



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 14 de julio de 2023
(OR. en)

11821/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0266(COD)**

**TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	12 de julio de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 441 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 441 final.

Adj.: COM(2023) 441 final



Estrasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- Razones y objetivos de la propuesta

La contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero es una medida que se utiliza en varios sectores económicos para generar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades específicas de empresas y particulares. En el sector del transporte, una información transparente sobre las emisiones de los servicios de transporte permite a los clientes tomar decisiones bien informadas e influye en las decisiones empresariales de las entidades que organizan y prestan estos servicios en el mercado. La disponibilidad de datos fiables sobre las emisiones puede fomentar la sostenibilidad, la innovación y el cambio de comportamiento hacia opciones de transporte sostenibles. Los beneficios y el valor añadido de la contabilización de las emisiones quedan demostrados por los resultados de los sistemas de seguimiento y notificación de las emisiones existentes en la UE y fuera de sus fronteras¹.

Para liberar el potencial de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, es necesario que los cálculos subyacentes sean comparables y exactos, teniendo en cuenta las características específicas de un servicio de transporte concreto. Por consiguiente, las emisiones deben cuantificarse sobre la base de un enfoque metodológico científicamente sólido, detallado y armonizado.

Sin embargo, en la actualidad no existe un marco universalmente aceptado para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte². Para cuantificar estas emisiones, las partes interesadas del sector del transporte pueden elegir entre diferentes normas, metodologías, herramientas de cálculo y múltiples bases de datos y conjuntos de datos de valores de emisiones por defecto. Esto suele dar lugar a discrepancias significativas en los resultados que comprometen la comparabilidad de las cifras de emisiones de gases de efecto invernadero en el mercado y proporcionan información inexacta y engañosa sobre el comportamiento de un servicio de transporte. Además, se corre el riesgo de seleccionar los métodos de cálculo de las emisiones y los datos por defecto en función de lo que es más beneficioso para una entidad concreta, lo que crea condiciones para el blanqueo ecológico³ y puede ofrecer incentivos erróneos a los usuarios. La falta de un marco normalizado es un hecho generalmente aceptado y ha dado lugar a varios intentos por parte de la industria y los Gobiernos nacionales⁴ de crear uno. Sin embargo, ninguno de estos

¹ Por ejemplo, en el sector del transporte de mercancías, los programas [Lean and Green](#) de la UE y [SmartWay](#) de los Estados Unidos.

² Los Estados miembros elaboran estadísticas y cuentas medioambientales armonizadas sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores económicos, incluido el transporte, y las notifican a la Comisión de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 691/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2011, relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales ([DO L 192 de 22.7.2011, p. 1](#)). Estos datos están disponibles a nivel nacional, con un desglose por la clasificación de actividades económicas NACE Revisión 2, por lo que no se aborda la granularidad adecuada de los datos para mitigar el problema mencionado anteriormente.

³ El blanqueo ecológico es la práctica de las empresas de dar una falsa impresión positiva de su impacto o beneficios medioambientales.

⁴ La primera norma específica del servicio de transporte fue introducida en 2012 por el [Comité Europeo de Normalización \(CEN\)](#). La norma CEN EN 16258:2012 establece una metodología común para el cálculo y la declaración del consumo de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero en relación con cualquier servicio de transporte. La norma EN 16258:2012 contribuyó significativamente a armonizar los procesos de contabilización de emisiones en el sector del transporte. Sin embargo, se consideró que no era lo suficientemente precisa para proporcionar datos de emisiones plenamente comparables y coherentes relativos a los distintos servicios de transporte. Otros ejemplos de iniciativas para armonizar la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte son el

esfuerzos ha llevado a la armonización de los métodos de contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero o a la utilización coherente de datos sobre gases de efecto invernadero a escala de la Unión.

El sector del transporte también considera un problema la falta de información fiable y comparable sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. El 80 % de los participantes en la consulta pública abierta reconocieron la prevalencia de este problema y lo consideraron significativo o muy significativo. Se observaron puntos de vista similares al analizar las respuestas a la convocatoria de datos de esta iniciativa, su encuesta específica a las partes interesadas y los debates en el taller.

Además, a pesar del creciente interés de las partes interesadas del transporte por los datos relativos al comportamiento en materia de gases de efecto invernadero del transporte, en general, la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte sigue siendo muy limitada. Los usuarios de los servicios de transporte no suelen obtener información precisa sobre el comportamiento de los servicios de transporte, y los organizadores de servicios de transporte, incluidos los operadores, no calculan sistemáticamente sus emisiones de gases de efecto invernadero. Además, la mayoría de los que calculan las emisiones tienden a hacerlo a nivel de empresa o de vehículo y no pueden generar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte⁵. Sin embargo, solo este último tipo de información es pertinente para apoyar e influir eficazmente en las decisiones de los usuarios de los servicios de transporte. Se calcula que casi 600 000 entidades del sector del transporte de la UE miden sus emisiones de gases de efecto invernadero (2020), pero solo 21 660 lo hacen al nivel desagregado necesario para producir datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. Esto representa solo el 1,2 % de aproximadamente 1,8 millones de entidades que realizan operaciones de transporte por cuenta propia⁶. La limitada adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero se observa principalmente entre las microempresas y las pequeñas y medianas empresas (pymes)⁷, que representan la gran mayoría de las entidades que operan en el mercado del transporte de la UE.

La escasa adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte también se resaltó como un problema en diferentes actividades de consulta. En la consulta pública abierta, 45 de las 56 organizaciones (80 %), 61 de los 70 particulares (87 %) y 60 de los 65 clientes en línea (92 %) indicaron que no se les facilita suficiente información a la hora de planificar u organizar un viaje, enviar o elegir la forma de envío de un paquete. Además, 26 de los 31 (84 %) participantes en la encuesta específica consideraron que el nivel actual de adopción era bajo o muy bajo. En cuanto a la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero, la encuesta específica mostró que el 78 % de los encuestados (29 de 37) ya miden sus emisiones de alguna forma, pero solo el 35 % (9 de 26) lo hacen a nivel de servicio de transporte. No obstante, esta conclusión puede no ser plenamente representativa de todas las entidades afectadas, ya que el número

artículo [L. 1431-3 del Código francés de transportes](#) y el marco del [Consejo Mundial de Emisiones de Logística \(GLEC, por sus siglas en inglés\)](#).

⁵ Para generar datos exactos sobre el comportamiento en materia de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte (especialmente en la cadena multimodal de transporte), deben calcularse las emisiones de cada elemento de la cadena de transporte (tramo de transporte). Este nivel de cálculo requiere datos específicos y es más complejo y costoso para una organización individual.

⁶ En total, unos 1,8 millones [Ecorys y CE Delft (2023), *Impact assessment support study* («Estudio de apoyo a la evaluación de impacto»)].

⁷ Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas ([DO L 124 de 20.5.2003, p. 36](#)).

real de empresas que calculan las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte parece ser significativamente inferior.

La UE ha reconocido la necesidad de disponer de un marco metodológico armonizado para contabilizar las emisiones de los servicios de transporte. Entre 2011 y 2019, hubo dos proyectos consecutivos financiados por la UE: Huella de carbono del transporte de mercancías (COFRET, por sus siglas en inglés)⁸ del Séptimo Programa Marco (7.º PM) y Red de reducción de las emisiones logísticas (LEARN, por sus siglas en inglés)⁹ en el marco de Horizonte 2020. Estos proyectos abordaron el cálculo, la notificación y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte, con el objetivo de desarrollar una metodología global. Estos esfuerzos apoyaron la creación y el desarrollo del marco del Consejo Mundial de Emisiones de Logística (GLEC)¹⁰ impulsado por el sector y pusieron en marcha una acción coordinada para elaborar una norma completa y adaptada de la Organización Internacional de Normalización (ISO)¹¹. La ISO publicó la nueva norma ISO 14083:2023 en marzo de 2023. Posteriormente, el CEN la transpuso como norma europea equivalente EN ISO 14083:2023.

Esta iniciativa tiene por objeto superar los obstáculos que impiden armonizar la medición y el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero y facilitar su adopción en el sector del transporte. Establece un marco regulador común para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte a lo largo de toda la cadena multimodal de transporte, creando así unas condiciones de competencia equitativas entre los modos, los segmentos y las redes nacionales de la Unión. El aumento de la transparencia en el comportamiento de los distintos servicios debería dar lugar a incentivos para que los agentes del mercado reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y hagan que el transporte sea más eficiente y sostenible.

El presente Reglamento no hace obligatoria la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Está concebido para apoyar otras medidas específicas adoptadas por la industria y las autoridades públicas para facilitar la transición ecológica. Entre ellas, se incluye el establecimiento de cláusulas de transparencia relativas a los gases de efecto invernadero en los contratos de transporte, el suministro de información a los pasajeros sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un determinado servicio, o el establecimiento de criterios relacionados con el clima para los procedimientos de contratación pública ecológica y los programas de transporte ecológico. Pueden aplicarse mediante acuerdos independientes e individuales, en particular desde una perspectiva entre empresas y entre empresas y autoridades, pero siempre deben cumplir las normas específicas sobre el cálculo, la justificación y la comunicación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, tal como se establece en la presente iniciativa.

A este respecto, también cabe señalar que, aunque el presente Reglamento aborda las emisiones de gases de efecto invernadero «del pozo a la rueda» derivadas tanto del uso del vehículo como de su abastecimiento de energía¹², el sector del transporte genera otros efectos adversos, que incluyen las emisiones de contaminantes de la atmósfera y las emisiones de ruido, así como el consiguiente impacto sobre la salud y el medio ambiente. Estas consecuencias quedan fuera del ámbito de aplicación de la iniciativa propuesta.

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879/es>.

⁹ <https://learnproject.net/>.

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.com/).

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>.

¹² A efectos del presente Reglamento, el concepto «del pozo a la rueda» se aplica a todos los modos de transporte.

Para alcanzar adecuadamente sus objetivos, la iniciativa se ha estructurado en siete ámbitos políticos principales, que se describen a continuación:

- Metodología: establecer una metodología de referencia común que garantice que el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se realice de manera normalizada en todo el sector del transporte.

La metodología de referencia es una parte clave de la iniciativa, por lo que se le prestó especial atención en los trabajos preparatorios. Se analizaron varios enfoques, divergentes en cuanto al ámbito de aplicación y al método de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la asignación de emisiones a los servicios de transporte. En consecuencia, se eligió la nueva norma ISO 14083:2023¹³ como la más pertinente y proporcionada para alcanzar los objetivos fijados en este momento. La norma ISO 14083:2023 es un paso cualitativo hacia el establecimiento de un conjunto común de normas y principios de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero para las operaciones de transporte, en las que la cuantificación se lleva a cabo del «pozo a la rueda». Dado que esta norma está reconocida en todo el mundo, puede utilizarse para generar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en las cadenas de transporte internacionales, creando así una oportunidad de armonización mundial.

Por otra parte, el Reglamento debe tener en cuenta el posible desarrollo futuro de la norma y debe poder abordar la flexibilidad que está integrada en determinados componentes. Por consiguiente, las futuras revisiones y modificaciones de la norma deben ser objeto de un estrecho seguimiento, escrutinio y, en casos justificados, excluirse del ámbito de aplicación de la presente iniciativa, a fin de garantizar la coherencia de la metodología de referencia con los objetivos del presente Reglamento y de otra legislación aplicable de la Unión. Además, debe considerarse la necesidad de realizar ajustes y aclaraciones adicionales, especialmente si la utilización de esta norma crea un riesgo de desequilibrios indebidos derivados del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en segmentos específicos del transporte.

- Datos de entrada y fuentes: establecer un enfoque armonizado para los datos de cálculo, creando incentivos para utilizar datos primarios, permitiendo datos modelizados, aumentando la fiabilidad, accesibilidad e idoneidad de los valores por defecto y mitigando las discrepancias entre los conjuntos de datos nacionales, regionales y sectoriales.

Sin un enfoque común con respecto a los datos de entrada, los resultados del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero seguirán siendo incoherentes y no comparables incluso si se utiliza la misma metodología de referencia. Esta cuestión ocupó un lugar prominente en todas las actividades de consulta de las partes interesadas. Para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se requieren o se utilizan diferentes tipos de datos de entrada, incluidos datos primarios y secundarios. La utilización de datos primarios da lugar a resultados de cálculo más fiables. Sin embargo, este tipo de datos a menudo no está disponible o resulta demasiado caro para determinadas partes interesadas, especialmente las pymes, por lo que también debe considerarse la utilización de datos secundarios. Para garantizar resultados comparables y exactos en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero, debe reconocerse y priorizarse el uso de datos primarios, y los datos secundarios deben basarse en estimaciones creíbles y en bases de datos

¹³ A efectos del presente Reglamento, se tomó como metodología de referencia la versión europea de esta norma (EN ISO 14083:2023).

y conjuntos de datos científicamente probados y fiables. Los datos secundarios pueden determinarse utilizando valores o modelos por defecto.

La utilización de valores por defecto debe dar lugar a información precisa y fiable sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte específico. Por consiguiente, estos valores deben desarrollarse de manera neutral y objetiva, y proceder de fuentes fiables. Los valores por defecto se derivan de la bibliografía y otras publicaciones, e incluyen los valores de intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y los factores de emisión de gases de efecto invernadero (dependiendo de la fuente, también denominados factores de emisión de la energía o de los combustibles).

Los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionan los datos específicos sobre el comportamiento del transporte (actividad) con las emisiones de gases de efecto invernadero, y se utilizan para generar información sobre las emisiones de un determinado servicio de transporte. Por lo tanto, estos valores deben basarse en parámetros muy similares a los de un servicio concreto. Para garantizar resultados comparables en el cálculo de las emisiones, debe crearse una base de datos básica de la UE de estos valores. Sin embargo, dada su gran especificidad sectorial, nacional y regional, también deben permitirse otras bases de datos y conjuntos de datos pertinentes gestionados por terceros, a condición de que se sometan a un control de calidad específico a escala de la UE.

Los factores de emisión de gases de efecto invernadero relacionan la cantidad de energía utilizada al realizar una operación con las emisiones de gases de efecto invernadero «del pozo a la rueda». Estos factores son insumos necesarios para calcular la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero «del pozo a la rueda» de un determinado servicio de transporte. La determinación de factores de emisión de gases de efecto invernadero sobre la base de una metodología uniforme y fuentes fiables da lugar a niveles aceptables de variabilidad. Por consiguiente, debe desarrollarse una base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero, teniendo debidamente en cuenta las iniciativas reguladoras pertinentes de la Unión y otras fuentes fiables, incluida la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER II)¹⁴ (una vez adoptada), y un tema específico del programa Horizonte Europa¹⁵.

