



**EUROOPAN UNIONI**

**EUROOPAN PARLAMENTTI**

**NEUVOSTO**

---

**Strasbourg, 29. huhtikuuta 2026  
(OR. en)**

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

**PE-CONS 22/26**

**TRANS 215  
CLIMA 190  
CODEC 651**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS  
KULJETUSPALVELUJEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN LASKENNASTA**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON  
ASETUS (EU) 2026/...,**

**annettu 29 päivänä huhtikuuta 2026,**

**kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan ja 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä<sup>3</sup>,

---

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

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

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 10. huhtikuuta 2024 (EUVL C, C/2025/1313, 13.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 26. helmikuuta 2026 [(EUVL ...) (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)]. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... [(EUVL ...) (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä)].

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin liikennejärjestelmän kestävyys ja tehokkuuden parantamiseen tähtäävien toimien tukeminen on edellytys vakaalle etenemiselle kohti ilmastoneutraaliutta viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Samalla on otettava asianmukaisesti huomioon tarve varmistaa oikeudenmukainen ja osallistava siirtymä, ylläpitää jatkuvaa kasvua ja vahvistaa Euroopan teollisuuden kilpailukykyä.

- (2) Kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa käytetään eri talouden aloilla – myös kuljetusalalla – tietyistä julkisten elinten, yritysten ja kuluttajien toiminnoista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästötietojen kvantifioinnissa. Kuljetuspalvelujen suorituskyvystä saatavilla paremmilla tiedoilla voidaan tehokkaasti luoda liikenteen käyttäjille asianmukaisia kannustimia, jotka ohjaavat tekemään kestävämpiä valintoja, vaikuttaa liikenteenharjoittajien, kuljetuspalvelujen järjestäjien ja liikenteen solmukohdista vastaavien toimijoiden liiketoimintapäätöksiin sekä pienentää hankintasopimuksia toteuttavien yhteisöjen kasvihuonekaasupäästöjä. Vertailukelpoiset ja luotettavat kasvihuonekaasupäästötiedot ovat edellytys näiden kannustimien luomiselle ja siten julkisten elinten, yritysten ja kuluttajien käyttäytymisen muutoksen kannustamiselle, jotta voidaan edistää komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 11 päivänä joulukuuta 2019 antaman tiedonannon tavoitteita liikenteen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119<sup>4</sup> tavoitteita. Tämä asetus on yksi vihreää siirtymää koskevista unionin toimista muiden unionin säädösten tai aloitteiden ohella, mukaan lukien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/825<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>5</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/825, annettu 28 päivänä helmikuuta 2024, direktiivien 2005/29/EY ja 2011/83/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse kuluttajien vaikutusmahdollisuuksien lisäämisestä vihreässä siirtymässä parantamalla suojaa sopimattomilta menettelyiltä ja parantamalla tiedottamista (EUVL L, 2024/825, 6.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) Kuljetusalan sidosryhmien kasvavasta kiinnostuksesta huolimatta kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on edelleen vähäistä. Useimmiten liikenteen käyttäjät eivät saa tarkkaa tietoa kuljetuspalvelujen suorituskyvystä, minkä lisäksi liikenteenharjoittajat, kuljetuspalvelujen järjestäjät ja liikenteen solmukohdista vastaavat toimijat eivät laske eivätkä julkista päästötietojaan. Kasvihuonekaasupäästöjen laskenta on erityisen vähäistä varsinkin mikroyrityksissä ja pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, jäljempänä 'pk-yritykset', jotka muodostavat valtaosan kuljetuspalveluja sisämarkkinoilla tarjoavista yrityksistä. Tosiasiassa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta aiheutuu pk-yrityksille suhteessa huomattavasti muita yrityksiä suurempi taloudellinen ja hallinnollinen taakka.
- (4) Komissio esitti 28 päivänä maaliskuuta 2011 antamassaan valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” vision unionin liikennejärjestelmän tulevaisuudesta ja määritteli toimintapoliittisen ohjelman, jolla vastataan liikenteen tuleviin haasteisiin, erityisesti tarpeeseen ylläpitää ja kehittää liikkumista sekä pienentää merkittävästi liikenteen ja logistiikkatoiminnan kasvihuonekaasupäästöjä.

- (5) Komissio viittasi 9 päivänä joulukuuta 2020 antamassaan tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” kannustimiin, jotka ohjaavat valitsemaan kestävimät kuljetusvaihtoehdot eri liikennemuotojen sisällä ja välillä. Näihin kannustimiin kuuluu liikenteen ja logistiikan kasvihuonekaasupäästöjen yhdenmukaista mittausta koskevan eurooppalaisen kehyksen laatiminen maailmanlaajuisesti hyväksytyjen normien pohjalta. Kehyksen avulla yritykset ja loppukäyttäjät voisivat arvioida valintojensa hiilijalanjälkeä, ja se voisi lisätä kestävämpien kuljetus- ja liikenneratkaisujen kysyntää loppukäyttäjien ja kuluttajien keskuudessa samalla, kun vältetään viherpesua.
- (6) Liikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä syntyy ajoneuvojen käytöstä, liikenteen ja logistiikan solmukohtien toiminnasta, asianomaisten energiankantajien tuotannosta, ajoneuvojen valmistuksen ja käyttöiän päättymisen yhteydessä sekä liikenneinfrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon aikana.

- (7) On siis tarpeen laatia tavaraj- ja henkilökuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevat yhdenmukaiset säännöt, jotta saadaan vertailukelpoisia lukuja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä ja vältetään palveluiden suorituskykyä koskevat harhaanjohtavat tiedot, joita syntyisi mahdollisuudesta valita eri päästölaskentamenetelmien ja syöttödatan välillä. Tällaisilla yhdenmukaisilla säännöillä on tarkoitus varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset niin unionin kuin kolmansien maiden kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen sekä eri liikennemuotojen, segmenttien ja kansallisten liikenneverkkojen välillä. Yhdenmukaisten sääntöjen laatimisen pitäisi myös auttaa luomaan kannustimia, joilla julkisten elinten, yritysten ja kuluttajien käyttäytymistä ohjataan kohti kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä käyttämällä vertailukelpoisia ja luotettavia tietoja kasvihuonekaasupäästöistä.
- (8) Tässä asetuksessa olisi säädettävä viitekehyksestä kasvihuonekaasupäästöjen laskennalle ja päästötietojen julkistamiselle sopimusperusteiselta tai vapaaehtoiselta pohjalta kaupallisiin tarkoituksiin tai tilanteissa, joissa sovellettavassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä edellytetään tällaista laskentaa ja julkistamista. Kyseisen viitekehyksen ansiosta viranomaisten ja alan toimijoiden olisi helpompi toteuttaa muita mahdollisia päästövähennystoimenpiteitä, mukaan lukien kasvihuonekaasuja koskevien avoimuuslausekkeiden sisällyttäminen kuljetussopimukseen, tietojen antaminen matkustajille tai asiakkaille eri kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä sekä ilmastoon liittyvien kriteerien asettaminen ympäristöä säästäville hankintamenettelyille.

- (9) Vaikka kuljetuspalvelujen suorituskyvyn läpinäkyvyyttä on hyödyllistä lisätä, olisi kohtuutonta vaatia tämän asetuksen soveltamista kaikilta kuljetusalalla toimivilta ja solmukohdista vastaavilta tahoilta, jotka tarjoavat kuljetuspalveluja sisämarkkinoilla, sillä se johtaisi liian suuriin kustannuksiin ja taakkaan. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava ainoastaan niihin tahoihin, jotka päättävät tai joilla on muun lainsäädännöllisen tai muun järjestelmän perusteella velvollisuus laskea unionin alueelta alkavien tai sinne päättyvien tavara- tai henkilökuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöt ja julkistaa päästötiedot. Näin ollen tähän sisältyvät palvelut, joiden lähtöpaikka tai määränpää sijaitsee kolmannessa maassa. Jotta voidaan varmistaa, että kaikki asiaankuuluvat kuljetuspalvelut otetaan huomioon, ja taata tasapuoliset toimintaedellytykset unionin ja kolmansien maiden kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen välillä, tätä asetusta olisi sovellettava niihin kuljetuspalveluihin, jotka alkavat unionin alueen ulkopuolelta ja päättyvät sinne ja pysähtyvät unionin alueella matkustajien kyytiin nousemista tai kyydistä poistumista taikka rahdin lastaamista tai purkamista varten.

- (10) Tätä asetusta olisi sovellettava kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä laskeviin ja julkistaviin tahoihin, erityisesti kuljetuspalvelun järjestäjiin, liikenteenharjoittajiin ja liikenteen solmukohdista vastaaviin toimijoihin sekä rahdinantajiin, jotka edustavat tiettyä liikenteen käyttäjäluokkaa, jotka tilaavat kuljetuspalveluja rahtinsa siirtämiseksi määrättyyn paikkaan tai määrätystä paikasta ja jotka voivat tilanteesta riippuen toimia myös kuljetuspalvelun järjestäjänä, liikenteenharjoittajana tai datan välittäjänä. Ulkoisten laskentavälineiden kehittäjille, kolmansien osapuolten tietokantojen kehittäjille ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksille, jotka tarjoavat tukipalveluja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästötietojen laskentaa tai todentamista varten, olisi asetettava sitovat säännöt, jotka liittyvät ulkoisten laskentavälineiden sertifiointiin, kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvojen tekniseen laaduntarkastukseen sekä todentamistoimiin ja akkreditointimenettelyihin. Tätä asetusta olisi sovellettava myös niihin datan välittäjiin, jotka laskevat ja julkistavat tietoja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä. Kun datan välittäjät ainoastaan vastaanottavat ja koostavat kasvihuonekaasupäästöjä koskevaa tuotosdataa ja sen jälkeen julkistavat tällaista tuotosdataa, niihin olisi sovellettava ainoastaan asiaankuuluvia sääntöjä, jotka liittyvät julkistetuista kasvihuonekaasupäästötiedoista viestimiseen ja tietojen läpinäkyvyyteen, jotta varmistetaan kyseisen tuotosdatan vertailukelpoisuus markkinoilla.

