurderingsorganet uden unødigt ophold de berørte transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere herom. Disse transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere berigtiger herefter beregningen eller retter op på eventuel manglende overensstemmelse, så verifikationen kan afsluttes.
5. Transport- og knudepunktsenhederne og dataformidlerne giver overensstemmelsesvurderingsorganet alle yderligere oplysninger, som gør det muligt for organet at udføre verifikationen. Overensstemmelsesvurderingsorganet kan foretage kontrol i løbet af verifikationen for at vurdere pålideligheden af data og beregninger.
6. Når verifikationen er afsluttet, udarbejder overensstemmelsesvurderingsorganet, hvor det er hensigtsmæssigt, et overholdelsesbevis, der bekræfter, at outputdataene overholder de relevante krav i denne forordning og angiver, hvorvidt transport- og knudepunktsenhederne og dataformidlerne anvender primære data.
7. Det berørte overensstemmelsesvurderingsorgan udarbejder og fører en ajourført liste over de transport- og knudepunktsenheder og dataformidlere, der er blevet underkastet verifikation i henhold til denne artikel. Senest den 31. marts hvert år meddeler overensstemmelsesvurderingsorganet Kommissionen denne liste.

8. I tilfælde, hvor outputdataene allerede er verificeret i henhold til andre EU-retsakter, der fastsætter specifikke regler for verifikation af outputdata, og hvorved der sikres overholdelse af kravene i denne forordning, anses sådanne outputdata for at være verificeret i henhold til denne artikel.
9. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede regler for verifikation af outputdataene, den passende hyppighed af denne verifikation og det tilknyttede overholdelsesbevis. Disse regler skal omfatte bestemmelser vedrørende den i artikel 10, stk. 5, omhandlede dokumentation og de i artikel 10, stk. 4, omhandlede meddelelsesrettigheder, der er relaterede til anvendelsen af primære data. Ved fastsættelsen af disse regler tager Kommissionen behørigt hensyn til objektive kriterier, herunder arten og omfanget af den pågældende transporttjeneste, den relative risiko for manglende overholdelse og nødvendigheden af at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 18, stk. 2.

# Kapitel VII

## Akkreditering

### *Artikel 14*

#### *Overensstemmelsesvurderingsorganer*

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer akkrediteres til at udføre certificerings- eller verifikationsaktiviteterne omhandlet i artikel 11, 12 og 13.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet er uafhængigt af transport- og knudepunktsenheder og af dataformidlere, der ansøger om certificerings- eller verifikationsaktiviteterne omhandlet i artikel 11, 12 og 13.
3. Overensstemmelsesvurderingsorganet, dets øverste ledelse og det personale, der er ansvarligt for at udføre certificerings- eller verifikationsaktiviteterne, deltager ikke i aktiviteter, som kan være i strid med deres objektivitet eller integritet i forbindelse med certificerings- eller verifikationsaktiviteter.
4. Overensstemmelsesvurderingsorganet og dets personale udfører certificerings- eller verifikationsaktiviteterne med den størst mulige faglige integritet og den nødvendige tekniske kompetence og må ikke være påvirkede af nogen form for pression eller tilskyndelse, navnlig af økonomisk art, som kan have indflydelse på deres afgørelser eller resultaterne af disse aktiviteter, særlig fra personer eller grupper af personer, som har en interesse i resultaterne af disse aktiviteter.

5. Overensstemmelsesvurderingsorganet skal have den ekspertise, det udstyr og den infrastruktur, der er nødvendig for at kunne udføre de certificerings- eller verifikationsaktiviteter, som det er akkrediteret til.
6. Et overensstemmelsesvurderingsorgans personale har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, det kommer i besiddelse af i forbindelse med udførelsen af certificerings- eller verifikationsaktiviteterne.
7. Hvis et overensstemmelsesvurderingsorgan giver bestemte aktiviteter i forbindelse med certificering eller verifikation i underentreprise eller anvender en dattervirksomhed, har det det fulde ansvar for de aktiviteter, der udføres af underentreprenører og dattervirksomheder, uanset hvor disse aktiviteter udføres, hvilket omfatter vurdering og overvågning af underentreprenørernes og dattervirksomhedernes kvalifikationer og det arbejde, som de udfører.