Un organismo de la UE neutral y competente debe desarrollar y mantener las bases de datos de la UE de valores por defecto de intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y factores por defecto de emisión de gases de efecto invernadero. Este organismo también debe llevar a cabo controles técnicos de calidad de las bases de datos y los conjuntos de datos externos de terceros. Se considera que la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) es el organismo más adecuado para prestar la asistencia necesaria para aplicar correctamente esta parte del Reglamento. Cuando proceda, el trabajo de la Agencia podrá contar con la contribución de otros organismos sectoriales de la UE, como la Agencia Europea de

¹⁴ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo; COM(2021) 557 final.

¹⁵ [Funding & tenders \(europa.eu\)](https://europea.eu).

Seguridad Aérea (AESA) a la que se encomendará la aplicación de la etiqueta medioambiental para los vuelos en el contexto de la iniciativa «ReFuelEU Aviation»¹⁶.

Los datos modelizados combinan datos primarios con determinados parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero para un transporte determinado u operación específica de un centro nodal. Estos parámetros deben ser representativos, exactos y estrictamente basados en los requisitos de la metodología de referencia. De este modo se obtendrá la mejor visión posible de las emisiones reales de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte.

- Aplicabilidad: determinar el instrumento político adecuado (de obligatorio a voluntario) para aplicar efectivamente la iniciativa en el mercado de la Unión.

Al sopesar la eficacia del instrumento con la posible carga administrativa y los costes para el sector del transporte, se consideró más adecuado un enfoque vinculante basado en el consentimiento, que imponga la obligación de utilizar el marco común únicamente cuando la entidad que preste u organice un servicio de transporte elija o esté obligada por otros medios¹⁷ tanto a calcular como a divulgar los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes a dicho servicio. Este enfoque reviste especial importancia para las pymes, que representan la inmensa mayoría de las empresas del sector del transporte y, muy a menudo, no tienen la capacidad suficiente para medir y calcular las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de sus actividades de transporte. No obstante, garantiza la previsibilidad normativa y la igualdad de condiciones en la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero entre quienes publican o comparten información sobre las emisiones. Con el tiempo, esto debería dar lugar a un empuje gradual del mercado hacia una mayor adopción del marco por parte del sector del transporte.

- Datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y transparencia: establecer parámetros adecuados para generar y compartir datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y establecer normas comunes sobre la comunicación y la transparencia de los resultados de la contabilización de las emisiones.

A fin de garantizar la coherencia de las unidades de medición a la hora de difundir datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte entre todas las partes de la cadena de transporte y fuera de ella, es necesario contar con parámetros armonizados para los datos de salida sobre las emisiones. Los parámetros comunes permiten una comunicación clara por parte de los proveedores de datos y una comprensión precisa de los destinatarios de los datos. Esto es fundamental para comparar correctamente los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en el mercado y fomentar las opciones de los usuarios del transporte. Además, las entidades que calculen y divulguen datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero deben documentar y mantener pruebas de los cálculos realizados, que han de facilitarse a petición de una autoridad competente o de cualquier otro tercero sobre la base de acuerdos individuales independientes, como los derivados de requisitos jurídicos específicos o de cláusulas contractuales entre empresas. El objetivo principal de estas disposiciones es garantizar la confianza en la fiabilidad y exactitud de los datos divulgados.

- Apoyo a la aplicación: posibilitar la aplicación armonizada de la presente iniciativa en diferentes segmentos del transporte.

¹⁶ Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible; COM(2021) 561 final.

¹⁷ Por ejemplo, mediante otra legislación nacional o de la UE o a través de relaciones contractuales.

El apoyo a la aplicación garantiza que las normas del Reglamento sean interpretadas y aplicadas de la misma manera por los organismos que operan en diferentes segmentos de la cadena de transporte en toda la UE. Incluye, en particular, directrices generales que aclaren y expliquen determinadas partes de la iniciativa a las distintas partes interesadas. Esto les ayudará a aplicar las normas en sus prácticas comerciales habituales. Puede incluir directrices sobre los requisitos en materia de datos, la gestión y el intercambio de datos, los procesos de cálculo de las emisiones y la verificación de la conformidad. La Comisión se reserva el derecho exclusivo de elaborar estas directrices generales sobre la base de su evaluación de las necesidades del sector del transporte y del valor añadido que aportarían al mercado.

- Conformidad: garantizar un sistema común, proporcionado y fiable de verificación de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y de los procesos de cálculo subyacentes.

Disponer de un sistema de verificación de los datos de las emisiones de gases de efecto invernadero y los procesos de cálculo subyacentes es otra de las necesidades que se manifestó con firmeza durante las consultas con las partes interesadas. La evaluación de impacto ha confirmado dicha necesidad y ha demostrado que un sistema de verificación adecuadamente diseñado puede aumentar de manera sustancial la confianza del sector del transporte en los datos de emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en general. Sin embargo, los requisitos asociados a los procesos de verificación a menudo generan costes y cargas administrativas adicionales para el sector. Por lo tanto, debe prestarse especial atención a fin de evitar generar más trámites burocráticos que impidan de forma contraproducente la utilización del marco común para contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero en prácticas empresariales más amplias. Por esta razón, esta propuesta solo exige a las grandes entidades que verifiquen su cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, al tiempo que se permite a las pymes utilizar la verificación de forma voluntaria.

- Medidas complementarias: desarrollar y utilizar herramientas técnicas de cálculo

La disponibilidad de herramientas técnicas de cálculo (como aplicaciones web, y modelos y programas informáticos) es un elemento útil para facilitar la adopción de la metodología común de contabilidad de emisiones en el sector del transporte. Las herramientas de cálculo externas comerciales y no comerciales ofrecidas en el mercado para un uso más amplio pueden apoyar eficazmente el objetivo de esta iniciativa. Ofrecen funcionalidades adecuadas para calcular automáticamente las emisiones y suficiente flexibilidad para ajustar rápidamente las fórmulas de cálculo y los datos en caso necesario. No obstante, el uso de estas herramientas debe garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, especialmente en lo que respecta a la utilización de la metodología de referencia común, los parámetros de modelización y un conjunto adecuado de valores por defecto. Por consiguiente, debe permitirse la utilización de herramientas de cálculo externas, a condición de que estén certificadas formalmente.

- Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

El sector del transporte¹⁸ fue responsable del 26 % de todas las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE en 2020, y solo el transporte por carretera generó alrededor del 20 % del total¹⁹. Por consiguiente, la presente iniciativa debe considerarse en el contexto del Pacto

¹⁸ Incluida la aviación internacional y el transporte marítimo.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \[«Libro de bolsillo estadístico 2022», documento en inglés\] \(europa.eu\)](#).

Verde Europeo²⁰ y de la Legislación europea sobre el clima²¹, que establecen las medidas hacia la neutralidad climática para 2050.

La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente²², publicada el 9 de diciembre de 2020, sienta las bases para que el sistema de transporte de la UE pueda lograr este cambio (incluida una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte para 2050) mediante un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. Aparte de las acciones específicas para hacer que los modos de transporte individuales sean más sostenibles, la estrategia también hace referencia a incentivos para elegir las opciones de transporte más sostenibles, dentro de los modos de transporte y entre ellos. Los incentivos pueden ser tanto económicos como no económicos, incluida la mejora de la información a los usuarios y una mayor transparencia del comportamiento en materia de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. Por esta razón, la estrategia anunció planes²³ para «establecer un marco europeo para la medición armonizada de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y la logística, basado en normas internacionales, que a su vez podría utilizarse para ofrecer a las empresas y los usuarios finales una estimación de la huella de carbono de sus opciones e incrementar el número de usuarios finales y consumidores que se decantan por soluciones de transporte y movilidad más sostenibles, sin caer en el blanqueo ecológico». Por consiguiente, el presente Reglamento constituye una respuesta política adecuada.

Ya existen algunas consideraciones políticas sobre la contabilidad de las emisiones de los servicios de transporte. En el Libro Blanco sobre el Transporte de 2011²⁴, la Comisión presentó una visión del futuro del sistema de transportes de la UE. Establece una agenda política para abordar los retos futuros, en particular el mantenimiento y desarrollo del transporte y una reducción considerable de la huella de carbono del transporte y las operaciones logísticas. Una de las iniciativas específicas destinadas a contribuir a alcanzar estos objetivos fue el desarrollo de normas comunes de la UE para calcular la huella de carbono de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías. Su objetivo era proporcionar una herramienta a las empresas que deseen contratar servicios menos perjudiciales para el medio ambiente y a los pasajeros que quieran viajar de manera más sostenible desde el punto de vista medioambiental. Estos planes desencadenaron nuevas medidas en este ámbito político, incluido el proyecto de investigación LEARN, mencionado anteriormente.

- Coherencia con otras políticas de la Unión

Como iniciativa transversal para todos los modos de transporte, el presente Reglamento crea sinergias con otras medidas reglamentarias de la UE sobre marcos de reducción de emisiones y normas sobre combustibles y emisiones, y las complementa, mejora la transparencia para los usuarios y refuerza los derechos de los consumidores. Estos vínculos con otras políticas se refieren, en particular, al uso de datos de entrada y métodos de contabilización de las

²⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada el Pacto Verde Europeo; COM(2019) 640 final.

²¹ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») ([DO L 243 de 9.7.2021, p. 1](#)).

²² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro; COM(2020) 789 final.

²³ Acción 33 del Plan de Acción que acompaña a la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente.

²⁴ LIBRO BLANCO Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 0144 final.

emisiones, así como a los requisitos para una comunicación inequívoca de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

Existen importantes interconexiones con las medidas reglamentarias relativas a la recogida de información sobre las emisiones y a los informes medioambientales. Con arreglo al marco de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de la UE²⁵, los buques marítimos de más de 5 000 GT que naveguen hacia o desde puertos de la UE tienen que supervisar, verificar y notificar anualmente sus emisiones de CO₂ sobre la base del combustible empleado en el ejercicio de sus actividades²⁶. En el sector de la aviación, el régimen para el comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE de la UE)²⁷ exige a las compañías aéreas que calculen las emisiones de CO₂ por vuelo y que presenten un informe sobre las emisiones cada año. Aunque el SNV y el RCDE de la UE persiguen objetivos diferentes y no dan lugar a la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de servicios específicos, pueden considerarse complementarios del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de datos reales sobre el combustible quemado.

La coherencia de los datos de entrada para cuantificar las emisiones de gases de efecto invernadero también se aborda en el marco de las iniciativas emergentes de la UE sobre la adopción de combustibles renovables hipocarbónicos y sin emisiones de carbono. La presente iniciativa incluye una reflexión exhaustiva del paquete de medidas legislativas «Objetivo 55»²⁸, con referencia particular a las propuestas de la Comisión relativas a la Directiva revisada sobre fuentes de energía renovables (DFER II) y la nueva iniciativa «FuelEU Maritime»²⁹. La DFER II revisada y la iniciativa «FuelEU Maritime» proporcionarán específicamente conjuntos de valores por defecto para los factores de emisión de gases de efecto invernadero (energía), que serán estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero basadas en la cantidad de energía utilizada aplicando el enfoque «del pozo a la rueda»³⁰. Todos estos aspectos son muy pertinentes para la aplicación uniforme de la presente iniciativa en el mercado de la Unión. No obstante, esta aplicación también tendrá en cuenta otros marcos legislativos, como las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos³¹ y vehículos ligeros³², las orientaciones estadísticas de

²⁵ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, ([DO L 123 de 19.5.2015, p. 55](#)).

²⁶ Los datos objeto de seguimiento y notificación en el marco del Reglamento SNV de la UE están destinados a utilizarse en otras iniciativas futuras, como la posible inclusión del transporte marítimo en el RCDE de la UE o la iniciativa «FuelEU Maritime».

²⁷ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo ([DO L 275 de 25.10.2003, p. 32](#)).

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_21_3541.

²⁹ Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE; COM(2021) 562 final.

³⁰ Difiere del enfoque actual aplicado en el SNV de la UE, el DCS de la OMI, el CORSIA y el RCDE de la UE, que solo abordan las emisiones relacionadas con la propulsión de vehículos («del depósito a la rueda»).

³¹ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo ([DO L 198 de 25.7.2019](#)).

³² Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (versión refundida) ([DO L 111 de 25.4.2019, p. 13](#)).

Eurostat relativas a las cuentas económicas medioambientales³³, así como una acción prevista de la UE sobre el acceso a los datos generados a bordo de los vehículos³⁴. A este respecto, las posibles sinergias pueden estar relacionadas, por ejemplo, con la recogida de datos sobre el consumo de combustible y el establecimiento de un entorno común de valores por defecto.

La información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero calculada y recopilada al aplicar las normas establecidas en el presente Reglamento podrá utilizarse para la presentación de informes por parte de las empresas, por ejemplo, con arreglo a la Directiva sobre presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas³⁵ y las normas europeas de presentación de información en materia de sostenibilidad conexas, actualmente en elaboración³⁶. La Directiva sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas y la presente iniciativa son coherentes en su enfoque, ambas reconocen las emisiones de CO₂ equivalente de ámbito 1 (emisiones directas de la propia actividad), ámbito 2 (emisiones indirectas de la generación de electricidad, vapor, calor o refrigeración comprada o adquirida que consume la empresa declarante) y ámbito 3 (emisiones indirectas que se producen en la cadena de valor)³⁷. Estos marcos difieren en cuanto al tema y al nivel de precisión (la Directiva sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas cubre las emisiones de toda la empresa, y el presente Reglamento cubre las emisiones de los servicios de transporte). No obstante, la información generada a partir de esta iniciativa puede contribuir a los informes generales sobre sostenibilidad elaborados por las empresas, lo que facilitaría la aplicación de dicha Directiva.

«ReFuelEU Aviation», otra iniciativa en el marco del paquete de medidas legislativas «Objetivo 55», incluye disposiciones sobre una etiqueta medioambiental específica para los vuelos³⁸ destinada a ayudar a los consumidores a tomar decisiones informadas y promover un transporte más ecológico. La Comisión velará por que el desarrollo del sistema de etiquetado de los vuelos se coordine adecuadamente con la aplicación de la presente iniciativa, para garantizar la coherencia y fiabilidad de los datos que se generen sobre las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte.