- (11) Tämän asetuksen mukainen kasvihuonekaasupäästöjen laskenta ja julkistaminen olisi suoritettava eritellysti kuljetuspalvelujen tasolla tässä asetuksessa tarkoitetun kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmän mukaisesti. Näin ollen tätä asetusta ei olisi sovellettava silloin, kun kasvihuonekaasupäästöjen laskenta ja julkistaminen tapahtuvat kootusti. Tämä koskee myös tilanteita, joissa ympäristöä koskevien tietojen pakollinen julkistaminen kestävyysraportointia varten ja ympäristötilinpidon laatiminen tilastointia varten perustuu muihin unionin säädöksiin, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 691/2011<sup>6</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2464<sup>7</sup> määritellyjä tilanteita. Sen sijaan tämän asetuksen perusteella saatuja tietoja olisi voitava käyttää muun sovellettavan unionin lainsäädännön edellyttämien konsolidoitujen päästöselvitysten laatimiseen edellyttäen, että kyseiset menetelmät ja kerätyt tiedot ovat riittävän yhteensopivia.

---

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 691/2011, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2011, Euroopan ympäristötilinpidosta (EUVL L 192, 22.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

<sup>7</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2464, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, asetuksen (EU) N:o 537/2014, direktiivin 2004/109/EY, direktiivin 2006/43/EY ja direktiivin 2013/34/EU muuttamisesta yritysten kestävyysraportoinnin osalta (EUVL L 322, 16.12.2022, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (12) Yksi tällä asetuksella vahvistetun unionin yhdenmukaisen kehyksen keskeisistä näkökohdista on kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen asianmukainen laskentamenetelmä. Tällä menetelmällä olisi varmistettava, että koko kuljetusketjun kattavat päästölaskelmat tuottavat yhtenäisiä menetelmävaiheita noudattamalla vertailukelpoisia ja tarkkoja tietoja kasvihuonekaasupäästöistä. Menetelmässä olisi myös otettava asianmukaisesti huomioon kuljetusmarkkinoiden tarpeet, jotta vältetään tarpeeton monimutkaisuus sekä kohtuuton taakka ja kohtuuttomat kustannukset erityisesti pk-yrityksille, ja sen olisi oltava toimiva sidosryhmien kannalta.
- (13) Euroopan standardointikomitean julkaisi huhtikuussa 2023 standardin EN ISO 14083:2023 ”Greenhouse gases — Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations”, jäljempänä ’EN ISO -standardi’. Kyseisen standardin olisi oltava tämän asetuksen mukainen yhteinen menetelmä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa varten. Edistämällä menetelmän soveltamista unionissa lisätään kasvihuonekaasupäästöjen laskennan kansainvälistä yhteensopivuutta ja helpotetaan sovellettujen menetelmien yhdenmukaistamista maailmanlaajuisesti. Komission suorittamassa analyysissä havaittiin, että EN ISO -standardi on tarkoituksenmukaisin ja oikeasuhteisin standardi tämän asetuksen tavoitteiden, mukaan lukien lisääntynyt käyttöönotto markkinoilla ja kasvihuonekaasupäästötietojen vertailukelpoisuus, saavuttamisen kannalta. Kasvihuonekaasupäästöt lasketaan koko polttoaineketjun osalta, joten siihen sisältyvät kasvihuonekaasupäästöt, jotka aiheutuvat energialähteistä ja ajoneuvojen käytöstä sekä kuljetustoiminnan että liikenteen solmukohtien toiminnan aikana.

- (14) Komissio on yhteistyössä Euroopan standardointikomitean ja jäsenvaltioiden kansallisten standardointielinten kanssa sitoutunut varmistamaan tämän asetuksen täyden saatavuuden.
- (15) Elinkaaren aikaisten päästöjen katsotaan yleensä sisältävän koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöt, ajoneuvon tuotannosta, huollosta ja käytöstäpoistosta syntyvät sekä liikenneinfrastruktuuriin liittyvät päästöt siinä määrin kuin ne ovat merkityksellisiä komission suosituksen (EU) 2021/2279<sup>8</sup> mukaisesti. Elinkaariarviointi voi kuitenkin johtaa korkeisiin täytäntöönpanokustannuksiin ja tehdä kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen kirjanpidosta monimutkaista erityisesti liikenneinfrastruktuuriin liittyvien päästöjen osalta. Oikeasuhteisuuden ja soveltamisalan vuoksi tässä asetuksessa ei olisi edellytettävä elinkaariarvioinnin käyttämistä ilman komission suorittamaa arviointia. Lisäksi tätä asetusta koskevassa komission arvioinnissa olisi osana kyseistä arviointia raportoitava Kansainvälisessä standardisointijärjestössä saavutetusta edistymisestä, jotta tätä asetusta sovellettaessa voitaisiin säilyttää viittaus maailmanlaajuisesti tunnustettuihin standardeihin.

---

<sup>8</sup> Komission suositus (EU) 2021/2279, annettu 15 päivänä joulukuuta 2021, ympäristöjalanjälkeä koskevien menetelmien käyttämisestä tuotteiden ja organisaatioiden elinkaaren ympäristötehokkuuden mittaamiseen ja siitä tiedottamiseen (EUVL L 471, 30.12.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (16) Olisi kiinnitettävä huomiota siihen, ettei poiketa EN ISO -standardin menetelmävalinnoista, jotta vältetään epäjohtonmukaisuudet markkinoilla olevien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa erityisesti kansainvälisten kuljetusketjujen yhteydessä. Komission on kuitenkin aiheellista arvioida tarvetta mukauttaa EN ISO -standardia unionin toimintapolitiikan ja myös tulevan lainsäädännön näkökulmasta. Jos komission arvioinnissa todetaan, että standardin tai sen osatekijän muuttaminen aiheuttaa ilmeisen riskin yhteensopimattomuudesta tämän asetuksen tavoitteiden tai muun sovellettavan unionin lainsäädännön, erityisesti asetuksen (EU) 2021/1119, tavoitteiden kanssa, komission olisi hyväksyttävä tarvittavat delegoidut säädökset kyseisen muutoksen soveltamisen kieltämiseksi. Jos kyseisessä arvioinnissa tulee esiin riski siitä, että standardin tai sen osatekijän muuttaminen voisi aiheuttaa perusteettomia eroja kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa tietyillä markkinasegmenteillä tai johtaa eroavaisuuksiin kyseisen standardin ja tämän asetuksen tai muun sovellettavan unionin lainsäädännön tavoitteiden välillä, komission olisi voitava hyväksyä tarvittavat täytäntöönpanosäädökset, jotta Euroopan standardointikomiteaa pyydetään tarkistamaan standardia vastaavasti.
- (17) Jotta vältettäisiin virheellisten tietojen leviäminen markkinoilla, voi olla tarpeen selvittää yhteistä menetelmää ennen palvelun tarjoamista tapahtuvassa kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa käytettyjen, kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkityksellisten parametrien ja oletusten osalta. Sama koskee muita asiaankuuluvia teknisiä parametreja, jotka liittyvät kasvihuonekaasupäästöjen jakamiseen tai dataelementtien koostamiseen, jos näiden parametrien käyttöä ei ole nimenomaisesti selvennetty kyseisessä yhteisessä menetelmässä.

- (18) Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen voidaan käyttää monenlaista syöttödataa, mukaan lukien primääri- ja sekundaaridata. Primääridatan käytöllä saadaan luotettavimmat ja tarkimmat tulokset, ja siksi se olisi asetettava etusijalle niin, että kyseinen primääridata voidaan ottaa asteittain käyttöön kasvihuonekaasupäästöjen laskentaprosesseissa. Primääridataa ei välttämättä ole saatavilla tai sen hankinta on kohtuuttoman kallista tietyille sidosryhmille, erityisesti pk-yrityksille. Sen vuoksi sekundaaridatan käyttö olisi sallittava tietyin selkein edellytyksin. Täsmällisemmän kasvihuonekaasupäästölaskelman saamiseksi jäsenvaltion olisi voitava kuitenkin säätää, että primääridatan käyttö on pakollista sen alueella tapahtuvissa sellaisten kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen suorittamissa kuljetuksissa, joiden työntekijöiden määrä ylittää tietyn kansallisessa lainsäädännössä asetetun kynnyksarvon, kun kuljetuspalvelu alkaa sen alueelta ja päättyy sen alueelle. Jäsenvaltioiden ei olisi sovellettava tällaista vaatimusta rajatylittäviin kuljetuksiin, myöskään sen alueen kautta kulkeviin kuljetuksiin, eikä pk-yrityksiin, jottei aiheuteta haittaa kansainvälisille kuljetuspalveluille ja pk-yritysten kehitykselle.
- (19) Jäsenvaltioiden olisi voitava ottaa käyttöön hallinnollisia, taloudellisia tai toiminnallisia kannustimia primääridatan käytön edistämiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtioneuvoston sääntöjen soveltamista.