#### *Artikel 15*

#### *Akkrediteringsprocedurer*

1. Overensstemmelsesvurderingsorganer omhandlet i denne forordnings artikel 14, stk. 1, akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.
2. Hver medlemsstat udpeger en myndighed, der fører en ajourført liste over de akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer. De udpegede nationale myndigheder gør denne liste offentligt tilgængelig på et officielt statsligt websted. En medlemsstat kan beslutte, at en sådan opgave skal udføres af det i stk. 1 omhandlede nationale akkrediteringsorgan.

3. Senest den 31. marts hvert år meddeler det i stk. 1 omhandlede nationale akkrediteringsorgan Kommissionen listen over akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer sammen med alle relevante kontaktoplysninger.
4. Såfremt denne forordning ikke indeholder særskilte bestemmelser om akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer, finder forordning (EF) nr. 765/2008 anvendelse.
5. Uden at det berører artikel 16, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 17 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

#### *Artikel 16*

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

1. De verifikatorer, der er akkrediteret i henhold til artikel 16 i forordning (EU) 2015/757 og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, eller i henhold til artikel 14 i forordning (EU) 2023/1805 og de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, kan udføre overensstemmelsesvurderingsorganers verifikationsaktiviteter i henhold til nærværende forordnings artikel 13. De pågældende verifikatorer anses for at være akkrediteret i henhold til nærværende forordnings artikel 14 og 15 til at udføre verifikationsaktiviteter for søfartssektoren.

2. De verifikatorer, der er akkrediteret i henhold til artikel 15 i direktiv 2003/87/EF og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, kan udføre overensstemmelsesvurderingsorganers verifikationsaktiviteter i henhold til nærværende forordnings artikel 13. De pågældende verifikatorer anses for at være akkrediteret i henhold til nærværende forordnings artikel 14 og 15 til at udføre verifikationsaktiviteter for luftfartssektoren.
3. De verifikatorer, der er omhandlet i denne artikels stk. 1 og 2, underretter den myndighed, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, om deres hensigt om at udføre overensstemmelsesvurderingsorganers verifikationsaktiviteter i henhold til denne forordning, inden de foretager deres første verifikationsvurdering i henhold til denne forordning.

## **Kapitel VIII**

### **Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter**

#### *Artikel 17*

##### *Udøvelse af de delegerede beføjelser*

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3, stk. 4, artikel 9, stk. 4, og artikel 15, stk. 5, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 3, stk. 4, artikel 9, stk. 4, og artikel 15, stk. 5, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 3, stk. 4, artikel 9, stk. 4, eller artikel 15, stk. 5, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

### *Artikel 18*

#### *Udvalgsprocedure*

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

## **Kapitel IX**

### **Afsluttende bestemmelser**

### *Artikel 19*

#### *Evaluering og rapportering*

Senest den ... [48 måneder fra datoen for denne forordnings anvendelse] foretager Kommissionen en evaluering af denne forordning i lyset af de mål, der forfølges med den, og forelægger en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet og Rådet.

Den i første afsnit omhandlede rapport skal indeholde:

- a) en analyse af konsekvenserne for transport- og knudepunktsenhederne og dataformidlerne med hensyn til de administrative omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning
- b) en vurdering af, hvordan der kan tilskyndes yderligere til anvendelse af primære data

- c) en analyse af virkningerne af et obligatorisk krav om at beregne og videregive drivhusgasemissionsdata i overensstemmelse med denne forordning, alt efter hvad der er relevant for transport- og knudepunktsenheder
- d) en vurdering af muligheden for at opgøre luftforurening forårsaget af transporttjenester
- e) en vurdering af de tiltag, der er truffet for at sikre, at denne forordning er fuldt tilgængelig
- f) en analyse af, hvordan dataformidlere videregiver outputdata i henhold til denne forordning, og de mulige virkninger af denne videregivelse for offentlige organers, virksomheders og forbrugeres valg
- g) en vurdering af muligheden for at supplere den fælles metode for også at tage hensyn til drivhusgasemissioner i forbindelse med produktion, vedligeholdelse og bortskaffelse af køretøjer; en sådan vurdering skal omfatte en rapport om de fremskridt, der er gjort i Den Internationale Standardiseringsorganisation med hensyn til at udvikle en globalt accepteret standard baseret på livscyklusemissioner.

## *Artikel 20*

### *Ikrafttræden og anvendelse*

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra den ... [54 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

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

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

Udfærdiget i Strasbourg, den ...

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

*På Rådets vegne*

*Formand*