El Reglamento (UE) 2020/1056 sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)³⁹ se refiere al intercambio de información reglamentaria en formato electrónico sobre el transporte de mercancías por carretera, ferrocarril, aire y vías de navegación interior. Permitirá a los operadores demostrar el cumplimiento de muchas obligaciones de información nacionales y de la UE aplicables al transporte de mercancías. Al establecer una red de intercambio de datos plenamente descentralizada pero armonizada y

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology?language=es>.

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_es.

³⁵ Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 537/2014, la Directiva 2004/109/CE, la Directiva 2006/43/CE y la Directiva 2013/34/UE, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas ([DO L 322 de 16.12.2022, p. 15](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set_es.

³⁷ Definidas en el [Protocolo de gases de efecto invernadero](#).

³⁸ El desarrollo de una etiqueta medioambiental para la aviación se basa en la acción 35 de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. La etiqueta podrá constar de diferentes elementos, incluida una evaluación de las emisiones del vuelo. La etiqueta de la iniciativa «ReFuel EU Aviation» solo tendrá como objetivo las emisiones del vuelo. En una fase posterior, podrían desarrollarse por separado otras etiquetas centradas en las aeronaves o las compañías aéreas.

³⁹ Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías ([DO L 249 de 31.7.2020, p. 33](#)).

fiable, se espera que la IETM apoye el intercambio de datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero entre diferentes organismos y usuarios individuales, apoyando así la aplicación de la presente iniciativa.

El presente Reglamento también tiene por objeto complementar el Plan de Acción para la Economía Circular⁴⁰ y, en el marco de dicho plan, iniciativas específicas destinadas a proporcionar la información adecuada a los consumidores. En particular, tiene posibles vínculos con la iniciativa sobre la huella ambiental de los productos (HAP)⁴¹ relacionada con los requisitos metodológicos para cuantificar las emisiones. La HAP se desarrolló originalmente en el marco de la iniciativa sobre el mercado único de los productos ecológicos⁴² y proporciona un método general intersectorial para medir el comportamiento ambiental de un bien o servicio a lo largo de su ciclo de vida. No obstante, el marco general de la HAP no se ocupa específicamente de los servicios de transporte, y su aplicación a efectos de evaluación comparativa de las emisiones requeriría la elaboración de reglas detalladas de categoría⁴³.

También se identificaron sinergias con: i) la Directiva 2005/29/CE relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior; y ii) la propuesta de Directiva relativa al empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica (por la que se modifica la Directiva 2005/29/CE), que establece una serie de requisitos específicos sobre las alegaciones medioambientales y prohíbe alegaciones medioambientales genéricas que no estén basadas en un comportamiento medioambiental reconocido y pertinente⁴⁴. Estas sinergias se refieren principalmente a la necesidad de disponer de información mejor y fiable sobre la sostenibilidad de los servicios. Esto incluye la protección de los consumidores frente a la información falsa o engañosa que pueda dar la impresión de que un servicio es más respetuoso con el medio ambiente de lo que realmente es. Esta iniciativa regularía aspectos específicos de las alegaciones medioambientales al proporcionar un marco armonizado y universalmente aplicable. Esto garantizaría que los organismos que contabilizan las emisiones de los servicios de transporte faciliten a los consumidores datos precisos y comparables sobre estas emisiones.

La propuesta de Directiva presentada por la Comisión, relativa a la justificación y comunicación de alegaciones medioambientales explícitas (Directiva sobre alegaciones ecológicas)⁴⁵ está concebida como *lex specialis* respecto a la Directiva 2005/29/CE. La Directiva sobre alegaciones ecológicas establece requisitos detallados para la evaluación que

⁴⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada Nuevo Plan de Acción para la Economía Circular por una Europa más limpia y más competitiva; COM(2020) 98 final.

⁴¹ Recomendación (UE) 2021/2279 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2021, sobre el uso de los métodos de la huella ambiental para medir y comunicar el comportamiento ambiental de los productos y las organizaciones a lo largo de su ciclo de vida ([DO L 471 de 30.12.2021, p. 1](#)).

⁴² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo titulada Creación del mercado único de los productos ecológicos Mejora de la información sobre el comportamiento ambiental de los productos y las organizaciones; COM(2013) 0196 final.

⁴³ En la actualidad, todavía hay que desarrollar las reglas de categoría de la HAP para una amplia gama de productos y servicios.

⁴⁴ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica las Directivas 2005/29/CE y 2011/83/UE en lo que respecta al empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica mediante una mejor protección contra las prácticas desleales y una mejor información; COM(2022) 143 final.

⁴⁵ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa a la justificación y comunicación de alegaciones medioambientales explícitas (Directiva sobre alegaciones ecológicas); COM(2023) 166 final.

sustenta las alegaciones medioambientales explícitas, así como normas específicas sobre los sistemas de etiquetado medioambiental para mejorar la confianza en la credibilidad de las alegaciones medioambientales y reducir la proliferación de estas etiquetas. El presente Reglamento establece normas metodológicas para fundamentar las alegaciones medioambientales explícitas sobre las emisiones de gases de efecto invernadero «del pozo a la rueda» de los servicios de transporte y, por lo tanto, en el caso de estas alegaciones, tiene prioridad sobre las normas sobre justificación, comunicación y verificación establecidas en la Directiva sobre alegaciones ecológicas.

Aunque las emisiones de contaminantes quedan fuera del ámbito de aplicación de la iniciativa, se espera que el presente Reglamento genere beneficios secundarios en forma de reducción de la contaminación procedente del transporte, en consonancia con los objetivos del Plan de Acción «Contaminación Cero» de la Comisión⁴⁶.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La iniciativa se propone sobre la base del artículo 91, apartado 1 y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Tratado, las competencias compartidas entre la UE y los Estados miembros se aplican al ámbito de los transportes.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Dimensión europea del problema

Al establecer normas armonizadas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel de los servicios de transporte, esta iniciativa es especialmente pertinente para las operaciones transfronterizas entre Estados miembros de la UE. Este nivel de armonización, relacionado principalmente con las opciones metodológicas, los datos de entrada y las normas comunes de verificación, no puede lograrse eficazmente mediante acciones de los distintos Estados miembros. Hasta la fecha, solo Francia ha establecido un marco metodológico armonizado específico, que incluye medidas para incentivar su adopción⁴⁷. No obstante, si otros Estados miembros siguen este ejemplo, esto podría dar lugar a requisitos de cálculo o información muy diversos para los organizadores y usuarios del transporte, y a costes y cargas administrativas adicionales para las industrias que operan a escala transfronteriza. Las acciones a nivel nacional también pueden reducir la eficacia general de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero, pues los datos de salida de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte prestados en diferentes países no serían comparables, con un riesgo significativo de crear confusión para los usuarios, lo que ofrecería distintos incentivos, o incluso incentivos con efectos negativos, a las entidades que prestan servicios de transporte en el mercado.

Acción con valor añadido a escala de la UE

El sector del transporte de la UE tiene una fuerte dimensión transfronteriza y desempeña un papel importante en la libre circulación de personas y mercancías en el mercado interior de la

⁴⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»; COM(2021) 400 final.

⁴⁷ Código francés de transporte, véase más arriba.

Unión. Unos servicios de transporte eficientes son fundamentales para satisfacer la demanda de los usuarios del transporte, apoyar el crecimiento de la economía de la UE y preservar el estilo de vida de los ciudadanos. Al mismo tiempo, debe prestarse atención a los retos relacionados con el impacto medioambiental del transporte, que sigue aumentando debido principalmente al incremento del tráfico de mercancías y pasajeros en la red europea⁴⁸. Por lo tanto, esta iniciativa se concibe como un catalizador para que la comunidad del transporte facilite su transición ecológica. Al garantizar una mayor transparencia en el comportamiento de los servicios de transporte, conducirá a la creación de incentivos para fomentar soluciones más sostenibles e innovación, proporcionando a los clientes más información para que tomen sus propias decisiones. Como se ha indicado anteriormente, cualquier enfoque nacional sería muy contraproducente para alcanzar estos objetivos, ya que conllevaría un riesgo significativo de requisitos contradictorios y de metodologías y datos incoherentes.

- **Proporcionalidad**

Las decisiones relativas a las medidas políticas pertinentes y las opciones estratégicas que conforman la estructura de esta iniciativa se tomaron teniendo debidamente en cuenta el principio de proporcionalidad, lo que dio lugar al enfoque más equilibrado posible. En primer lugar, el Reglamento prevé el uso de la norma existente y ampliamente reconocida ISO 14083:2023, en su versión europea EN ISO 14083:2023, como metodología de referencia para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. Esta medida recibió un apoyo significativo de las partes interesadas que participaron en diversas actividades de consulta, por lo que se espera que dé lugar a una muy buena aceptabilidad y aplicabilidad en el mercado del transporte. En segundo lugar, la iniciativa prevé la aplicación descentralizada de determinados componentes, en particular permitiendo, en determinadas condiciones, la utilización de bases de datos y conjuntos de datos externos de valores y factores de emisión por defecto, así como herramientas de cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero gestionadas por terceros. En tercer lugar, establece requisitos racionales para la verificación de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y los procesos de cálculo, eximiendo a las pymes, a menos que deseen someterse a la verificación de forma voluntaria. Por último, al incluir la aplicación vinculante del marco armonizado basada en el consentimiento, la presente propuesta impone requisitos únicamente a las entidades que decidan o estén obligadas por otros medios a calcular y compartir datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. Este aspecto es importante para las partes interesadas, en particular las pymes, que a menudo carecen de capacidad para empezar efectivamente a contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero en los servicios de transporte a corto plazo y, por lo tanto, esperan un enfoque más gradual que aborde su situación específica y les permita adoptar el marco común a lo largo del tiempo.

- **Elección del instrumento**

Conforme a la evaluación de impacto, es preciso adoptar medidas normativas para conseguir los objetivos de la iniciativa. Un reglamento es el instrumento más adecuado para garantizar la aplicación común de las medidas previstas, al reducir al mismo tiempo el riesgo de distorsión dentro del mercado único que podría resultar de las diferencias en la forma en que los Estados miembros de la UE transpongan los requisitos a la legislación nacional. La adopción de un enfoque armonizado debe seguir normas homogéneas que permitan la comparabilidad y una calidad y granularidad suficientes de los datos producidos. Es fundamental evitar resolver el actual mosaico de medidas diferentes a escala nacional o sectorial, como sería el caso si se aplicaran en virtud de una directiva intersectorial.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \[«Libro de bolsillo estadístico 2022», documento en inglés\] \(europa.eu\).](#)

La propuesta es de carácter muy técnico y es probable que tenga que modificarse periódicamente para reflejar los avances técnicos y jurídicos, en particular en lo que se refiere a la metodología común de cálculo de referencia y a las normas sobre datos de entrada, certificación y verificación. Por lo tanto, también se han previsto una serie de medidas delegadas y de ejecución, que se centrarán sobre todo en las especificaciones técnicas necesarias para aplicar los requisitos funcionales.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, LAS CONSULTAS DE LAS PARTES INTERESADAS Y LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

La Comisión colaboró activamente con las partes interesadas y realizó amplias consultas a lo largo del proceso de evaluación de impacto.

Las opiniones de las partes interesadas comenzaron a recogerse en respuesta a la publicación de la convocatoria de datos (19 de noviembre al 17 de diciembre de 2021). Se recibieron un total de sesenta y cuatro respuestas, que contribuyeron a perfeccionar el enfoque y determinar mejor las barreras que dificultan la contabilización armonizada de las emisiones de GASES DE EFECTO INVERNADERO de los servicios de transporte.

Como parte de la preparación de la propuesta, otras actividades de consulta incluyeron:

- Una consulta pública abierta, organizada por la Comisión, entre el 25 de julio y el 20 de octubre de 2022. Se recibieron un total de 188 respuestas, que abarcaban una serie de grupos de partes interesadas. Las respuestas procedían de sociedades y empresas (63), asociaciones empresariales (59), ciudadanos de la UE (26), autoridades públicas (26), ONG (8), instituciones académicas y de investigación (4), organizaciones de consumidores (3), sindicatos (2), organizaciones medioambientales (1) y otros (10)⁴⁹.
- Entrevistas exploratorias organizadas, en julio de 2022, por el consultor responsable del estudio de apoyo a la evaluación de impacto, con una asociación de transporte de pasajeros, una asociación de expedidores, una organización sin ánimo de lucro orientada al medio ambiente y un programa de transporte ecológico.
- Una consulta específica de las partes interesadas organizada por el consultor responsable del estudio de apoyo a la evaluación de impacto, incluida una encuesta y una serie de entrevistas. La encuesta se llevó a cabo de agosto a octubre de 2022 y se dirigió a empresas individuales (12), asociaciones de transporte (9), autoridades públicas (4), asociaciones de consumidores y pasajeros (2), instituciones académicas y de investigación (1) y otro tipo de partes interesadas (4). Se realizaron entrevistas con representantes de distintas partes interesadas (38), incluidas empresas (22), asociaciones empresariales (7), organizaciones de consumidores (1), autoridades públicas (1) y otro tipo de partes interesadas (5).
- Un taller con las partes interesadas, organizado conjuntamente por la Comisión y el consultor responsable del estudio de apoyo a la evaluación de impacto el 27 de octubre de 2022, con 43 participantes que representaban a 33 partes interesadas, incluidas empresas, organizaciones empresariales, autoridades públicas y expertos individuales.

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_es.

En primer lugar, cabe señalar que el concepto y los objetivos de la iniciativa recibieron un fuerte apoyo en todas las actividades de consulta. En general, las partes interesadas reconocen que es necesario un marco armonizado de medición y cálculo, ya que la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero cada vez está más integrada en el ecosistema político más amplio y en los procesos de toma de decisiones de los usuarios de los servicios de transporte. Son conscientes de que, con el tiempo, la información pertinente sobre las emisiones de gases de efecto invernadero será más importante para preservar su competitividad (o las relaciones con los inversores), por lo que invierten en sistemas para calcular las emisiones y comunicarlas de manera eficaz. Muchos también consideran que una mejor medición de las emisiones es una forma de establecer y supervisar objetivos específicos de sostenibilidad para reducir las emisiones y los costes.

La información proporcionada por las partes interesadas fue clave a fin de que la Comisión pudiera ajustar la formulación de la definición del problema, recibir observaciones sobre la construcción de opciones estratégicas, y facilitar la evaluación de las repercusiones económicas, sociales y medioambientales, en particular para determinar qué opción puede maximizar la relación beneficios/costes para la sociedad.