- (20) Sekundaaridatan osalta kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt voidaan laskea käyttämällä oletusarvoja tai mallinnusdataa. Oletusarvot olisi asetettava ja mallinnusdataa kehitettävä ja päivitettävä puolueettomasti ja objektiivisesti luotettavien lähteiden ja asianmukaisten parametrien perusteella. Tietokantojen ei pitäisi sisältää oletusarvoja, joiden perusteella kasvihuonekaasupäästöt arvioidaan järjestelmällisesti pienemmiksi kuin tiedossa olevat vertailukelpoisten palvelujen todelliset ajonaikaiset arvot. Tällaisissa tapauksissa kolmansien osapuolten tietokannoille ei olisi annettava myönteistä arviota teknisen laaduntarkastuksen jälkeen.
- (21) Olisi perustettava kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvojen unionin perustietokanta, jäljempänä 'unionin perustietokanta', jotta voidaan parantaa tämän asetuksen soveltamisen yhteydessä saatujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen vertailukelpoisuutta. Unionin perustietokannan olisi oltava riittävän tarkka ja kuvastettava alakohtaisia, alueellisia ja kansallisia erityispiirteitä koko unionin alueella, ja siinä olisi oltava erillinen taulukko kullekin liikennemuodolle. Komission olisi varmistettava, että unionin perustietokantaa päivitetään säännöllisesti, ja arvioitava päivitysten tarvetta vuosittain tai useammin. Meriliikenteen tiedot olisi johdettava THETIS MRV -tietokannasta, ja niitä olisi tapauksen mukaan täydennettävä muilla tietolähteillä, kuten FuelEU-tietokannalla. Kun otetaan huomioon näiden oletusarvojen alakohtaiset, alueelliset ja kansalliset erityispiirteet koko unionin alueella, muut kolmansien osapuolten ylläpitämät asiaan liittyvät tietokannat ja tietoaaineistot olisi kuitenkin sallittava sillä edellytyksellä, että niille tehdään unionin tasolla tekninen laaduntarkastus.

- (22) Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasuintensiteettiä määritettäessä on tarpeen käyttää liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasupäästökertoimia, joilla johdetaan kasvihuonekaasupäästöjä koskevat arviot, jotka kuvastavat käytetyn energian määrää koko polttoaineketjun osalta. Näin ollen olisi perustettava liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia koskeva unionin keskustietokanta, jäljempänä 'unionin keskustietokanta', jolla taataan syöttödatan vertailukelpoisuus ja laatu.
- (23) Kun sähkön käyttöön liittyviä päästöjä kvantifioidaan, olisi kannustettava soveltamaan sijaintipohjaista lähestymistapaa edellyttäen, että käytettävissä on päivitettyt ja tarkat intensiteetti-arvot eri jäsenvaltioille. Tapauksen mukaan voitaisiin käyttää riittävän pitkälle kehitettyä markkinapohjaista lähestymistapaa edellyttäen, että EN ISO -standardin liitteessä J vahvistetut edellytykset täyttyvät.
- (24) Unionin perustietokannan ja unionin keskustietokannan olisi sisällettävä unionin hyväksymät tai unionin edun mukaisesti hyväksytyt oletusarvot kansainvälisellä tasolla, jos ne ovat saatavilla ja jos tämä on tarkoituksenmukaista. Kun otetaan huomioon alakohtaiset, alueelliset ja kansalliset erityispiirteet koko unionin alueella, unionin perustietokannan ja unionin keskustietokannan olisi vastattava unionissa taikka joissakin tai kaikissa jäsenvaltioissa tyypillisesti käytettäviä ajoneuvotyyppisiä ja liikenteen energiankantajia. Unionin perustietokannassa ja unionin keskustietokannassa olisi myös otettava huomioon eri jäsenvaltioiden yksilölliset ominaispiirteet.

- (25) Unionin tasolla toimivan puolueettoman toimivaltaisen elimen olisi kehitettävä ja ylläpidettävä unionin perustietokantaa ja unionin keskustietokantaa sekä tarkastettava kolmansien osapuolten ylläpitämien tietokantojen ja tietoaisteistojen tekninen laatu. Euroopan ympäristökeskuksella on vastuualueensa perusteella parhaat edellytykset tarjota tarvittavaa teknistä apua tämän asetuksen asiaankuuluvien säännösten asianmukaiseen täytäntöönpanoon. Tarvittaessa tässä työssä olisi hyödynnettävä muiden alakohtaisten unionin elinten panostusta ja niiden antamaa tukea unionin lainsäädännön mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa voitava antaa täydentävää ja vapaaehtoista tukea komissiolle.
- (26) Mallinnusdataa olisi voitava käyttää, jos se perustuu yhteisen menetelmän mukaisesti laadittuun malliin ja tarvittaessa muihin tässä asetuksessa vahvistettuihin sekundaaridatan ja laskentavälineiden käyttöä koskeviin säännöksiin.

- (27) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757<sup>9</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY<sup>10</sup> edellytetään alusten ja ilma-alusten kasvihuonekaasupäästö tietojen keräämistä, mittaamista, laskemista ja vuosittaista raportointia. Asetus (EU) 2015/757 ja direktiivi 2003/87/EY täydentävät tietyssä määrin tätä asetusta erityisesti niiden polttoaineen kulutusta koskevien tietojen tuottamisen osalta, joita hyödynnetään kvantifioitaessa kuljetuspalvelujen päästöjä kuljetun matkan tai kuljetetun lastin mukaan. Lisäksi olisi voitava käyttää kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästö tietojen tuottamiseen syöttödataa, joka on peräisin muiden lainsäädäntökehysten, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631<sup>11</sup>,

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

<sup>10</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

<sup>11</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 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> tai (EU) 2023/2405<sup>14</sup>, täytäntöönpanosta. Koska kaikissa asiaankuuluvissa kuljetusalaa koskevissa unionin säädöksissä on aiheellista viitata yhteiseen standardiin, komission olisi pyrittävä varmistamaan tämän asetuksen yhteensopivuus ja johdonmukaisuus voimassa olevien unionin säädösten ja tulevien aloitteiden kanssa. Komission olisi erityisesti pyrittävä tulevista aloitteista ja mahdollisessa sekundaarilainsäädännössä edellyttämään, että kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen eritelty laskenta perustuu aina tässä asetuksessa tarkoitettuun yhteiseen menetelmään.

- (28) Jotta voidaan helpottaa tarkkaa tiedonkeruuta, myöhempien laskelmien tekoa ja primääridatan käyttöä pk-yritysten kannalta, olisi harkittava ajoneuvon sisäisiin tietoihin pääsyä koskevan säännöksen sisällyttämistä ajoneuvodatan saatavuuteen liittyviin tuleviin lainsäädäntöehdotuksiin.

---

<sup>12</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

<sup>13</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/1805, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>14</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/2405, annettu 18 päivänä lokakuuta 2023, tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (ReFuelEU Aviation -aloite) (EUVL L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) Jotta helpotetaan tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja rajoitetaan laskennan monimutkaisuutta samalla kun vähennetään hallinnollista ja taloudellista taakkaa, komission olisi kehitettävä yksinkertaistettu, maksuton, julkisesti saatavilla oleva ja helppokäyttöinen verkossa saatavilla oleva laskentaväline, joka on suunniteltu erityisesti mikro-, pieni- ja keskikokoisia liikenteenharjoittajia varten. Laskentaväline olisi kehitettävä tässä asetuksessa vahvistetun yhteisen menetelmän mukaisesti, jotta sen käytöllä voidaan varmistaa suoritettujen laskennan oikeellisuus. Sen tarkoituksena on helpottaa primääridataan perustuvaa laskentaa ja mahdollistaa asiaankuuluvan sekundaaridatan käyttö, mukaan lukien kasvihuonekaasupäästökertoimet ja, jos ne ovat saatavilla, kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvot, jotka on johdettu tämän asetuksen mukaisesti tunnustetuista tietokannoista. Siihen olisi liitettävä käsikirja, joka auttaa tämän asetuksen täytäntöönpanossa ja jossa selitetään, miten laskentaväline toimii. Laskentavälinettä olisi päivitettävä säännöllisesti. Sillä olisi puututtava tietoaukkoihin tietoketjussa, edistettävä yhdenmukaista kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa tyypillisimpien kuljetuspalvelujen osalta, lisättävä tietojen läpinäkyvyyttä ja vertailukelpoisuutta sekä edistettävä tietoisuuden lisäämistä tämän asetuksen mukaisen kasvihuonekaasupäästöjen laskennan käyttöönotosta ja kannustimia siihen.
- (30) On aiheellista säätää kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdatan ilmaisemisen yhteisistä mittareista, joilla varmistetaan kyseisen datan vertailukelpoisuus ja mahdollistetaan erilaisten kuljetuspalvelujen tehokas vertailu. Yhteisillä mittareilla olisi myös mahdollistettava datan tuottajan selkeä viestintä ja se, että datan vastaanottaja ymmärtää viestin oikein.

- (31) Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevien eriteltyjen tietojen, jotka julkistetaan kolmannelle osapuolelle kaupallisia tai sääntelyyn liittyviä tarkoituksia varten tämän asetuksen mukaisesti, olisi sisällettävä ehdottomasti ja näkyvästi tässä asetuksessa vahvistettujen kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa koskevien erityissääntöjen mukaisesti laadittua tuotosdataa. Tarvittaessa voidaan lisätä myös muita dataelementtejä, jotka palvelevat muita kuin tässä asetuksessa määriteltyjä tarkoituksia.
- (32) Kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot on olennaisen tärkeää julkistaa ennen kuljetuspalvelun tarjoamista, jotta voidaan edistää julkisten elinten, yritysten ja kuluttajien tietoon perustuvaa päätöksentekoprosessia. Julkistaminen vaikuttaa julkisten elinten hankintoihin sekä niiden kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen liiketoimintapäätöksiin, jotka tarjoavat ja järjestävät tällaisia kuljetuspalveluja markkinoilla. Sen vuoksi tiedot tiettyyn kuljetuspalveluun liittyvistä kasvihuonekaasupäästöistä olisi mahdollisuuksien mukaan julkistettava ennen kuljetuspalvelun tarjoamista. Kasvihuonekaasupäästöjä koskevia tietoja olisi kuitenkin voitava julkistaa vasta kuljetuspalvelun tarjoamisen jälkeen etenkin, jos yritysten välinen viestintä edellyttää yksityiskohtaisempia tietoja, erityisesti logistiikkaketjujen ja alihankintasuhteiden yhteydessä, tai jotta voidaan käyttää primääridataa.

- (33) Jotta voidaan osoittaa tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten noudattaminen, kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien, jotka laskevat ja julkistavat kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevaa tuotosdataa, olisi pystyttävä esittämään näyttöä tuotosdatan tueksi. Kyseinen näyttö olisi esitettävä EN ISO -standardissa vahvistettujen raportointia kuljetuspalvelujen tasolla koskevien sääntöjen mukaisesti, ja se olisi asetettava saataville toimivaltaisen viranomaisen, kuten tuomioistuimen, tai muun kolmannen osapuolen pyynnöstä, jos tätä edellytetään erillisissä oikeudellisissa tai sopimusvelvoitteissa.
- (34) Jollei asiassa sovelleta erillisiä järjestelyjä, datan välittäjän, joka kerää kuljetusalalla toimivilta ja solmukohdista vastaavilta tahoilta tai muilta asiaan liittyviltä luonnollisilta henkilöiltä tai oikeushenkilöiltä tietoja kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöistä ja julkistaa ne markkinoilla, ei olisi katsottava olevan vastuussa siitä, jos nämä tiedot rikkovat tässä asetuksessa säädettyjä vaatimuksia, jotka liittyvät kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan ja todentamiseen sekä laskentavälineiden sertifiointiin. Datan välittäjän olisi kuitenkin pyrittävä välttämään epätarkkojen tai virheellisten tietojen julkistamista ja noudatettava tässä asetuksessa vahvistettuja kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdataan, viestintään ja läpinäkyvyyteen liittyviä sääntöjä. Lisäksi datan välittäjän olisi ilmoitettava tietojen lähde, jotta kyseinen tiedon tuottaja voidaan tunnistaa.

- (35) Kolmannen osapuolen markkinoilla tarjoamat ulkoiset laskentavälineet laajempaa kaupallista ja ei-kaupallista käyttöä varten voivat helpottaa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa ja tukea näin päästölaskennan laajempaa käyttöä sidosryhmien keskuudessa. Ulkoisten laskentavälineiden käyttö olisi sertifioitava sen varmistamiseksi, että ne täyttävät tämän asetuksen vaatimukset erityisesti yhteisen menetelmän käytön ja asianmukaisen syöttödatan osalta.

- (36) Asianmukaisesti suunnitellulla todentamisjärjestelmällä varmistetaan, että markkinoilla julkistettu kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdata ja sen perustana olevat laskentaprosessit täyttävät tässä asetuksessa säädetyt vaatimukset, ja sen on tarkoitus lisätä luottamusta kyseisen datan luotettavuuteen ja tarkkuuteen merkittävästi. Siinä olisi erityisesti vahvistettava todentamista koskevat yksityiskohtaiset edellytykset riippumatta siitä, onko kyseessä kertaluonteinen vai säännöllinen kuljetus, mukaan lukien tarkastusten asianmukainen tiheys, ja menettelyä koskevat järjestelyt ottaen asianmukaisesti huomioon kyseisten kuljetuspalvelujen luonne ja laajuus sekä tarve välttää kohtuuton hallinnollinen taakka. Kuljetusalalla toimivilla ja solmukohdista vastaavilla tahoilla ja datan välittäjillä, jotka ovat läpäisseet vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, olisi oltava oikeus saada vaatimustenmukaisuudestaan todistus, joka tunnustetaan yleisesti kaikkialla unionissa. Jos primääridataa on käytetty, siitä olisi oltava maininta vaatimustenmukaisuustodistuksessa, erityisesti jotta voidaan kannustaa kaikkia tahoja, joita tämä asetus koskee, keräämään ja käyttämään primääridataa. Tuotosdatan todentamiseen olisi sisällyttävä tällaisen tuotosdatan vertailukelpoisuus, myös etäisyyden laskennan osalta, jolloin olisi tarkistettava, ovatko isoympyräreittiä ja lyhintä mahdollista etäisyyttä koskevat poikkeukset EN ISO -standardin mukaisia.

- (37) Todentamisesta voi aiheutua pienemmille yrityksille kohtuuton taakka, ja sitä olisi vältettävä. Tästä syystä pk-yritykset olisi vapautettava todentamiseen liittyvistä vaatimuksista, jolleivät kyseiset pk-yritykset nimenomaisesti halua saada todistusta vaatimustenmukaisuudestaan. Lisäksi suurten yritysten olisi otettava huomioon suhteellisuusperiaate harkitessaan vaatimustenmukaisuuden todentamisen pyytämistä arvoketjukumppaneiltaan, erityisesti pk-yrityksiltä.

- (38) Kuljetusalaa koskevissa unionin säädöksissä on jo vahvistettu päästöjen todentamisvaatimuksia koskevia sääntöjä, erityisesti meriliikenteen osalta asetuksissa (EU) 2015/757 ja (EU) 2023/1805 ja ilmailualan osalta direktiivissä 2003/87/EY. Hallinnollisen taakan keventämiseksi kyseisten säädösten nojalla akkreditoituneet todentajat olisi katsottava tämän asetuksen mukaisesti akkreditoituiksi toteuttamaan todentamistoimia omalla toimialallaan, edellyttäen, että ne ilmoittavat nimetyille kansallisille viranomaisille aikomuksestaan toteuttaa tällaisia toimia myös tämän asetuksen nojalla.
- Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten olisi oltava riippumattomia ja toimivaltaisia oikeushenkilöitä, jotka Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008<sup>15</sup> mukaisesti perustetut kansalliset akkreditointielimet ovat akkreditoineet.
- Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditoinnista annettua asetusta (EY) N:o 765/2008 sovelletaan horisontaalisesti, myös asetusten (EU) 2015/757 ja (EU) 2023/1805 sekä direktiivin 2003/87/EY nojalla akkreditoituihin todentajiin ja tämän asetuksen nojalla akkreditoituihin vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksiin. Asetus (EY) N:o 765/2008 kattaa myös tilanteet, joissa kansallisilla akkreditointielimillä on valtuudet toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä, jos vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos ei enää ole toimivaltainen toteuttamaan tiettyä vaatimustenmukaisuuden arviointitoimeja tai jos se on vakavasti rikkonut velvoitteitaan.

---

<sup>15</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, akkreditoinnin vaatimusten vahvistamisesta ja asetuksen (EY) N:o 339/93 kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) Jos kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskeva eritelty tuotosdata on jo todennettu muissa unionin säädöksissä, muun muassa meriliikenteen osalta asetuksessa (EU) 2015/757 ja sen perusteella hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä tai asetuksessa (EU) 2023/1805 ja sen perusteella hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä sekä ilmailualan osalta direktiivissä 2003/87/EY ja sen perusteella hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä, vahvistettujen erityisten sääntöjen perusteella, kyseinen data olisi katsottava todennetuksi tämän asetuksen mukaisesti.

(40) Jotta tämä asetus toimisi tehokkaasti ja sen täydentämiseksi tarvittaessa lisäsäännöillä komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat EN ISO -standardiin tehtävän muutoksen arviointia ja tarvittaessa tulevien muutosten soveltamisen kieltämistä, yhteisen menetelmän tiettyjen osien arviointia ja poissulkemista, kasvihuonekaasupäästöjen tuotosdatan yhteisten mittareiden mukauttamista ja vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditointia koskevien tarkempien menettelyjen ja kriteerien vahvistamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että ne toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa<sup>16</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

---

<sup>16</sup> Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj)).

- (41) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yksityiskohtaisia säännöksiä, jotka koskevat Euroopan standardointikomitealle esitettäviä EN ISO -standardin tarkistamista koskevia pyyntöjä, yhteisen menetelmän selventämistä, kolmansien osapuolten tietokantojen teknisen laaduntarkastuksen suorittamista koskevien sääntöjen ja edellytysten vahvistamista, EU:n laskentavälineen käyttöönottoa, ulkoisten laskentavälineiden sertifiointia sekä tuotosdatan todentamista. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>17</sup> mukaisesti.

---

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli kannustaa julkisia elimiä, yrityksiä ja kuluttajia muuttamaan käyttäytymistään siten, että vähennetään kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä käyttämällä kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjä koskevia vertailukelpoisia ja luotettavia tietoja, ilman riskiä siitä, että sisämarkkinoille syntyy hallinnollisia esteitä, joista aiheutuu lisäkustannuksia ja hallinnollista taakkaa toimialoille. Tavoite voidaan tässä asetuksessa vahvistetun kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen yhteisen laskentamenetelmän yhdenmukaistamisvaikutuksen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla ja sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

# I luku

## Yleiset säännökset

### *1 artikla*

#### *Kohde ja soveltamisala*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt unionin alueelta alkavien tai sinne päättyvien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa varten, kun näitä päästöjä koskevia eriteltyjä tietoja lasketaan ja julkistetaan sopimusperusteisesti tai vapaaehtoisesti kaupallisiin tarkoituksiin tai kun sovellettavassa unionin tai kansallisessa lainsäädännössä edellytetään tällaista laskentaa ja julkistamista.

Tätä asetusta sovelletaan

- a) kuljetuspalvelun järjestäjiin, liikenteenharjoittajiin ja liikenteen solmukohdista vastaaviin toimijoihin;
- b) datan välittäjiin;
- c) laskentavälineiden kehittäjiin;
- d) kolmansien osapuolten tietokantojen kehittäjiin; ja
- e) vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksiin.