Por lo que se refiere a la definición del problema, la consulta mostró un consenso entre todos los grupos de partes interesadas sobre la pertinencia de los problemas específicos que se habían identificado previamente en el proceso de evaluación de impacto, es decir, la limitada comparabilidad de los resultados de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte y la logística y la limitada adopción de la contabilización de las emisiones en las prácticas habituales de las empresas. Las partes interesadas participantes también confirmaron la pertinencia general de las causas subyacentes del problema, pero señalaron la necesidad de ajustar algunos elementos, especialmente para subrayar la importancia de los datos de entrada para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero, y para reflejar mejor las cuestiones relacionadas con la falta de confianza en los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que se difunden en el mercado y la reticencia de los agentes del mercado a compartir datos operativos sensibles. El árbol de problemas se actualizó en consecuencia.

Cuando se les preguntó sobre las posibles soluciones, las observaciones de las partes interesadas fueron muy valiosas para apoyar el desarrollo y la evaluación de las medidas y opciones estratégicas pertinentes. En cuanto al marco metodológico, la mayoría abogó por la adopción de enfoques existentes o emergentes de contabilización de gases de efecto invernadero, preferiblemente aquellos que ofrecen la posibilidad de calcular las emisiones a escala mundial. Las partes interesadas también sugirieron que la UE debería promover el uso de datos primarios y crear un sistema común de valores por defecto en caso de que no se disponga de datos primarios. Asimismo, indicaron la necesidad de disponer de directrices armonizadas para la aplicación efectiva del marco en segmentos específicos del sector del transporte, a fin de garantizar su comprensión y uso uniformes en diversas partes de la cadena de transporte. La necesidad de un sistema específico para la verificación de los datos y los procesos de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero también fue un asunto destacado en las aportaciones recibidas, aunque las partes interesadas tenían reservas sobre la carga administrativa y los costes asociados, especialmente para las pymes. Por lo que se refiere a la aplicabilidad, aunque algunas partes interesadas consideraron que un requisito obligatorio sería la forma más eficaz para garantizar unas condiciones de competencia equitativa en el mercado del transporte, el enfoque obligatorio basado en el consentimiento se consideró, en general, el más viable y eficiente, especialmente debido al impacto desproporcionado del instrumento obligatorio en las pymes, una observación que se señaló durante las entrevistas y en el taller.

- **Asesoramiento especializado**

Un contratista externo realizó un estudio para apoyar la evaluación de impacto que sustenta la propuesta. Este estudio se puso en marcha en marzo de 2022 y concluyó en febrero de 2023. El estudio proporcionó información valiosa a la Comisión, en particular para diseñar las opciones estratégicas, evaluar los efectos previstos y recabar las opiniones de las partes interesadas directamente afectadas.

- **Evaluación de impacto**

Las medidas políticas incluidas en la presente propuesta se basaban en los resultados de la evaluación de impacto. El informe de evaluación de impacto [SWD(2023)XXXXXX] recibió un dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario de la Comisión [SEC(2023)XXX]. En su dictamen, el Comité formuló una serie de recomendaciones sobre las pruebas aportadas, que se han abordado debidamente. El anexo 1 del informe de evaluación de impacto incluye un resumen de cómo se hizo.

En el contexto de la evaluación de impacto se han considerado seis opciones estratégicas para alcanzar los objetivos fijados. Estas opciones se estructuraron en torno a siete ámbitos políticos, ya analizados anteriormente: «metodología»; «datos de entrada y fuentes»; «aplicabilidad»; «datos de entrada de las emisiones de gases de efecto invernadero y transparencia»; «apoyo a la aplicación»; «conformidad»; y «medidas complementarias».

Las opciones estratégicas proporcionaron enfoques alternativos para diseñar el marco armonizado, que varían en principio en cuanto a la elección de una metodología de referencia, la utilización de datos de entrada, el sistema de verificación aplicable a los datos de emisiones de gases de efecto invernadero y los procesos de cálculo, el uso de herramientas de cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero, así como la manera de imponer el Reglamento. Cabe señalar que determinados elementos relacionados con los datos de entrada, a saber, la recomendación sobre el uso de datos primarios, la creación de una base de datos central de la UE para los factores de emisión de gases de efecto invernadero y las normas relativas a los datos modelizados se abordaron de la misma manera en las respectivas medidas políticas alternativas y en todas las opciones estratégicas.

Las opciones estratégicas consideradas fueron las siguientes:

- La opción estratégica 1 preveía el mayor nivel de centralización y armonización para contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte e impulsar su adopción en el mercado mediante la plena aplicación obligatoria del presente Reglamento a todas las entidades que prestan u organizan servicios de transporte. Esta opción incluía una metodología de referencia exhaustiva basada en la norma ISO 14083, pero con determinados elementos metodológicos adicionales que aumentan la precisión y la comparabilidad de los resultados del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero, y establecía requisitos para la verificación obligatoria de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y los procesos de cálculo de estas emisiones aplicables a todas las entidades afectadas. Además, permitía la utilización de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero con la única condición de que se obtuvieran a partir de una base de datos central establecida a nivel de la UE. Por último, la opción estratégica presentaba una herramienta común de cálculo que la UE debe establecer para facilitar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en el mercado.
- En comparación con la opción estratégica 1, la opción estratégica 2 adoptaba un nivel igualmente elevado de centralización en lo que respecta al tratamiento de los

datos de entrada y el uso de la herramienta común de cálculo, pero la aplicación de la iniciativa en el mercado era más simple. A este respecto, proponía una aplicación totalmente voluntaria del presente Reglamento por parte de las partes interesadas, la verificación voluntaria de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y los procesos de cálculo, y una metodología de referencia más propicia establecida por la norma ISO 14083 reconocida a escala mundial.

- La opción estratégica 3 incluía medidas que permitían un enfoque casi voluntario y descentralizado con respecto a la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero. En principio, esta opción estratégica preveía una aplicación «vinculante basada en el consentimiento», que imponía el requisito de utilizar el marco común únicamente a las entidades que elijan calcular y divulgar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con los servicios de transporte, o a aquellas que estén obligadas a ello por otros motivos. En cuanto a los datos de entrada, la opción estratégica 3 proponía una base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero, a diferencia de las opciones estratégicas 1 y 2, permitía el uso de conjuntos de datos adicionales nacionales, regionales o sectoriales, sujetos a un proceso específico de garantía de la calidad. Además, la opción estratégica 3 exigía la verificación del cumplimiento del marco común de contabilización de los gases de efecto invernadero únicamente a las entidades que superen un determinado tamaño, es decir, las grandes organizaciones, y permitía el uso de las herramientas de cálculo externas que ofrecen en el mercado la industria y las autoridades públicas, con la condición de que estén certificadas como conformes con los requisitos de la iniciativa. Por lo que se refiere al enfoque metodológico, la opción 3 elige la metodología exhaustiva basada en la norma ISO 14083 con elementos adicionales, idénticos a los de la opción estratégica 1.
- La opción estratégica 4 replicaba la opción estratégica 3 en la composición de prácticamente todas las medidas políticas, salvo en la relativa a la metodología de cálculo. Por lo que se refiere a esta última, la opción estratégica 4 incluía la norma mundial ISO 14083, que también figura en las opciones estratégicas 2 y 6.
- La opción estratégica 5 difería de las opciones estratégicas 3 y 4 en dos aspectos, a saber, la opción metodológica, es decir, las reglas de categoría de huella ambiental de los productos (RCHAP) para las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, y la base de datos totalmente centralizada de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, similar a la utilizada en las opciones 1 y 2.
- La opción estratégica 6 preveía un conjunto de medidas casi idéntico al de la opción estratégica 4, con una única excepción: la imposición de la aplicabilidad obligatoria (como en la opción estratégica 1) del Reglamento a todas las entidades que participan en la prestación u organización de servicios de transporte.

Dos medidas políticas que se aplicaban de manera coherente en todas las opciones estratégicas eran: el establecimiento de parámetros armonizados de datos de salida sobre los gases de efecto invernadero, junto con normas comunes sobre comunicación y transparencia, y la elaboración de directrices horizontales para la aplicación de la iniciativa en el mercado del transporte.

Tras la evaluación, se ha determinado que la opción estratégica 4 se considera la opción preferida. Esta opción muestra un equilibrio óptimo entre los objetivos de la iniciativa y los costes globales de ejecución, lo que da lugar a la mejor relación coste/beneficio.

La opción estratégica 4 se traducirá en una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otros costes externos conexos derivados de la prestación de servicios de transporte en el mercado de la UE. Esta reducción se verá impulsada principalmente por los efectos en el comportamiento que incentivan un mayor uso de opciones de transporte más sostenibles y viajes optimizados. El ahorro correspondiente en costes externos se ha estimado en 674 millones EUR en el caso de las emisiones de gases de efecto invernadero, 163,5 millones EUR en el caso de la contaminación atmosférica, y 645 millones EUR en el caso de los accidentes, en relación con la situación de partida, expresados en valor actual neto para el período 2025-2050, a precios de 2022. Este ahorro se ha calculado, en particular, asumiendo cambios de actividad entre modos de transporte y la optimización de los viajes, tanto en el caso del transporte de pasajeros como del de mercancías, inducidos por un mejor conocimiento del comportamiento de los servicios de transporte y la disponibilidad de datos. Se espera que los operadores y pasajeros ahorren 2 400 millones EUR por el consumo de combustible que se evita gracias a la reducción de la actividad de los modos de transporte de gran consumo de energía o combustible. Además se prevé que las mejoras en la comparabilidad de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero den lugar a una mayor transparencia, credibilidad, efectos positivos en la reputación y la imagen pública de los organizadores y proveedores de servicios de transporte, y un mayor nivel de confianza entre los socios de la cadena de transporte.

Los principales costes derivados de la intervención propuesta corren a cargo de las empresas. Incluyen los costes de los ajustes relacionados con la utilización (adaptación o inicio) de un nuevo marco metodológico en materia de gases de efecto invernadero y las actividades de verificación pertinentes (1 500 millones EUR), así como los costes administrativos derivados de la certificación de las herramientas de cálculo y el control de calidad de las bases de datos externas de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (0,5 millones EUR). También se han identificado costes administrativos para los organismos nacionales de acreditación que serían responsables de la acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad que llevan a cabo las actividades de verificación y certificación (0,1 millones EUR). Asimismo, se han tenido en cuenta costes adicionales de ajuste para los institutos nacionales de estadística, especialmente para el cambio a un formato único de valores de emisiones de gases de efecto invernadero (0,1 millones EUR), y para la Agencia Europea de Medio Ambiente, relacionados con la creación y el mantenimiento de bases de datos de la UE para datos de entrada, así como el control de calidad de las bases de datos externas autorizadas en el marco de la iniciativa (3,9 millones EUR).

Así, la opción preferida proporciona unos beneficios netos que ascienden a 2 400 millones EUR en el horizonte temporal de la iniciativa.

Adecuación regulatoria y simplificación

Al tratarse de una nueva propuesta, no se han llevado a cabo evaluaciones ni controles de adecuación.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta es conforme con la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta genera un coste neto actual para el presupuesto de la Unión de 0,6 millones EUR durante el período comprendido entre 2025 y 2027, y recursos adicionales de 6,3 millones EUR entre 2028 y 2050. El impacto presupuestario de la propuesta se describe con más

detalle en la ficha de financiación legislativa adjunta a la presente propuesta a título informativo.

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y notificación

La Comisión efectuará un seguimiento de la aplicación, los resultados y los efectos de esta iniciativa mediante una serie de mecanismos de supervisión y evaluación. Los avances hacia la consecución de los objetivos específicos de la propuesta se medirán, en particular, a través de los datos recogidos sobre el número de bases de datos de valores por defecto externas que han sido objeto de control de calidad, el número de entidades que han sido objeto de la verificación, el número de organismos de evaluación de la conformidad acreditados con arreglo al presente Reglamento, el número de herramientas de cálculo que son objeto de certificación y el número de entidades que contabilizan las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. Se equilibrarán cuidadosamente las solicitudes de información (incluidos los informes, encuestas y preguntas) para evitar a las partes interesadas las cargas adicionales.

Cinco años después de la plena aplicación del Reglamento, la Comisión evaluará las normas para comprobar si se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El artículo 1 describe el objeto del Reglamento propuesto.

El artículo 2 establece el ámbito de aplicación del Reglamento.

El artículo 3 contiene varias definiciones.

El artículo 4 establece el método de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

El artículo 5 establece las normas de utilización de datos primarios y secundarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

El artículo 6 establece una base de datos básica de la UE de valores por defecto.

El artículo 7 prevé normas para la utilización de las bases de datos y los conjuntos de datos de valores por defecto gestionados por terceros.

El artículo 8 establece una base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto.

El artículo 9 estipula requisitos sobre los datos de salida resultantes del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

El artículo 10 dispone normas para la comunicación y transparencia de los resultados del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El artículo 11 establece normas generales para la certificación de las herramientas de cálculo externas.

El artículo 12 fija un requisito general para la verificación de los datos de salida.

El artículo 13 estipula normas sobre las actividades y el proceso de verificación.

El artículo 14 establece los requisitos aplicables a los organismos de evaluación de la conformidad.

El artículo 15 prevé procedimientos para la acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad.

El artículo 16 establece las condiciones por las que se confieren poderes delegados a la Comisión en virtud del presente Reglamento.

El artículo 17 dispone el procedimiento del Comité para el ejercicio por parte de la Comisión de la facultad de adoptar actos de ejecución.

El artículo 18 exige a la Comisión llevar a cabo una evaluación del presente Reglamento.

El artículo 19 incluye disposiciones relativas a la fecha de la entrada en vigor y de la aplicación del presente Reglamento, respectivamente.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵⁰,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El apoyo a los esfuerzos por mejorar la sostenibilidad y la eficiencia del sistema de transporte de la Unión es un requisito previo para mantener un ritmo estable hacia la neutralidad climática para 2050, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de preservar el crecimiento continuo y la competitividad de la industria europea.
- (2) La contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero se utiliza en diversos sectores económicos, incluido el transporte, para cuantificar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de actividades específicas de empresas y particulares. Una mejor información sobre el comportamiento de los servicios de transporte es una poderosa herramienta para crear incentivos adecuados para que los usuarios del transporte tomen decisiones más sostenibles y para influir en las decisiones empresariales de los organizadores y operadores de servicios de transporte. La disponibilidad de datos fiables y comparables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero es un requisito subyacente para crear estos incentivos, y así estimular el cambio de comportamiento entre los consumidores y las empresas, a fin de contribuir a los objetivos del Pacto Verde Europeo⁵² para el transporte y la Legislación Europea sobre el Clima.

⁵⁰ [DO C de , p.].