*2 artikla*  
*Määritelmät*

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'kasvihuonekaasuilla' sekä luonnollisia että ihmisen toiminnasta peräisin olevia ilmakehän kaasumaisia ainesosia, jotka absorboivat ja lähettävät säteilyä maapallon pinnasta, ilmakehästä ja pilvistä peräisin olevan infrapunasäteilyn spektrin tietyillä aallonpituuksilla;
- 2) 'kasvihuonekaasupäästöillä' kasvihuonekaasun vapautumista ilmakehään hiilidioksidiekvivalentin massana ilmaistuna;
- 3) 'kasvihuonekaasupäästöjen laskennalla' toimia, jotka on toteutettu kasvihuonekaasupäästöjen kvantifioimiseksi mittauksilla ja laskelmilla sekä raportointia varten;
- 4) 'kuljetuspalvelulla' tavarain tai matkustajan kuljettamista lähtöpisteestä määränpäähän; kuljetuspalvelu voi tarkoittaa yhtä tai useampaa kuljetusketjun osiota, johon kuuluu kuljetustoimintaa ja liikenteen solmukohtien toimintaa;
- 5) 'kuljetustoiminnalla' ajoneuvon käyttöä matkustajien ja/tai tavarain kuljettamiseen;
- 6) 'liikenteen solmukohdan toiminnalla' toimintaa, jossa tavaraa tai matkustajia siirretään liikenteen solmukohdan kautta;

- 7) 'kuljetusketjulla' tavaraan tai matkustajiin liittyvää kuljetusosioiden sarjaa, joka yhdessä muodostaa siirtymisen lähtöpisteestä määränpäähän;
- 8) 'kuljetusketjun osiolla' kuljetusketjun osaa, jossa tavaraa tai matkustajia kuljetetaan yhdellä ajoneuvolla tai siirretään yhden liikenteen solmukohdan kautta;
- 9) 'primääridatalla' prosessin tai toiminnan kvantifioitua arvoa, joka saadaan suorasta mittauksesta tai suoriin mittauksiin perustuvasta laskelmasta;
- 10) 'sekundaaridatalla' joko mallinnusdataa tai oletusarvoja, jotka eivät täytä primääridataa koskevia vaatimuksia, mukaan lukien tietokannoista ja julkaistusta kirjallisuudesta saadut tiedot, kansallisista inventaarioista saadut kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet, lasketut tiedot, arviot tai muut edustavat tiedot sekä viitteellisistä prosesseista tai arvioista saadut tiedot;
- 11) 'kuljetuspalvelujen järjestäjällä' tahoa, jonka tarjoamissa kuljetuspalveluissa joidenkin kuljetusketjun osioiden suoritus teetetään alihankintana yhdellä tai useammalla niitä suorittavalla taholla;
- 12) 'liikenteenharjoittajalla' tahoa, joka suorittaa tavara- tai henkilökuljetuksia tai molempia;
- 13) 'liikenteen solmukohdasta vastaavalla toimijalla' tahoa, joka harjoittaa liikenteen solmukohdan toimintaa, joka liittyy tavara- tai henkilökuljetuksiin;

- 14) 'kuljetusalalla toimivilla ja solmukohdista vastaavilla tahoilla' kuljetuspalvelun järjestäjiä, liikenteenharjoittajia ja liikenteen solmukohdista vastaavia toimijoita;
- 15) 'datan välittäjällä' oikeushenkilöä tai luonnollista henkilöä, joka antaa tietoja unionin alueelta alkavien tai sinne päättyvien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöistä mutta joka ei tarjoa tai järjestä kyseisiä palveluja;
- 16) 'mikroyrityksillä sekä pienillä ja keskisuurilla yrityksillä' tai 'pk-yrityksillä' komission suosituksessa 2003/361/EY<sup>18</sup> tarkoitettuja mikroyrityksiä, pieniä yrityksiä ja keskisuuria yrityksiä;
- 17) 'oletusarvolla' julkaistusta lähteestä peräisin olevaa sekundaaridatan arvoa, jota pidetään oletusarvona, jos primääri- tai mallinnusdataa ei ole saatavilla;
- 18) 'energiantantajalla' ainetta tai ilmiötä, jota voidaan hyödyntää mekaanisen työn tai lämmön tuottamiseen taikka kemiallisten tai fysikaalisten prosessien käyttämiseen;
- 19) 'mallinnusdatalla' sekundaaridataa, joka on laadittu käyttämällä mallia, jossa otetaan huomioon kuljetustoimintaan tai liikenteen solmukohdan toimintaan liittyvä primääridata ja/tai kasvihuonekaasupäästöjen kannalta merkitykselliset parametrit, myös käyttämällä laskentavälineen kautta saatavilla olevaa mallia;

---

<sup>18</sup> Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 20) 'tuotosdatalla' kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevia eriteltyjä tietoja, jotka on laadittu käyttämällä tässä asetuksessa vahvistettua yhteistä menetelmää ja syöttödataa;
- 21) 'ajoneuvolla' välinettä, jolla kuljetetaan matkustajia tai tavaroita tai molempia kaikissa liikennemuodoissa;
- 22) 'kasvihuonekaasuja tuottavalla toiminnalla' toimintaa, josta aiheutuu kasvihuonekaasupäästöjä;
- 23) 'kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevilla tiedoilla' kasvihuonekaasuja tuottavan toiminnan määrällistä mittaa;
- 24) 'kasvihuonekaasuintensiteetillä' kerrointa, joka liittää toisiinsa kuljetustoiminnan tai liikenteen solmukohdan toiminnan ja kasvihuonekaasupäästöt;
- 25) 'kasvihuonekaasupäästökertoimella' kerrointa, joka liittää toisiinsa kasvihuonekaasuja tuottavaa toimintaa koskevat tiedot ja kasvihuonekaasupäästöt;
- 26) 'koko polttoaineketjun kasvihuonekaasupäästöillä' päästöjä, jotka edustavat ajoneuvojen käytöstä ja liikenteen solmukohtien toiminnasta sekä energian toimittamisesta näihin palveluihin aiheutuvia kasvihuonekaasuvaikutuksia;
- 27) 'laskentavälineellä' sovellusta, mallia tai ohjelmistoa, jonka avulla kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt voidaan laskea automaattisesti;

- 28) 'ulkoisella laskentavälineellä' laskentavälinettä, jonka kolmas osapuoli tarjoaa markkinoilla laajaan kaupalliseen tai ei-kaupalliseen käyttöön;
- 29) 'hiilidioksidiekvivalentilla' yksikköä, jolla verrataan kasvihuonekaasun säteilypakotetta hiilidioksidin säteilypakotteeseen;
- 30) 'vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella' asetuksen (EY) N:o 765/2008 2 artiklan 13 kohdassa määriteltyä vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosta.

## **II luku**

### **Yhteinen menetelmä**

#### *3 artikla*

##### *Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen yhteinen laskentamenetelmä*

1. Kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöt lasketaan standardissa EN ISO 14083:2023 – Greenhouse gases – Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations, jäljempänä 'EN ISO -standardi', sellaisena kuin se on päivitettyinä, tarkoitetun yhteisen menetelmän perusteella tässä luvussa määritetyn mukaisesti.
2. Komissio arvioi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [36 kuukauden kuluttua tämän asetuksen soveltamispäivästä] tarvetta mukauttaa mitä tahansa EN ISO -standardin osaa.

3. Komissio voi omasta aloitteestaan tai jäsenvaltion pyynnöstä käynnistää vaatimustenmukaisuuden tarkastuksen arvioidakseen EN ISO -standardiin tehtäviä muutoksia.
4. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa säädetään, komissio antaa tämän asetuksen 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta yksilöimällä EN ISO -standardiin tai johonkin tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun kyseisen standardin osaan tehtäviä muutoksia, jotka aiheuttavat ilmeisen riskin yhteensopimattomuudesta tämän asetuksen ja muun sovellettavan unionin lainsäädännön, erityisesti asetuksen (EU) 2021/1119, tavoitteiden kanssa ja joita ei sen vuoksi sovelleta.
5. Komissiolle siirretään valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla pyydetään Euroopan standardointikomiteaa tarkistamaan EN ISO -standardia, tämän artiklan 2 kohdassa säädetyn arvioinnin ja tämän artiklan 3 kohdassa säädetyn vaatimustenmukaisuustarkastuksen tulosten perusteella. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. Komissiolle siirretään valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen menetelmän selventämiseksi ja sen yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi markkinoilla siltä osin kuin on kyse lähestymistavasta, jolla määritetään asianmukaiset päästöihin liittyvät parametrit kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi ennen kuljetuspalvelun tarjoamista, ja tarvittaessa vahvistetaan muut tekniset parametrit, jotka liittyvät kasvihuonekaasupäästöjen jakamiseen tai sellaisten dataelementtien koostamiseen, joita ei ole nimenomaisesti selitetty kyseisessä yhteisessä menetelmässä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

### **III luku**

## **Syöttödata ja sen lähteet**

#### *4 artikla*

#### *Primääri- ja sekundaaridatan käyttö*

1. Kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on ensisijaisesti käytettävä primääridataa kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa.

Jäsenvaltio voi kuitenkin säätää, että primääridatan käyttö on pakollista sen alueella tapahtuvissa kuljetuksissa niille kuljetusalalla toimiville ja solmukohdista vastaaville tahoille, joiden työntekijöiden määrä ylittää tietyn kansallisessa lainsäädännössä asetetun kynnyksarvon, kun kuljetuspalvelu alkaa sen alueelta ja päättyy sen alueelle. Jäsenvaltio ei saa soveltaa tällaista vaatimusta rajat ylittäviin kuljetuksiin, myöskään sen alueen kautta kulkeviin kuljetuksiin, eikä pk-yrityksiin.

2. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön hallinnollisia, taloudellisia tai toiminnallisia kannustimia primääridatan käytön edistämiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta valtiontukisääntöjen soveltamista.
3. Sekundaaridatan käyttö kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa sallitaan, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
  - a) kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvot on johdettu seuraavista lähteistä:
    - i) 5 artiklassa tarkoitettu kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja koskeva unionin perustietokanta, jäljempänä 'unionin perustietokanta'; tai
    - ii) kolmansien osapuolten ylläpitämät kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja sisältävät tietokannat ja tietoaaineistot 6 artiklan mukaisesti;
  - b) liikenteen energiankantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet on johdettu 7 artiklassa tarkoitettusta kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia koskevasta unionin keskustietokannasta, jäljempänä 'unionin keskustietokanta';
  - c) mallinnusdata perustuu malliin, joka on laadittu 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen menetelmän ja tarvittaessa tämän kohdan a ja b alakohdassa vahvistettujen sekundaaridatan käyttöä koskevien edellytysten sekä 8 ja 11 artiklassa vahvistettujen laskentavälineiden käyttöä koskevien säännösten mukaisesti.

Jos kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot laskevat tietyn kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöt ennakkoon, ne voivat yhteisen menetelmän mukaisesti käyttää kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja, jotka on vahvistettu samojen tahojen ennakkolaskentaa edeltävänä vuonna toteuttamasta ominaisuuksiltaan samankaltaisesta kuljetuspalvelusta saadun primääridatan perusteella.

4. Kun kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot ja datan välittäjät käyttävät syöttödatana primääridataa, jota on jo käytetty perustana sellaisen tuotosdatan laadinnassa, jonka 16 artiklassa tarkoitettu akkreditoitu elin on todentanut muiden unionin säädösten nojalla, 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa todentamisessa ei tarvitse käsitellä 13 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa laskennassa käytetyn syöttödatan lähteitä.
5. Kun kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot ja datan välittäjät laskevat kulutetusta sähköstä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä, ne voivat päättää käyttää markkinapohjaista lähestymistapaa sijaintiin perustuvan sekundaaridatan sijaan edellyttäen, että EN ISO -standardin liitteessä J vahvistetut edellytykset täyttyvät.

## 5 artikla

### *Kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja koskeva unionin perustietokanta*

1. Komissio perustaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [42 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] unionin perustietokannan Euroopan ympäristökeskuksen teknisellä tuella ja tarvittaessa jäsenvaltioiden täydentävällä ja vapaaehtoisella tuella. Komissio pyrkii sisällyttämään unionin perustietokantaan kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvot ajoneuvotyypeille, joita tavallisesti käytetään unionissa taikka joissakin tai kaikissa jäsenvaltioissa.
2. Unionin perustietokantaan on sisällytettävä unionin sopimat tai unionin edun mukaisesti kansainvälisellä tasolla sovitut kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvot, jos ne ovat saatavilla ja jos tämä on asianmukaista.
3. Unionin perustietokantaan on sisällytettävä erillinen taulukko kustakin liikennemuodosta ja erityisesti meriliikenteen kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoista. Meriliikennettä koskeva data on haettava THETIS MRV -tietokannasta, ja sitä on tarvittaessa täydennettävä muilla tietolähteillä, kuten asetuksen (EU) 2023/1805 19 artiklan 1 kohdan nojalla perustetulla FuelEU-tietokannalla.

4. Määrittäessään kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja komissio
- a) soveltaa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun yhteiseen menetelmään sisältyvää sijaintiin perustuvaa lähestymistapaa ja ottaa tarvittaessa huomioon eri jäsenvaltioiden erityispiirteet;
  - b) ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001<sup>19</sup> mukaisesti määritetyt kasvihuonekaasupäästökertoimet.
5. Komissio varmistaa Euroopan ympäristökeskuksen teknisellä tuella unionin perustietokannan ylläpidon, säännöllisen päivittämisen, jatkuvan kehittämisen ja asianmukaisen turvallisuustason 1 kohdan mukaisesti ottaen huomioon kuljetusalan viimeisimmän teknologisen kehityksen ja mahdolliset uudet kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmät. Komissio varmistaa unionin perustietokannan yhteensopivuuden ja johdonmukaisuuden voimassa olevien unionin säädösten kanssa. Komissio arvioi vähintään kerran vuodessa, onko unionin perustietokantaa tarpeen päivittää.

---

<sup>19</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Kun unionin perustietokantaan sisältyviä kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja päivitetään, komissio asettaa päivitettyt oletusarvot julkisesti saataville ilman aiheutonta viivytystä. Kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on käytettävä uusinta saatavilla olevaa dataa laskeakseen ja julkistaakseen kasvihuonekaasupäästötietonsa 18 kuukauden kuluessa päivästä, jona päivitys on asetettu julkisesti saataville.

Velvoitetta käyttää toisessa alakohdassa tarkoitettuja päivitettyjä oletusarvoja sovelletaan ainoastaan uuteen tuotosdataan, joka lasketaan ja julkistetaan päivityksen jälkeen, eikä jo julkaistuja tietoja ole tarpeen tarkistaa takautuvasti.

6. Yleisölle on tarjottava pääsy unionin perustietokantaan tarkastelemaan tai käyttämään kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja, pääsyn on oltava maksuton, ja se on tarjottava kaikilla unionin toimielinten virallisilla kielillä.

#### *6 artikla*

##### *Kolmansien osapuolten ylläpitämät*

##### *kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja sisältävät tietokannat ja tietoaineistot*

1. Kolmannen osapuolen tietokannan tai tietoaineiston kehittäjän on toimitettava komissiolle hakemus kyseiseen tietokantaan tai tietoaineistoon sisältyvien kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvojen teknisestä laaduntarkastuksesta. Komissio arvioi hakemuksen Euroopan ympäristökeskuksen teknisellä tuella suorittamalla tällaisen teknisen laaduntarkastuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen menetelmän mukaisesti.

2. Sekundaaridatan johtamiseen 4 artiklan 3 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti saa käyttää ainoastaan sellaisia kolmansien osapuolien kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvojen tietokantoja ja tietoaaineistoja, jotka ovat saaneet hyväksytyt tulokset tämän artiklan 1 kohdan mukaisessa tarkastuksessa. Komissio julkaisee ajantasaisen luettelon kolmansien osapuolten ylläpitämistä kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja sisältävistä tietokannoista, jotka ovat saaneet hyväksytyt tulokset komission tarkastuksessa, ja pitää sitä yllä. Kyseisen ajantasaisen luettelon on oltava julkisesti saatavilla asiaa koskevalla verkkosivustolla.
3. Edellä 1 kohdassa säädettyä teknistä laaduntarkastusta koskevaa velvoitetta sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen soveltamis päivästä]. Edellä olevan 2 kohdan mukainen hyväksytty tulos on voimassa kaksi vuotta.
4. Komissio hyväksyy viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun teknisen laaduntarkastuksen suorittamisen yksityiskohtaiset säännöt ja edellytykset sekä tämän artiklan 2 kohdan mukaisen hyväksytyt tulokset saamisen edellytykset. Täytäntöönpanosäädöksissä täsmennetään määräaika, jonka kuluessa tekniset laaduntarkastukset on suoritettava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## 7 artikla

### *Kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia koskeva unionin keskustietokanta*

1. Komissio perustaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] unionin keskustietokannan Euroopan ympäristökeskuksen teknisellä tuella ja tarvittaessa jäsenvaltioiden, asiaankuuluvien sidosryhmien ja muiden alakohtaisten unionin elinten täydentävällä ja vapaaehtoisella tuella. Komissio pyrkii sisällyttämään unionin keskustietokantaan kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet liikenteen energiankantajille, joita tavallisesti käytetään unionissa taikka joissakin tai kaikissa jäsenvaltioissa.
2. Määrittäessään kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia komissio soveltaa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun yhteiseen menetelmään sisältyvää sijaintiin perustuvaa lähestymistapaa ja ottaa tarvittaessa huomioon eri jäsenvaltioiden erityispiirteet.  
  
Komissio ottaa huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti määritetyt kasvihuonekaasupäästökertoimet, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän kohdan ensimmäisen alakohdan soveltamista.
3. Unionin keskustietokantaan on sisällytettävä unionin sopimat tai unionin edun mukaisesti kansainvälisellä tasolla sovitut kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimet, jos ne ovat saatavilla ja jos tämä on asianmukaista.

4. Komissio ylläpitää, päivittää säännöllisesti ja kehittää jatkuvasti tämän artiklan 1 kohdan nojalla unionin keskustietokantaa ja huolehtii sen asianmukaisesta suojauksesta Euroopan ympäristökeskuksen teknisellä tuella ottaen huomioon tarpeen mukauttaa mitä tahansa tietokannan osaa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun standardiin, kuljetusalan viimeisimmän teknologisen kehityksen ja mahdolliset uudet kasvihuonekaasupäästöjen laskentamenetelmät. Komissio varmistaa unionin perustietokannan yhteensopivuuden ja johdonmukaisuuden voimassa olevien unionin säädösten kanssa.

Kun unionin keskustietokantaan sisältyviä kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia päivitetään, komissio asettaa päivitettyt arvot julkisesti saataville ilman aiheutonta viivytystä. Kuljetusallalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on käytettävä uusinta saatavilla olevaa dataa laskeakseen ja julkistaakseen kasvihuonekaasupäästötietonsa 18 kuukauden kuluessa päivästä, jona päivitys on asetettu julkisesti saataville.

Velvoitetta käyttää toisessa alakohdassa tarkoitettuja päivitettyjä oletusarvoja sovelletaan ainoastaan uuteen tuotosdataan, joka lasketaan ja julkistetaan päivityksen jälkeen, eikä jo julkaistuja tietoja ole tarpeen tarkistaa takautuvasti.

5. Yleisölle on tarjottava pääsy unionin keskustietokantaan tarkastelemaan tai käyttämään liikenteen energiantantajien kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia, pääsyn on oltava maksuton, ja se on tarjottava kaikilla unionin toimielinten virallisilla kielillä.