⁵¹ [DO C de , p.].

⁵² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada el Pacto Verde Europeo; COM(2019) 640 final.

- (3) A pesar del creciente interés de las partes interesadas del sector del transporte, en general, la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte sigue siendo limitada. En la mayoría de los casos, los usuarios de los servicios de transporte no suelen obtener información precisa sobre el comportamiento de los servicios de transporte, y los organizadores y operadores de estos servicios no calculan ni divulgan sus emisiones. Se observa una adopción desproporcionadamente baja de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en particular entre las pequeñas y medianas empresas (pymes) que representan la gran mayoría de las empresas que ofrecen servicios de transporte en el mercado de la UE.
- (4) En 2011, la Comisión Europea adoptó el Libro Blanco sobre el Transporte⁵³, en el que se planteaba una visión del futuro del sistema de transporte de la UE y se definía una agenda política para abordar los retos futuros del transporte, en particular la necesidad de mantener y desarrollar la movilidad y reducir considerablemente la huella de carbono de las operaciones logísticas y de transporte.
- (5) La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, de diciembre de 2020⁵⁴, hace referencia a incentivos para elegir las opciones de transporte más sostenibles, dentro de los modos de transporte y entre ellos. Entre estos incentivos, se incluye el establecimiento de un marco europeo para la medición armonizada de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y la logística, basado en normas internacionales reconocidas a escala mundial, que a su vez podría utilizarse para ofrecer a las empresas y los usuarios finales una estimación de la huella de carbono de sus opciones e incrementar el número de usuarios finales y consumidores que se decantan por soluciones de transporte y movilidad más sostenibles, sin caer en el blanqueo ecológico.
- (6) Por consiguiente, procede establecer normas armonizadas para contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías y pasajeros, a fin de obtener cifras comparables de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y evitar que se facilite información engañosa sobre el comportamiento de estos servicios al poder elegir entre diversos métodos de cálculo de las emisiones y datos de entrada. Dichas normas deben garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre los modos de transporte, los segmentos y las redes nacionales de la Unión. Asimismo, deben contribuir a crear incentivos para el cambio de comportamiento entre empresas y clientes, a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte mediante la aceptación y utilización de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero.
- (7) El presente Reglamento debe poner a disposición un marco de referencia de otras medidas de reducción de emisiones que las autoridades públicas y la industria puedan adoptar, por ejemplo, el establecimiento de cláusulas de transparencia de los gases de efecto invernadero en los contratos de transporte, el suministro de información a pasajeros o clientes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un viaje u opción de envío, o el establecimiento de criterios relacionados con el clima para los procedimientos de contratación pública ecológica.

⁵³ LIBRO BLANCO Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 0144 final.

⁵⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro; COM(2020) 789 final.

- (8) A pesar de los beneficios derivados de una mayor transparencia en la prestación de los servicios de transporte, la aplicación obligatoria del presente Reglamento a todas las entidades que ofrecen servicios de transporte en el mercado de la Unión sería desproporcionada y daría lugar a costes y cargas excesivos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse únicamente a las entidades que decidan o estén vinculadas por otros regímenes legislativos y no legislativos pertinentes a calcular y divulgar información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de mercancías o pasajeros que comiencen o terminen en el territorio de la Unión. Esto incluye, por tanto, los servicios cuyos puntos de origen o destino estén situados en un tercer país.
- (9) El presente Reglamento no debe aplicarse a los intermediarios de datos, como los que ofrecen servicios de movilidad digital multimodal, cuando no calculen directamente información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, sino que se limiten a divulgar la información sobre esas emisiones facilitada por una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente. No obstante, los intermediarios de datos deben estar sujetos a las normas pertinentes relativas a la comunicación y la transparencia de los datos divulgados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de garantizar su comparabilidad en el mercado.
- (10) El presente Reglamento no debe aplicarse cuando el cálculo y la divulgación de las emisiones de gases de efecto invernadero se realicen de forma agregada. Esto incluye situaciones en las que la divulgación obligatoria de información relacionada con el medio ambiente para la presentación de información en materia de sostenibilidad y el establecimiento de cuentas medioambientales con fines estadísticos se derivan de otras normas de la Unión, como las definidas en la Directiva sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas⁵⁵ y el Reglamento relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales⁵⁶. Por el contrario, la información obtenida sobre la base del presente Reglamento puede contribuir a elaborar los informes consolidados de emisiones exigidos en virtud de otra legislación de la Unión aplicable, siempre que las metodologías respectivas y los datos recogidos sean suficientemente compatibles.
- (11) Un método adecuado para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte es uno de los aspectos clave del marco armonizado de la Unión establecido por este Reglamento. El método debe garantizar que el cálculo de las emisiones realizado a lo largo de una cadena de transporte proporcione datos comparables y exactos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, siguiendo un único conjunto de etapas metodológicas. Asimismo, debe tener debidamente en cuenta las necesidades del mercado del transporte, para evitar una complejidad innecesaria, y cargas y costes excesivos, y a fin de ser aceptado por las partes interesadas.
- (12) Se eligió la norma EN ISO 14083:2023, publicada por el Comité Europeo de Normalización⁵⁷ en abril de 2023, por la que se transpone la norma ISO 14083:2023, como metodología de referencia para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de

⁵⁵ Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 537/2014, la Directiva 2004/109/CE, la Directiva 2006/43/CE y la Directiva 2013/34/UE, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas ([DO L 322 de 16.12.2022, p. 15](#)).

⁵⁶ Reglamento (UE) n.º 691/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2011, relativo a las cuentas económicas europeas medioambientales ([DO L 192 de 22.7.2011, p. 1](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>.

transporte con arreglo al presente Reglamento. El análisis reveló que la norma ISO 14083:2023 resultó ser la más pertinente y proporcionada para abordar los objetivos del presente Reglamento. La cuantificación de las emisiones se lleva a cabo «del pozo a la rueda» e incluye las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del abastecimiento de energía y del uso del vehículo durante el transporte y las operaciones de los centros nodales.

- (13) Es importante no desviarse de las opciones metodológicas originales de la norma EN ISO 14083:2023, a fin de evitar incoherencias en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en el mercado, especialmente en el contexto de las cadenas de transporte internacionales. No obstante, de vez en cuando, conviene evaluar la necesidad de un posible ajuste de la norma EN ISO 14083:2023 desde la perspectiva de las políticas de la Unión, así como de modificaciones futuras de dicha norma por parte del Comité Europeo de Normalización u otro organismo competente. En caso de que estas evaluaciones muestren un riesgo de que determinada parte de la norma pueda crear desequilibrios indebidos en el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte en segmentos específicos del mercado o dar lugar a discrepancias entre dicha norma y los objetivos del presente Reglamento o de otra legislación aplicable de la Unión, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros, puede considerar solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma en consecuencia, o decidir excluir esa parte de la norma del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (14) Para evitar la circulación de información inexacta en el mercado, puede surgir la necesidad de aclarar la metodología de referencia con respecto a los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero y las hipótesis utilizadas para calcular las emisiones antes de que se preste un servicio. Lo mismo se aplica a otros parámetros técnicos pertinentes relacionados con la asignación de emisiones o la agregación de datos en caso de que la utilización de dichos parámetros no se aclare explícitamente en la metodología.
- (15) Para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, pueden utilizarse diferentes tipos de datos de entrada, incluidos datos primarios y secundarios. El uso de datos primarios da lugar a resultados más fiables y precisos, por lo que debe darse prioridad a la utilización gradual de estos datos en los procesos de cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero. No obstante, los datos primarios podrían no estar al alcance de determinadas partes interesadas, especialmente las pymes, o ser excesivamente caros para ellas. Por lo tanto, debe permitirse el uso de datos secundarios en condiciones claramente especificadas.
- (16) Por lo que respecta a los datos secundarios, las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte pueden calcularse utilizando valores por defecto o datos modelizados. No obstante, el uso de valores por defecto y datos modelizados debe proporcionar información precisa y fiable sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte específico, por lo que dichos valores por defecto deben establecerse y desarrollarse de manera neutral y objetiva, sobre la base de fuentes fiables y parámetros adecuados.
- (17) Por consiguiente, debe crearse una base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de mejorar la comparabilidad de los resultados de las emisiones de gases de efecto invernadero obtenidos en la aplicación del presente Reglamento. No obstante, dadas las especificidades sectoriales, nacionales y regionales de estos valores por defecto en toda la Unión, deben permitirse otras bases de datos y conjuntos de datos pertinentes gestionados por terceros, a condición de que se sometan a un control técnico de calidad a nivel de la Unión.

- (18) Al establecer la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte, se requieren factores de emisión de gases de efecto invernadero para los vectores energéticos del transporte, a fin de obtener estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero que reflejen la cantidad de energía utilizada desde la perspectiva del «pozo a la rueda». Por lo tanto, debe crearse una base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero de los vectores energéticos, a fin de garantizar la comparabilidad y la calidad de los datos de entrada.
- (19) El desarrollo y mantenimiento de las bases de datos de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero y los factores de emisión de gases de efecto invernadero, así como el control técnico de calidad de las bases de datos y conjuntos de datos externos gestionados por terceros, deben llevarse a cabo por un organismo neutral y competente que opere a escala de la Unión. Habida cuenta de sus competencias, la Agencia Europea de Medio Ambiente es el organismo más adecuado para prestar la asistencia necesaria para garantizar la correcta aplicación de esta parte del Reglamento. Cuando proceda, puede contar con la contribución y el apoyo de otros organismos sectoriales de la UE, de conformidad con una legislación específica de la Unión.
- (20) Pueden utilizarse datos modelizados si se basan en un modelo establecido de conformidad con la metodología de referencia y, cuando proceda, otras disposiciones relativas al uso de datos secundarios y herramientas de cálculo establecidas en el presente Reglamento.
- (21) El Reglamento (UE) 2015/757⁵⁸ y la Directiva 2003/87/CE⁵⁹ exigen la recogida, el cálculo y la notificación anual de las emisiones de CO₂ de los buques y las aeronaves, respectivamente. El Reglamento (UE) 2015/757 y la Directiva 2003/87/CE pueden ser hasta cierto punto complementarios de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la producción de datos sobre el combustible quemado como insumo para cuantificar las emisiones de los servicios de transporte. Los datos de entrada sobre la generación de emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte también pueden proceder de la aplicación de otros marcos legislativos, como los Reglamentos (UE) 2019/1242⁶⁰ y (UE) 2019/631⁶¹.
- (22) Conviene establecer parámetros comunes para expresar los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que sirvan de base para la comparabilidad de dichos datos y permitan una evaluación comparativa eficaz de los diversos servicios de transporte. Los parámetros comunes también deben permitir una comunicación clara por parte de los

⁵⁸ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, ([DO L 123 de 19.5.2015, p. 55](#)).

⁵⁹ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo ([DO L 275 de 25.10.2003, p. 32](#)).

⁶⁰ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo ([DO L 198 de 25.7.2019](#)).

⁶¹ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) ([DO L 111 de 25.4.2019, p. 13](#)).

proveedores de datos y una comprensión precisa de esta comunicación por parte de los destinatarios de dichos datos.

- (23) Toda información desagregada sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que se comunique a un tercero con fines comerciales o reglamentarios de conformidad con el ámbito de aplicación del presente Reglamento debe incluir necesariamente y de manera destacada los datos de salida establecidos con arreglo a las normas específicas para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero previstas en el presente Reglamento. Cuando proceda, pueden añadirse otros datos adicionales que tengan fines distintos de los definidos en el presente Reglamento.
- (24) Para demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, la entidad que calcule y divulgue información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte debe poder hacer uso de pruebas para justificar los respectivos datos de salida. Estas pruebas deben obtenerse de conformidad con las normas sobre presentación de informes a nivel de servicio de transporte establecidas en la norma EN ISO 14083:2023, y deben estar disponibles, previa solicitud de una autoridad competente, como un órgano jurisdiccional, o de cualquier otro tercero, si así lo exigen acuerdos independientes, también en la perspectiva entre empresas.
- (25) A menos que se apliquen disposiciones distintas, un intermediario de datos que recopile información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte de una entidad afectada u otra persona física o jurídica pertinente, y la divulgue en el mercado no debe ser considerado responsable en caso de que esta información incumpla alguno de los requisitos relativos al cálculo y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, y la certificación de las herramientas de cálculo establecidos en el presente Reglamento. No obstante, el intermediario de datos debe esforzarse por evitar que se divulgue información inexacta o incorrecta, y debe respetar las normas relativas a los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, la comunicación y la transparencia. Además, el intermediario de datos debe proporcionar la fuente de esta información, a fin de permitir la identificación del proveedor de información correspondiente.
- (26) Las herramientas de cálculo externas que se ofrecen en el mercado para un uso comercial y no comercial más amplio pueden facilitar la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y, por lo tanto, apoyar su adopción por parte de grupos más amplios de partes interesadas. La utilización de estas herramientas debe certificarse para garantizar que se ajustan a los requisitos del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere al uso de la metodología común de referencia y a un conjunto adecuado de datos de cálculo.
- (27) Un sistema debidamente diseñado de verificación de la conformidad de los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero divulgados en el mercado y de los procesos de cálculo subyacentes, que cumpla los requisitos establecidos en el presente Reglamento aumentaría sustancialmente la confianza en la fiabilidad y exactitud de dichos datos. Las entidades que hayan superado con éxito la evaluación de la conformidad deben tener derecho a obtener una prueba de cumplimiento, que será reconocida, en general, en toda la Unión. Cuando se hayan incluido datos primarios, debe reflejarse en la prueba del cumplimiento, especialmente para incentivar la recogida y el uso de datos primarios por parte de las entidades afectadas por las normas establecidas en el presente Reglamento.
- (28) La carga administrativa vinculada a la verificación puede ser desproporcionada para las empresas más pequeñas y, por lo tanto, debe evitarse. A tal fin, las pymes deben quedar exentas

de los requisitos relacionados con la verificación, salvo que deseen obtener la correspondiente prueba de cumplimiento. Además, las grandes empresas deben tener en cuenta el principio de proporcionalidad al considerar la posibilidad de solicitar la verificación de la conformidad a los socios de la cadena de valor, en particular a las pymes.

- (29) En caso de que la verificación de la información relativa a los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se organice de conformidad con normas específicas establecidas en otros actos legislativos de la Unión, incluido el Reglamento relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible aplicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, dichas normas deben tratarse de manera equivalente, a condición de que la evaluación de la verificación se establezca de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.
- (30) A fin de permitir el funcionamiento eficiente del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la valoración y exclusión de determinados elementos de la metodología de referencia; la presentación de solicitudes al Comité Europeo de Normalización, el establecimiento de normas para llevar a cabo el control técnico de calidad de las bases de datos externas de valores por defecto, la adaptación de los parámetros para los datos de salida sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y el establecimiento de otros métodos y criterios de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁶². En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (31) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con la certificación de las herramientas de cálculo y la verificación de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶³.
- (32) La comparabilidad de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte y una mayor adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en la práctica empresarial no son objetivos que los Estados miembros puedan alcanzar de manera suficiente sin correr el riesgo de introducir una burocracia excesiva en el mercado interior y costes y cargas administrativas adicionales para las industrias. Por el contrario, debido a los efectos de la actuación conjunta de los Estados miembros en la red, estos objetivos pueden lograrse mejor a escala de la Unión. Por consiguiente, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea.

⁶² Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación ([DO L 123 de 12.5.2016, p. 1](#)).

⁶³ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión ([DO L 55 de 28.2.2011, p. 13](#)).

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

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

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a toda entidad que preste u organice servicios de transporte de mercancías y pasajeros en la Unión, que calcule las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comience o termine en el territorio de la Unión, y divulgue, con fines comerciales o reglamentarios, información desagregada sobre dichas emisiones a terceros.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «gases de efecto invernadero»: componente gaseoso de la atmósfera, natural o antropogénico, que absorbe y emite radiación con una longitud de onda específica dentro del espectro de la radiación infrarroja emitida por la superficie terrestre, por la atmósfera y por las nubes;
- 2) «emisión de gases de efecto invernadero»: la liberación de un gas de efecto invernadero a la atmósfera, expresada en masa de dióxido de carbono equivalente;
- 3) «dióxido de carbono equivalente (CO₂e)»: unidad destinada a comparar el forzamiento radiativo de un gas de efecto invernadero con el del dióxido de carbono;
- 4) «contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero»: las acciones que se llevan a cabo para cuantificar, mediante mediciones y cálculos, las emisiones de gases de efecto invernadero, y que se utilizan para notificar dichas emisiones;

- 5) «servicio de transporte»: transporte de mercancías o de pasajeros desde un origen hasta un destino. Un servicio de transporte puede implicar uno o varios elementos de la cadena de transporte que requieran tanto una operación u operaciones de transporte como una operación u operaciones de los centros nodales;
- 6) «operación de transporte»: la explotación de un vehículo con el fin de transportar pasajeros o mercancías;
- 7) «operación de un centro nodal»: operación destinada a transferir mercancías o pasajeros a través de un centro nodal;
- 8) «vehículo»: medio de transporte de pasajeros o mercancías en todos los modos de transporte;
- 9) «cadena de transporte»: secuencia de elementos de transporte relacionados con el transporte de mercancías o con uno o varios (grupos de) pasajeros que, considerados conjuntamente, constituye su desplazamiento de un origen a un destino;
- 10) «elemento de la cadena de transporte»: la sección de una cadena de transporte en la que la mercancía o uno o varios (grupos de) pasajeros son transportados por un solo vehículo o transitan a través de un único centro nodal;
- 11) «divulgación de información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte»: la comunicación de información desagregada sobre las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con un servicio de transporte específico por una entidad afectada o por un intermediario de datos a un tercero, en el contexto de la prestación, comunicación o comercialización de dicho servicio, ya sea antes o después de su prestación;
- 12) «entidad afectada»: entidad que calcula las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comienza o termina en el territorio de la Unión, y divulga información sobre dichas emisiones a terceros, con fines comerciales o reglamentarios;
- 13) «intermediario de datos»: persona física o jurídica que recopila y divulga información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte sobre la base de disposiciones jurídicas, contractuales u otras disposiciones pertinentes independientes;
- 14) «actividad emisora de gases de efecto invernadero»: actividad que da lugar a una emisión de gases de efecto invernadero;
- 15) «datos sobre la actividad emisora de gases de efecto invernadero»: medida cuantitativa de una actividad emisora de gases de efecto invernadero;
- 16) «intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero»: coeficiente que relaciona los datos específicos de la actividad emisora de gases de efecto invernadero con la emisión de gases de efecto invernadero;
- 17) «factor de emisión de gases de efecto invernadero»: coeficiente que relaciona la actividad emisora de gases de efecto invernadero con la emisión de gases de efecto invernadero;
- 18) «emisiones de gases de efecto invernadero “del pozo a la rueda”»: emisiones que representan el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas tanto del uso del vehículo como de su abastecimiento de energía;
- 19) «emisiones del "depósito a la rueda"»: emisiones relacionadas con la propulsión del vehículo procedentes del consumo de energía. Se trata de un subconjunto de las emisiones del «pozo a la rueda»;

- 20) «vector energético»: sustancia o fenómeno que puede utilizarse para producir trabajo mecánico o calor, o para llevar a cabo procesos químicos o físicos;
- 21) «datos primarios»: valor cuantificado de un proceso o de una actividad obtenido a partir de una medición directa o de un cálculo basado en mediciones directas;
- 22) «datos secundarios»: datos modelizados o valores por defecto que no cumplen los requisitos relativos a los datos primarios, por ejemplo, datos procedentes de bases de datos y de la bibliografía publicada, factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto obtenidos de inventarios nacionales, datos calculados, estimaciones u otros datos representativos, y datos obtenidos a partir de procesos sustitutivos o estimaciones;
- 23) «valor por defecto»: valor de los datos secundarios extraído de una fuente publicada, que se considera por defecto en caso de falta de datos primarios o modelizados;
- 24) «datos modelizados»: datos determinados utilizando un modelo que tiene en cuenta los datos primarios o los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero de una operación de transporte o de una operación de un centro nodal, incluido el uso de un modelo obtenido a través de una herramienta de cálculo;
- 25) «datos de salida»: datos desagregados sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que se determinan utilizando la metodología de referencia y los datos de entrada previstos en el presente Reglamento;
- 26) «parámetros»: medida de evaluación cuantitativa;
- 27) «pruebas que justifican la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte»: la elaboración, previa petición, de un informe relativo a un servicio de transporte, tal como se establece en la norma EN ISO 14083:2023;
- 28) «herramienta de cálculo»: aplicación, modelo o programa informático que permite el cálculo automático de las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte;
- 29) «herramienta de cálculo externa»: herramienta de cálculo que un tercero ofrece en el mercado, para un uso comercial o no comercial más amplio;
- 30) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo de evaluación de la conformidad con arreglo a la definición del artículo 2, punto 13, del Reglamento (CE) n.º 765/2008⁶⁴.

⁶⁴ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 ([DO L 218 de 13.8.2008](#)).

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

Artículo 4

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

1. Las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se calcularán sobre la base de la metodología definida en la norma EN ISO 14083:2023, en su versión actualizada, y de las normas establecidas en el capítulo III del presente Reglamento.
2. La Comisión evaluará la necesidad de ajustar cualquier componente de la norma a que se refiere el apartado 1, a más tardar treinta y seis meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.
3. La Comisión podrá iniciar un control de conformidad para evaluar cualquier modificación de la norma a que se refiere el apartado 1. El control de conformidad será iniciado por la Comisión que, si procede, podrá actuar a solicitud de un Estado miembro.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, a fin de excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento la modificación a que se refiere el apartado 3 y el componente contemplado en el apartado 2, si, sobre la base de su evaluación, dicha modificación o componente crea un riesgo manifiesto de incompatibilidad con los objetivos del presente Reglamento y otras normas aplicables de la Unión.
5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, para solicitar al Comité Europeo de Normalización que revise la norma a que se refiere el apartado 1, en particular sobre la base del resultado de la evaluación a que se refiere el apartado 2 y del control de conformidad a que se refiere el apartado 3.
6. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, por los que se complete el presente Reglamento con vistas a aclarar la metodología de referencia a que se refiere el apartado 1, a fin de garantizar su aplicación uniforme en el mercado en lo que respecta al enfoque para determinar los parámetros pertinentes para las emisiones de gases de efecto invernadero que servirán para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero antes de que se preste un servicio y, en su caso, otros parámetros técnicos relacionados con la asignación de emisiones o la agregación de datos que no se expliquen explícitamente en dicha metodología.

CAPÍTULO III

DATOS DE ENTRADA Y FUENTES

Artículo 5

Utilización de datos primarios y secundarios

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

2. Se permitirá el uso de datos secundarios para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte en las siguientes condiciones:
- a) los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero se derivan de:
 - i) la base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero a que se refiere el artículo 6, apartado 1;
 - ii) bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero gestionados por terceros, de conformidad con el artículo 7;
 - b) los factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto para los vectores energéticos del transporte se obtienen de la base de datos central de la UE de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto a que se refiere el artículo 8;
 - c) los datos modelizados se basan en un modelo establecido de conformidad con el método a que se refiere el artículo 4 y las normas expuestas en el artículo 5, apartado 2, letra b), y en el artículo 11, cuando proceda.

Artículo 6

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

1. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente, establecerá la base de datos básica de la UE de valores por defecto para la intensidad de las emisiones a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso i).
2. La Comisión garantizará el mantenimiento, la actualización y el desarrollo continuo de la base de datos a que se refiere el apartado 1, teniendo en cuenta la evolución de la tecnología más avanzada en el sector del transporte y de los nuevos enfoques metodológicos para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero.
3. El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar los valores por defecto para la intensidad de las emisiones estará abierto al público gratuitamente.

Artículo 7

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

1. El desarrollador de la base de datos o conjunto de datos a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), presentará a la Comisión una solicitud de control técnico de calidad de los valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero incluidos en dicha base de datos o conjunto de datos. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente, llevará a cabo el control técnico de calidad de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 8 del presente Reglamento.
2. A efectos de la utilización de datos secundarios de conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra a), inciso ii), solo se utilizarán bases de datos y conjuntos de datos de valores por defecto

para la intensidad de las emisiones que hayan sido evaluados positivamente en el control técnico de calidad a que se refiere el apartado 1.

3. El control técnico de calidad se efectuará a más tardar veinticuatro meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento. El acta de evaluación positiva de dicho control de calidad tendrá una validez de dos años.
4. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, a fin de complementar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas y condiciones para llevar a cabo el control técnico de calidad a que se refiere el apartado 1.

Artículo 8

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

1. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente, establecerá la base de datos central de la Unión de factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra b).
2. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente, garantizará el mantenimiento, la actualización y el desarrollo continuo de la base de datos a que se refiere el apartado 1, teniendo en cuenta la evolución de los últimos avances tecnológicos en el sector del transporte y de los nuevos enfoques metodológicos para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero.
3. El acceso a la base de datos a que se refiere el apartado 1 para consultar o utilizar factores de emisión de gases de efecto invernadero por defecto para los vectores energéticos del transporte estará abierto al público gratuitamente.

CAPÍTULO IV

DATOS DE SALIDA Y TRANSPARENCIA

Artículo 9

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

1. Los datos de salida se determinarán utilizando la metodología de referencia y los datos de entrada de conformidad con los artículos 4 a 8 del presente Reglamento.
2. Los datos de salida podrán determinarse utilizando herramientas de cálculo. Los cálculos externos deberán respetar los requisitos establecidos en el artículo 11.
3. Los datos de salida incluirán, como mínimo, la masa total de dióxido de carbono equivalente (CO₂e) por servicio de transporte y, en relación con el tipo de servicio de transporte de que se trate, al menos uno de los siguientes parámetros de datos:
 - a) masa de CO₂e por tonelada-kilómetro o unidades equivalentes, para el transporte de mercancías;

- b) masa de CO₂e por tonelada o unidades equivalentes, para el flujo de tránsito de un centro nodal de mercancías;
 - c) masa de CO₂e por pasajero-kilómetro o unidades equivalentes, para el transporte de pasajeros;
 - d) masa de CO₂e por pasajero o unidades equivalentes, para el flujo de tránsito de un centro nodal de pasajeros.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, a fin de complementar la lista de parámetros para los datos de salida mencionados en el apartado 3.

Artículo 10

Comunicación y transparencia

1. Las entidades afectadas divulgarán los datos de salida de manera clara e inequívoca. Cuando las entidades afectadas divulguen datos de salida, se incluirá, en la comunicación adjunta, la siguiente declaración «Emisiones de gases de efecto invernadero del pozo a la rueda calculadas de conformidad con el Reglamento [*referencia al presente Reglamento*] del Parlamento Europeo y del Consejo», al menos en una de las lenguas oficiales de la UE y, cuando sea posible, en la lengua oficial de un Estado miembro en cuyo territorio se preste el servicio.
2. Cuando los datos de salida sean obtenidos y divulgados por un intermediario de datos sobre la base de acuerdos independientes, se aplicarán las normas establecidas en el apartado 1 y en el artículo 9, apartado 3. Al divulgar los datos de salida, el intermediario de datos incluirá una referencia a la fuente de dichos datos.
3. Cuando se utilicen datos primarios en el sentido del artículo 5, apartado 1, las entidades afectadas tendrán derecho a comunicar este hecho a cualquier tercero si la utilización de los datos primarios se ha verificado de conformidad con los artículos 12 y 13.
4. Las entidades afectadas deberán poder presentar pruebas que demuestren cómo se determinaron los datos de salida. Dichas pruebas se obtendrán de conformidad con los requisitos establecidos por la metodología de referencia a que se refiere el artículo 4, apartado 1, y:
 - a) servirán de base para la evaluación de la verificación de la conformidad con los artículos 12 y 13;
 - b) se facilitarán a petición de una autoridad competente u otro tercero, en la medida en que se apliquen disposiciones jurídicas o contractuales independientes;
 - c) cuando la verificación se realice con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12 y 13, incluirá una referencia a la prueba del cumplimiento a que se refiere el artículo 13, apartado 6, y los datos de contacto del organismo de evaluación de la conformidad que haya elaborado dicha prueba;
 - d) cuando los datos de salida se determinen utilizando la herramienta de cálculo externa a que se refiere el artículo 9, apartado 2, se incluirá una referencia a dicha herramienta de cálculo.
5. Los datos de salida y las pruebas a que se refiere el apartado 5 se presentarán de manera clara e inequívoca, al menos en una de las lenguas oficiales de la Unión. En la medida de lo posible, se facilitarán en forma de enlace web, código QR o equivalente.

6. Los datos personales se tratarán de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁵.
7. Los destinatarios de los datos de salida y de las pruebas a que se refiere el apartado 5 adoptarán medidas para garantizar la confidencialidad de los datos comerciales pertinentes que se traten y comuniquen de conformidad con el presente Reglamento, y garantizará que solo se pueda acceder a dichos datos, tratarlos y divulgarlos cuando así se autorice.