*8 artikla*  
*EU:n laskentaväline*

1. Komissio hyväksyy viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [48 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] täytäntöönpanosäädöksiä sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajien saataville asetetaan käyttäjäystävällinen, maksuton ja yksinkertaistettu EU:n laskentaväline, joka helpottaa primääridataan perustuvien laskelmien tekemistä ja jonka avulla voidaan käyttää 4 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti kasvihuonekaasuintensiteettien oletusarvoja, jos ne ovat saatavilla ja niiden käyttö on asianmukaista, ja 4 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti kasvihuonekaasujen oletuspäästökertoimia ja joka on suunniteltu tukemaan erityisesti mikro-, pieni- ja keskikokoisia liikenteenharjoittajia. Kyseistä EU:n laskentavälinettä on päivitettävä säännöllisesti. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
2. Jos liikenteenharjoittajat käyttävät EU:n laskentavälinettä tuotosdatan laatimiseen, 13 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun laskelman oikeellisuutta ei tarvitse varmistaa 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun todentamisen kautta.
3. Jotta voidaan edistää EN ISO -standardin laajaa soveltamista liikenteenharjoittajien ja erityisesti pk-yritysten keskuudessa, EU:n laskentavälineeseen on liitettävä käsikirja, jossa ohjeistetaan pk-yrityksiä tämän asetuksen täytäntöönpanossa ja selitetään selkeästi, miten EU:n laskentavälineen toimintoja käytetään. Käsikirjan on oltava saatavilla kaikilla unionin toimielinten virallisilla kielillä.

## IV luku

# Tuotosdata ja läpinäkyvyys

### 9 artikla

#### *Kuljetuspalvelun kasvihuonekaasupäästöjä koskevan tuotosdatan määrittäminen*

1. Tuotosdata on määritettävä käyttämällä yhteistä menetelmää ja syöttödataa 3–7 artiklan mukaisesti.
2. Tuotosdata voidaan määrittää laskentavälineiden avulla. Ulkoisten laskentavälineiden on täytettävä 11 artiklassa säädetyt vaatimukset.
3. Tuotosdataan on sisällyttävä vähintään hiilidioksidiekvivalentin kokonaismassa kuljetuspalvelua kohden ja kyseisen kuljetuspalvelutyypin osalta vähintään yksi seuraavista yhteisistä mittareista:
  - a) hiilidioksidiekvivalentin massa tonnikilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden tavaraliikenteessä;
  - b) hiilidioksidiekvivalentin massa tonnia tai vastaavaa yksikköä kohden tavaraliikenteen solmukohdan läpikulussa;
  - c) hiilidioksidiekvivalentin massa matkustajakilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden henkilöliikenteessä;
  - d) hiilidioksidiekvivalentin massa matkustajaa tai vastaavaa yksikköä kohden henkilöliikenteen solmukohdan läpikulussa.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta täydentämällä tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen tuotosdatan yhteisten mittarien luetteloa.

### *10 artikla*

#### *Viestintä ja läpinäkyvyys*

1. Kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on julkistettava tuotosdata selkeästi ja yksiselitteisesti mahdollisuuksien mukaan ennen kuljetuspalvelun tarjoamista tai kuljetussopimuksen tekemistä. Kun kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot ja datan välittäjät julkistavat tuotosdataa, niiden on sisällytettävä julkistamiseen liittyvään tiedonantoon maininta ”Asetuksen (EU) 2026/...<sup>+</sup> mukaisesti lasketut kasvihuonekaasupäästöt” vähintään yhdellä unionin toimielinten virallisista kielistä ja mahdollisuuksien mukaan myös jollakin sen jäsenvaltion virallisella kielellä, jonka alueella palvelu suoritetaan.
2. Kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot ja datan välittäjät voivat halutessaan esittää näkyvästi seuraavat tiedot:
- a) todennetaanko niiden data 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla;
  - b) ovatko ne käyttäneet yksinomaan primääridataa tuotosdatan laskentaan;
  - c) ovatko ne käyttäneet 8 artiklassa tarkoitettua EU:n laskentavälinettä.

---

<sup>+</sup> Virallinen lehti: lisätään tekstiin asiakirjassa ST 15614/25 (2023/0266(COD)) olevan asetuksen numero.

3. Jos tuotosdatan saa haltuunsa ja julkistaa datan välittäjä, joka ei laske päästöjä erillisten järjestelyjen perusteella, sovelletaan tämän artiklan 1 kohtaa ja 9 artiklan 3 kohtaa. Tuotosdataa julkistettaessa datan välittäjän on mainittava tuotosdatan lähde.
4. Jos käytetään primääridataa, kuljetusalalla toimivilla ja solmukohdista vastaavilla tahoilla ja datan välittäjillä on oikeus ilmoittaa tästä kolmannelle osapuolelle edellyttäen, että primääridatan käyttö on varmistettu 12 ja 13 artiklassa säädetyn todentamisen mukaisesti.
5. Kasvihuonekaasupäästöjä laskevien kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on voitava esittää näyttöä siitä, miten tuotosdata on määritetty. Näyttö on esitettävä 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen menetelmän mukaisesti, ja
  - a) sitä on käytettävä 12 ja 13 artiklan mukaisesti toteutetun todentamisen perustana;
  - b) se on asetettava saataville unionin tai kansallisen lainsäädännön nojalla nimetyn toimivaltaisen viranomaisen tai, jos sovelletaan erillisiä oikeudellisia tai sopimusvelvoitteita, muun kolmannen osapuolen pyynnöstä;

- c) jos todentaminen toteutetaan 12 ja 13 artiklan mukaisesti, siihen on sisällyttävä viittaus 13 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuun vaatimustenmukaisuustodistukseen ja todistuksen laatineen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen yhteystiedot;
  - d) jos tuotosdata on määritetty 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ulkoisen laskentavälineen avulla, siihen on sisällyttävä viittaus kyseiseen laskentavälineeseen.
6. Edellä 5 kohdassa tarkoitettu tuotosdata ja näyttö on laadittava selkeästi ja yksiselitteisesti ainakin yhdellä unionin toimielinten virallisella kielellä. Ne on mahdollisuuksien mukaan asetettava saataville verkkolinkin, QR-koodin tai vastaavan muodossa.
7. Henkilötietojen käsittelyssä on noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679<sup>20</sup>.
8. Kaikkien 5 kohdassa tarkoitettujen tuotosdatan ja näytön vastaanottajien on toteutettava toimenpiteitä varmistaakseen tämän asetuksen mukaisesti käsiteltävien ja ilmoitettavien kaupallisten tietojen luottamuksellisuuden ja sen, että tuotosdataa ja näyttöä voidaan käyttää, käsitellä ja luovuttaa ainoastaan, jos siihen on valtuudet.

---

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

## V luku

# Täydentävät toimenpiteet

### *11 artikla*

#### *Ulkoisten laskentavälineiden sertifiointi*

1. Jäljempänä 14 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on sertifioitava ulkoiset laskentavälineet.
2. Ulkoisen laskentavälineen kehittäjän on toimitettava hakemus 14 artiklassa tarkoitetulle vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle, joka arvioi, onko ulkoinen laskentaväline 3–9 artiklassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on myönnettävä ulkoiselle laskentavälineelle todistus tämän asetuksen vaatimusten mukaisuudesta. Sertifiointi on voimassa kaksi vuotta. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on esitettävä hakijalle kielteisen arvioinnin perustelut.
3. Kyseisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ylläpidettävä ajantasaista luetteloa ulkoisista laskentavälineistä, jotka se on sertifioinut, joiden sertifiointia se on rajoittanut tai joiden sertifiointia se on peruuttanut tai keskeyttänyt. Arviointilaitoksen on asetettava kyseinen luettelo julkisesti saataville verkkosivustollaan ja ilmoitettava kyseisen verkkosivuston osoite viipymättä komissiolle.

4. Komissio julkaisee omalla virallisella verkkosivustollaan helposti saatavilla olevan listan niistä ulkoisista laskentavälineistä, jotka on sertifioitu 1 ja 2 kohdan mukaisesti, sekä linkin 3 kohdassa tarkoitetuille verkkosivustoille.
5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan ulkoisten laskentavälineiden sertifiointia ja siihen liittyvää vaatimustenmukaisuustodistusta koskevat säännöt, mukaan lukien sertifiointin rajoittamista, uusimista, keskeyttämistä ja peruuttamista koskevat säännöt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## **VI luku**

### **Kasvihuonekaasupäästöjä koskevan datan ja laskelmien todentaminen**

#### *12 artikla*

#### *Todentamisen soveltamisala*

1. Jäljempänä 14 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on todennettava, että 9 artiklassa tarkoitettu tuotosdata täyttää 3–9 artiklassa säädetyt vaatimukset.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan päästöjä laskeviin kuljetusalalla toimiviin ja solmukohdista vastaaviin tahoihin ja datan välittäjiin, lukuun ottamatta pk-yrityksiä. Pk-yrityksille voidaan niiden pyynnöstä tehdä tämän asetuksen mukainen todentaminen.

### *13 artikla*

#### *Todentamistoimet*

1. Jäljempänä 14 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on todennettava päästöjä laskevien kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien julkistaman tuotosdatan luotettavuus, uskottavuus, vaatimustenmukaisuus ja oikeellisuus.
2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos todentaa julkistetun tuotosdatan vaatimustenmukaisuuden 3–9 artiklassa säädettyihin vaatimuksiin nähden 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun näytön perusteella. Kyseisen todentamisen on katettava seuraavat:
  - a) käytetty laskentamenetelmä;
  - b) laskennassa käytetyn syöttödatan lähteet;
  - c) suoritettujen laskelmien oikeellisuus;
  - d) käytetyt yhteiset mittarit.
3. Jos käytetään ulkoisia laskentavälineitä, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on otettava huomioon niiden 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut vaatimustenmukaisuustodistukset.