CAPÍTULO V

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 11

Certificación de las herramientas de cálculo

1. Las herramientas de cálculo externas a que se refiere el artículo 9, apartado 2, serán certificadas por el organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14.
2. El desarrollador de herramientas de cálculo presentará una solicitud al organismo de evaluación de la conformidad que evaluará la conformidad de la herramienta de cálculo con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9. Si la evaluación es positiva, el organismo de evaluación de la conformidad expedirá un certificado de conformidad de la herramienta de cálculo con arreglo al presente Reglamento. Si la evaluación es negativa, el organismo de evaluación de la conformidad comunicará las razones al solicitante.
3. El organismo de evaluación de la conformidad pertinente mantendrá una lista actualizada de las herramientas de cálculo que haya certificado y de aquellas cuya certificación haya retirado o suspendido. Pondrá dicha lista a disposición del público en su sitio web y comunicará sin demora la dirección de dicho sitio web a la Comisión.
4. El plazo de validez del certificado será de dos años.
5. La Comisión publicará en su sitio web oficial una lista de todas las herramientas de cálculo certificadas de conformidad con los apartados 1 y 2.
6. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, para establecer normas sobre la certificación de las herramientas de cálculo y el correspondiente certificado de conformidad, en particular, normas sobre la renovación, suspensión y retirada de la certificación.

⁶⁵ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos); ([DO L 119 de 4.5.2016, p. 1](#)).

CAPÍTULO VI

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

Artículo 12

Alcance de la verificación

1. Los datos de salida a que se refiere el artículo 9 estarán sujetos a una verificación de su conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9 del presente Reglamento.
2. Los requisitos de verificación a que se refiere el apartado 1 se aplicarán a las entidades afectadas mencionadas en el artículo 2, con excepción de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas a que se refiere la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión⁶⁶. Las microempresas y las pequeñas y medianas empresas podrán someterse a la verificación previa solicitud.

Artículo 13

Actividades y procesos de verificación

1. El organismo de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14 verificará la fiabilidad, credibilidad, adhesión y exactitud de los datos de salida divulgados por la entidad en cuestión.
2. La verificación se llevará a cabo de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 4 a 9 y sobre la base de las pruebas a que se refiere el artículo 10, apartado 5. La verificación abordará:
 - a) la metodología de cálculo utilizada;
 - b) la fuente o fuentes de los datos de entrada utilizados para el cálculo;
 - c) la exactitud del cálculo realizado; y
 - d) los parámetros aplicados.
3. Cuando se utilicen herramientas de cálculo externas, el organismo de evaluación de la conformidad tendrá en cuenta los respectivos certificados de conformidad mencionados en el artículo 11.
4. Cuando la evaluación de verificación detecte cálculos incorrectos o casos de incumplimiento de los artículos 4 a 9 del presente Reglamento, el organismo de evaluación de la conformidad informará de ello oportunamente a la empresa afectada. A continuación, la entidad corregirá las declaraciones incorrectas o los casos de incumplimiento para que el proceso de verificación pueda completarse a tiempo.
5. La entidad facilitará al organismo de evaluación de la conformidad cualquier información adicional que permita a este último llevar a cabo los procedimientos de verificación. El

⁶⁶ Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas ([DO L 124 de 20.5.2003, p. 36](#)).

- organismo de evaluación de la conformidad podrá efectuar inspecciones durante el procedimiento de verificación para determinar la fiabilidad de los datos y los cálculos.
6. Una vez finalizada la verificación, el organismo de evaluación de la conformidad elaborará, cuando proceda, una prueba de cumplimiento que confirme que los datos de salida cumplen los requisitos respectivos establecidos en el presente Reglamento.
 7. El organismo de evaluación de la conformidad en cuestión elaborará y mantendrá actualizada una lista de las entidades que hayan sido objeto de la verificación con arreglo a los apartados 1 a 6. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo de evaluación de la conformidad notificará dicha lista a la Comisión.
 8. Cuando otra legislación de la Unión establezca normas específicas sobre la evaluación de la verificación de los datos de salida, dichas normas se tratarán de manera equivalente, a condición de que la evaluación de la verificación se establezca de manera coherente con el presente Reglamento.
 9. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 17, por los que se establezcan normas detalladas sobre la verificación de los datos de salida y las correspondientes pruebas de cumplimiento. Dichas normas incluirán disposiciones relativas a las pruebas mencionadas en el artículo 10, apartado 5, y los derechos de comunicación asociados a la utilización de los datos primarios a que se refiere el artículo 10, apartado 4.

CAPÍTULO VII

ACREDITACIÓN

Artículo 14

Organismos de evaluación de la conformidad

1. Los organismos de evaluación de la conformidad estarán acreditados para llevar a cabo las actividades de verificación o certificación a que se refieren los artículos 11, 12 y 13.
2. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la entidad que solicite las actividades de verificación o certificación a que se refieren los artículos 11, 12 y 13.
3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de llevar a cabo las tareas de verificación no emprenderán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de verificación o certificación.
4. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de verificación o certificación con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de verificación, en particular la que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.
5. El organismo de evaluación de la conformidad dispondrá de los conocimientos especializados, el equipo y la infraestructura necesarios para llevar a cabo las actividades de verificación o certificación para las que haya sido acreditado.

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

Artículo 15

Procedimiento de acreditación

1. Los organismos de evaluación de la conformidad a que se refiere el artículo 14, apartado 1, estarán acreditados por un organismo nacional de acreditación con arreglo al capítulo II del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
2. Cada Estado miembro designará una autoridad que mantendrá actualizada la lista de los organismos de evaluación de la conformidad acreditados. Dichas autoridades nacionales designadas publicarán esa lista en un sitio web oficial.
3. A más tardar el 31 de marzo de cada año, el organismo nacional de acreditación notificará a la Comisión la lista de organismos de evaluación de la conformidad acreditados, junto con todos los datos de contacto pertinentes.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 16, con objeto de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de métodos y criterios adicionales de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad.

CAPÍTULO VIII

PODERES DELEGADOS Y COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN

Artículo 16

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartados 4 y 5, el artículo 9, apartado 4, y el artículo 15, apartado 4, se otorgarán a la Comisión por un período de tiempo indeterminado a partir de [*OP: insértese la fecha: entrada en vigor del Reglamento*].
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartados 4 y 5, el artículo 9, apartado 4, y el artículo 15, apartado 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la Mejora de la Legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 4, apartados 4 y 5, del artículo 9, apartado 4 y del artículo 15, apartado 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de [dos meses] a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. Dicho plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 17

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité, a tenor de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 18

Informe y revisión

La Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento a la luz de los objetivos que persigue y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el [OP: insértese la fecha: cinco años después de que el Reglamento sea aplicable].

Artículo 19

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del [OP: insértese la fecha: cuarenta y dos meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].
3. No obstante, el artículo 4, apartados 4, 5 y 6, el artículo 7, apartado 4, el artículo 9, apartado 4, el artículo 11, apartado 6, el artículo 13, apartado 9, y el artículo 15, apartado 4, se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

Índice

1.	FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE	4
1.1.	Title of the proposal/initiative	4
1.2.	Policy area(s) concerned	4
1.3.	The proposal/initiative relates to:	4
1.4.	Objective(s)	4
1.4.1.	General objective(s)	4
1.4.2.	Specific objective(s)	4
1.4.3.	Expected result(s) and impact	4
1.4.4.	Indicators of performance	5
1.5.	Grounds for the proposal/initiative	5
1.5.1.	Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative	5
1.5.2.	Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.	5
1.5.3.	Lessons learned from similar experiences in the past	5
1.5.4.	Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments	6
1.5.5.	Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment	6
1.6.	Duration and financial impact of the proposal/initiative	7
1.7.	Management mode(s) planned	7
2.	MANAGEMENT MEASURES	8
2.1.	Monitoring and reporting rules	8
2.2.	Management and control system(s)	8
2.2.1.	Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed	8
2.2.2.	Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them	8
2.2.3.	Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)	8
2.3.	Measures to prevent fraud and irregularities	9

3.	ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE.....	10
3.1.	Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected.....	10
3.2.	Estimated financial impact of the proposal on appropriations.....	11
3.2.1.	Summary of estimated impact on operational appropriations.....	11
3.2.2.	Estimated output funded with operational appropriations	14
3.2.3.	Summary of estimated impact on administrative appropriations.....	15
3.2.4.	Compatibility with the current multiannual financial framework.....	17
3.2.5.	Third-party contributions	17
3.3.	Estimated impact on revenue	18

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Movilidad y Transportes

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

una acción nueva

una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁶⁷

la prolongación de una acción existente

una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general del presente Reglamento es incentivar el cambio de comportamiento entre las empresas y los clientes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte mediante la adopción y el uso de datos comparables y fiables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta iniciativa contribuirá al ODS 13 («Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos»), el ODS 7 («Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna») y el ODS 12 («Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles»).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos del Reglamento son los siguientes:

Garantizar la comparabilidad de los resultados de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

Facilitar la adopción de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de servicios de transporte en la práctica empresarial.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia previstos

Especificar los efectos que debería tener la propuesta/iniciativa en los beneficiarios / los grupos destinatarios.

Se espera que la propuesta mejore la comparabilidad de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que se comparten en la cadena de transporte, como consecuencia de la utilización de una metodología de referencia común, de datos de entrada precisos y de una comunicación inequívoca y clara.

⁶⁷ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Asimismo, se espera que la propuesta fomente el uso de la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los operadores económicos y otras entidades pertinentes reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte.

1.4.4. *Indicadores de comportamiento*

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico 1, se determinará sobre la base de indicadores relacionados con la comparabilidad de los datos sobre los gases de efecto invernadero de los servicios de transporte:

número de bases de datos externas de valores por defecto sometidas a un control de calidad,

número de entidades que están siendo objeto de una verificación de datos y procesos.

La eficacia del Reglamento propuesto, con respecto al objetivo específico 2, se determinará sobre la base de indicadores relacionados con la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte:

número de empresas que contabilizan las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte sobre la base del presente Reglamento,

número de entidades que están siendo objeto de una certificación de herramientas técnicas de cálculo,

utilización de bases de datos básicas de valores por defecto (acceso al sitio web y solicitudes),

número de entidades que utilizan las herramientas de certificación.

1.5. **Justificación de la propuesta/iniciativa**

1.5.1. *Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado del despliegue de la aplicación de la iniciativa*

La iniciativa proporcionará un marco regulador armonizado para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, así como normas específicas que estimulen su utilización en toda la cadena multimodal de transporte. Comprende lo siguiente:

una metodología de referencia común prevista por la norma EN ISO 14083, que garantice que el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte se realice de manera normalizada en todo el sector del transporte;

un enfoque armonizado para los datos de entrada, que incentiva el uso de datos primarios, permite datos modelizados, aumenta la fiabilidad, accesibilidad y adecuación de los valores por defecto (valores por defecto para la intensidad de las emisiones y factores de emisión de gases de efecto invernadero) y mitigue las variaciones entre los conjuntos de datos nacionales, regionales y sectoriales;

parámetros adecuados para generar e intercambiar datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, así como normas comunes sobre la comunicación y transparencia de los resultados de la contabilización de las emisiones;

apoyo a la aplicación de esta iniciativa en diversos segmentos del transporte;

un sistema común, proporcionado y fiable de verificación de la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero que generan los servicios de transporte, y de los procesos de cálculo subyacentes;

normas relativas al desarrollo y utilización de herramientas técnicas de cálculo de las emisiones.

Todas estas disposiciones serán aplicables cuarenta y dos meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Esta ficha de financiación legislativa se refiere específicamente al desarrollo y la gestión de un entorno común de valores por defecto, como parte del enfoque armonizado para los datos de cálculo. Estas tareas serán realizadas por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), con el apoyo del programa Horizonte Europa (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Las normas detalladas relativas al suministro de datos se establecerán en los respectivos actos delegados y en los futuros acuerdos con la AEMA. La función de la AEMA será la siguiente:

Desarrollo y mantenimiento de una base de datos básica de valores por defecto para la intensidad de las emisiones.

Establecimiento de una base de datos de factores de emisión de gases de efecto invernadero.

Control de calidad de las bases de datos de factores de intensidad de las emisiones de terceros.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar a nivel europeo (*ex ante*):

Al establecer normas armonizadas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel de los servicios de transporte, esta iniciativa es especialmente pertinente para las operaciones transfronterizas entre Estados miembros de la UE. Este nivel de armonización, relacionado con las opciones metodológicas, los datos de entrada y las normas comunes de verificación, no puede lograrse eficazmente mediante acciones de los distintos Estados miembros.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*):

En general, el sector del transporte de la UE tiene una fuerte dimensión transfronteriza y desempeña un papel importante en la libre circulación de personas y mercancías en el mercado interior de la Unión. Unos servicios de transporte eficientes son fundamentales para satisfacer la demanda de los usuarios del transporte, apoyar el crecimiento de la economía de la UE y preservar el estilo de vida de los ciudadanos. Al mismo tiempo, debe prestarse atención a los retos relacionados con el impacto medioambiental del transporte, que sigue aumentando debido principalmente al incremento del tráfico de mercancías y pasajeros en la red europea. Por lo tanto, el presente Reglamento está concebido como un catalizador para que la comunidad del transporte facilite la transición ecológica. La iniciativa contribuirá a crear una igualdad de condiciones en el ámbito de la contabilidad de las

emisiones de gases de efecto invernadero entre todos los segmentos y modos de transporte, así como en todas las redes nacionales. Al ofrecer una mayor transparencia en el comportamiento de los servicios de transporte y apoyar la utilización de datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero para tomar decisiones específicas en materia de transporte, la iniciativa dará lugar a la creación de incentivos para promover soluciones e innovación más sostenibles. Cualquier enfoque nacional sería muy contraproducente para alcanzar estos objetivos, ya que conllevaría un riesgo significativo de requisitos contradictorios y de metodologías y datos incoherentes. Estos enfoques nacionales divergentes generarían costes y crearían una carga innecesaria para las empresas que operan entre distintos Estados miembros.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

«CountEmissions EU» es una nueva iniciativa basada en los diversos esfuerzos de la Comisión Europea y de la industria hacia un marco metodológico armonizado. Entre 2011 y 2019, dos proyectos consecutivos financiados por la UE, Huella de carbono del transporte de mercancías (COFRET, por sus siglas en inglés), en el marco del 7.º PM, y la Red de reducción de las emisiones logísticas (LEARN, por sus siglas en inglés) de Horizonte 2020 abordaron el cálculo, la notificación y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte, con el objetivo de desarrollar un método global. Con estos esfuerzos se inició una acción coordinada encaminada a establecer una norma completa y adaptada a nivel de la Organización Internacional de Normalización (ISO). Esta nueva norma, denominada ISO 14083, fue publicada por la ISO en marzo de 2023 y como norma europea equivalente EN ISO 14083:2023 por el Comité Europeo de Normalización (CEN). Se basa, entre otras cosas, en la norma europea EN 16258:2012 y en el Protocolo sobre gases de efecto invernadero.

También existen metodologías específicas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero en los distintos segmentos del sector del transporte, especialmente en el transporte de mercancías. En muchos casos, forman parte de programas de transporte ecológico más amplios o de otras iniciativas que promueven actividades de transporte eficientes e hipocarbónicas. Entre ellas figuran, por ejemplo, el marco del Consejo Mundial de Emisiones de Logística (GLEC, por sus siglas en inglés) impulsado por el sector, el programa público-privado de EE. UU., SmartWay, y el programa de colaboración entre el Gobierno neerlandés y las empresas, Topsector Logistics.

Además, existen numerosos métodos y requisitos de contabilización de emisiones específicos para cada modo, bien desarrollados por las propias industrias, bien puestos en marcha por las autoridades públicas como parte de marcos legislativos específicos. Por ejemplo, en el sector marítimo, existe el «Clean Cargo Working Group» (Grupo de trabajo sobre carga limpia), una iniciativa entre empresas para el transporte marítimo en contenedores. Además, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado un Sistema obligatorio de recopilación de datos sobre el fuelóleo (DCS, por sus siglas en inglés) para el transporte marítimo internacional, que exige que los buques recopilen y notifiquen los datos pertinentes en una base de datos común. Por lo que respecta al sector de la aviación, el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) desarrollado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece un método para calcular las emisiones de CO₂ a nivel de vuelo. La OACI y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) también han establecido

normas para el sector de la aviación que prescriben con más detalle cómo deben notificarse las emisiones por pasajero y por tonelada de flete.

A nivel nacional, el Código francés de transporte exige que todas las entidades que ofrecen servicios de transporte en el mercado (mercancías y pasajeros, incluidos todos los modos) calculen las emisiones de gases de efecto invernadero de cada servicio con origen o destino en Francia, sobre la base de una metodología específica. Este código también establece que la información sobre las emisiones debe notificarse a las partes pertinentes, el único requisito obligatorio de este tipo en la UE.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

El Reglamento propuesto es un resultado clave de la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, que establece la visión de la Unión para el sistema de transporte del futuro. La estrategia anunciaba que la Comisión tiene previsto establecer un marco de la UE para la medición armonizada de las emisiones del transporte y la logística (en el marco de la iniciativa emblemática 5: Tarificación del carbono y oferta de mejores incentivos para los usuarios).

El Reglamento creará sinergias con otros elementos del marco regulador de la UE que se ocupan de los marcos de reducción de las emisiones, las normas sobre combustibles y emisiones, el aumento de la transparencia para los usuarios y el refuerzo de los derechos de los consumidores. Estas relaciones se refieren, en principio, a la utilización de datos de entrada y métodos de contabilización de las emisiones, así como a los requisitos relacionados con la comunicación inequívoca de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. Se trata, en particular de los siguientes: Reglamento (UE) 2015/757, Directiva 2003/87/CE, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Reglamento (UE) 2019/1242, Reglamento (UE) 2019/631, y Directiva 2005/29/CE.

La propuesta es compatible con el marco financiero plurianual. Las tareas asignadas a la AEMA requerirán un convenio de contribución que cubra el período inicial de aplicación del Reglamento hasta 2027, y la posterior asignación de recursos a largo plazo para mantener y actualizar las bases de datos de valores por defecto, y organizar el control de calidad para terceros proveedores de bases de datos.

1.5.5. Evaluación de las diversas opciones de financiación disponibles, en particular, posibilidades de reasignación

La gran mayoría de las repercusiones presupuestarias de la presente propuesta se tratan en la presente ficha de financiación legislativa. En términos de gastos, el impacto presupuestario específico de esta iniciativa se limita a los créditos para recursos humanos y el desarrollo del sistema informático necesario para apoyar la creación de bases de datos, y el mantenimiento y los controles de calidad de las bases de datos de terceros. Se trata de nuevas tareas de la AEMA que gradualmente se volverán permanentes, mientras que las tareas existentes no disminuirán ni se eliminarán progresivamente. La necesidad de recursos adicionales tras el período de preparación, a partir de 2028, se considerará en el contexto de la próxima evaluación de los recursos de la AEMA y estará cubierta por la subvención de la UE a la Agencia (mediante una reducción compensatoria, si procede, del gasto programado

en el marco de LIFE u otras líneas presupuestarias aplicables para la financiación de la AEMA), sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

duración limitada

- en vigor desde el [DD/MM]YYYY hasta el [DD/MM]YYYY
- Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.
- duración ilimitada
- Ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2025 hasta 2027
- y pleno funcionamiento cuando las tareas se incluyan en el nuevo mandato de la AEMA.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)⁶⁸

Gestión directa por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

No aplicable

⁶⁸ Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento y notificación

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación del Reglamento propuesto, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre su aplicación y cumplimiento.

La AEMA informará periódicamente sobre la aplicación de los convenios de contribución y de las acciones conexas.

Se exige la recogida de datos de diferentes fuentes, incluidas las de las autoridades de los Estados miembros. La AEMA lleva a cabo la coordinación de las actividades de recogida de datos.

Los servicios de la Comisión supervisarán la ejecución y la eficacia de la presente iniciativa a través de varias acciones y un conjunto de indicadores básicos que cuantificarán los avances hacia la consecución de los objetivos. Cinco años después de la fecha de aplicación del acto legislativo, los servicios de la Comisión deberían llevar a cabo una evaluación para verificar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del/ de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

La AEMA asistirá a la Comisión en la aplicación de las disposiciones del Reglamento, en particular en lo que se refiere al desarrollo y el mantenimiento de una base de datos básica de valores por defecto para la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, la creación de una base de datos de factores de emisión de gases de efecto invernadero y el control de calidad de las bases de datos de terceros. La AEMA es la más indicada para desempeñar estas tareas a escala de la UE, ya que requieren una gran experiencia en la gestión y armonización de datos medioambientales, así como un profundo conocimiento de cuestiones técnicas complejas relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, lo que justifica el modo de gestión indirecta. Las estrategias de control de la DG Movilidad y Transporte supervisarán la aplicación del Reglamento y sus resultados. La DG Medio Ambiente, en el contexto de su supervisión de las entidades descentralizadas, y la AEMA aplicarán sus respectivas estrategias de control a este gasto.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Si bien la Comisión será responsable, en general, de la aplicación del Reglamento propuesto, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento, la AEMA será responsable de la ejecución de las tareas establecidas, y del funcionamiento y la aplicación de su marco de control interno. Deberá desarrollar herramientas y módulos informáticos, así como realizar controles de calidad de las bases de datos de terceros.

La AEMA, un organismo autónomo de la UE, tiene la responsabilidad de establecer los sistemas de control adecuados para garantizar el cumplimiento de los cinco

objetivos de control interno, a saber, legalidad y regularidad, rendimiento de sus operaciones, prevención del fraude, protección de los activos e información veraz y fiel. Los recursos adicionales puestos a disposición de la AEMA estarán cubiertos por el sistema de control interno y gestión del riesgo de la AEMA, que está armonizado con las normas internacionales pertinentes e incluye controles específicos para prevenir los conflictos de intereses y garantizar la protección de los denunciantes.

La DG Medio Ambiente aplicará los controles relacionados con su supervisión de la AEMA como agencia descentralizada. No se han detectado riesgos específicos en relación con la ejecución del presupuesto adicional que debe proporcionarse a la AEMA.

- 2.2.3. *Estimación y justificación de la rentabilidad de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los fondos correspondientes que se hayan gestionado»), y evaluación del nivel previsto de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Se espera que el riesgo de error al pago y al cierre se mantenga por debajo del 2 %.

La AEMA es plenamente responsable de la ejecución de su presupuesto, mientras que la DG Medio Ambiente es responsable del pago periódico de las contribuciones establecidas por la Autoridad Presupuestaria. No se prevé que las tareas adicionales derivadas del Reglamento propuesto generen controles adicionales significativos. Por lo tanto, según las previsiones, el coste del control para la DG Movilidad y Transporte (medido con respecto al valor de los fondos gestionados) y la DG Medio Ambiente se mantendrá estable.

2.3. **Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades**

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la Estrategia de Lucha contra el Fraude.

Además de los controles derivados de la estrategia de control mencionada anteriormente, la acción está sujeta al control del Servicio de Auditoría Interna, en su calidad de auditor interno de la Comisión y de las agencias descentralizadas, y del Tribunal de Cuentas Europeo, en su calidad de auditor externo de las instituciones de la UE.

Los convenios de contribución entre la Comisión y la AEMA incluirán disposiciones específicas para garantizar que los auditores y, en caso necesario, las autoridades de investigación (Fiscalía Europea y OLAF) tengan acceso ilimitado a la información necesaria. Asimismo, incluirán las disposiciones necesarias para garantizar que la Comisión esté oportunamente informada de cualquier cuestión que pueda afectar a la ejecución de las acciones.

La Comisión mantiene una sólida Estrategia de Lucha contra el Fraude, que actualmente está siendo objeto de revisión. La DG Movilidad y Transporte y la DG Medio Ambiente la complementan con estrategias locales de lucha contra el fraude que cubren las actividades que entran dentro de sus respectivas competencias.

La AEMA, un organismo autónomo de la UE, tiene la responsabilidad de mantener una estrategia de lucha contra el fraude y de garantizar la protección de los intereses de la UE.

El Reglamento propuesto contiene disposiciones destinadas específicamente a prevenir el fraude y las irregularidades. Los organismos de evaluación de la conformidad encargados de la verificación deberán estar acreditados por los

organismos nacionales de acreditación. La verificación de los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y los procesos de cálculo se basará en normas específicas de evaluación de la conformidad establecidas por la UE a través del Derecho derivado y será realizada por un verificador acreditado por los organismos nacionales de acreditación designados por los Estados miembros de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas y las líneas presupuestarias del marco financiero plurianual.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁶⁹ .	de países de la AELC ⁷⁰	de países candidatos y candidatos potenciales ⁷¹	de otros terceros países	otros ingresos afectados
1	02 20 04 01	CD	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas y las líneas presupuestarias del marco financiero plurianual.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

⁶⁹ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁷⁰ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁷¹ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

DG Movilidad y Transportes			Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL
•Créditos de operaciones						
Línea presupuestaria 02 20 04 01	Compromisos	(1a)	0,600			0,600
	Pagos	(2a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁷²						
Línea presupuestaria		(3)				
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos	=1a+1b+3	0,600			0,600
	Pagos	=2a+2b+3	0,200	0,200	0,200	0,600

La necesidad de recursos adicionales de 2028 a 2050 para la AEMA, estimados en un EJC (disponible a lo largo del período indicado) y 6,3 millones EUR (que cubren los costes a lo largo del período indicado), se tendrá en cuenta en el contexto de la evaluación en curso de los recursos

⁷² Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

de la AEMA y estará cubierta por la subvención de la UE a la Agencia (mediante una reducción compensatoria, si procede, del gasto programado en el marco de LIFE u otras líneas presupuestarias aplicables para la financiación de la AEMA), sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

•TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,600				0,600
	Pagos	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)					
TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+6	0,600				0,600
	Pagos	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una línea operativa, repetir la sección anterior:

•TOTAL de los créditos de operaciones (todas las líneas operativas)	Compromisos	(4)							
	Pagos	(5)							
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las líneas operativas)		(6)							
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+6							
	Pagos	=5+6							

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la Ficha de Financiación Legislativa](#) (anexo 5 de la Decisión de la Comisión sobre las normas internas de ejecución de la sección de la Comisión del presupuesto general de la Unión Europea), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG Movilidad y Transportes									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos									
TOTAL para la DG <.....>	Créditos								

TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2025	Año 2026	Año 2027	TOTAL
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Compromisos	0,600			0,600
	Pagos	0,200	0,200	0,200	0,600

La necesidad de recursos adicionales de 2028 a 2050 para la AEMA, estimados en un EJC (disponible a lo largo del período indicado) y 6,3 millones EUR (que cubren los costes a lo largo del período indicado), se tendrá en cuenta en el contexto de la evaluación en curso de los recursos de la AEMA y estará cubierta por la subvención de la UE a la Agencia (mediante una reducción compensatoria, si procede, de los gastos programados con cargo a LIFE u otras líneas presupuestarias aplicables para la financiación de la AEMA), sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año N		Año N+1		Año N+2		Año N+3		Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo ⁷³	Coste medio	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	° Z	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁷⁴ ...																				
— Resultado																				
— Resultado																				
— Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
— Resultado																				

⁷³ Los resultados son los productos y los servicios que van a suministrarse (por ejemplo: número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁷⁴ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

Subtotal del objetivo específico n.º 2																
TOTALES																

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁷⁵	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	---	-------

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

Al margen de la RÚBRICA 7⁷⁶ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG que ya estén asignados a la gestión de la acción o hayan sido reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y teniendo en cuenta los imperativos presupuestarios existentes.

⁷⁵ El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa.

⁷⁶ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se indica a continuación:

Estimación que debe expresarse en equivalencia a jornada completa

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
•Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
01 01 01 11 (Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
•Personal externo (en equivalencia a jornada completa: EJC)⁷⁷							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las delegaciones)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	— en la sede						
	— en las Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, INT, ENCS; investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
TOTAL	0						

XX es la política o el título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG que ya esté asignado a la gestión de la acción o haya sido reasignado dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y teniendo en cuenta los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben realizarse:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

⁷⁷ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de agencia; JPD = joven profesional en las Delegaciones.

⁷⁸ Subtope para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Esta acción se financia con cargo a la línea presupuestaria de apoyo a la política de transportes (02 20 04 01), que, entre otras cosas, apoya actividades para desarrollar y mantener herramientas informáticas y bases de datos comunes y la recopilación de los datos necesarios para el sector del transporte. La necesidad de recursos adicionales, a partir de 2028, para la AEMA (un EJC) se considerará en el contexto de la evaluación en curso de los recursos de la AEMA, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos cuya utilización se propone.

- requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁷⁹	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁷⁹ El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos
 - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio actual	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁸⁰					Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo....									

En el caso de los ingresos asignados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utilice para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

⁸⁰ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.