4. Jos todentamisessa todetaan, että laskelmat ovat virheellisiä tai että 3–9 artiklaa ei ole noudatettu, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ilmoitettava asiasta asianomaisille kuljetusalalla toimiville ja solmukohdista vastaaville tahoille ja datan välittäjille ilman aiheetonta viivytystä. Kyseisten kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on tämän jälkeen oikaistava laskelma tai korjattava mahdolliset vaatimustenvastaisuudet, jotta todentaminen voidaan saattaa päätökseen.
5. Kuljetusalalla toimivien ja solmukohdista vastaavien tahojen ja datan välittäjien on annettava vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokselle kaikki lisätiedot, joita se tarvitsee suorittaakseen todentamisen. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos voi tehdä tarkastuksia todentamisen aikana määrittääkseen tietojen ja laskelmien luotettavuuden.
6. Todentamisen päätteeksi vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on tarvittaessa laadittava vaatimustenmukaisuutta koskeva todistus, jossa vahvistetaan, että tuotosdata täyttää tässä asetuksessa säädetyt asiaankuuluvat vaatimukset, ja täsmennetään, käyttävätkö kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot ja datan välittäjät primääridataa.
7. Asianomaisen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on laadittava ajantasainen luettelo kuljetusalalla toimivista ja solmukohdista vastaavista tahoista ja datan välittäjistä, joille on tehty tämän artiklan mukainen todentaminen, ja pidettävä sitä yllä. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on annettava tämä luettelo komissiolle tiedoksi kunkin vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä.

8. Jos tuotosdata on jo todennettu sellaisten muiden unionin säädösten nojalla, joissa vahvistetaan tuotosdatan todentamista koskevat erityissäännöt ja joilla varmistetaan tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten noudattaminen, tällainen tuotosdata katsotaan todennetuksi tämän artiklan mukaisesti.
9. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tuotosdatan todentamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt, todentamisen asianmukainen tiheys ja siihen liittyvä vaatimustenmukaisuutta koskeva todistus. Kyseiset säännöt sisältävät 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua näyttöä ja 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja primääridatan käyttöön liittyviä viestintäoikeuksia koskevia säännöksiä. Sääntöjä vahvistaessaan komissio ottaa asianmukaisesti huomioon objektiiviset perusteet, mukaan lukien asianomaisen kuljetuspalvelun luonne ja laajuus, noudattamatta jättämisen suhteellinen riski ja tarve välttää kohtuuton hallinnollinen taakka. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

## VII luku

# Akkreditointi

### *14 artikla*

#### *Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset*

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset on akkreditoitava toteuttamaan 11–13 artiklassa tarkoitettuja sertifiointi- tai todentamistoimia.
2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on oltava riippumaton 11–13 artiklassa tarkoitettuja sertifiointi- tai todentamistoimia hakevista kuljetusalalla toimivista ja solmukohdista vastaavista tahoista ja datan välittäjistä.
3. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos, sen ylin johto ja sertifiointi- tai todentamistoimien toteuttamisesta vastaava henkilöstö eivät saa osallistua mihinkään sellaiseen toimintaan, joka voi olla ristiriidassa näiden tekemän arvioinnin riippumattomuuden kanssa tai vaarantaa näiden luotettavuuden siltä osin kuin on kyse sertifiointi- tai todentamistoimista.
4. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten ja niiden henkilöstön on suoritettava sertifiointi- tai todentamistoimet moitteetonta ammattietiikkaa ja vaadittua teknistä pätevyyttä osoittaen, eikä arviointilaitoksiin tai niiden henkilöstöön saa kohdistua mitään sellaista painostusta tai johdattelua, etenkin taloudellista, joka saattaisi vaikuttaa arviointilaitosten ja niiden henkilöstön harkintaan tai kyseisten toimien tuloksiin, erityisesti sellaisten henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joiden etua näiden toimien tulokset koskevat.

5. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella on oltava tarvittava asiantuntemus, laitteet ja infrastruktuuri niiden sertifiointi- tai todentamistoimien toteuttamiseksi, joita varten se on akkreditoitu.
6. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten henkilöstöllä on vaihtoehtoisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, jotka on saatu sertifiointi- tai todentamistoimien suorittamisen yhteydessä.
7. Jos vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos teettää alihankintana tiettyjä sertifiointiin tai todentamiseen liittyviä toimia tai käyttää tytäryhtiötä, sen on otettava täysi vastuu alihankkijoiden ja tytäryhtiöiden toteuttamista toimista – riippumatta siitä, missä kyseiset toimet toteutetaan – myös arvioimalla ja valvomalla alihankkijan tai tytäryhtiön pätevyyttä ja tekemää työtä.

#### *15 artikla*

#### *Akkreditointimenettelyt*

1. Kansallisen akkreditointielimen on akkreditoitava tämän asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti.
2. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä viranomainen, joka ylläpitää ajantasaista luetteloa akkreditoituista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista. Kyseisten nimettyjen kansallisten viranomaisten on asetettava luettelo julkisesti saataville valtion virallisella verkkosivustolla. Jäsenvaltio voi päättää, että tämän tehtävän suorittaa 1 kohdassa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kansallisen akkreditointielimen on toimitettava komissiolle vuosittain viimeistään 31 päivänä maaliskuuta luettelo akkreditoituista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista sekä kaikki asiaankuuluvat yhteystiedot.
4. Siltä osin kuin tässä asetuksessa ei vahvisteta erityisiä säännöksiä vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditoinnista, sovelletaan asetusta (EY) N:o 765/2008.
5. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten akkreditointia koskevia tarkempia menettelyjä ja kriteerejä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 16 artiklan soveltamista.

#### *16 artikla*

##### *Todentaminen muiden unionin säädösten nojalla, mukaan lukien merenkulku- ja ilmailuala*

1. Asetuksen (EU) 2015/757 16 artiklan ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten tai asetuksen (EU) 2023/1805 14 artiklan ja sen perusteella hyväksytyjen delegoitujen säädösten nojalla akkreditoidut todentajat voivat toteuttaa tämän asetuksen 13 artiklan mukaisia vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten todentamistoimia. Kyseiset todentajat katsotaan tämän asetuksen 14 ja 15 artiklan mukaisesti akkreditoituiksi toteuttamaan todentamistoimia merenkulkualalla.

2. Direktiivin 2003/87/EY 15 artiklan ja sen perusteella hyväksytyjen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti akkreditoitujen todentajien voivat toteuttaa tämän asetuksen 13 artiklan mukaisia vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten todentamistoimia. Kyseiset todentajat katsotaan tämän asetuksen 14 ja 15 artiklan mukaisesti akkreditoituiksi toteuttamaan todentamistoimia ilmailualalla.
3. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen todentajien on ilmoitettava 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle viranomaiselle aikomuksestaan toteuttaa vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten todentamistoimia tämän asetuksen mukaisesti ennen kuin ne suorittavat ensimmäisen tämän asetuksen mukaisen todentamisen.

## VIII luku

### Delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset

#### *17 artikla*

#### *Siirretyn säädösvallan käyttäminen*

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegeoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän asetuksen voimaantulopäivä] määräämättömäksi ajaksi 3 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 4 kohdassa ja 15 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegeoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 4 kohdassa ja 15 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevien 3 artiklan 4 kohdan, 9 artiklan 4 kohdan tai 15 artiklan 5 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

*18 artikla*

*Komiteamenettely*

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

**IX luku**

**Loppusäännökset**

*19 artikla*

*Arviointi ja raportointi*

Komissio tekee arvioinnin tästä asetuksesta suhteessa sen tavoitteeseen ja esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tärkeimmistä havainnoista ... päivään ...kuuta ... [48 kuukautta tämän asetuksen soveltamispäivästä] mennessä.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun kertomukseen on kuuluttava

- a) analyysi kuljetusalalla toimiville ja solmukohdista vastaaville tahoille ja datan välittäjille tämän asetuksen täytäntöönpanosta aiheutuvista hallinnollisiin kustannuksiin liittyvistä seurauksista;
- b) arvio siitä, miten primääridatan käyttöön voidaan kannustaa voimakkaammin;

- c) analyysi vaikutuksista, joita aiheutuu pakollisesta vaatimuksesta kvantifioida ja julkistaa kasvihuonekaasupäästöt tämän asetuksen mukaisesti, sellaisena kuin asetusta sovelletaan kuljetusalalla toimiviin ja solmukohdista vastaaviin tahoihin;
- d) arvio kuljetuspalvelujen aiheuttaman ilman pilaantumisen huomioon ottamisen toteutettavuudesta;
- e) arvio toimista, jotka on toteutettu sen varmistamiseksi, että tämä asetusta on täysin saatavilla;
- f) analyysi siitä, miten datan välittäjät julkistavat tuotosdataa tämän asetuksen mukaisesti, ja kyseisen julkistamisen mahdollisista vaikutuksista julkisten elinten, yritysten ja kuluttajien tekemiin valintoihin;
- g) arvio yhteisen menetelmän täydentämisen toteutettavuudesta, jotta voidaan ottaa huomioon myös ajoneuvojen tuotantoon, huoltoon ja käytöstäpoistamiseen liittyvät kasvihuonekaasupäästöt; arviointiin on sisällyttävä selvitys siitä, miten Kansainvälinen standardisointijärjestö on edistynyt elinkaaren aikaisiin päästöihin perustuvan maailmanlaajuisesti hyväksyttävän standardin kehittämisessä.

## 20 artikla

### *Voimaantulo ja soveltaminen*

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [54 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä].

Tämän asetuksen 3 artiklan 4, 5 ja 6 kohtaa, 5 artiklan 1 kohtaa, 6 artiklan 4 kohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa, 8 artiklan 1 ja 3 kohtaa, 9 artiklan 4 kohtaa, 11 artiklan 5 kohtaa, 13 artiklan 9 kohtaa ja 15 artiklan 5 kohtaa sovelletaan kuitenkin tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa ... päivänä ...kuuta ...

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*